



Parkeringsnormer för bostäder

Porslinsfabriken – ett exempel på samspelet
mellan läge, kollektivtrafik- och parkeringsutbud

Robert Hrelja
Per Henriksson
Hans Antonson

Parkeringsnormer för bostäder

Porlinsfabriken – ett exempel på samspelet mellan läge, kollektivtrafik- och parkeringsutbud

Robert Hrelja

Per Henriksson

Hans Antonson

Diarienummer: 2013/0413-7.3

Omslagsbilder: Katja Kircher, VTI och Per Henriksson, VTI

Tryck: LiU-Tryck, Linköping 2016

Referat

I denna rapport analyseras effekterna av sänkta parkeringsnormer för bostäder för invånarna i det centrumnära, och relativt nybyggda, bostadsområdet Porslinsfabriken i Göteborg. Porslinsfabriken är med en relativt låg parkeringsnorm på 0,57 platser per lägenhet ett bra exempel på en parkeringspolitik som förs i alltfler kommuner. Resultatet visar att 19 procent av hushållen har minskat bilnehavet, och man kör även färre antal mil på grund av parkeringsmöjligheterna. En majoritet har emellertid inte förändrat bilnehavet eller bilanvändningen. Det fanns få skillnader mellan grupper med olika sysselsättning, utbildning, inkomst, ålder, kön och/eller familjesituation i bilnehav, bilanvändning, eller med avseende på parkeringens konsekvenser för vardagslivet. De allra flesta är nöjda med parkeringssituationen. En parkeringsnorm på 0,57 för centralt belägna bostadsområden med god kollektivtrafiks-försörjning, närhet till service och bra förutsättningar för gång-, cykel-, och kollektivtrafik möjliggör sammantaget en minskad bilanvändning. Utbudet av parkeringsplatser i närområdet gav emellertid boende möjligheter att välja mellan parkeringsplatser. En majoritet boende privatbilspendlar som tidigare och många andra har kvar sin bil. Parkeringsnormen kunde därför ha varit lägre. En praktisk implikation av resultaten är att en lägre parkeringsnorm vid nyproduktion av flerfamiljshus måste åtföljas av ett väl samordnat batteri olika åtgärder som god tillgång på kollektivtrafik, höjning av parkeringsavgifter, minskning av allmänna parkeringsplatser och så vidare.

Titel:	Parkeringsnormer för bostäder. Porslinsfabriken – ett exempel på samspelet mellan läge, kollektivtrafik- och parkeringsutbud
Författare:	Robert Hrelja (VTI, www.orcid.org/0000-0002-9445-784X) Per Henriksson (VTI, www.orcid.org/0000-0003-3856-5421) Hans Antonson (VTI, www.orcid.org/0000-0002-7828-3640)
Utgivare:	VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut www.vti.se
Serie och nr:	VTI rapport 881
Utgivningsår:	2016
VTI:s diarienummer:	2013/0416-7.3
ISSN:	0347-6030
Projektnamn:	Bisek Parkeringsnormer Etapp 2
Uppdragsgivare:	Bisek
Nyckelord:	Boendeparkering, parkeringspolitik, parkeringsnorm
Språk:	Svenska
Antal sidor:	84

Abstract

This report analyses the effects of lowered parking requirements for residents in the centrally located, relatively newly built housing area, Porslinsfabriken in Gothenburg. Porslinsfabriken has a relatively low parking requirement of 0.57 places per apartment and is a good example of a parking policy being introduced in many Swedish municipalities. The results show that 19 percent of households have decreased their car ownership and also drive fewer miles because of parking opportunities. However, the majority have not altered their car ownership or car use. There are few differences between groups with different occupations, education, age, gender and/or family situation as regards car ownership, car use or the consequences of parking for everyday life. Most are happy with the parking situation. A parking requirement of 0.57 for a centrally located housing area with good public transport, close proximity to services and good opportunities for cycling, walking and using public transport has decreased overall car use. However, the range of parking available in the immediate area gives residents a choice of parking spaces. The majority of residents commute by private car as before, and many others have kept their cars. The parking requirement could therefore have been lower. A practical implication of the results is that a lower parking requirement for construction of new apartment blocks must be accompanied by a well-coordinated battery of other measures, such as good access to public transport, higher parking charges, a reduction in public parking spaces etc.

Title:	Residential parking requirements. The Porslinsfabriken – an example of the interaction between location, public transport and parking supply
Author:	Robert Hrelja (VTI, www.orcid.org/0000-0002-9445-784X) Per Henriksson (VTI, www.orcid.org/0000-0003-3856-5421) Hans Antonson (VTI, www.orcid.org/0000-0002-7828-3640)
Publisher:	Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) www.vti.se
Publication No.:	VTI rapport 881
Published:	2016
Reg. No., VTI:	2013/0416-7.3
ISSN:	0347-6030
Project:	BISEK Parking requirements Stage 2
Commissioned by:	Bisek
Keywords:	Residential parking, parking policy, parking requirements, parking management
Language:	Swedish
No. of pages:	84

Förord

Många kommuner omprövar sin parkeringspolitik och förändrar parkeringsnormer för bostäder. Men vad tycker människorna som berörs, och vilka konsekvenser får det på bilinnehav och bilanvändning? Trots förändringarna finns det lite kunskap om detta. Vi har undersökt bostadsområdet Porslinsfabriken i Göteborg med färre platser per bostad än vanligt och analyserat vad människor tycker om tillgången på parkeringsplatser, och vad den eventuellt betyder för deras vardagsliv. Projektet är genomfört med ekonomiskt stöd av Bisek-programmet. Bisek står för ”Bilens sociala och ekonomiska betydelse”, och programmet finansieras av Trafikverket, Vinnova, Statens vegvesen i Norge, MOSK (Motororganisationernas samarbetskommitté) och NAF (Norges Automobil-Forbund).

Författarna vill rikta ett varmt tack till alla personer som har svarat på enkäten och ställt upp på intervjuer.

Linköping januari 2016

Robert Hrelja
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Granskningsseminarium genomfört 22 september 2015 där Tomas Svensson var lektor. Författarna har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Åsa Aretun har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 12 december 2015. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

Review seminar was carried out on 22 September where Tomas Svensson reviewed and commented on the report. Robert Hrelja has made alterations to the final manuscript of the report. The research director Åsa Aretun examined and approved the report for publication on 12 December 2015. The conclusions and recommendations expressed are the author's/authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	9
Summary	11
1. Inledning	13
2. Porslinsfabrikens invånare och parkeringsplatser	15
2.1. Området och dess omgivningar	15
2.2. Områdesstatistik	18
2.2.1. Inkomst	18
2.2.2. Personbilsinnehav	19
2.3. Parkeringsplatser	20
2.3.1. Porslinsfabrikens egna parkeringar	20
2.3.2. Parkeringsutbud utanför Porslinsfabriken	21
3. Forskningsdesign	25
3.1. Enkät	25
3.2. Intervjuer	27
3.3. Generaliserbarhet	28
4. Enkätresultat	29
4.1. Beskrivning av respondenterna och hushållen	29
4.2. Parkeringsvanor	32
4.2.1. Var man parkerar	32
4.2.2. Avstånd, kostnad och sökande efter ledig parkeringsplats	34
4.3. Hur resandet påverkas av parkeringsnormen	37
4.3.1. Förändringar av färdmedelsanvändning	37
4.3.2. Förändringar av körsträckor med bil	38
4.3.3. Förändringar som en konsekvens av parkeringsnormen	38
4.4. Skillnader i bilinnehav och bilanvändning efter tillgång till parkeringsplats	40
4.5. Hur boendes ekonomi, tillgänglighet och vardagsliv påverkas av parkeringsnormen	41
4.5.1. Kostnader för bilparkeringen	41
4.5.2. Nöjdhet och konsekvenser för vardagsliv	42
5. Intervjuresultat	45
5.1. Var man parkerar	45
5.2. Hur resandet påverkas av parkeringsnormen	46
5.3. Hur boendes ekonomi, tillgänglighet och vardagsliv påverkas av parkeringsnormen	46
5.4. Praktiska problem är orsaken till missnöjet, och inte parkeringsnormen	47
5.4.1. Praktiska problem och läget påverkar vardagslivet, inte parkeringsnormen	48
6. Slutsatser och diskussion	49
Referenser	53
Bilaga 1. Områdesstatistik	55
Bilaga 2. Enkät	59
Bilaga 3. Följebrev enkät	67
Bilaga 4. Exempel på intervjuguide	69
Bilaga 5. Bakgrundsuppgifter om dem som har svarat på enkäten	71

Bilaga 6. Hushållets sammansättning	73
Bilaga 7. Parkering vid arbetet	75
Bilaga 8. Respondentens körkortsinnehav och bilanvändning	77
Bilaga 9. Förändrade resvanor, totalt och på individnivå	79

Sammanfattning

Parkeringsnormer för bostäder. Porslinsfabriken – ett exempel på samspelet mellan läge, kollektivtrafik- och parkeringsutbud

av Robert Hrelja (VTI), Per Henriksson (VTI) och Hans Antonson (VTI)

Det finns lite kunskap om hur sänkta parkeringsnormer för bostäder påverkar parkering, bilanvändning, bilnehav och boendes vardagsliv. I denna rapport studeras konsekvenser av en kommunal parkeringspolitik stadd i förändring, som ibland innebär sänkta parkeringsnormer. Effekterna av sänkta parkeringsnormer studeras genom en analys av konsekvenserna för invånarna i det centrumnära, och relativt nybyggda, bostadsområdet Porslinsfabriken i Göteborg. Porslinsfabriken är med en relativt låg parkeringsnorm på 0,57 platser per lägenhet ett bra exempel på en parkeringspolitik som förs i alltfler kommuner. Rapportens resultat bygger på en enkät och intervjuer med boende.

Resultatet visar att de flesta hyr parkeringsplats av bostadsrättsföreningen de bor i. Varken de som hyr av föreningen eller parkerar på annat sätt har långt till sin parkeringsplats. De som inte hyr av föreningen har inte svårt att hitta annan parkering. Nitton procent av hushållen har minskat bilnehavet, och var fjärde kör mer sällan på grund av parkeringsmöjligheterna. En majoritet har emellertid inte förändrat bilnehavet eller bilanvändningen. Det fanns få skillnader mellan grupper med olika sysselsättning, utbildning, inkomst, ålder, kön och/eller familjesituation vad gäller bilnehav, bilanvändning, eller med avseende på parkeringens konsekvenser för vardagslivet. Antalet bilar som hushållen äger beror inte heller på om man hyr eller inte hyr parkeringsplats av bostadsrättsföreningen. De allra flesta är nöjda med parkeringssituationen. Det fanns visserligen de som var väldigt missnöjda, och som menade att parkeringssituationen hade fått stora konsekvenser på vardagslivet, men problemen de angav var av mer praktisk art, som inbrott, krånglande garagedörrar, trånga parkeringsrutor med mera, och inte parkeringsnormen som sådan.

En parkeringsnorm på 0,57 för centralt belägna bostadsområden med god kollektivtrafikförsörjning, närhet till service och bra förutsättningar för gång-, cykel-, och kollektivtrafik möjliggör sammantaget en minskad bilanvändning. De som bor i Porslinsfabriken hade inte några större problem med parkeringssituationen, och i praktiken innebar normen i detta fall ingen begränsning av antalet parkeringsplatser. Utbudet av parkeringsplatser i närområdet gav boende möjligheter att välja mellan parkeringsplatser. En majoritet av de boende privatbilspendlar som tidigare och många andra har kvar sin bil. Parkeringsnormen kunde därför ha varit lägre, om målet är att minska bilanvändningen. Resultatet visar därmed hur viktigt det är med ett helhetsgrepp i parkeringspolitiken för att nå målet minskad bilanvändning. En praktisk implikation av resultaten är att en lägre parkeringsnorm vid nyproduktion av flerfamiljshus måste åtföljas av ett väl samordnat batteri olika åtgärder som god tillgång på kollektivtrafik, höjning av parkeringsavgifter, minskning av allmänna parkeringsplatser och så vidare. En annan lärdom är att det är viktigt att kommuner försöker att lösa problem av mer praktisk art i den mån de är ett kommunalt ansvar.

Summary

Residential parking requirements. Porslinsfabriken – an example of the interaction between location, public transport and parking supply

by Robert Hrelja (VTI), Per Henriksson (VTI) and Hans Antonson (VTI)

There is little knowledge of how lowering parking requirements for housing affects parking, car use, car ownership and residents' daily lives. This report examines the consequences of a municipal parking policy undergoing change, which includes lowered parking requirements. The effects of lowered parking requirements are studied by analysing the consequences for residents in the centrally located, relatively newly built housing area of Porslinsfabriken in Gothenburg. Porslinsfabriken, with its relatively low parking requirement of 0.57 places per apartment, is a good example of a parking policy being introduced in a growing number of Swedish municipalities. The present analysis is based on a survey and interviews with residents.

The results show that most residents rent parking spaces from the private housing cooperative. Those who rent spaces in this way and those who park elsewhere have parking spaces close to their home. Those who do not rent from the cooperative have no difficulty in finding parking. Car ownership has declined for 19 percent of households, while a quarter drive less frequently because of parking opportunities. However, the majority have not altered their car ownership or car use. There are few differences between groups with different occupations, education, age, gender and/or family situation as regards car ownership, car use or the consequences of parking for everyday life. Moreover, the number of cars owned by households is not related to whether or not they rent parking spaces from the private housing cooperative. Most are satisfied with the parking situation, but there are some who are very dissatisfied and claim that parking has major consequences for their daily lives. However, the problems cited are more of a practical nature, such as break-ins, malfunctioning garage doors, narrow parking spaces etc., and do not concern the parking requirement itself.

Overall, the parking requirement of 0.57 for this centrally located housing area with good public transport, close proximity to services and good opportunities for cycling, walking and using public transport has allowed car use to be decreased. People living in Porslinsfabriken have no major problems with parking and in practice the requirement imposes no restriction on the number of parking spaces. The range of parking available in the immediate area gives residents a choice of parking spaces. The majority of residents commute by private car as before, and many others have kept their cars. The parking requirement could therefore have been lower. However, the results show the importance of adopting an overarching approach in parking policy to achieve the aim of reduced car use. A practical implication of the results is that a lower parking requirement for construction of new apartment blocks must be accompanied by a well-coordinated battery of other measures, such as good access to public transport, higher parking charges, a reduction in public parking spaces etc. Another lesson is that it is important for municipalities to try to solve problems of a practical nature that fall within their jurisdiction.

1. Inledning

Kommunerna kan enligt plan- och bygglagen reglera utrymmet, placeringen och utformningen av parkeringsplatser. I samband med bygglov krävs att byggherren ordnar utrymme för parkering enligt kommunens krav för bostäder, handel, kontor och industrier. I Sverige används i regel termen *parkeringsnorm* för kommunala riktlinjer för parkering i plan- och bygglovsärenden. Den traditionella parkeringspolitiken innebär att kommunerna ställer minimikrav på hur många parkeringsplatser som en byggherre behöver bygga. Eftersom en miniminorm anger det minsta antalet parkeringsplatser kan en byggherre välja att bygga fler parkeringsplatser. I praktiken har inriktningen på den traditionella kommunala parkeringspolitiken inneburit att man har försökt att tillfredsställa de parkeringsbehov som uppstår, och erbjudit fri parkering i stor utsträckning.

Som ett led i att minska bilåkandet, nå klimatmål och skapa attraktivare städer omprövar många kommuner sin parkeringspolitik, och man reviderar sina parkeringsnormer. Det är inte bara i svenska kommuner som man börjar planera parkering på ett nytt sätt. I flera europeiska städer sker liknande förändringar av parkeringsnormer (Foletta & Field 2011, Kodransky & Hermann 2011). Det innebär oftast att man slutar att tillämpa parkeringsnormer statistiskt (dvs. att man har en norm som gäller för större områden) och istället börjar använda flexibla minimi- eller maximinormer. Maximinormer innebär att en kommun begränsar det totala utbudet av parkeringsplatser genom att man bestämmer en övre gräns för hur många parkeringsplatser som får byggas. Maximinormer kan vara särskilt användbara i områden i centrala lägen med bra förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det blir även vanligare att man delar in tätorter i zoner där parkeringsnormerna anpassas efter områdenas läge, tillgången på kollektivtrafik, förutsättningarna att gå och cykla m.m. (se Usterud Hanssen et al. 2014, och SKL 2013 för kommunala exempel). Kommunerna kan genom reglering och prissättning påverka även det befintliga utbudet av parkering. Kommunerna kan också försöka att påverka resvanor och parkeringsutbudet vid nyproduktion av bostäder. I denna rapport studeras den del av den förändrade parkeringspolitiken som är aktuell vid nyproduktion av bostäder, nämligen effekten av en sänkt parkeringsnorm.

De förändringar som sker i den kommunala parkeringspolitiken har stöd i parkeringsforskningen, som framhåller flera problem med användandet av miniminormer. Miniminormerna kritiserar för att vara ineffektiva, orättvisa, resultera i ökat bilberoende, överutbud av parkering, gles bebyggelse, oattraktiva stadsmiljöer och bostadsområden som förstör gatulivet (Manville och Shoup 2005). Kritikerna hävdar att normerna ökar bostadspriserna eftersom byggherrar inkluderar kostnaden för parkering i huspriset. Normerna kritiserar dessutom för att vara orättvisa eftersom parkeringskostnader flyttas från bilister till husägare och hyresgäster; personer som inte nödvändigtvis äger en bil (Shoup 1999). Dessa problem gör att vissa forskare föreslår, i linje med den förändrade kommunala parkeringspolitiken, att man avskaffar miniminivåerna, eller omvandlar dem till maximinormer (Manville och Shoup 2005). Andra förslag är att frikoppla parkeringspris från huspris och bostadshyra (Litman 2011), dvs. att låta parkeringar bära sina egna kostnader och inte subventioneras av annan verksamhet, och att införa flexibla, mer exakta och lokalt anpassade normer (Cuddy 2007), som utformas efter lokala förutsättningar som bebyggelsens täthet och kollektivtrafikförsörjning (Hananouchi och Nuworsoo 2010). Normerna måste bli en del i ett paket av åtgärder för att man ska kunna skapa miljövänligare städer med goda förutsättningar för gång- cykel- och kollektivtrafik menar Litman (2013). Även om det förefaller finnas en bred enighet om att bilanvändningen bör minska för att skapa attraktiva och väl fungerande städer finns det ett potentiellt problem med sänkta parkeringsnormer. Kan man minska bilanvändningen genom att sänka parkeringsnormer utan att försämra individens tillgänglighet till arbeten, service och fritid (Bertolini et al. 2008)?

Den parkeringsforskning som beskrivits ovan är relativt normativ. Forskningen föreslår förändringar i parkeringspolitiken, men den vet inte vilka konsekvenserna blir av de förändringar som föreslås. Enligt Marsden (2006, s. 256) vet vi inte:

[...] nearly enough about how individuals respond to parking policy interventions nor how these responses interact with local circumstances, the availability of alternative transport modes or alternative destinations.

Sedan Marsdens påstående om kunskapsluckor har forskningen klarlagt en del om hur människor påverkas av förändrade parkeringsnormer (Christiansen et al. 2015, Guo 2013a, Guo 2013b, Weinberg 2012). Forskningen om parkeringens effekter har oftast analyserat hur antalet bilresor, längden på bilresor och bil- och kollektivtrafikanvändningen samvarierar med parkeringsutbudet (se Guo 2013a för en översikt). Den har emellertid främst handlat om parkering vid slutet av resor, t.ex. parkering vid externa handelsområden och stadscentra (Guo 2013a, Weinberg 2012). Andra studier har analyserat hur parkeringsnormer (tillsammans med andra faktorer) påverkar färdmedelsval vid bostaden. Denna forskning har kommit fram till att hushåll äger fler bilar, gör fler bilresor och kör längre om det finns ett stort utbud av parkeringsplatser utmed gatan vid bostaden (Guo 2013a; 2013c). Hushållen tenderar alltså att köra bil till destinationer som är relativt välförsedda med kollektivtrafik om parkeringsnormerna är generösa (Weinberger 2012). Men fortfarande är parkering i allmänhet och boendeparkering i synnerhet underbeforskat (Guo 2013a, Guo 2013b, Weinberg 2012). Enligt Nederveen (et al. 1999), Guo och McDonnell (2013) finns det mycket få studier som analyserar vad människor som berörs tycker om parkeringsnormer, trots att parkeringsutbudet kan ha större påverkan på hushållens bilinnehav och bilanvändning än inkomst och demografiska faktorer enligt Guo (2013b). Parkeringens stora påverkan illustreras av hur man i forskningen om kollektivtrafikanpassad stadsplanering menar att parkering har större betydelse för andelen resor med kollektivtrafik än närheten till stationer (Chatman 2013).

Det finns sammanfattningsvis kunskapsluckor vad gäller:

- hur en sänkt parkeringsnorm (jämfört med tidigare) kan påverka hushållens vardagsliv (resval och bilinnehav)
- vilka förändrade parkeringsmönster en sänkt parkeringsnorm kan leda till.

Följaktligen är syftet med denna rapport att *analysera vilka konsekvenser en lägre parkeringsnorm får på människors vardagsliv.*

Detta analyseras genom en studie av det relativt nybyggda bostadsområdet Porslinsfabriken i Göteborg. Göteborgs stad har antagit en parkeringspolicy (Göteborgs stad 2009) som innebär att man har valt relativt låga parkeringsnormer i centrala bostadsområden som ligger i bra kollektivtrafiklägen och har en god tillgång till lokal service. Göteborg utgör därmed en god representant för den svenska policytrend där kommuner använder parkeringsnormer som ett verktyg för en miljövänligare stadsutveckling.

Följande frågeställningar ska analyseras:

- Var parkerar bilinnehavare i bostadsområdet?
- Hur påverkas resandet av parkeringsnormen för boendeparkering?
- Finns det skillnader i bilinnehav och bilanvändning bland boende i bostadsområdet som beror på skillnader i tillgång till parkeringsplats?
- Hur påverkas boendes ekonomi, tillgänglighet och vardagsliv av parkeringsnormen?

Rapporten är strukturerad på följande sätt. I kapitel 2 beskriver vi Porslinsfabriken. I kapitel 3 redovisar vi forskningsdesignen. Kapitel 4–5 innehåller resultatredovisningen organiserad efter frågeställningarna. I det avslutande kapitel 6 sammanfattas resultaten och en diskussion vidtar om vilka generella slutsatser som man kan dra.

2. Porslinsfabrikens invånare och parkeringsplatser

2.1. Området och dess omgivningar

Porslinsfabriken är ett relativt nybyggt bostadsområde på en tidigare fabriksomt (Göteborgs porslinsfabrik) som ligger i östra utkanten av Lindholmen på norra sidan av Göta älv, i närheten av Brantingsmotet (figur 1). Bostadsområdet byggdes i två etapper och omfattar 509 lägenheter i fem bostadsrättsföreningar.



Figur 1. Porslinsfabriken (inringad) med trafikplatsen Brantingsmotet i bildens nedre högra del och Lundbyleden till vänster. Bilden tagen från nordöst. Foto: Bergslagsbild AB.

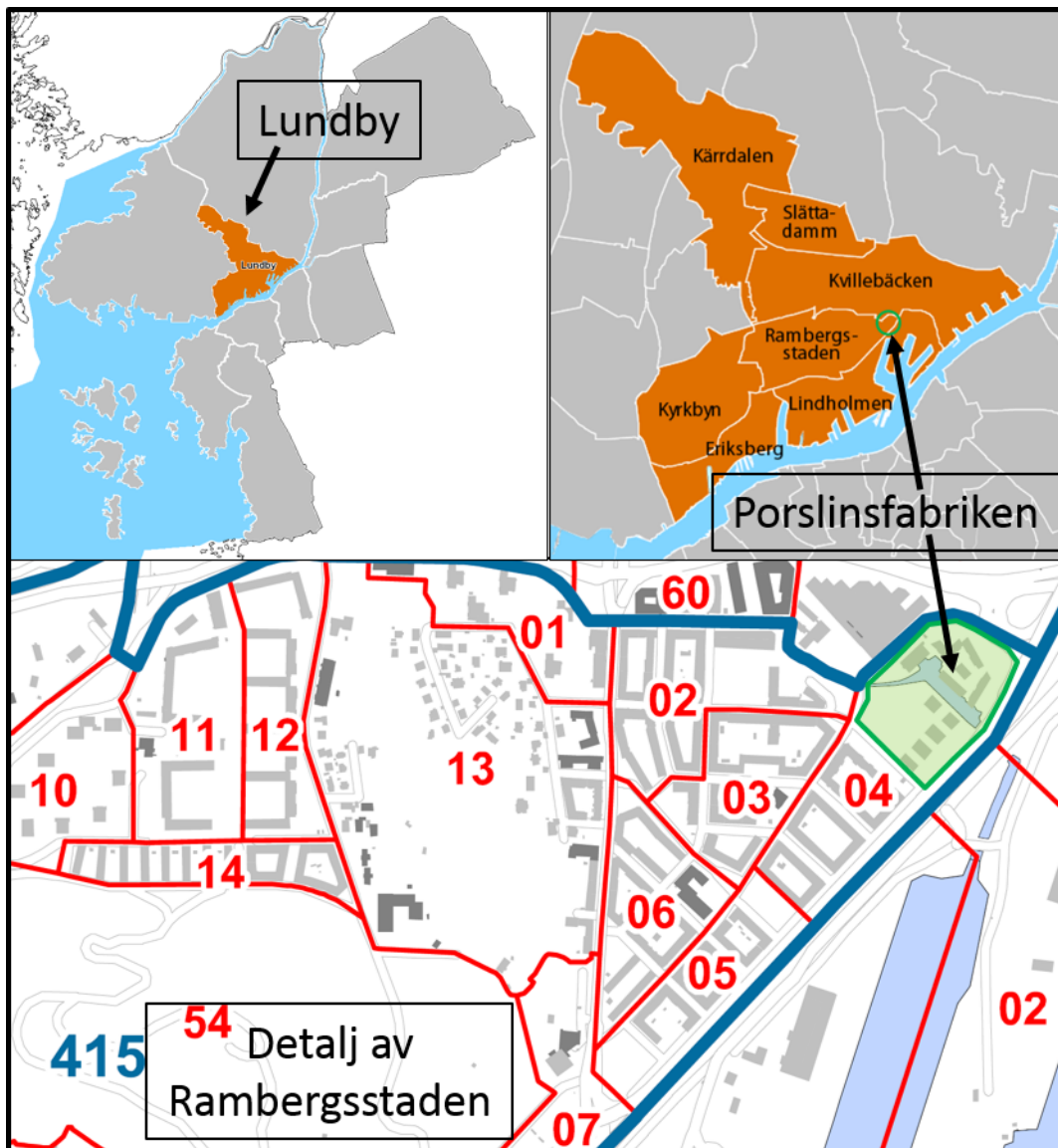
Den första etappen (nordöst om Kvillekanalen) färdigställdes 2010 och omfattar byggnader om 17, 10, 6 respektive 4 våningar, med bostadsrättsföreningarna Stengodset och Fajansen. Försäljningen till den andra etappen påbörjades 2008 och etappen färdigställdes 2012 och omfattar byggnader om 6 respektive 7 våningar med bostadsrättsföreningarna Drejaren, Flintgodset (3 hus) och Fältspaten (4 hus). För ytterligare fakta om området, se tabell 1.

Tabell 1. Beskrivning av bostadsrättsföreningarna (brf) i Porslinsfabriken med avseende på antal lägenheter och lägenhetsstorlek.

Brf	Adress	Antal lägenheter och storlekar enligt årsredovisningar
Drejaren	Kvillegatan 27–37 (udda nr)	80 (29 st 1 RoK; 16 st 2 RoK; 10 st 3 RoK och 25 st 5 RoK)
Fajansen	Gröna Annas gata 1	53 (39 st 2 RoK; 6 st 3 RoK och 8 st 4 RoK)
Flintgodset	Kvillegatan 15–25 (udda nr)	110 (26 st 1 RoK; 40 st 2 RoK och 44 st 3 RoK)
Fältspaten	Kvillegatan 1–13 (udda nr)	133 (36 st 1 RoK; 47 st 2 RoK; 46 st 3 RoK och 4 st 5 RoK)
Stengodset	Gröna Annas gata 3–17 (udda nr)	133 (42 st 1 RoK; 44 st 2 RoK; 30 st 3 RoK och 17 st 5 RoK)
Totalt		509

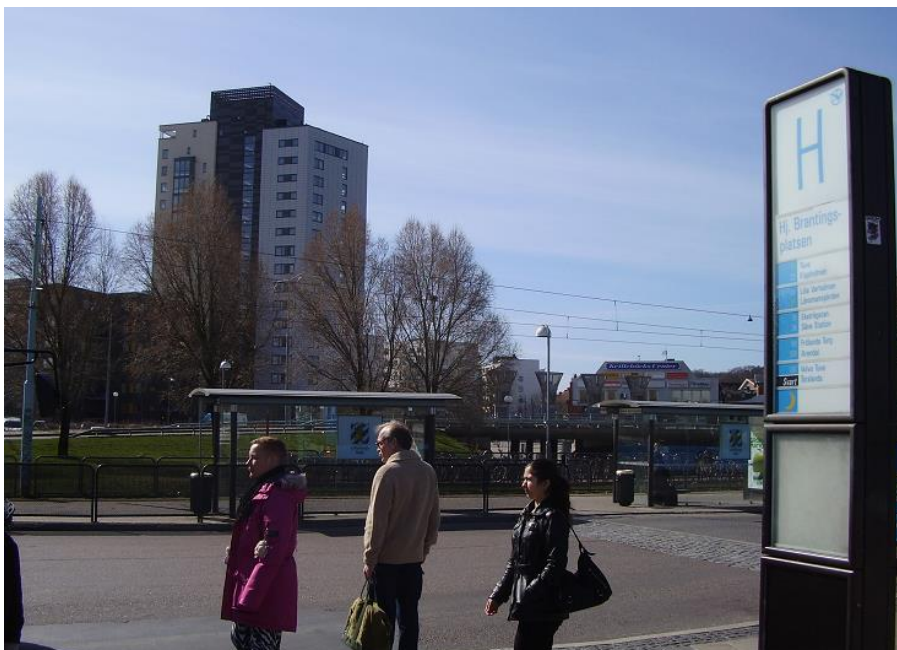
Lägenheternas storlek sett till antalet rum (1–5 rum och kök = ROK) gör att det finns en spridning av hushållstyper bland de boende, vilka även inkluderar hushåll med barn. Enligt försäljningsstatistik är snittpriset för ca 80 kvm (3 ROK) 2,5–3,0 miljoner kr (2015). Priset är förhållandevis lågt jämfört med innerstaden.

Göteborgs stad delas geografiskt in i stadsdelar (SDN). Varje stadsdel delas in i Primärområden (PRI) som i sin tur delas in i Basområden (BO). Porslinsfabriken ligger inom Basområde 04 tillsammans med tre kvarter bostäder byggda på 1940- och 50-talen (figur 2). Ett av dessa utgörs av en bostadsrättsförening som förvirrande nog heter Porslinsfabriken. Det skall således poängteras att BO04 inte helt och hållet motsvaras av Porslinsfabriken. Att skilja ut tre kvarter ur BO04 som inte utgörs av Porslinsfabriken är orimligt dyrt och resulterar inte nödvändigtvis i ett annorlunda resultat till följd av den homogena sammansättningen boende inom BO04. Den skall dock inte blandas samman med området Porslinsfabriken som här studeras. Basområde 04 (BO04) ligger inom Rambergstaden (PRI 415). Rambergstaden ligger i sin tur inom stadsdelen Lundby (SDN 139).



Figur 2. Karta över administrativa områden i Göteborg. Överst till vänster syns Lundby (Stadsdel 139). Överst till höger syns Rambergsstaden (Primärområde 415) inom Lundby med Porlinsfabriken markerad med grön cirkel. Nedre kartan visar ett geografiskt utsnitt av Rambergsstaden med Basområde 04. Den del av Basområde 04 som utgör Porlinsfabriken har grönmarkerats. Kartan är hämtad från Göteborgs stads hemsida (statistik) 2015.

Restiden med kollektivtrafik till Göteborgs resecentrum är cirka fem minuter. Detta skapar god tillgång till hela kollektivtrafiknätet för staden och regionen (Figur 3).



Figur 3. Hjalmar Brantingsplatsen utgör en viktig kollektivtrafikknutpunkt för både spårväg och bussar. Den ligger ca 200 m från Porslinsfabriken. Höghuset utgör en av bostadsrättsföreningarna, Fajansen, i Porslinsfabriken. Foto: Per Henriksson, 2015.

Området har även snabb anslutning till stadens huvudnät för biltrafik via Lundbyleden. Det medför god tillgänglighet med bil till de många arbetsplatser som är förlagda i Göteborgs ytterområden, och som idag är dåligt försörjda med kollektivtrafik. Området har också direkt anslutning till stadens huvudnät för cykeltrafik.

Utbyggnaden av Porslinsfabriken är i linje med översiktsplanens mål om att främst bygga ut staden i goda kollektivtrafiklägen och inom befintlig stadsbebyggelse (Göteborgs stad 2009). Lokalt finns också god tillgång till service. Vid Backaplans handelsområde finns ett stort utbud av sällanköpsvaror och livsmedelsförsäljning i form av stormarknader. I närområdet finns ytterligare livsmedelsförsäljning samt flera mindre butiker och restauranger, skolor och förskolor, samt arbetsplatser.

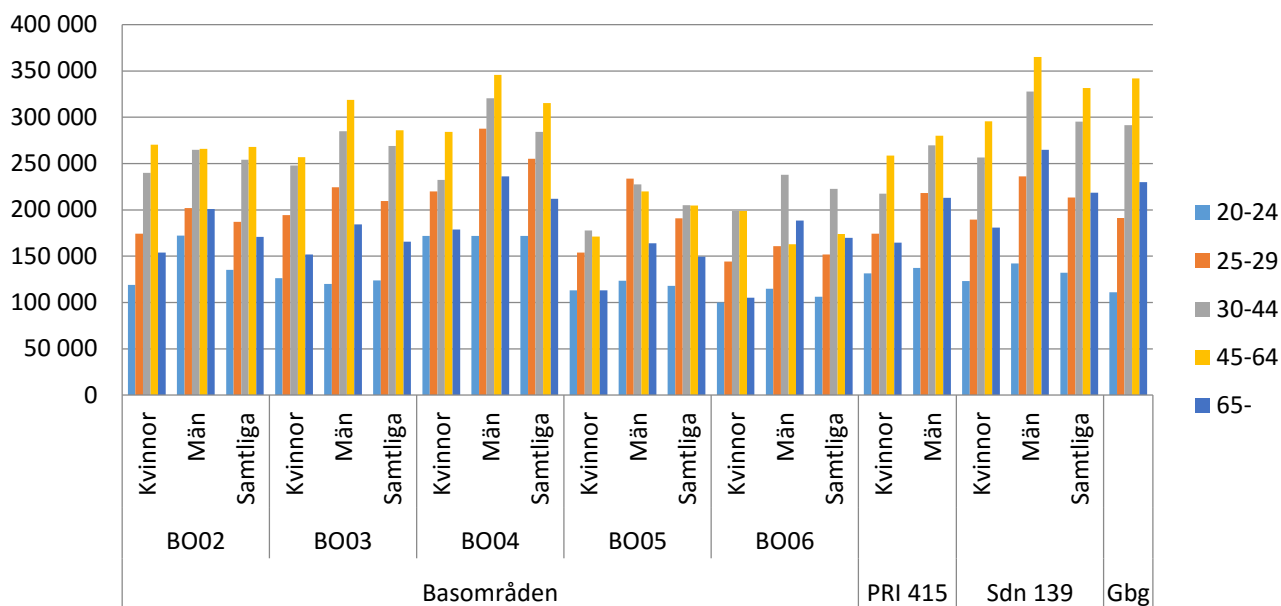
2.2. Områdesstatistik¹

Stadsdelen Lundby domineras av hyresrätter, vilket avspeglas i stadsdelens socioekonomiska sammansättning (se bilaga 1 för mer ingående beskrivning av boendes inkomst, utbildning, försäkringsarbete m.m.).

2.2.1. Inkomst

För BO04 (som Porslinsfabriken är en del av) kan det konstateras att medelinkomsten för män och kvinnor tillsammans under år 2012 var 284 100 SEK vilket är högre än i grannområdena (exempelvis BO03, 269 100 SEK) och i Rambergsstaden (PRI 415, 269 700), men lägre än Lundby (Sdn 139, 295 300 SEK) och hela Göteborg (291 500 SEK). Inom Basområde 04 har män betydligt högre medelinkomst (320 500 SEK) än i övriga studerade områden utom Lundby (Sdn 139) och det gäller alla ålderskategorier utom 20–24-åringarna som har högre medelinkomst i BO04 (171 800 SEK) mot 142 300 SEK i Lundby. Kvinnor tjänar generellt sett mindre än män. Skillnaderna är inte lika stora mellan basområden samt Rambergsstaden, Lundby och Göteborgs stad (ej uppdelat på kön för staden).

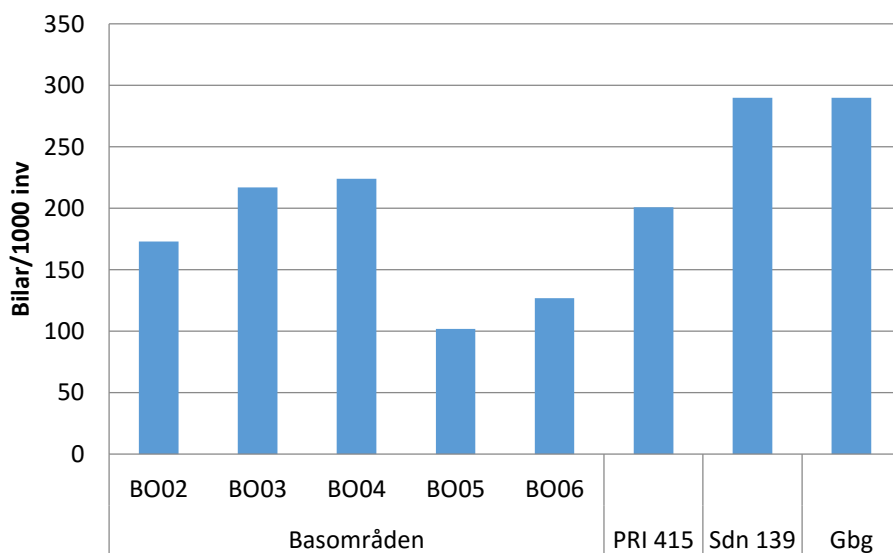
¹ Statistiken är hämtad från Göteborgs stads statistikhemsida och härrör ursprungligen från SCB.



Figur 4. Medelinkomst för båda könen per område för 2012 uttryckt i kronor fördelat på åldersklasser.

2.2.2. Personbilsinnehav

Av de studerade basområdena ligger BO04 i topp avseende antalet bilar per 1 000 invånare (224 st./1 000 invånare, se figur 5). Det är dock lägre siffror jämfört med genomsnittet i hela Lundby (Sdn 139) och Göteborg stad (båda 290 bilar/1 000 invånare). Det finns även utökad statistik för Lundby där det framgår att 36 procent av familjerna har bil vilket ligger nära Göteborgssnittet (38 procent; gäller personbilar ägda av enskilda personer och personliga företag).



Figur 5. Personbilar i trafik ägda av enskilda personer 2012 per område uttryckt i antal personbilar per 1 000 invånare.

2.3. Parkeringsplatser

2.3.1. Porslinsfabrikens egna parkeringar

Parkeringsnormen för Porslinsfabriken styrs av detaljplanen (Göteborgs stad, 2006) i vilken det framgår att det skall finnas 0,52 parkeringsplatser per lägenhet för boende, och ytterligare 0,05 platser/lgh för besökare; parkeringstalet blir sålunda 0,57. Om parkeringsnormen för bostäder är 1 (vilket är en vanligt förekommande norm i svenska kommuner) så krävs en parkeringsplats per bostad. Göteborgs stad har därmed valt en relativt låg norm jämfört med andra kommuner som under 2000-talet har reviderat sin parkeringsnorm (se Usterud Hanssen et al. 2014, s. 63 för en översikt).

Redan här finns det anledning att betona att det skett ett begreppsbyte i Göteborgs kommun från parkeringsnorm (Göteborgs stad, 2009) till parkeringstal, vilket uttrycks i följande mening ”Parkeringstalen ersätter Parkeringsnormer för Göteborg 1996” (Göteborgs stad, 2011, s. 2). Parkeringstal användes redan 1996. Vi väljer att fortsättningsvis använda begreppet parkeringsnorm (förutom när vi nedan citerar kommunala dokument från Göteborg).

I detaljplanen hänvisas till en äldre utredning (Göteborgs stad, 1996, s. 20) där det framgår att ”Parkeringsbehovet för boende skall uppfyllas helt dvs. det kan enkelt uttryckas: 1 bil – 1 plats, eller också formuleras enligt följande: Den som stadigvarande disponerar bil (egen, lånad eller hyrd) skall ha tillgång till en parkeringsplats belägen på ett rimligt avstånd från bostaden”. Egentligen innebar det i praktiken färre än 1 plats per bil eftersom det finns ”samnyttjandemöjligheter” (då en och samma parkeringsplats används av olika fordon vid olika tider på dygnet, exempelvis förvärvsarbetare under dagtid och boende resten av dygnet). I den äldre utredningen står även att ”om biltäthetens utveckling följer den redovisade prognosen så kommer de nya parkeringsanläggningarna så småningom att bli otillräckliga. Vi måste göra en gardering för att ha möjlighet att, om behovet skulle uppträda, bygga fler bilplatser. Vi gör en planmässig gardering för detta. [...] Till byggnormen skall läggas 15 procent för att gardera en trolig biltäthetsutveckling under ytterligare c:a 15 år” (s. 16). Av dokumentet framgår att den dåvarande normen är 0,52 parkeringsplatser per lägenhet i ett nybyggt flerbostadshus och 0,1 parkeringsplatser för besökande.

I ett nyare dokument framgår att ”områden där tillgängligheten är god med andra trafikslag kan ett lägre parkeringstal tillämpas” (Göteborgs stad, 2009, s. 21). Vad parkeringsnormen (bygglovstalet) idag borde ligga på i ett nybyggt flerbostadshus framgår inte av parkeringspolicyn från 2009, dock framgår att parkeringsnormen för flerbostadshus i centrala Göteborg (ej city/innerstaden) är 0,54 bilplatser per lägenhet som minskas med 10 procent för att avväga mot god kollektivtrafik med tillägg för besöksparkeringar om 0,05 bilplatser per lägenhet som i likhet med lägenhetsparkeringarna minskas med 10 procent (Göteborgs stad, 2011, s. 13).

Boende i Porslinsfabriken kan hyra parkeringsplats i de anläggningar som tillhör respektive bostadsrättsförening mot en kostnad om cirka 1000 kr i månaden för garage och ca 500 kr i månaden för en plats i markplan. Hyrd plats är inte tillgänglig för andra boende.

Tabell 2 visar antalet markparkeringsplatser och garageplatser som varje förening disponerade. Uppgifterna är hämtade från respektive bostadsrättsförenings årsredovisning och via direktkontakt med PEAB.

Tabell 2. Antal och typ av parkeringsplats som bostadsföreningarna erbjuder sina medlemmar.

Brf	Antal p-platser i markplan	Antal garageplatser	Totalt antal platser
Drejaren	-	45	45
Fajansen	8	21	29
Flintgodset	-	63	63
Fältspaten	*	76	76
Stengodset	55	21	76
Totalt	63	226	289

*Servitut på annan fastighet (42 platser), ej inräknat i bygglovet.

Parkeringsnormen enligt dessa uppgifter (289 parkeringsplatser dividerat med 509 lägenheter) blir alltså 0,57.

Det finns två garageanläggningar under marknivå i Porslinsfabriken, en större som Drejaren, Fajansen, Flintgodset och Fältspaten delar på medan Stengodset disponerar en egen mindre anläggning. Fajansen och Stengodset delar en mindre parkeringsyta längs Herkulesgatan (se figur 6). Stengodset har vidare 19 markplatser längs Gröna Annas gata (norr om Kvillekanalen) och 34 platser på anläggningen längs Lundbyleden, söder om Kvillekanalen, se figur 7.



Figur 6. Fajansen disponerar åtta platser och Stengodset två platser på denna parkeringsyta som ligger vid Herkulesgatan.



Figur 7. Längs Lundbyleden söder om Kvillekanalen disponerar Stengodset 34 parkeringsplatser, därutöver finns 39 allmänna platser för besökare. Foton: Per Henriksson.

2.3.2. Parkeringsutbud utanför Porslinsfabriken

Tillgång till parkering i angränsande bostadsområden är begränsad pga. av äldre bostadsbebyggelse i form av lågbyggda hyres- och bostadsrätter med relativt få parkeringsplatser. Dessa utgörs dels av boendeparkering i form av gatumarksparkering framför bostadshusen där de boende i dessa områden men inte boende i Porslinsfabriken kan söka parkeringstillstånd. Parkeringstillstånd kostar mellan 300 till 600 kr. i månaden. Parkering utan tillstånd medför bot om 600 kr. Det finns också gemensamma parkeringsytor för boende och besökare, men också ett antal ytor främst för besökare med olika villkor och taxor. Vid Brantingsmotet vid Herkulesgatans slut finns t.ex. ett tjugotal platser på en gratis 2-timmarsparkering. Parkeringen vid Backaplans handelsområde är gratis, men begränsad till tre timmar. Parkeringen är övervakad, även nattetid. Även parkeringsgarage finns, exempelvis ett om 99 platser

mellan polisen och arbetsförmedlingen på Vågmästaregatan. Se närmare figur 8 och tabell 3 (men även figur 9 på sidan 33) som alla visar utbudet av parkeringsplatser i området).

Sammanställningen av parkeringsplatserna har gjorts genom sökningar på internet (Göteborgs stads parkeringskartor), kontakt med Parkeringstjänst Väst och besök i området.



Figur 8. Parkeringsplatsernas lokalisering (baserad på flygbild från Eniro). Den stora trafikleden i nedre högra delen är Lundbyleden. Se beskrivningar i tabell 3

Tabell 3. Beskrivning av parkeringsutbudet i området kring Porslinsfabriken, exklusive platser som brf:erna disponerar, med hänvisningar till kartan i figur 8.

Plats	Antal parkeringsplatser	Taxa, villkor
Backaplan norr om Hjalmar Brantingsgatan (utanför kartan)	Över 3500 inom handelsområdet	0 kr, max 3 timmar
Norra änden av Herkulesgatan (inom svart cirkel)	19	0 kr, max 2 timmar
Mitt emot Herkulesgatan 1 (inom vita linjer)	16	7 kr/tim, alla dagar 0-24
Runt Kvillebäck center (inom orange linjer)	Ca 150 varav en för funktionshindrade	7 kr/tim, alla dagar 0-24
Kvillegatan intill Porslinsfabriken (inom blå linjer)	23	10 kr/tim 8–18 (8–15) Övrig tid: 1 kr/tim
Kvillegatan väster om Porslinsfabriken (inom bruna linjer)	14	10 kr/tim 8–18 (8–15) Övrig tid: 1 kr/tim
Herkulesgatan, sydväst om Porslinsfabriken, mellan Kvillegatan och Väderkvarnsgatan (lila område sydväst om Porslinsfabriken)	20	10 kr/tim 8–18 (8–15) Övrig tid: 1 kr/tim
Vågmästaregatan, väster om Kvillebäck center (lila område)	9	5 kr/tim 8–18 (8–15) Övrig tid: 1 kr/tim
Vågmästaregatan, P-hus (grön fyrkant i övre v hörnet)	99	6 kr/tim alla dagar 08–22 Övrig tid 2 kr/tim
Brämaregatan väster om Porslinsfabriken, mellan Herkulesgatan och Tunnbindaregatan (lila område väster om Porslinsfabriken)	45	10 kr/tim 8–18 (8-15) Övrig tid: 1 kr/tim
Rörstrandsgatan (lila område sydväst om Porslinsfabriken utmed Lundbyleden)	24	0 kr, max 2 tim (även boendeparkering, taxa H7)
Lundbyleden söder om Kvillekanalen (inom gula linjer)	39*	7 kr/tim 8–20 (8-18) Övrig tid: 2 kr/tim 300 kr/14 dagar

*Totalt finns 76 platser i området, varav 1 är reserverad för rörelsehindrade, 2 för bilpool (Sunfleet) och 34 disponeras av Stengodset.

Sammanfattningsvis är Porslinsfabriken, med dess goda kollektivtrafikläge och goda tillgång till service lokalt den typ av bostadsområde som flera kommuner reviderar sina parkeringsnormer för. Ytterligare en fördel är att Porslinsfabriken, som undersökningsområde, omfattar många hushåll, och

att det därmed ger möjligheter till fler deltagare i studien. Området är även intressant med tanke på att det inte ligger i stadskärnan.

3. Forskningsdesign

Två metoder har generat forskningsdata, nämligen intervjuer med boende samt en enkät till de boende. Dessutom har statistik från Statistiska Centralbyrån inhämtats från Göteborgs stad som ett underlagsmaterial.

Genom att använda flera metoder, s.k. flermetodsapproach (eng. multi-method approach), blir analyser och slutsatser säkrare. Detta metodologiska tillvägagångssätt kallas även triangulering (Patton 1990; Yin 2009). Triangulering innebär ofta jämförelser av data som samlats in genom kvantitativa och kvalitativa metoder. Som framgår nedan används kvantitativa data (t.ex. enkätsvar) till att dra generella slutsatser och kvalitativa data (intervjusvar) för att ge möjliga förklaringar till de kvantitativa resultaten, och för att sätta resultaten i ett sammanhang. Kvalitativa data används också för att få kunskap om erfarenheter och upplevelser som inte kan hämtas in genom kvantitativa data. Således startade studien med en enkät. Enkäten genererade resultat som vi använde i intervjuer för att analysera djupare. Utifrån enkäten designades en intervjuguide varpå studien fortsatte med intervjuerna. I det följande beskrivs enkäten och intervjuerna.

3.1. Enkät

Enkäten (se bilaga 2) skickades till några boende i Porslinsfabriken för kommentarer innan den slutliga versionen fastställdes. Enkäten bestod av sex frågeområden. Den inleddes med frågor om respondenten, följt av frågor om hushållet, resvanor, bilkörning och hur man parkerar. Slutligen bads respondenterna lämna synpunkter på parkeringssituationen i Porslinsfabriken. På en karta över Porslinsfabriken och ett stort omland ombads respondenten att markera var man parkerade (gällde dem som inte hyrde plats av sin brf.). För att försöka klarlägga hur parkeringssituationen i Porslinsfabriken påverkat vardagslivet, ställdes frågor om både nuläget och situationen före flytten till Porslinsfabriken. Respondenter som inte körde bil eller saknade körkort, fick hoppa över frågorna om bilanvändning och var man parkerar. Avslutningsvis inhämtades synpunkter på parkeringssituationens eventuella påverkan på vardagslivet och vad man ansåg om kostnaden för att parkera och utbudet. Det gavs möjlighet att lämna kommentarer.

I och med att undersökningen var en totalundersökning av alla vuxna, fick flera personer i samma hushåll enkäten, men i följbrevet, se bilaga 3, underströks det att vi önskade att samtliga som fick enkäten också besvarade den, eftersom man kunde ha olika erfarenheter och svar på enkätens frågor. Enkäten fanns tillgänglig endast i pappersform.

Person- och adressuppgifter beställdes av Statens personadressregister (SPAR). Urvalskriterierna var att personen skulle vara född 15 mars 1997 eller tidigare och folkbokförd i postnummerområde 417 08 vilket bl.a. omfattar Porslinsfabriken. En Excel-fil med folkbokföringsadresser, eller särskild postadress om en sådan var angiven, levererades av SPAR till VTI.

Det är inte möjligt att göra urval utifrån gatuadresser. Den minsta geografiska enheten som SPAR hanterar är postnummerområde. Detta medförde att ett antal personer kom med som inte skulle ingå i urvalet, vilka fick strykas innan enkäten skickades ut. Utskicket omfattade 782 personer som var 18 år och äldre samt folkbokförda i bostadsområdet Porslinsfabriken. En ansats gjordes att gruppera personerna i hushåll utifrån gatuadresserna med tillhörande lägenhetsnummer. De 782 vuxna personerna i Porslinsfabriken kunde på detta sätt hänföras till 471 hushåll. Detta är ett lägre antal än antalet lägenheter i området, som är 509 st. Skillnaden kan bero på skyddade identiteter, lägenheter under försäljning etc.

Enkäterna skickades tillsammans med ett följbrev och svarskuvert den 16 mars 2015. Sista svarsdag angavs till 27 mars. Ungefär 215 svar hade inkommit före den första och enda påminnelsen som skickades den 9 april 2015. Sista svarsdag var framflyttad till 20 april. Enkäter som inkommit t.o.m. 20 maj 2015 ingår i analysen. Efter att databearbetningen genomförts inkom 4 enkäter. Anledningen

till att bara en påminnelse skickades var att det bedömdes att en andra påminnelse skulle ha gett få ytterligare svar, kanske bara några 10-tal.

Tabell 4 beskriver kända bortfallsorsaker och svarsfrekvens redovisat både individuellt och per hushåll.

Tabell 4. Urval och bortfall, individuellt och på hushållsnivå.

	Antal personer	Andel i %	Antal hushåll	Andel i %
Bruttourval	782		471	
Avgår: adressaten avflyttad eller okänd	5		1	
Nettourval	777	100,0	470	100,0
Besvarade enkäter	303	39,0	215	45,7
Bortfall	474	62,0	255	54,3
Varav vägran	1		1	
Blank enkät returnerad	1			

En svarsfrekvens på närmare 40 procent är i nivå med vad som kan förväntas för denna typ av undersökningar som vänder sig till allmänheten (Wenemark, 2010). Av de 470 hushållen, var 46 procent representerade bland respondenterna. För att undersöka om populationen och de svarande skilde sig åt beträffande fördelning på hushållsstorlek, togs tabell 5 fram (vilken är en form av bortfallsanalys).

Tabell 5. Fördelning på hushållsstorlek efter antal vuxna medlemmar. Samtliga hushåll i Porslinsfabriken och hushåll i svarsgruppen.

Antal vuxna i hushållet	Antal hushåll i Porslinsfabriken	Andel, %	Antal hushåll bland de svarande	Andel bland de svarande, %
1	217	46,1	85	39,5
2	212	45,0	107	49,8
3	31	6,6	19	8,8
4	8	1,7	3	1,4
5	2	0,4	1	0,5
6	1	0,2	0	0,0
Totalt	471	100,0	215	100,0

Den vanligaste hushållsstorleken, med avseende på vuxna personer, var enpersonshushåll, 46 procent av Porslinsfabrikens boende utgjorde ett sådant hushåll. Det var nästan lika vanligt med ett hushåll bestående av två vuxna personer. Bland de svarande hushållen, var det dock en majoritet av hushållen som bestod av två vuxna (och eventuella barn).

Förutom 85 enpersonshushåll, har bägge personerna i 67 tvåpersonershushåll svarat, alla tre i 6 trepersonershushåll och alla fyra i ett fyrapersonershushåll, dvs. från 159 hushåll (74 procent) har vi alla vuxnas svar, se tabell 6.

Tabell 6. Antal svar per hushåll efter hushållsstorlek.

Antal vuxna per hushåll	Antal svar per hushåll					Totalt
	1	2	3	4	5	
1	85	0	0	0	0	85
2	40	67	0	0	0	107
3	8	5	6	0	0	19
4	2	0	0	1	0	3
5	0	1	0	0	0	1
Totalt	135	73	6	1	0	215

Eftersom endast namn- och adressuppgifter erhöles från SPAR, har inga ytterligare bortfallsanalyser enkelt kunnat göras, t.ex. beträffande kön och ålder. Däremot kan gruppen som svarat jämföras med områdesstatistik som tagits fram inom ramen för projektet, men då för boende i ett område som omfattar ett större område än Porslinsfabriken. Det noterades dock att andelen hushåll som inte hade tillgång till bil tenderade att vara högre bland dem som besvarade enkäten efter påminnelsen jämfört med dem som svarade direkt. Medlemmar i hushåll utan bil torde känna sig mindre berörda av undersökningens tema, men kan t.ex. ha synpunkter på parkeringsplatser för besökande och cyklar.

3.2. Intervjuer

Syftet med intervjuerna var att få en fördjupad förståelse av boendes upplevelser av parkeringsutbudet vid boendet, upplevelser som en enkät inte förmår fånga. Den som var intresserad av att delta i intervjustudien, kunde lämna kontaktuppgifter på enkätens sista sida. Totalt angav 58 personer att de kunde tänka sig att bli intervjuade.

Litteraturen lyfter fram två strategier för att veta när antalet intervjuer är tillräckligt. Kvale (1994, s. 165) skriver att: 'Interview so many subjects that you find out what you need to know' och Creswell (2014, s.189) skriver att antalet intervjuer är tillräckligt när: 'gathering fresh data no longer sparks new insights or reveals new properties i.e. saturation'. I föreliggande studie har den senare strategin använts. Intervjusvaren började bli samstämmiga och ingen ny information av större värde erhöles vid ca 15 intervjuer.

15 intervjuer (med 8 män och 7 kvinnor) genomfördes under perioden 2–9 juni 2015. De första intervjuerna genomfördes tillsammans av forskarna för att uppnå så stor samstämmighet som möjligt i själva intervjuförloppet. Intervjuerna genomfördes per telefon. De spelades in och varade 6–24 minuter (medel 13 minuter). Intervjuerna är således relativt sett korta. Det har därmed inte funnits någon anledning att transkribera en hel intervju för att erhålla en god överblick, utan endast de delar som belyser ett visst problemområde som forskarna vill lyfta fram. Transkriberingen har genomförts av forskarna själva.

Systematiseringen av alla data i teman genomfördes med hjälp av innehållsanalys av svaren grupperade efter frågeområden i intervjuguider som anpassades efter hur intervjupersonerna hade svarat på enkäten (bilaga 4 för ett exempel på intervjuguide), dels genom transkriptioner. Dessutom fanns en stor enighet bland forskarna om framtagna teman vilket utgör en garant för god tillförlitlighet (Ryan och Russel Bernard, 2003). Teman för intervjuerna presenteras i kapitel 5 och motsvarar fyra intervjugrupper. Intervjugrupperna utgörs av intervjupersoner som har svarat relativt lika.

3.3. Generaliserbarhet

Resultaten är inte i första hand empiriskt generaliserbara. Porslinsfabriken kan aldrig vara ett empiriskt representativt stickprov av en population av likadana bostadsområden. Därför bör man vara försiktig med att generalisera resultaten. Resultaten kan däremot säga något om områden med liknande boendeform och parkeringsnorm som i Porslinsfabriken. Man kan också använda studien om Porslinsfabriken som ett illustrativt pedagogiskt exempel på parkeringsnormer som förhoppningsvis kan framkalla kritiskt tänkande och nya perspektiv på parkering i kommuner som håller på att genomföra förändringar i parkeringsnormer.

4. Enkätresultat

Vid analyser av eventuella samband mellan variabler, har Chi 2- och t-tester använts. Signifikansnivån har satts till 5 procent.

4.1. Beskrivning av respondenterna och hushållen

I detta kapitel ges en kort beskrivning av respondenterna. För ytterligare bakgrundsdata hänvisas till bilagorna 5–8.

Omkring 45 procent av de svarande var mellan 25 och 44 år. Medelåldern bland respondenterna var 44 år (median: 37 år). Den yngsta var 18 år, den äldsta 90 år. Drygt hälften av de svarande var kvinnor, 53 procent.

Sju av tio respondenter hade en anställning. Omkring 15 procent var pensionerade. Se närmare tabell 7.

Tabell 7. Huvudsaklig sysselsättning.

Sysselsättning	Antal	%
Anställd	213	70,3
Egen företagare	12	4,0
Studerande	24	7,9
Pensionär	45	14,9
Annat	9	3,0
Totalt	303	100,0

Närmare hälften av respondenterna hade en universitets- eller högskoleutbildning, se tabell 8. En person uppgav inte utbildningsnivå.

Tabell 8. Högsta avslutade utbildning.

Utbildning	Antal	%
Grundskola	25	8,3
Gymnasium	101	33,4
Högskola/universitet	150	49,7
Annan utbildning	26	8,6
Totalt	302	100,0

I endast 28 av hushållen (13 procent) fanns barn i hushållet. Flertalet av dessa hushåll, 21 stycken, utgjordes av hushåll med enbart barn som stadigvarande bodde i hushållet.

Av de 270 personer som uppgav sin månadsinkomst, framgår fördelning på inkomstklasser i följande tabell. Övriga 33 respondenter kände inte till inkomsten eller ville inte uppge den.

Tabell 9. Individuell månadsinkomst.

Bruttoinkomst per månad under 2014	Antal	%
Upp till 20 000 kr	58	21,5
20 001 – 40 000 kr	185	68,5
40 001 – 60 000 kr	21	7,8
Mer än 60 000 kr	6	2,2
Totalt	270	100,0

I tio hushåll, dvs. nästan 5 procent, fanns det ingen som hade körkort. På individnivå var det närmare 10 procent av respondenterna som saknade körkort. Närmare 70 procent hade körkort och körde bil, därutöver var det drygt 20 procent som hade körkort men inte körde bil. Hushållens bilnehav, ägda och leasade bilar, framgår av tabell 10.

Tabell 10. Antal bilar i hushållet, privatägda och leasade. Antal och procent av totala antalet hushåll.

Antal privatägda bilar i hushållet	Antal leasingbilar i hushållet		
	0	1	Totalt
0	83	12	95
	38,6%	5,6%	44,2%
1	100	7	107
	46,5%	3,3%	49,8%
2	12	1	13
	5,6%	0,5%	6,0%
Totalt	195	20	215
	90,7%	9,3%	100,0%

Vi kan konstatera att nästan 39 procent av hushållen inte ”stadigvarande” har tillgång till bil i hushållet i form av en privatägd eller leasad bil. Drygt hälften, 52 procent, ägde/leasade en bil, drygt 9 procent två eller tre bilar. Andelen hushåll som har tillgång till privatägda bilar uppgår till 56 procent, vilket är betydligt högre än såväl snittet i Lundby (Sdn 139) som hela Göteborg (se områdesstatistiken i kapitel 2.2.2). Nitton hushåll, eller 9 procent, hade två bilar; sju av dem både en privatägd och leasad; ett hushåll hade tre bilar, varav två privatägda och en leasad.

Följande tabell sammanfattar hushållens biltillgång utifrån tre kategorier: hushållet hade stadigvarande tillgång till bil (ägde och/eller leasade), periodvis alternativt saknade bil.

Tabell 11. Tillgång till bil, sammanfattning av svaren i tre kategorier.

Biltillgång	Antal hushåll	%
Äger och/eller leasar	132	61,4
Bilpool, lånar och/eller hyr korta perioder	35	16,3
Har inte tillgång till bil	48	22,3
Totalt	215	100,0

Det var relativt vanligt att emellanåt låna personbil av vänner eller släktingar. Drygt 13 procent, eller 29 hushåll, svarade att man periodvis hade tillgång till bil på det sättet. Vidare var åtta hushåll medlemmar i en bilpool och i tre hushåll hyrdes bil under kortare perioder. Respondenterna kunde markera fler än ett av dessa tre alternativa sätt att ha tillgång till bil. Mer än var femte hushåll saknade helt tillgång till bil. Men eftersom vi saknar information om bilinnehavet i drygt hälften av hushållen pga. bortfallet, torde biltillgången enligt tabell 11 vara en överskattning med tanke på att svarsbenägenheten var lägre för hushåll utan bil. Om alla hushåll i bortfallsgruppen saknar tillgång till en privatägd bil, skulle andelen hushåll i Porslinsfabriken med tillgång till privatägda bilar som absolut lägst kunna vara 25 procent.

4.2. Parkeringsvanor

4.2.1. Var man parkerar

När de 160 hushållen med minst en aktiv bilförare studerades visade det sig att behovet av parkering enligt enkätsvaren hade lösts enligt tabell 12. Svar från 8 av dessa hushåll saknas.

Tabell 12. Parkeringslösning, totalt och efter typ av biltillgång. Baseras på hushållssvar (hh = hushåll, brf = bostadsrättsförening).

Parkeringslösning	Antal hh		Antal hh som äger och/eller leasar bil		Antal hh som lånar, hyr bil och/eller är medlemmar i bilpool	
	totalt	%		%		%
Hyr av brf till alla bilar i hh	104	68,4	101	79,5	3	13,0
Hyr av brf till några bilar i hh	13	8,6	13	10,2	0	0
Hyr ej av brf, ej på väntelista	34*	22,4	12	9,4	20	87,0
Hyr ej av brf, på väntelista	1	0,7	1	0,8	0	0
Totalt	152	100,0	127	100,0	23	100,0

*Av dessa har två hushåll uppgett att bil saknas och återfinns därför inte i övriga kolumner.

Fler än tre av fyra hushåll (77 procent) hyrde en plats av bostadsrättsföreningen, i de flesta fall till hushållets samtliga bilar. Övriga hushåll parkerade sålunda på områden utanför Porslinsfabriken och var, med ett undantag, inte uppsatt på kölista för att få en parkeringsplats inom bostadsrättsföreningen. Bland hushåll som ägde eller leasade en bil, var det 90 procent som utnyttjade föreningens platser. För övriga hushåll var situationen den omvända. Enligt uppgift hade de som förvärvade en lägenhet på minst 3 rum och kök förtur till en garageplats.

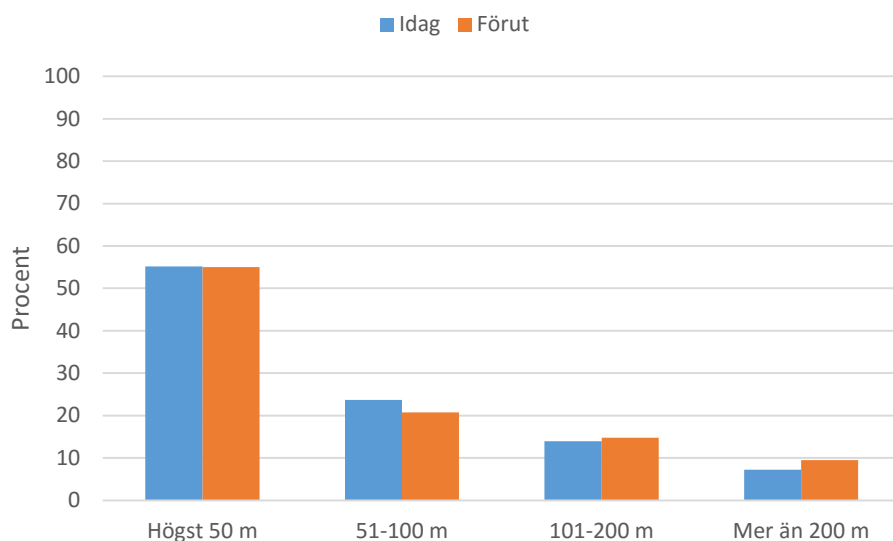
De hushållsgrupper som i högst grad (minst 90 procent av hushållen) hyrde plats/platser av bostadsrättsföreningen, visade sig vara sammanboende föräldrar, 45–64-åringar (ensamstående eller sammanboende) och medlemmar som är 65 år och äldre (ensamstående eller sammanboende). Något lägre grad av utnyttjande av bostadsrättsföreningarnas parkeringsutbud finner man bland hushåll som utgjordes av 20–44-åringar; de sammanboende i den åldern hyrde i 78 procent av fallen av bostadsrättsföreningen medan 85 procent av de ensamstående utnyttjade denna möjlighet.

De som inte hyrde plats av sin bostadsrättsförening, ombads att markera på kartan i enkäten var de brukade parkera, se figur 9 som visar samtliga markeringar.

Väster och sydväst om Porslinsfabriken parkerar respondenterna även utmed Rörstrandsgatan, Herkulesgatan och Brämaregatan. Vad gäller Rörstrandsgatans förlängning sydväst om Porslinsfabriken finns möjligheter för besökare att parkera (max 2 timmar, ingen avgift) och boendeparkering. Några boende parkerade runt Kvillebäck Center nordväst Herkulesgatan. Figur 9 visar tydligt att de respondenter som saknar förhyrd parkeringsplats i markplan eller garage inte behöver ta sig särskilt långt från Porslinsfabriken för att hitta en parkering.

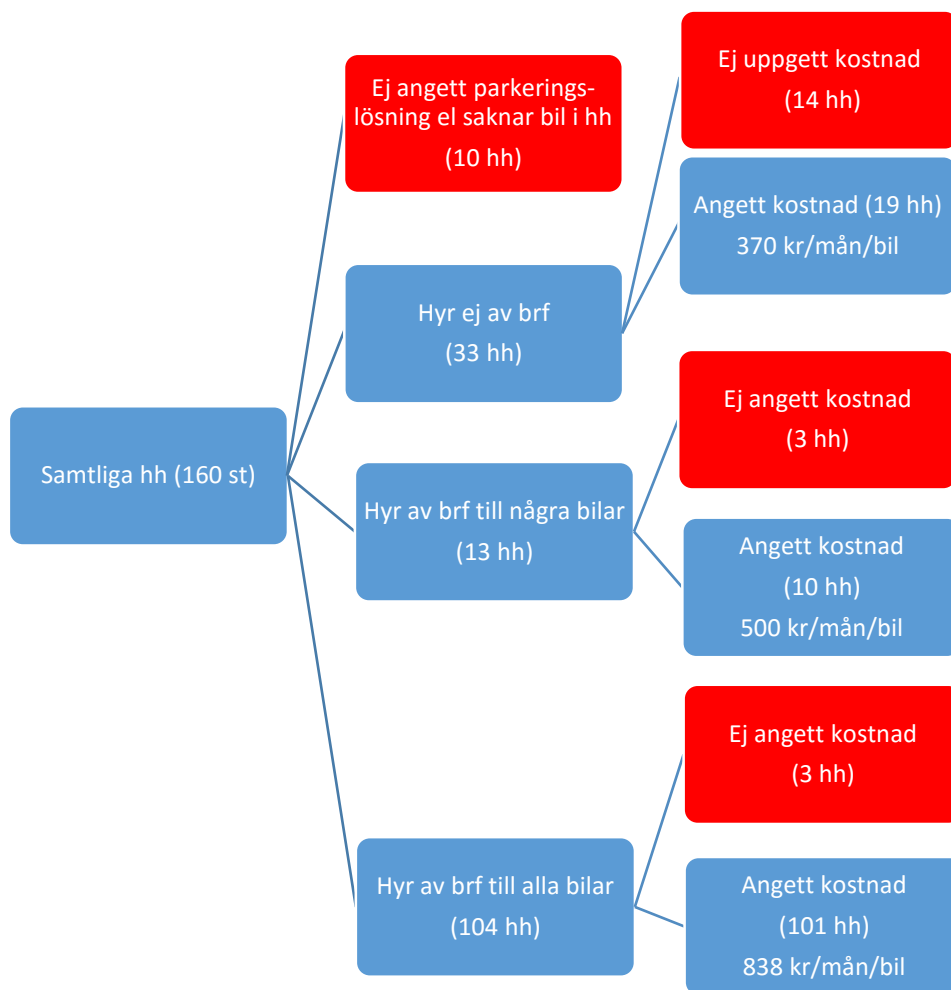
4.2.2. Avstånd, kostnad och sökande efter ledig parkeringsplats

Flytten till Porslinsfabriken hade inte inneburit ett längre avstånd till parkeringsplatsen. Det är ingen skillnad vid enkätstudiens genomförande (194 svar) jämfört med det tidigare boendet beträffande avståndet till p-platsen (172 svar), se följande figur. Femtiofem procent hade högst 50 m till p-platsen. De som svarade ”Ej relevant” på hur situationen var vid det tidigare boendet är exkluderade.



Figur 11. Avstånd till p-plats idag och vid det tidigare boendet. Baseras på svar från aktiva bilförare.

Kostnader för bilparkeringen för de 160 hushållen där minst en person var en aktiv bilförare åskådliggörs i figur 12 uppdelat efter parkeringssituation. Sex hushåll saknade tillgång till bil.



Figur 12. Kostnader för parkering uppdelat efter om man hyrde plats av bostadsrättföreningen eller inte.

Hyreskostnaden per månad och bil för hushållen som enbart utnyttjar bostadsrättföreningens parkeringsutbud var mer än dubbelt så hög jämfört med dem som valde parkeringslösningar utanför bostadsrättföreningen. Tre hushåll uppgav en månadskostnad på 0 kr. I anslutning till enkätkartan, beskrev de att gratisparkeringar utnyttjades (ingen av dessa hushåll ägde eller leasade en bil). En vanlig månadshyra för en garageplats i Porslinsfabriken uppgick enligt enkätsvaren till 900 kr medan en parkeringsplats utomhus kostade 500–600 kr.

Kostnaden för eventuell parkeringsplats vid det tidigare boendet undersöktes genom en enkätfråga. Svar från 114 hushåll finns tillgängliga (därutöver hade 30 svarat "Vet inte" och 16 hushåll hade hoppat över frågan). Medelkostnaden uppgick till 214 kr/mån (median 115 kr), med ett spann på 0–1 300 kr. Femtiotre hushåll, eller ca 46 procent, uppgav en månadskostnad på 0 kr. Utesluts dessa 53 hushåll, resulterar det i en medelkostnad om 400 kr (median 300 kr) där den lägsta månadskostnaden är 30 kr och den högsta 1 300 kr.

Få hushåll hade en lägre parkeringskostnad i Porslinsfabriken jämfört med tidigare. Av de 107 hushåll som angett både en nuvarande och en tidigare parkeringskostnad, var det 10 hushåll som hade en lägre eller oförändrad kostnad idag jämfört med situationen vid det tidigare boendet. Detta resultat gäller totalkostnaden och ska tolkas försiktigt eftersom det i enkäten inte ställdes någon fråga om antal bilar hushållet hade tillgång till före flytten till Porslinsfabriken.

Det tar inte heller lång tid att hitta en parkering. En av frågorna i enkäten handlade om hur mycket tid som respondenterna lade ner på att söka efter en ledig parkeringsplats, såväl i Porslinsfabriken som vid det tidigare boendet. Personer som hyrde p-plats/garage av sin bostadsrättsförening behövde inte ange någon söktid, utan den förutsattes vara 0 min.

I tabell 13 presenteras söktiderna som baserats på svar från respondenter som uppgav att de var aktiva bilförare (totalt 210 personer). De tre översta raderna i tabellen beskriver situationen vid enkätens genomförande, dvs. i Porslinsfabriken. Grupp 1 utgörs av de aktiva bilförare som besvarade enkätens fråga om söktid (bortfallet var 14 personer). Grupp 2, som är en delgrupp av grupp 1, består av dem som inte hyrde av bostadsrättsföreningen. Nästan 60 procent i denna grupp uppgav en söktid på 0 min. Vi valde därför att bilda ytterligare en grupp, nr 3, som i sin tur är en delgrupp av grupp 2 och utgörs av dem som uppgett en söktid som är skild från 0 min. På ett liknande sätt har grupp 4 och 5 bildats utifrån situationen vid det tidigare boendet. Det var bara 171 personer (bortfall=39 personer) som beskrev situationen vid det tidigare boendet. Grupp 5, som är en delgrupp av grupp 4, består av dem som angett en söktid större än 0 min. vid det tidigare boendet.

Tabell 13. Söktider i minuter efter en ledig parkeringsplats. Situationen i Porslinsfabriken (ljusblå rader) jämfört med situationen vid det tidigare boendet (ofärgade rader), samtligas svar och uppdelat på delgrupper

Grupp	Antal personer	Medeltid, min	Mediantid, min	Kortaste tid, min	Längsta tid, min
1) I närheten av Porslinsfabriken (samtliga)	196	0,7	0	0	30
2) I närheten av Porslinsfabriken (hyr ej av brf)	52	2,8	0	0	30
3) I närheten av Porslinsfabriken (hyr ej av brf; söktid > 0 min)	21	6,9	5	0,5	30
4) I närheten av tidigare bostadsområde (samtliga)	171	1,3	0	0	60
5) I närheten av tidigare bostadsområde (söktid > 0 min)	29	7,8	3	1	60

I grupp 4 svarade 83 procent att de hade en söktid på 0 min. Det är ett rimligt antagande att det stora flertalet av dessa personer hyrde en plats även vid det tidigare boendet eller hade egen parkering/ eget garage i anslutning till ett villaboende etc.

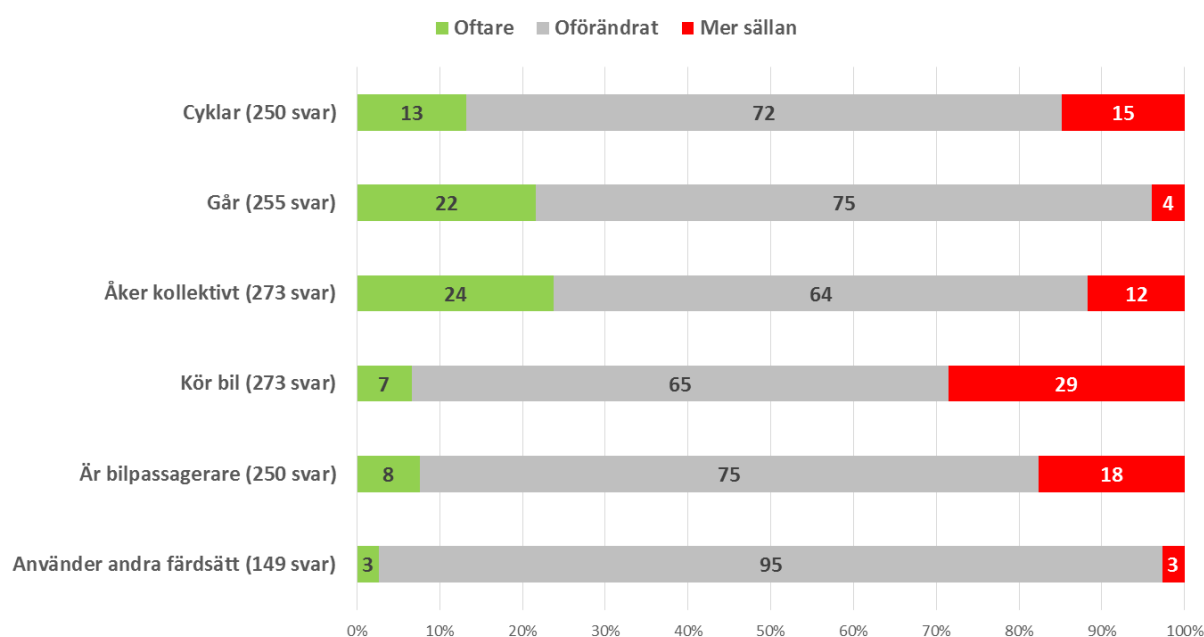
Det var ingen signifikant skillnad i söktid mellan situationen i Porslinsfabriken och vid det tidigare boendet om man beaktar samtligas svar (grupp nr 1 och 4); söktiden uppgick till omkring en minut. Söktiderna för de som behövde leta efter en ledig plats (eller snarare de som angett en söktid > 0 min, grupp nr 3 och 5), skilde inte heller signifikant mellan Porslinsfabriken och det tidigare boendet. Söktiden för dessa grupper uppgick i genomsnitt till 7–8 min.

Sammanfattningsvis hyr de flesta parkeringsplats av bostadsrättsföreningen. Varken de som hyr av bostadsrättsföreningen och de som parkerar på annat sätt har långt till sin parkeringsplats, och man lägger i förekommande fall inte ned mycket tid på att hitta en parkeringsplats.

4.3. Hur resandet påverkas av parkeringsnormen

4.3.1. Förändringar av färdmedelsanvändning

I enkäten ställdes frågor om hur ofta respondenten reste med olika färdmedel före flytten till Porslinsfabriken och vid undersökningstillfället. Vi börjar med att beskriva allmänna förändringar (som inte alltid kan tillskrivas parkeringsnormen) för att därefter diskutera de förändringar som kan knytas till parkeringsnormen. Figur 13 sammanfattar resultatet och den bygger på de fall när respondenten svarat på bägge frågorna (före flytten och vid undersökningstillfället).



Figur 13 Förändringar av resvanor efter flytten till Porslinsfabriken. Baseras på individu svar.

Störst förändringar för de boende i Porslinsfabriken kan ses för gång, kollektivtrafik och bilkörning. Mer än var femte förflyttar sig oftare genom att gå eller åka kollektivt jämfört med tidigare. Samtidigt har bilkörningen minskat: nästan 30 procent uppger att de kör bil mer sällan som boende i Porslinsfabriken jämfört med situationen före. Endast hälften av respondenterna svarade fullständigt på delfrågan om andra färd sätt.

När frågorna bryts ner på kön, visade det sig att endast en signifikant förändring skett: 12 procent av kvinnorna respektive 3 procent av männen färdades nu oftare som bilpassagerare jämfört med situationen tidigare. Vidare noterades att studerande och pensionärer var de som i högre grad än andra sysselsättningsgrupper hade ökat resandet med kollektivtrafik. Personer med en bruttoinkomst på mellan 40 000 och 60 000 kr/månad hade i störst grad minskat bilkörandet: 52 procent. När de gäller att färdas som bilpassagerare, återfanns den största andelen som hade minskat resandet på detta sätt, 38 procent, i inkomstgruppen högst 20 000 kr/månad. En ålderskillnad i resvanorna uppträdde: de som oftare utnyttjade kollektivtrafiken var äldre (48 år) än dem som åkte mer sällan eller som inte hade förändrat dessa vanor (40–41 år i genomsnitt). Inga signifikanta gruppskillnader fanns när respondenterna delades in efter utbildningsnivå.

I bilaga 9 ges en mer detaljerad beskrivning av hur resandet har förändrats.

4.3.2. Förändringar av körsträckor med bil

När det gäller bilkörning, ställdes en separat fråga om körsträckan hade förändrats jämfört med situationen före flytten till Porslinsfabriken, se tabell 14, där respondentens bägge svar har korstabulerats. Tabellen baseras på gruppen som körde bil (210 individer).

Tabell 14. Jämförelse av årlig körsträcka med personbil år 2014 och före flytten till Porslinsfabriken. Svart, fet stil = oförändrat, grön, fet stil = längre och röd, fet stil = kortare körsträcka.

Körsträcka år 2014	Årlig körsträcka före flytten till Porslinsfabriken					Totalt
	Inte kört	Högst 1000 mil	1001-2000 mil	Över 2000 mil	Vet inte	
Inte kört	1	0	0	1	1	3
Högst 1000 mil	3	53	34	6	2	98
1001 - 2000 mil	1	3	34	16	0	54
+ 2000 mil	0	0	3	18	0	21
Vet inte	2	1	2	0	25	30
Totalt	7	57	73	41	28	206

Utgår vi från dem som på båda frågorna om körsträckan svarat något annat än ”Vet inte”, vilkas svar är fetmarkerade i tabellen och uppgår till 173 personer, visar det sig att 61 procent inte hade förändrat den årliga körsträckans längd (svarta tal), 6 procent hade ökat den (grönmarkerade) medan resterande 33 procent hade minskat körsträckan (rödmarkerade). Se bilaga 9 för en beskrivning av hur frekvent bilen används till olika ärenden.

4.3.3. Förändringar som en konsekvens av parkeringsnormen

Att körsträckan och användningen av olika färdmedel förändrats kan bero på många faktorer. Vi försökte undersöka om parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken påverkat hur mycket bilen används genom att ställa en specifik fråga om detta, se resultaten i följande tabell. Tjugo av de 210 personer som körde bil, svarade inte på denna fråga.

Tabell 15. Förändringar i bilkörningsfrekvens pga. Porslinsfabrikens parkeringsmöjligheter jämfört med tidigare boende.

Körvanor	Antal personer	%
Kör mer sällan	48	25,3
Kör lika ofta	105	55,3
Kör oftare	6	3,2
Vet inte	31	16,3
Totalt	190	100,0

Av tabell 15 framgår att det är fler personer som har svarat på enkäten som har minskat sitt bilåkande än ökat det jämfört med situationen före flytten till Porslinsfabriken. Exkluderas personer som inte kunde avgöra om bilkörningsfrekvensen förändrats ("Vet inte" i tabell 15), blir resultatet mycket snarlikt det i föregående tabell; nämligen att 30 procent körde mer sällan, 66 procent oförändrat medan 4 procent körde oftare med anledning av parkeringssituationen i området. De flesta som hade förändrat sina körvanor med avseende på hur ofta man kör bil, menar sålunda att det är en konsekvens av Porslinsfabrikens parkeringssituation.

Om man begränsar datamaterialet till dem som hade en uppfattning om att några förändringar av bilkörningsfrekvensen hade skett som en konsekvens av parkeringssituationen i området, finner man endast en signifikant skillnad när sambandet med ett antal individuella bakgrundsvariabler undersöks. Detta gällde ålder, se tabellen nedan.

Tabell 16. Förändringar i bilkörningsfrekvens pga. Porslinsfabrikens parkeringsmöjligheter jämfört med tidigare boende, medelålder per grupp.

Körvanor	Antal personer	Medelålder	Standardavvikelse
Kör mer sällan	48	54,2	16,8
Kör lika ofta	104	43,8	15,0
Kör oftare	6	46,7	17,1
Totalt	158	47,1	16,3

De som körde mer sällan, var äldre (54 år) än dem som körde oftare (47 år) eller inte hade förändrat bilkörningsfrekvensen (44 år).

I övrigt handlade det om mer eller mindre starka tendenser när sambandet med övriga bakgrundsvariabler undersöktes. De som uppgett "annan utbildning" körde bil mer sällan än dem med grundskole-, gymnasie- och högskolekompetens. Personer som hade en inkomst på 40 000 kr eller mer i månaden tenderade också att köra mer sällan än dem med lägre månadsinkomst. Pensionärer var den

grupp som i högst grad (54 procent) hade minskat sitt bilkörande, men det fanns också en enstaka pensionär som körde oftare. Den enda andra sysselsättningskategorin som också körde oftare, var de som hade en anställning. En annan tendens var att ju färre barn som stadigvarande bodde hemma, desto mer sällan körde man.

Ett liknande mönster kan ses beträffande förändringen av hushållets bilinnehav, se tabell 17, som baseras på hushåll där åtminstone en medlem innehade B-körkort (205 st.). Svar från elva av dessa hushåll saknas.

Tabell 17. Förändringar i hushållets bilinnehav efter flytten till Porslinsfabriken som beror på parkeringsmöjligheterna i området.

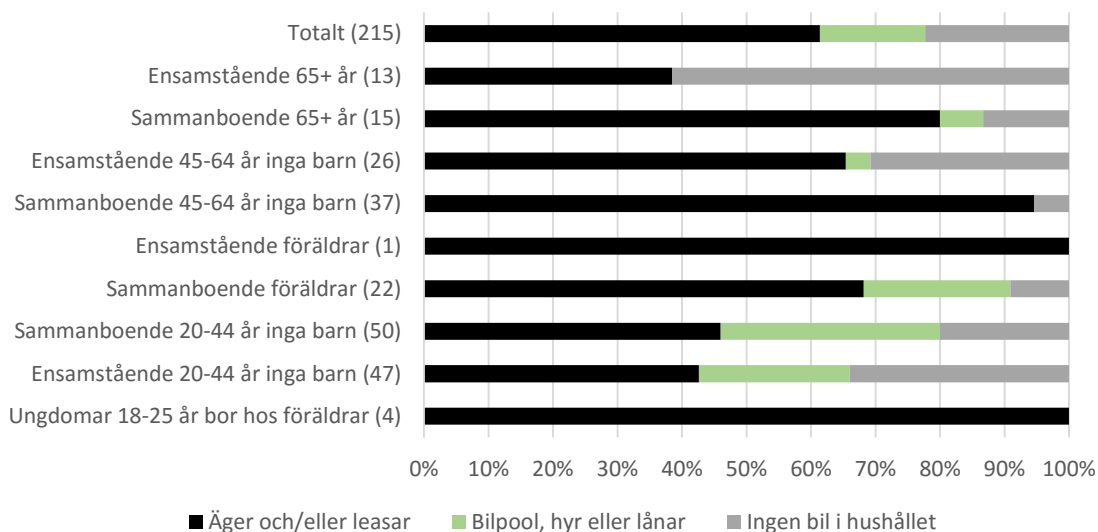
Bilinnehav nu jämfört med tidigare	Antal hushåll	%
Hushållet har tillgång till fler bilar nu	6	3,1
Hushållet har tillgång till färre bilar nu	37	19,1
Antalet bilar hushållet har tillgång till är oförändrat	151	77,8
Totalt	194	100,0

I enkäten var det 19 procent som angav att hushållet har tillgång till färre bilar nu och att detta berodde på parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken. I drygt hälften av dessa hushåll, motsvarande 19 hushåll, hade man gjort sig av med alla bilar medan man i 43 procent av hushållen (= 16 st), hade en bil kvar. Bland de hushåll som har ett oförändrat antal bilar, var det 60 procent som hade kvar sin enda bil, medan 30 procent hade förblivit billösa. Hushållssammansättningar är dock inte statistiska och vi har tyvärr ingen information om hur hushållet såg ut före flytten till Porslinsfabriken. Vi har därför valt att inte undersöka förändringar relaterat till ytterligare bakgrundsvariabler kopplade till hushållet, t.ex. socioekonomiska grupper. För att kunna definiera hushåll efter sådana variabler, skulle dessutom uppgifter om samtliga medlemmar i hushållet krävas. Som tidigare beskrivits, är det 74 procent, eller 159 hushåll, där samtliga vuxna besvarat enkäten. Det skulle innebära ett litet material där analyser på alltför små delgrupper ofta inte skulle bli meningsfulla.

Sammanfattningsvis visar resultaten att mer än var femte boende går och reser kollektivt oftare än jämfört med det tidigare boendet. Samtidigt kör var fjärde boende mer sällan bil och var femte hushåll har minskat bilinnehavet som en konsekvens av parkeringssituationen i området.

4.4. Skillnader i bilinnehav och bilanvändning efter tillgång till parkeringsplats

En viktig fråga är huruvida resandet och bilinnehavet skiljer sig mellan grupper av boende. I figur 14 har en typindelning av hushållen gjorts baserat på storlek och hemmaboende barn, och bilinnehavet i dessa grupper har undersökts.



Figur 14. Hushållstyp och bilinnehav. Inom parentes antal hushåll.

I ett par av grupperna blir antalet hushåll litet. Bortses ifrån dem, kan det konstateras att högst bilinnehav (äger och/eller leasar bilar) återfinns i hushåll med sammanboende i åldern 45–64 år som inte har några hemmavarande barn (95 procent). Sammanboende föräldrar i Porslinsfabriken har i lägre grad tillgång till bil (68 procent). Lägst biltillgång, ca 40–45 procent av hushållen, har ensamstående respektive sammanboende i åldern 20–44 år samt ensamstående 65 år eller äldre.

För några grupper kan jämförelser göras beträffande bilinnehav med nationell statistik från den senaste resvaneundersökningen (Trafikanalys, 2015). I Porslinsfabriken hade 65–70 procent av hushållen som utgjordes av ensamstående utan barn tillgång till bil (riket: 55 procent), sammanboende utan barn 80–95 procent (riket: 96 procent) och sammanboende med barn 91 procent (riket: 96 procent). Totalt hade 78 procent av hushållen i Porslinsfabriken tillgång till bil att jämföra med 85 procent i riket. I denna jämförelse har biltillgång definierats som att hushållet äger/leasar en bil eller är medlemmar i en bilpool, hyr bil kortare tid eller lånar bil av vänner eller släktingar.

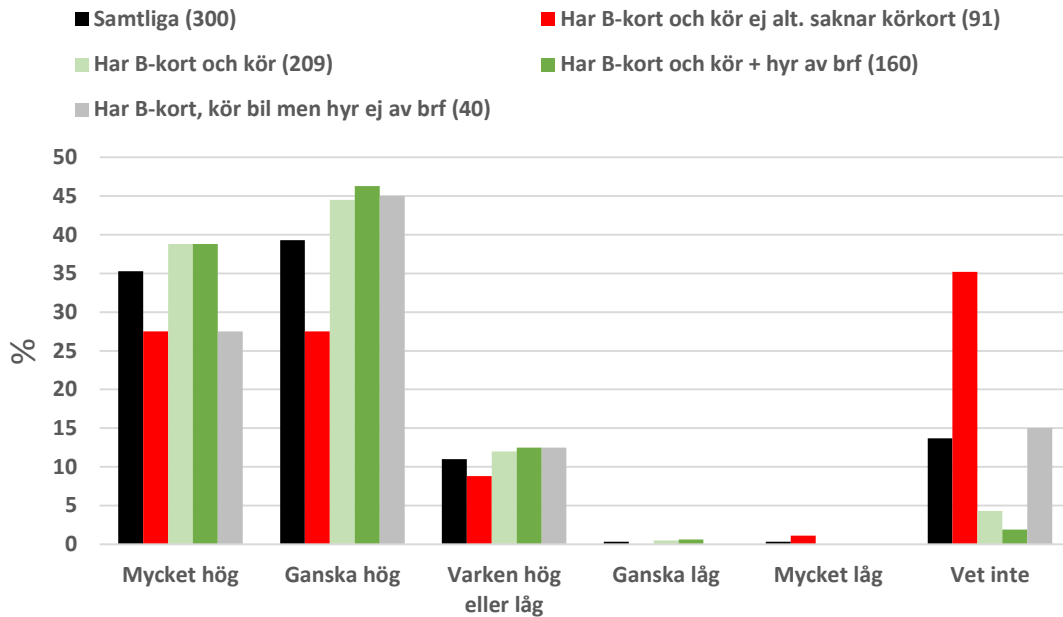
Det fanns emellertid ingen skillnad i antalet bilar som hushållen äger eller leasar som beror på om man hyr eller inte hyr parkeringsplats av bostadsrättsföreningen. Vidare var det ingen statistisk signifikant skillnad när det gäller bilanvändning (hur frekvent eller årlig körsträcka) mellan hushåll som hyrde eller inte hyrde parkeringsplats av bostadsrättsföreningen.

4.5. Hur boendes ekonomi, tillgänglighet och vardagsliv påverkas av parkeringsnormen

Förutom skillnader i såväl bilinnehav som bilanvändning bland boende kan det naturligtvis också finnas skillnader mellan hur olika grupper av individer påverkas av kostnaden för parkering, samt hur deras vardagsliv påverkas av parkeringssituationen. I ett par av grupperna blir även antalet hushåll litet vilket gör att man ska tolka resultaten med viss försiktighet, men det finns få signifikanta skillnader mellan boende till följd av skillnader i sysselsättning, utbildning, inkomst, ålder, kön och familjesituation.

4.5.1. Kostnader för bilparkeringen

I enkäten ombads samtliga respondenter (även de som inte körde bil eller saknade körkort) att ange om de tyckte att parkeringskostnaden var hög eller låg. Flertalet ansåg att kostnaden var mycket eller ganska hög för att parkera i Porslinsfabriken, se figur 15.



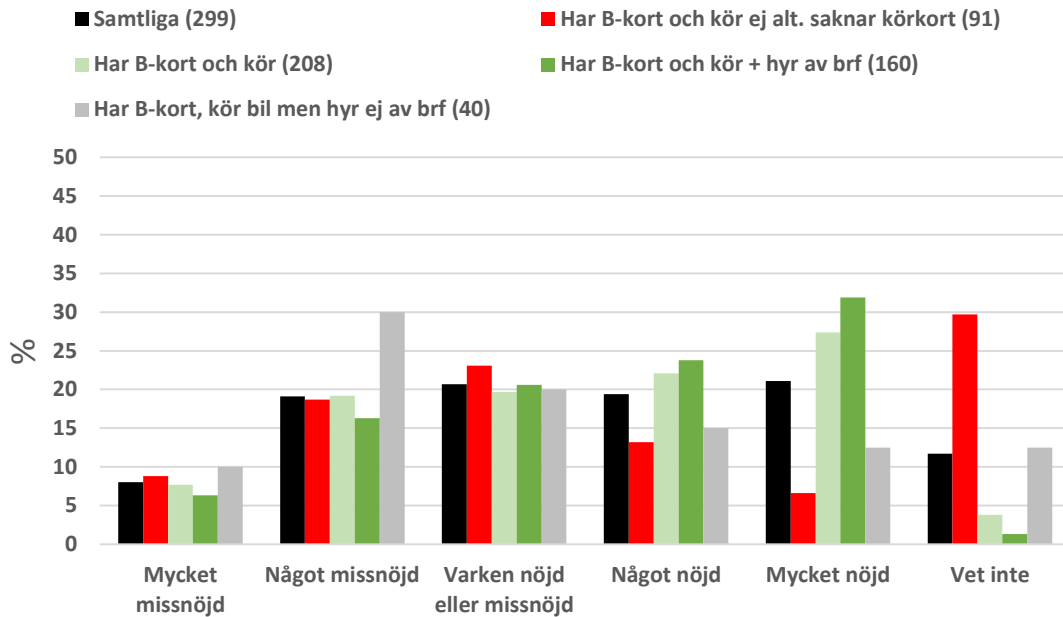
Figur 15. Uppfattning om parkeringskostnaden i Porslinsfabriken, samtliga och delgrupper. Antal svar inom parentes.

Drygt 85 procent av enkätrespondenter som hyrde plats av bostadsrättsföreningen ansåg att det var en mycket eller ganska hög kostnad att parkera i Porslinsfabriken. De som i minst utsträckning ansåg att kostnaden var hög, var gruppen körkortslösa samt inaktiva körkortsinnehavare (55 procent) men många i den gruppen hade ingen uppfattning i frågan. Bara två personer ansåg att parkeringskostnaden var låg.

Vi undersökte om det fanns ett samband mellan svaren på denna fråga och ett antal bakgrundsvariabler (kön, inkomst, utbildning, ålder, antal hemmavarande barn, sysselsättning) och om bilinnehavet och bilanvändningen förändrats som följd av parkeringssituationen i Porslinsfabriken. Endast för två av dessa variabler förelåg signifikanta samband med uppfattningen om parkeringskostnaden. Ju högre inkomst respondenterna hade, desto oftare instämde de i att kostnaden var låg (eller mindre hög). De som uppgav att hushållet hade ett oförändrat antal bilar, ansåg i större grad att kostnaden var låg (eller snarare mindre hög).

4.5.2. Nöjdhet och konsekvenser för vardagsliv

I enkäten ställdes en generell fråga om hur nöjd respondenterna var med parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken. I figur 16 visas resultatet uppdelat på samma grupper som i föregående tabell.

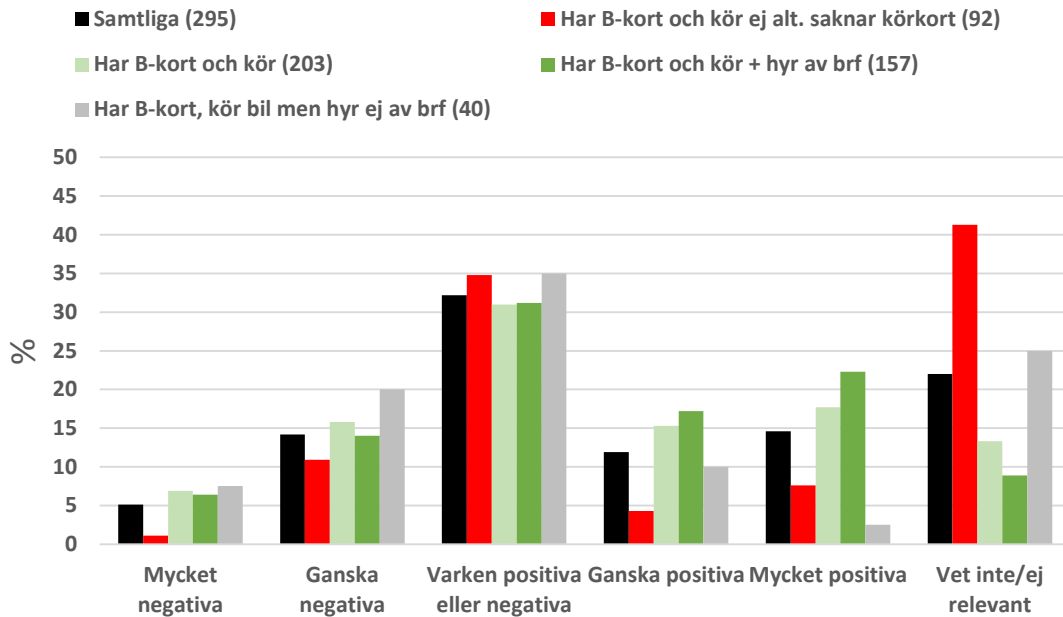


Figur 16. Hur nöjd man var med parkeringsmöjligheterna i Porcelainfabriken, samtliga och delgrupper. Antal svar inom parentes.

Överlag var enkätrespondenterna tämligen nöjda med parkeringsmöjligheterna. Mest nöjda var de som hyrde av bostadsrättsföreningen (ca 55 procent svarade något eller mycket nöjd). Mest missnöjda var de som körde bil men inte hyrde av bostadsrättsföreningen (40 procent svarade något eller mycket missnöjd).

Kostnaden för parkering påverkade hur nöjd man var med parkeringsmöjligheterna. Det finns en positiv korrelation mellan kostnad och nöjdhet, dvs. ju lägre, eller snarare mindre höga, respondenten anser att kostnaderna för att parkera är, desto nöjdare är personen. Men nöjda respondenter återfinns även bland dem som anser att parkeringskostnaden är hög: t.ex. var 12 procent av dem som ansåg att kostnaden var "Mycket hög" samtidigt "Mycket nöjd" med parkeringsmöjligheterna i Porcelainfabriken. För frågan om "nöjdheten" fanns inga signifikanta samband med de bakgrundsvariabler som undersöktes för föregående fråga.

Enkätrespondenterna fick slutligen svara på frågan om vilka konsekvenser parkeringsmöjligheterna i Porcelainfabriken har haft på vardagslivet. Svaren för samtliga som svarat på frågan och uppdelat på några delgrupper framgår av figur 17.



Figur 17. Konsekvenser parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken har haft på vardagslivet för samtliga hushåll och delgrupper. Antal svar inom parentes.

Något fler personer uppger att konsekvenserna har varit positiva än negativa på vardagslivet. Denna andel är störst bland aktiva bilförare som hyr en plats av bostadsrättsföreningen. Många personer kan inte uttala sig i frågan, särskilt stora andelar som svarade "Vet inte/ej relevant" finner vi i grupperna som antingen saknade körkort eller var inaktiva körkortsinnehavare, samt de som inte hyrde av bostadsrättsföreningen utan som istället hade löst parkeringssituationen på annat sätt.

Det fanns bara två signifikanta samband mellan svaren och de bakgrundsvariabler som tidigare undersökts. Den ena var utbildning: ju högre utbildning, desto mer positiva konsekvenser tyckte man att det fanns. Därutöver sågs att om hushållet hade tillgång till färre bilar nu jämfört med innan flytten till Porslinsfabriken, medförde det oftare negativa konsekvenser än om hushållet hade fler bilar eller oförändrat antal.

Sammanfattningsvis anser det stora flertalet boende att kostnaden för parkering är hög, något fler boende anser att konsekvenserna av parkeringssituationen har påverkat vardagslivet mer positivt än negativt, och överlag är man nöjd. Det finns inte heller några stora skillnader mellan grupper av individer.

5. Intervjuresultat

Utifrån enkätsvaren gick det inte att identifiera särskilt många signifikanta skillnader i attityder till parkeringskostnad, påverkan på vardagslivet eller hur nöjd man var med parkeringssituationen mellan olika grupper bildade utifrån sysselsättning, ålder, kön eller familjesituation. Det fanns därmed en begränsad analytisk poäng att välja intervjupersoner som representerade olika sysselsättningsgrad, utbildningsnivå m.m. Enkätens utformning, där enkätrespondenterna bl.a. fick ange i vilken utsträckning parkeringssituationen påverkade vardagslivet på en skala från hög till låg utsträckning, generade istället analytiska intressanta grupperingar i svar som vi med intervjuerna ville analysera närmare. Vi valde därför att gruppera intervjuerna i teman utifrån intervjupersonernas uppfattning i frågor om bilinnehav och bilresande (mindre eller oförändrat) i kombination med nöjdhetsgrad (nöjd eller missnöjd). Dessa grupper inordnades i en fyrfältsmatris där varje fält har givits en bokstavsbezeichnung (A–D). Samtliga intervjupersoner ingår i någon av dessa fyra grupper (se figur 18).

	Ganska eller mycket missnöjda	Ganska eller mycket nöjda
Mindre bilinnehav och/eller bilresande	A	C
Oförändrat bilinnehav och/eller bilresande	B	D

Figur 18. Fyrfältsmatris över studiens forskningsteman tillika intervjugrupper.

5.1. Var man parkerar

Även i intervjuerna beskrev boende att det gick snabbt att hitta en parkeringsplats. Istället för den egna parkeringssituationen handlade återkommande synpunkter istället om besöksparkeringarna, även om bilden inte är helt samstämmig. En intervjuperson i intervjugrupp A (boende som är missnöjda med p-situationen, och har förändrat sitt bilinnehav eller bilresande) menade att de tillfällen det tog tid att hitta en parkeringsplats var när någon annan, oftast besökande, tog personens förhyrda parkeringsplats. En annan intervjuperson i intervjugrupp B (boende som är missnöjda med p-situationen, och som inte förändrat sitt bilinnehav eller bilresande) sa att "Det är när man får främmande och sen får leta parkering väldigt mycket, de får åka runt. Det är dyrt att stå på parkeringarna. Den som vi har här utanför är tvåtimmars [...]. Man kan flytta bilen och backa den till någon annan [parkeringsruta] men de andra [parkeringsplatserna] är jättedyra att stå på". "Det är om man får kompisar som kommer hit, då är det svårt att få parkering, särskilt på helgerna. Då går det nästan inte för då är det tufft. [...] De får ställa sig borta på en parkering i området bortanför och sedan får de gå en bit hit." En annan person ur samma intervjugrupp (B) sa att "Det finns besöksparkeringar runt om i området, men de är alldeles för få. Det finns inte så många platser på gatan helt enkelt".

Men motsatt bild fanns och för intervjugrupp C (boende som är nöjda med p-situationen, och som har förändrat sitt bilinnehav eller bilresande) angav en person att *”Jag tycker att det är viktigt att man inte använder dyrbar markyta till en massa onödiga parkeringsplatser som inte utnyttjas. Vi har parkeringsytor här i området som står väldigt tomma. Vi har gott om besöksytor. Vi har haft flera stora kalas här [...] och vi har aldrig upplevt att någon har bekymmer att få en parkeringsplats när de skall hälsa på oss. De får betala lite, men så är det! Vi har en jättebra tvåtimmarsparkering för korta besök, och vi har en jättestor besöksyta på andra sidan vägen.”* Ur intervjugrupp D (boende som är nöjda med p-situationen, och har oförändrat bilinnehav eller bilresande) menade en person att det inte var så stort problem eftersom gästerna framförallt åkte kollektivt *”Jag har inte haft gäster med bil så mycket i och med att det ligger nära staden. Många tar bara buss eller spårvagn, det är så centralt. [...] Det var någon gång som jag skulle förklara hur de skulle parkera och var de kunde parkera för att de skulle gå lättast till. Det var lite småkrångligt, det var det. Jag är väldigt nöjd överlag med parkeringen.”*

5.2. Hur resandet påverkas av parkeringsnormen

Orsakerna till förändrade resvanor och minskat bilinnehav dryftades i intervjuerna. En person från intervjugrupp C sa att *”Vi går, cyklar och åker kollektivt mycket mycket mera [nu]”*. Ytterligare en person från samma intervjugrupp berättade att anledningen till att de hade förändrat resandet är att *”Vi har slutat att åka och storhandla. Det är meningslöst, man tjänar inga pengar på det. Det är bara löjligt. Det tar tid och man tjänar inga pengar på det. [...] Vi har gott om livsmedelsbutiker här omkring.”* Det senare citatet kan användas för att diskutera om ett förändrat resande faktiskt beror på parkeringsnormen, eller om det är husens läge som avgör, dvs. närheten till bra kollektivtrafik, bra cykelvägar och promenadavstånd till centralstationen osv. Det är inte självklart att förändringarna kan förklaras med parkeringssituationen.

Intervjuerna visar också att det är viktigt att se till skilda förutsättningar bland de boende (som arbetssituation, familjesituation m.m.) när man försöker förstå de förändrade resvanorna och det minskade bilinnehavet. En person i intervjugrupp C sade att *”Jag åker mycket kommunalt, men jag har bilen för att åka till jobbet för jag [...] kommer hem mitt i natten.”* *Det skulle funka med [kollektivtrafik till jobbet] men det är smidigare med bilen för man kommer hem snabbare.”*

Också vanans makt kan vara stor. Från intervjugrupp C berättade en person att *”Nej [vi har inte ändrat vår livsstil sedan vi flyttade till Porslinsfabriken], inte jättemycket faktiskt. Vi bodde i närheten [i området] innan vi flyttade hit. Då hade vi också bil. Då hade vi [boendeparkering] där man fick stå någonstans i området och flytta bilen varannan tisdag för gatustädning, och nu har jag en fast parkering”*. Ett snarlikt svar lämnades från intervjugrupp D *”Jag har haft bil sedan jag var 18, jag har väldigt svårt att vänja mig av med den, bilen alltså. [Men] jag tar inte bilen lika mycket eftersom allt är så nära här. Jag går mer till apotek och frissa, man promenerar då, och handlar också ofta. [...] Men vi äldre som har haft [bil], det är svårt att vänja sig av [med]”*.

Av enkäten framgick att boende går och reser kollektivt oftare än jämfört med det tidigare boendet samtidigt som bilåkandet och bilinnehavet har minskat. Man kör även färre antal mil. Enligt enkätsvaren beror förändringarna bara till viss del på parkeringssituationen. Intervjuerna bekräftar att resandet också i hög grad påverkas av bostadsområdets centrala läge med hög tillgänglighet till service och bra kollektivtrafik.

5.3. Hur boendes ekonomi, tillgänglighet och vardagsliv påverkas av parkeringsnormen

Intervjuerna visar hur skillnader i inkomst påverkar uppfattningar om parkeringskostnaden. Vissa har råd, medan andra inte har det, och de senare låter därför bli att skaffa såväl bil som fast parkering. Föga förvånande är det många som tycker att det är dyrt med parkering. En intervjuperson i

intervjegrupp A beskrev t.ex. hur kostnaden för parkering, tillsammans med andra kostnader som reparationskostnader och trängselavgifter m.m., fick honom att sälja bilen, men också hur den väl fungerande kollektivtrafiken gjorde att han relativt enkelt kunde ta sig till arbetet ändå. En annan person ur intervjegrupp B menar på liknande sätt att *”Problemet är vad kostnaden är. Man köper en bekvämlighet men den kommer till ett pris. [...] Det har blivit att jag inte har råd, och sedan har jag väl på ett eller annat sätt inte behövt bil.”*

Flertalet intervjupersoner angav dock att kostnaden för att hyra en fast parkeringsplats inte på ett avgörande sätt påverkade familjeekonomin, eller, enligt en person ur intervjegrupp B: *”Nej, mer eller mindre, nej [kostnaden har inte fått några konsekvenser för mig], men man sparar lite mindre pengar, men jag tycker att det är dyrt med 900 kronor”*. En person ur intervjegrupp D berättade att *”Det är väl lite dyrt att stå där, men det är värt det om man säger så.”*

Den motsatta bilden är att kostnaden inte är särskilt hög. En annan intervjuperson från intervjegrupp D sa att *”Nej, [kostnaden för parkeringen får inga konsekvenser för familjen] eftersom vi bara är två personer”*, medan en tredje person menade att *”[...] det är väl.., äh, det är okay. Jag tänker inte så jävla mycket på det.”* En tredje person från samma grupp sa att *”Nej, [kostnaden påverkar inte min situation], men nu har jag inte bil. [...]. Eller förstå mig rätt, det är vad det är och här är det kanske rätt billigt jämfört med andra ställen.”* En person ur intervjegrupp C sa att *”[Det är] billigt med parkeringsplats och då jämför jag med att parkera i garage. Alltså vi använder vår lilla parkeringsplats väldigt mycket i och med att den står där hela dagarna. Jag tycker att det är billigt. Vi betalar 600 kronor. Den står där hela dagarna. När man vill ha bil är man beredd, för allt sådant. Man visste innan när man flyttar till stan att det är dyrt att parkera”*.

5.4. Praktiska problem är orsaken till missnöjet, och inte parkeringsnormen

Intervjuerna visar att missnöjet med parkeringsmöjligheterna inte självklart har med den relativt låga parkeringsnormen att göra. Parkeringsnormen skulle kunna innebära att inte alla som ville det skulle kunna ha parkering. Men, flera intervjupersoner menar att det inte råder någon brist på parkering i Porslinsfabriken. Vill man ha parkering går det att ordna. Förvånansvärt många intervjupersoner hade istället en hel del andra klagomål avseende parkeringssituationen. Det var emellertid oftast inte kopplat till vare sig pris eller tillgång utan var av mer praktisk art. En person ur intervjegrupp B nämnde att *”När grannarna grillar ute på gården, då har man matos inne i garaget. Det skall inte funka så”*. En annan person från samma grupp sa att *”De är väldigt [smala], det finns inte tillräckligt utrymme mellan parkering[splatserna], det är väldigt tätt.”* Trånga parkeringsrutor nämndes av flera intervjupersoner, och en påstod att andra bostadsrättsföreningar inom Porslinsfabriken hade bredare parkeringsplatser. En person från intervjegrupp C nämnde att *”Då kommer vi till nästa problem. Det är många som har cyklar, men vi har inte plats för alla cyklar utan man behöver armbåga sig in [i cykelrummet]. De har tagit bort en parkeringsplats i garaget och gjort MC-parkeringar av den. Det blev jättebra, men det blev inte mer plats för cyklarna.”* Även inbrott har förekommit och en person från intervjegrupp C sa att *”De slangade bilen [på bensin] en gång.”* Troligen har det att göra med att garageporten inte hade fungerat utan stått öppen. Det var många intervjupersoner som kommenterade trasiga garageportar. En person från intervjegrupp D nämnde att det hade med att körbeteendet skadade garageportarna fysiskt *”Folk, det är väl 205 bilar, de är värdelösa. De har inte fattat att man inte kör mot rött ljus, så att garageporten krånglar.[...] Folk, de kan inte vänta. De är otroligt dåliga på detta. Jag fattar inte. Rött är ju rött!”*

Även de intervjupersoner som i enkäten angav att de var ganska eller mycket missnöjda, och som ibland använde bil mindre eller ägde färre bilar än tidigare (dvs. intervjegrupp A och B) framhöll oftast problem av praktisk art och inte antalet parkeringsplatser som skäl till missnöjet. En äldre man från intervjegrupp A beskrev hur det stod ett träd nära hans parkeringsplats som gjorde det krångligt att svänga in på parkeringsplatsen. En annan person från samma intervjegrupp tyckte det var krångligt

att parkeringsautomaterna bara tog mynt, eller att man inte kunde lösa en biljett som gällde överallt i bostadsområdet för att det fanns flera parkeringsbolag. En vanlig anledning till missnöje i alla intervjugrupper var besöksparkeringarna, som man menade var alltför få, och som resulterade i att besökande tog förhärda platser varpå Porslinsfabrikens boende fick åka runt och leta parkeringsplats.

5.4.1. Praktiska problem och läget påverkar vardagslivet, inte parkeringsnormen

Intervjuerna belyser hur och varför de boendes vardagsliv har påverkats. En intervjuperson från intervjugrupp A beskrev hur hon sålt bilen för den höga parkeringskostnaden. Det resulterade i att hon har svårt att handla skrymmande saker; ”*man åker inte till IKEA så ofta längre!*”. Andra intervjupersoner från samma intervjugrupp beskrev på liknande sätt hur de, till följd av att de sålt bilen för att parkeringskostnaden var för hög, numera måste planera större inköp och fråga vänner och släkt om hjälp. Naturligtvis hade inte alla intervjupersoner minskat sitt bilinnehav jämfört med innan de flyttade till Porslinsfabriken, men av dem som på något sätt hade gjort en förändring nämndes bl.a. ”*Vi har numera bara en bil. Vi har bott på landet förut och hade två [stora] bilar för vi var en större familj, men nu har vi bara en bil som vi delar på. [...] Jag pendlar och åker kollektivt till jobbet och min man går eller cyklar till jobbet och dottern studerar och åker kollektivt. Sedan vi flyttade hit använder vi bilen mycket mycket mindre än vad jag någonsin hade trott. [...] Ja [att det fanns färre parkeringsplatser] hade vi förstått. Vi såg planeringen. Vid det tillfället var vi bekymrade över att vi bara skulle ha en bil [...] för jag skulle inte ha klara mig utan bil till jobbet. Jag var lite bekymrad. Sen hade vi alltid haft två bilar och effekten av att vänja oss. Jag trodde aldrig att det skulle gå så lätt, eller så bekvämt att åka kollektivt. [...] Vi hade två stora Chrysler och så köpte vi en liten Kia.*” (intervjugrupp C).

En person från intervjugrupp B berättade att ”*Den stora livsstilsförändringen är att vi har blivit föräldrar. Det som vi egentligen skulle behöva bil till är när man åker och handlar [mat] eller om man hälsar på hemma, för vi kommer från [ett annat län].*” [...] ”*När vi bodde i [en annan stadsdel] då hade vi bil, och då tog vi bilen till nästan allt förutom om vi skulle åka in till stan. Det har ändrats [nu när jag åker kommunalt till jobbet], eftersom jag då jobbade lite konstiga tider. Då var det jobbigare att ta sig till de ställena. Man var tvungen att gå upp rätt så tidigt. Men när det inte kostade jättemycket att parkera kunde man lika gärna [ta bilen] och då hade jag egen bil.*”

De två sista intervjuerna visar återigen att påverkan på vardagslivet inte nödvändigtvis har att göra med antalet parkeringsplatser eller antalet bilar, inte ens för dem som anser att vardagslivet har påverkats ganska eller mycket negativt. När intervjupersoner från intervjugrupp A beskriver parkeringens negativa konsekvenser för vardagslivet är det oftast de praktiska problemen, som nämns, dvs. strulande garageportar, flitiga parkeringsvakter, felplanterade träd m.m. Relativt få intervjupersoner menar att det är parkeringstillgången och kostnaden, som har påverkat deras resvanor, vardagsliv och bilinnehav. Istället nämns orsaken till ett förändrat vardagsliv oftare vara det centrala läget på boendet, närheten till service och tillgång till kollektivtrafik.

6. Slutsatser och diskussion

I denna rapport har möjliga konsekvenser av en förändrad parkeringspolitik (lägre parkeringsnorm) studerats genom att närmare studera det centrumnära, och relativt nybyggda, bostadsområdet Porslinsfabriken i Göteborg. I det följande kommer vi först att sammanfatta de viktigaste resultaten från frågeställningarna. Sedan diskuterar vi vad resultatet säger om hur man bör använda parkeringsnormer i andra kommuner än Göteborg, och vi tar upp behov av fortsatt forskning.

En första frågeställning som analyserades var: *Var parkerar bilinnehavare i bostadsområdet?*

Resultatet visar att de flesta hyr parkeringsplats av bostadsrättsföreningen. Varken de som hyr av bostadsrättsföreningen eller de som parkerar på annat sätt har långt till sin parkeringsplats. De som inte hyr av bostadsföreningen, behöver inte lägga ned mycket tid på att hitta en parkeringsplats. Flera av de boende menar emellertid att det lilla antalet besöksparkeringar gör att besökande får ägna tid att leta parkering.

En andra frågeställning var: *Hur påverkas resandet till följd av parkeringsnormen?* Data visar att de boende såväl går som reser kollektivt oftare jämfört med det tidigare boendet. Huruvida förändringarna i gång, cykel och kollektivtrafikresande är orsakat av den lägre parkeringsnormen eller Porslinsfabrikens centrala läge samt goda kollektivtrafikförsörjning är emellertid inte klarlagt i denna studie. Resultaten visar däremot att var fjärde som körde bil har ändrat sitt beteende och kör mer sällan än innan flytten till Porslinsfabriken med anledning av parkeringssituationen i området, medan en majoritet (55 procent) inte har ändrat beteendet. Det fanns bara en signifikant skillnad när sambandet med ett antal individuella bakgrundsvariabler (som sysselsättning, utbildning, inkomst, ålder, kön och familjesituation) undersöktes beträffande förändrad bilkörningsfrekvens. De som körde mer sällan, var äldre (54 år) än dem som körde oftare (47 år) eller inte hade förändrat bilkörningsfrekvensen (44 år). Det fanns inga skillnader mellan könen. Förändringarna beror enligt de boende till viss del på parkeringssituationen, *men de boendes resande påverkas också i hög grad av bostadsområdets centrala läge med hög tillgänglighet till service och bra kollektivtrafik.*

En tredje frågeställning var: *finns det skillnader i bilinnehav och bilanvändning bland boende i bostadsområdet som beror på skillnader i tillgång till parkeringsplats?* Resultaten visar att 19 procent av hushållen har minskat bilinnehavet med anledning av parkeringsmöjligheterna. Det fanns få signifikanta skillnader beträffande bilinnehav till följd av skillnader i sysselsättning, utbildning, inkomst, ålder, kön och familjesituation (även om resultaten ska tolkas med försiktighet då antalet hushåll i vissa delgrupper är litet). Det fanns inte heller statistiskt signifikanta skillnader när det gäller bilanvändning (hur frekvent eller årlig körsträcka) mellan hushåll som hyrde eller inte hyrde parkeringsplats av bostadsrättsföreningen. För att undersöka skillnader i bilinnehav gjorde vi även en indelning av Porslinsfabrikens hushåll baserat på storlek och hemmaboende barn. Högst bilinnehav (äger och/eller leasar bil) återfinns i hushåll med sammanboende i åldern 45–64 år utan hemmavarande barn (95 procent). Sammanboende föräldrar har i lägre grad tillgång till bil (68 procent). Lägst biltillgång, ca 40–45 procent av hushållen, har ensamstående respektive sammanboende i åldern 20–44 år samt ensamstående 65 år eller äldre. Vi kan också se att andelen hushåll med bil (äger, leasar, bilpool etc.) i Porslinsfabriken är lägre i de flesta grupperna där jämförelser kan göras med nationell statistik från den senaste resvaneundersökningen. Det finns emellertid ingen skillnad i antalet bilar som hushållen äger eller leasar som är avhängigt om man hyr eller inte hyr parkeringsplats av bostadsrättsföreningen.

En fjärde, och sista, frågeställning som analyserades var: *Hur påverkas boendes ekonomi och vardagsliv av parkeringsnormen?* Överlag var man nöjd med parkeringssituationen. De flesta tyckte inte att parkeringen hade haft konsekvenser på vardagslivet. Det fanns inga betydelsefulla skillnader mellan boendes kön, sysselsättning, inkomst, utbildning, ålder, hur många hemmavarande barn hushållen har när det gäller om bilinnehavet och bilanvändningen förändrats som följd av parkeringssituationen i Porslinsfabriken, eller avseende parkeringens konsekvenser för vardagslivet.

Flertalet tyckte emellertid att det var dyrt att parkera vilket knappast är förvånande eftersom en kostnad som kan användas till annat alltid kan betraktas så. Det fanns visserligen de som var väldigt missnöjda, och som menade att parkeringen hade fått stora konsekvenser på vardagslivet, men det hade inte självklart med den relativt låga parkeringsnormen att göra.

Parkeringsnormens påverkan på ekonomi och vardagsliv har att göra med parkeringsnormens relativt låga påverkan på bilanvändning, bilresande och parkeringsutbud (dvs. svaren på frågeställningarna 1–3). Det råder inte någon brist på parkering i Porslinsfabriken. Vår studie visar att parkeringsnormen i verkligheten är högre än 0,57. Parkering går att ordna. I kombination med de goda förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik får inte parkeringsnormen några stora negativa konsekvenser på de boendes vardagsliv. Förvånansvärt många intervjupersoner hade istället en hel del andra klagomål avseende parkeringssituationen. Det var emellertid oftast inte kopplat till vare sig pris eller tillgången på parkering utan var av mer praktisk art, som inbrott, krånglande garagedörrar, få besöksparkeringar, ”nitiska” parkeringsvakter, trånga parkeringsrutor, för få platser för rörelsehindrade m.m. De som anser att parkeringen har fått ganska eller mycket negativa konsekvenser för vardagslivet anger sådana orsaker och inte parkeringsnormen.

Hur kan man därmed använda Porslinsfabriken, som exempel på ett område utformat med ny kommunal parkeringspolitik, för att föra en generell diskussion om parkeringspolitikens konsekvenser och parkeringsnormers tillämpning? Resultaten visar att en parkeringsnorm på 0,57 för centralt belägna bostadsområden med god kollektivtrafikförsörjning, närhet till service och bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik sammantaget möjliggör en minskad bilanvändning.

Resultatet visar även hur viktigt det är med ett helhetsgrepp i parkeringspolitiken och planeringen för att nå målet minskad bilanvändning. En praktisk implikation av denna studie är att en lägre parkeringsnorm vid nyproduktion av flerfamiljshus måste åtföljas av ett väl samordnat batteri av olika åtgärder som, god tillgång på kollektivtrafik, höjning av parkeringsavgifter, minskning av allmänna parkeringsplatser osv. De som bor i Porslinsfabriken angav att de inte hade några större problem med parkeringsnormen, och i praktiken innebar den ingen begränsning i antalet parkeringsplatser. Utbudet av parkeringsplatser i närområdet gav boende möjligheter att välja mellan parkeringsplatser. En majoritet boende privatbilspendlar som tidigare och många andra har kvar sin bil. Detta betyder att bilinnehavet eller bilanvändandet inte har minskat särskilt mycket genom flytten till ett område med en lägre parkeringsnorm.

Om en parkeringsnorm på 0,57 parkeringsplatser inte förmår att sänka bilinnehav och bilresande mer kan man diskutera i vilken grad den lägre parkeringsnormen är framgångsrik i att minska antalet bilresor. Det förefaller i alla fall inte vara så för Porslinsfabriken. Om kommunens syfte är att ytterligare reducera hushållens 80 procentiga tillgång till bil, borde parkeringsnormen därför sänkas ytterligare. Alternativt kan antalet offentliga parkeringar kring Porslinsfabriken minskas eller att parkeringsavgifterna höjs för densamma. Möjligen kan en kombination av dessa åtgärder testas framgent. Föreliggande forskningsprojekt har emellertid inte studerat detta och kan således inte svara på vilka konsekvenser det kunde resultera i, exempelvis om andra personer skulle ha valt att flytta dit eller hur mycket normen borde sänkas med för att få bättre nå målet om minskat bilinnehav. Det behövs mer forskning för att ge mer precisa rekommendationer för parkeringsnormers utformning utifrån platsspecifika förutsättningar som läge, kollektivtrafikförsörjning och socioekonomiska omständigheter m.m. Exempelvis bör en jämförande studie göras i Göteborg av sådana bostadsområden som i princip byggdes utan tillgång till parkeringsplatser, dvs. byggda före 1950-talet. Genom att fråga hur de boende där löser sina vardagliga transporter går det att ta reda på om de är lika bilberoende och tänker på samma sätt som personerna i Porslinsfabriken.

Vår studie svarar inte på frågan var förutsättningarna för att kunna införa en lägre parkeringsnorm ger bäst måluppfyllnad. Men, om det inte är i stadsdelar med god kollektivtrafikförsörjning, kort promenadavstånd till centrum och service som förutsättningarna att kunna minska bilberoendet är störst, är det berättigat att fråga sig; var annars finns det förutsättningar att kunna minska bilberoendet

genom en ändring av människors attityder och vardagliga resebeteende? Det kan emellertid konstateras att Porslinsfabriken är välförsedd med kollektivtrafik, har kort promenadavstånd till både centrum samt service, men har samtidigt ett gott utbud av parkeringsplatser såväl inom bostadsområdet som i angränsande områden. Här ligger en motsägelse. En slutsats som ligger nära tillhands är att det därför i första hand är i liknande områden som kommuner bör prioritera införseln av sänkta parkeringsnormer, anpassade efter antalet boende, socioekonomi, kollektivtrafikförsörjning, bra förutsättning för gång- och cykeltrafik, närheten till service samt tillgången till parkering i närliggande områden. Förutsättningen är dock ett väl samordnat batteri av olika åtgärder, och en samordnad kommunal planering mellan olika ansvarsområden (miljö och hälsa, bostadsbyggande, parkering, vägar/gator etc.) för att en lägre parkeringsnorm skall ge önskad verkan.

I ljuset av parkeringsnormens utformning och faktorer som Porslinsfabrikens socioekonomi, kollektivtrafikförsörjning m.m. är det inte förvånande att en majoritet av de boende var neutrala (varken positiva eller negativa) avseende parkeringsmöjligheternas konsekvenser på vardagslivet. Områden som Porslinsfabriken bebos ofta av en relativt välbärgad medelklass. Närheten till centrum, liksom det faktum att bostadsområdet är nybyggt, gör att lägenhetspriserna i Porslinsfabriken är höga vilket talar för att många kapitalstarka personer köper lägenheter i området. Kommunstatistiken visar också att medelinkomsten i detta basområde är högre och arbetslösheten lägre för personer 25 år och äldre jämfört med Göteborgs kommun som helhet. Även om det stora flertalet boende anser att kostnaden för parkering är hög är det uppenbart att man har råd att betala för att kunna hålla sig med en bil i ett centrumnära bostadsläge. Det följer av Porslinsfabrikens socioekonomiska sammansättning. I ett nationellt perspektiv behövs det därför mer forskning om effekten av andra kommuners lägre parkeringsnormer i bostadsområden med andra socioekonomiska förutsättningar och geografiska lägen. I bostadsområden med en annan socioekonomisk sammansättning kan konsekvenserna av den förändrade parkeringspolitiken vara en annan.

Referenser

- Bertolini, L. le Clercq, Frank och Straatmeier, T. 2008. Urban transportation in transition (editorial), *Transport Policy* 15, s. 69–72.
- Chatman, D. 2013. Does TOD Need the T?, *Journal of the American Planning Association*, 79:1, 17–31.
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Usterud Hanssen, J. 2015. *Parkeringsstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingsffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler*, TØI rapport: 1439/2015. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Creswell, J.W. 2014. *Research design. Qualitative, quantitative and mixed methods approaches*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Cuddy, M. 2007. *A practical method for developing context-sensitive residential parking standards*. Graduate school, New Brunswick Rutgers, The State University of New Jersey.
- Foletta, N., & Field, S., 2011. *Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities*, ITDP (Institute for Transportation & Development Policy, New York, <http://www.gwl-terrein.nl/files/artikelen/low%20carbon%20communities.pdf>.
- Guo, Z. 2013a. Home parking convenience, household car usage, and implications to residential parking policies. *Transport Policy* 29, 97–106.
- Guo, Z., 2013b. Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City. *Journal of Transport Geography* 26, 18–28.
- Guo, Z., 2013c Residential Street Parking and Car Ownership. *Journal of the American Planning Association*, 79:1, 32–48.
- Guo, Z. och McDonnell, S. 2013. Curb parking pricing for local residents: An exploration in New York City based on willingness to pay. *Transport Policy* 30, s. 186–198.
- Göteborgs stad, 1996. *Parkeringsnormer för Göteborg 1996*. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg, 1996, reviderad 1998-10-16.
- Göteborgs stad, 2006. *Detaljplan för bostäder mm. vid Hjalmar Brantingsplatsen. Antagandehandling*. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg, augusti 2006
- Göteborgs stad, 2009. *Parkeringspolicy för Göteborgs stad Antagen av Kommunfullmäktige 2009-10-08*.
- Göteborgs stad, 2011. *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011*. Göteborgs stad, Stadsbyggnadskontoret.
- Hananouchi, R. och Nuworsoo, C., 2010. Comparison of Parking Requirements in Zoning and Form-Based Codes. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, nummer 2187.
- Kodransky, M., & Hermann, G. 2011. *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*, ITDP (Institute for Transportation & Development Policy, New York. http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf
- Kvale S. 1994. Ten standard Objections to Qualitative Research Interviews. *Journal of Phenomenological Psychology*, 25(2), 147–173.
- Litman, T., 2011. Why and how to reduce the amount of land paved for roads and parking facilities. *Environmental Practice*, 13: 1, s. 38–46.

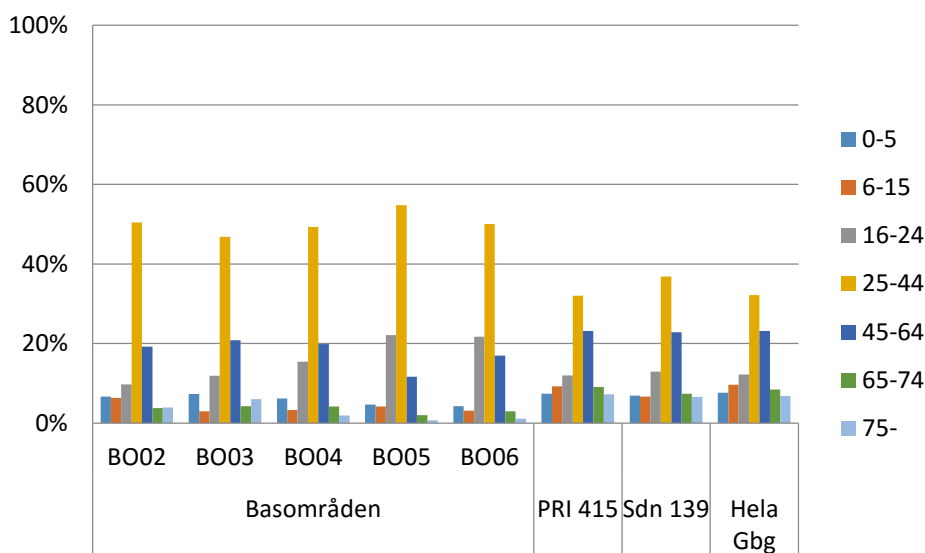
- Litman, T., 2013. Parking Management. Comprehensive Implementation guide. Victoria, Transport Policy Institute. http://www.vtpi.org/park_man_comp.pdf. Nedladdad 22 oktober 2013.
- Manville, M., och Shoup, D., 2005. Parking, People, and Cities. *Journal of Urban Planning and Development*, 131: 4, s. 233–245.
- Marsden, G., 2006. The evidence base for parking policies—a review. *Transport Policy* 13, s. 447–457.
- Nederveen, A., Sarkar, S., Molenkamp, L., och Van de Heijden., R. E. C. M. 1999. Importance of public involvement: A look at car-free city policy in the Netherlands *Transportation research record: Journal of the Transportation Research Board*, nummer 1685.
- Patton, Michael Quinn 1990. *Qualitative Evaluation and Research Methods*. Sage, London.
- Ryan, G.W., Russel Bernard, H. 2003. Techniques to identify themes. *Field Methods*, 15(1), 85–109.
- Shoup, D. 1999. The trouble with minimum parking requirements. *Transportation Research Part A*, 33, 549–574.
- SKL (Sveriges kommuner och landsting) 2013, *Parkering för hållbar stadsutveckling*, SKL, Stockholm.
- Trafikanalys 2015, RVU Sverige 2011–2014. Den nationella resvaneundersökningen
- Usterud Hanssen, J., Aretun, Å., Fearnley, N., Hrelja, R., Christiansen, P. 2014. *Parkeringsnormer i utvalgte norske og svenske byer. Status og effekter på bilinnehav, adferd og økonomi*. Transportøkonomisk institutt (TØI), rapport 1311/2014, Oslo.
- Weinberg R. 2012. Death by a thousand curb-cuts: Evidence on the effect of minimum parking requirements on the choice to drive. *Transport Policy* 20, s. 93–102.
- Wenemark, M., 2010. The respondent's perspective in health-related surveys. The role of motivation. Dissertation No. 1193. Department of Medical and Health Sciences. Linköping University, Linköping
- Yin, R. (2009) *Case Study Research. Design and Methods* (London, Sage).

Bilaga 1. Områdesstatistik

All statistik är hämtad från Göteborgs stads officiella hemsida. Staden hämtar i sin tur statistiken från Statistiska Centralbyrån (SCB). Sammanställningen är utförd i december 2014 vilket också är anledningen till att heltäckande statistik ibland inte fanns sammanställd för 2013 och 2014 utan senast år 2012. Även om statistiken inte är producerad samma år ger det en fingervisning om relationerna mellan olika kategorier presenterade i följande avsnitt.

Fördelning på åldersgrupper

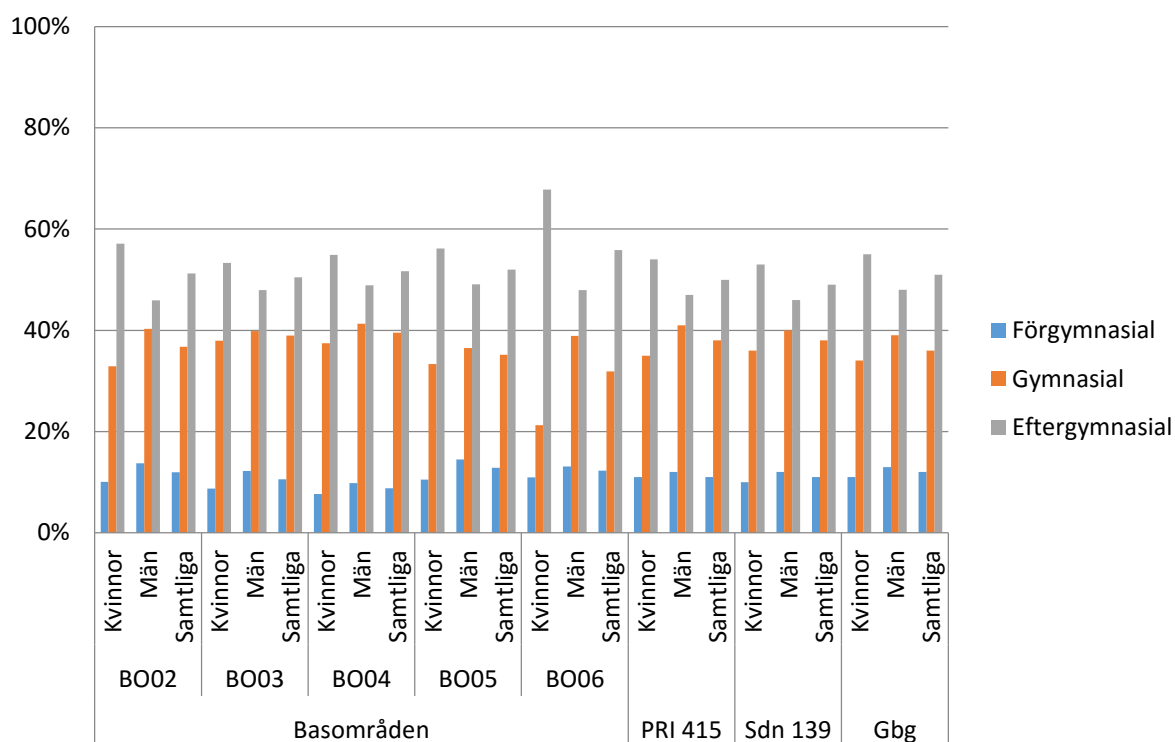
Jämfört med hela Rambergsstaden, Lundby samt Göteborgs stad karaktäriseras folkmängden i BO04, inom vilket Porslinsfabriken är lokaliserad, av fler personer i gruppen 16–24 år, betydligt fler i gruppen 25–44 år men betydligt färre i åldrarna över 45 år. Skillnaderna mellan BO04 och omkringliggande basområden är emellertid inte stora. Således kan åldersstrukturen inte förklaras utifrån att en del av BO04 (Porslinsfabriksområdet) är nybyggt, utan att personer tillhörande vissa ålderskategorier aktivt väljer att etablera sig i denna del av Göteborg.



Figur19. Fördelning på åldersgrupper 2012 per område. procent.

Utbildning

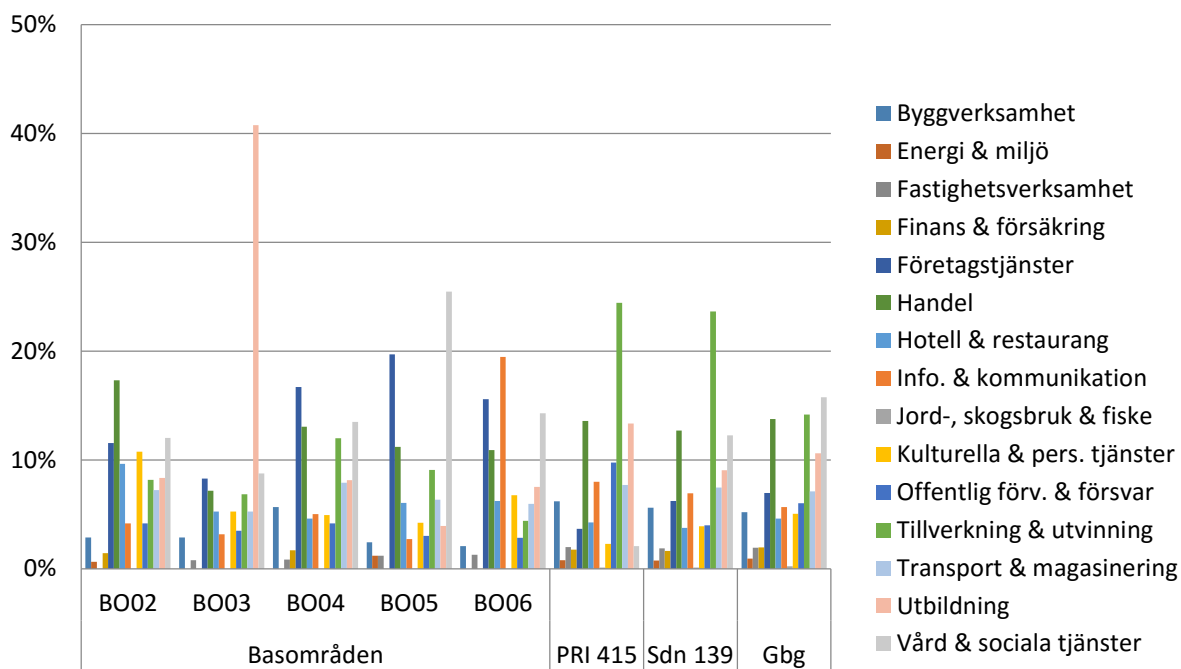
Kvinnor i BO04 har generellt sett oftare en eftergymnasial utbildning jämfört män (55 procent respektive 49 procent), skillnaderna mellan andra BO och mellan Lundby och Göteborg är inte stora.



Figur 20. Fördelning på utbildningsnivå för 2013 per område för befolkningen mellan 25–64 år uttryckt i procent.

Förvärsarbete

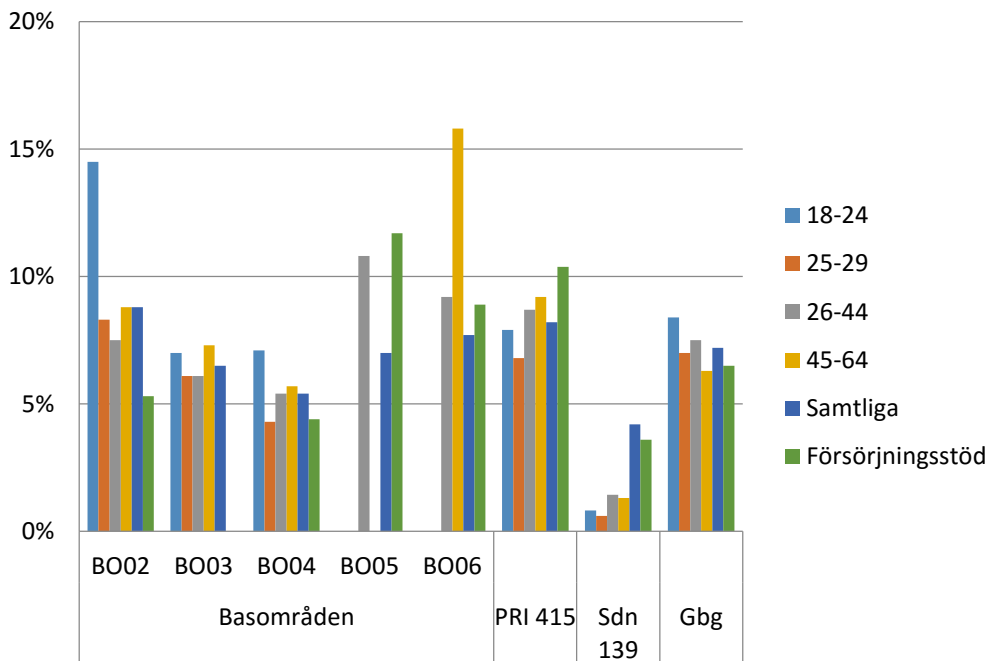
I stora drag skiljer inte BO04 ut sig särskilt mycket vad gäller förvärsarbete. Den största skillnaden rör andelen som arbetar inom tillverkningsindustri vilken är större inom BO04 (12 procent). Dock är snittet fortfarande lägre än för Rambergsstaden (24 procent Lundby (24,4 procent) och Göteborgs stad (14 procent) Värt att notera är den höga andelen förvärsarbetande inom utbildning i grannområdet BO03 (41 procent) jämfört med BO04 (8 procent). Vilket också indikerar vikten av geografisk närhet till Lindholmen Science Park och Chalmers tekniska högskola. Det är ett rimligt antagande att andelen förvärsarbetande inom utbildningssektorn på sikt kan förväntas öka.



Figur 21. Antal förvärvsarbetande 2012 per område efter näringsgren uttryckt i procent.

Arbetslöshet och försörjningsstöd

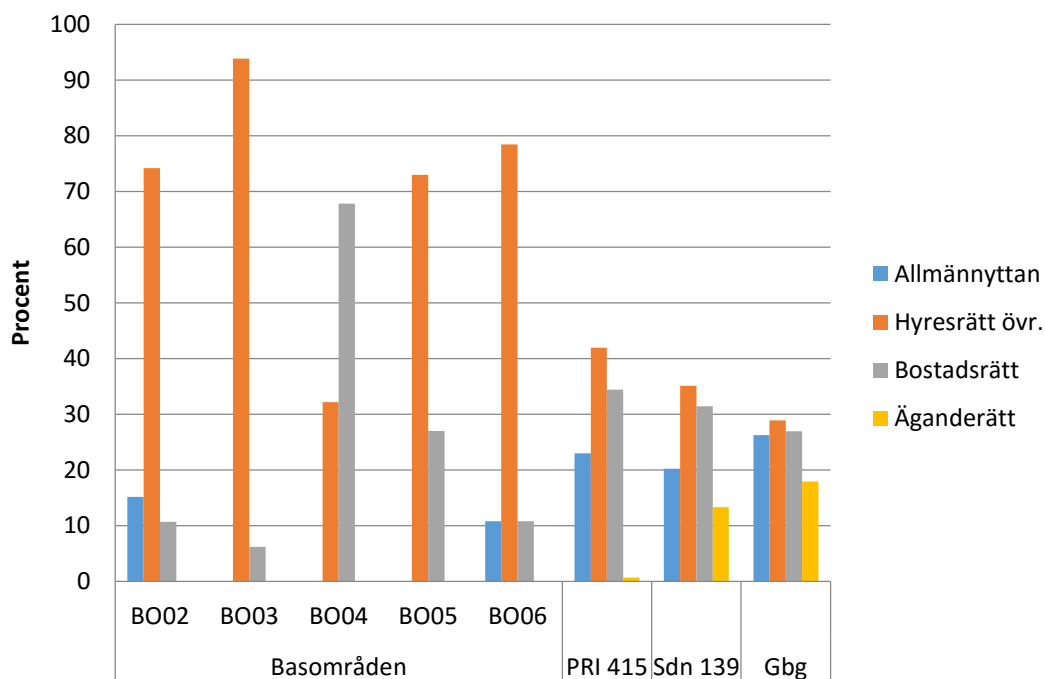
Arbetslösheten i BO04 (5 procent) är lägst av de studerade basområdena. Rambergsstaden (PRI 415) som helhet är en aning högre än Göteborgsgenomsnittet (7 procent) men dubbelt så hög arbetslöshet (8 procent) som hela Lundby (4 procent). I Basområde BO04 hör andelen familjer med försörjningsstöd till de lägre av de studerade basområdena. Det är mindre än hälften jämfört med Rambergsstaden (10 procent) och Göteborgs stad (6,5 procent) men högre än för Lundby (4 procent). Värt att notera är att personer som mottar försörjningsstöd inte förekommer i grannområde BO03 men att nivån ligger på drygt 4 procent i BO04 och på nästan 12 procent i BO05. Det kan i detta sammanhang påpekas att det är BO05 som har högst andel förvärvsarbetande inom vård och sociala tjänster samt företagstjänster (sannolikt egna företagare) vilket kan indikera en social stratifiering.



Figur 22. Andel arbetslösa samt försörjningsstödda i olika åldersgrupper 2014 per område uttryckt i procent.

Upplåtelseform för lägenheter i flerbostadshus

BO04 skiljer ut sig jämfört med omgivande basområden på så sätt att andelen bostadsrätter är betydligt högre (68 procent) jämfört med BO03 som är lägst (6 procent) och andelen i BO04 är mer än dubbelt så stor som för Rambergsstaden (PRI 415), Lundby (Sdn 139) och Göteborgs stad. De basområden där andelen bostadsrätter är låg har istället en hög andel hyresrätter. Allmännyttan har en låg andel i här studerade basområden, mellan 0 och 15 procent. De basområden som här har studerats saknar äganderättslägenheter. Andelen småhus är 0 procent inom BO02–06.



Figur 23. Fördelning på upplåtelseform för lägenheter 2013 uttryckt i procent.

ENKÄT OM PORSLINSFABRIKEN

1) NÅGRA FRÅGOR OM DIG

1. Jag är Kvinna Man

2. När är du född? År 19.....

3. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning just nu?
 - Anställd
 - Egen företagare
 - Studerande
 - Pensionär (ålders-, avtals-, sjuk- eller förtidspensionär)
 - Annat (t ex långtidssjukskriven, tjänstledig, arbetar i hemmet, arbetsökande)

4. Vilken är din högsta avslutade utbildning?
 - Grundskola Högskola/universitet
 - Gymnasium Annan utbildning

5. Vilket år flyttade du till Porslinsfabriken? År 20.....

6. Hur bor du i Porslinsfabriken?
 - Jag äger bostadsrätten jag bor i, helt eller delvis
 - Jag bor tillsammans med en person/personer som äger bostadsrätten
 - Jag hyr bostadsrätten i andra hand/bor tillsammans med person som hyr i andra hand

7. Hur stor var din inkomst (lön, studielån, pension, bidrag o. dyl.) före skatt år 2014?

0 - 20 000 kr/månad

20 001 - 40 000 kr/månad

40 001 - 60 000 kr/månad

Mer än 60 000 kr/månad

Vet inte/vill inte uppge

2) NÅGRA FRÅGOR OM DITT HUSHÅLL

8. Hur många personer 18 år och äldre bor i hushållet (räkna med dig själv)? vuxna

9. Hur många personer i hushållet har körkort för personbil (räkna med dig själv)?vuxna

10. Hur många personer under 18 år bor *stadigvarande* i hushållet? barn

11. Hur många personer under 18 år bor *periodvis* i hushållet? barn

12. Har hushållet tillgång till personbil?

Ja, ange hur många personbilar som är privatägda:st

Ja, ange hur många personbilar är tjänstebilar/leasingbilar:st

Ja, via medlemskap i en bilpool

Ja, lånar ibland en personbil av vänner eller släktingar

Ja, hyr personbil kortare perioder, t ex ett veckoslut eller under semesterledigheter

Nej

3) NÅGRA FRÅGOR OM DINA RESVANOR IDAG OCH TIDIGARE

13. Hur ofta brukar du använda följande färdssätt? *Ett kryss per rad*

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/ varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Går till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker kollektivt (buss, spårvagn, tåg)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat sätt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Hur ofta brukade du använda följande färdssätt innan du flyttade till Porslinsfabriken? *Ett kryss per rad*

	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/ varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Går till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker kollektivt (buss, spårvagn, tåg)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat sätt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4) NÅGRA FRÅGOR OM DIN BILKÖRNING

15. Har du körkort för personbil (B-behörighet)?

Ja, och jag kör personbil

Ja, men jag kör inte personbil => **Gå till fråga 29 på sidan 5**

Nej => **Gå till fråga 29 på sidan 5**

16. Hur ofta använder du bil....	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/ varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång
... för resor till/från arbetet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... i tjänsten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... för att åka och handla?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...för att skjutsa någon person i hushållet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... för nöjen/semesterresor?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Uppskatta hur långt du har kört med personbil under år 2014:

Räkna med körning både privat och i tjänsten

Har inte kört bil

Högst 1 000 mil

1 001-2 000 mil

Mer än 2 000 mil

Vet inte

18. Uppskatta hur långt du körde per år med personbil innan du flyttade till Porslinsfabriken:

Räkna med körning både privat och i tjänsten

Körde inte bil

Högst 1 000 mil

1 001-2 000 mil

Mer än 2 000 mil

Vet inte

5) VAR DU PARKERAR, INOM OCH UTANFÖR PORSLINSFABRIKEN

19. Sökte du information om parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken före flytten till området?

Ja, beskriv gärna hur:

Nej, förklara gärna varför:

20. Hyr du/ni garage- eller parkeringsplats av en bostadsrättsförening (brf) i Porslinsfabriken?

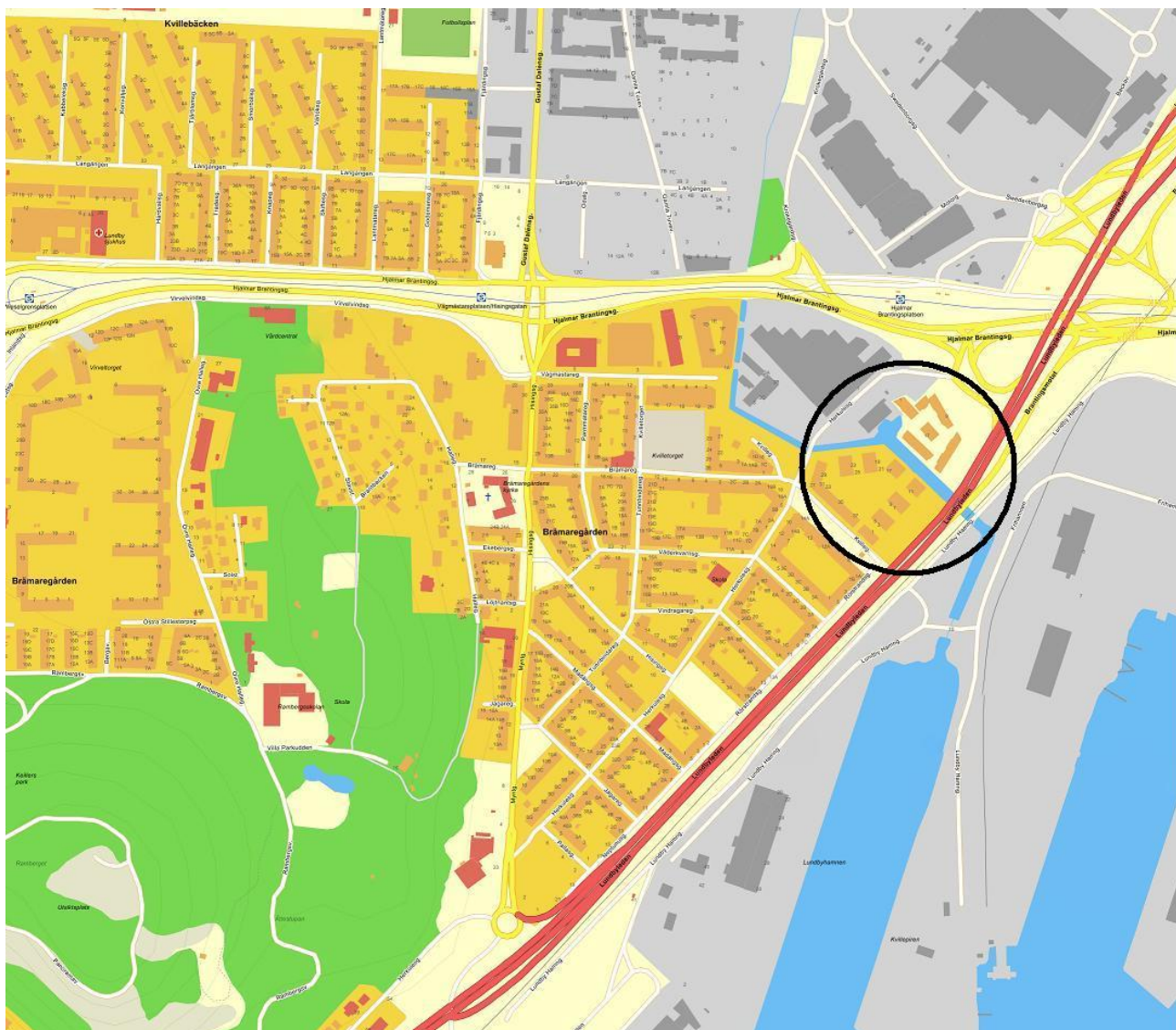
Ja, till alla personbilar som hushållet har tillgång till => **Gå till fråga 23 på nästa sida**

Ja, men inte till alla personbilar som hushållet har tillgång till.

Nej, jag/vi parkerar på områden utanför brf:en; står **inte** på väntelista för p-plats/garage i brf:en

Nej, jag/vi parkerar på områden utanför brf:en; står på väntelista för p-plats/garage i brf:en

21. Var brukar du **oftast** parkera bilen i närheten av Porslinsfabriken? Markera på kartan med linje och/eller kryss samt beskriv gärna nedan. *Bortse från eventuell p- eller garageplats som hyrs av din/er brf. Porslinsfabriken är inringad. Du kan markera flera platser.*



Beskriv gärna platserna du parkerar på (typ, adresser etc.):.....

.....

22. Uppskattningsvis, hur mycket tid lägger du i genomsnitt ner per dag på att åka runt och söka efter en ledig parkeringsplats i närheten av Porcelinsfabriken?

Ange i minuter:.....

23. Uppskattningsvis, hur mycket tid lade du i genomsnitt ner per dag på att åka runt och söka efter en ledig parkeringsplats i närheten av området där du bodde tidigare?

Ange i minuter:.....

24. Hur långt är det från din nuvarande bostads ytterdörr till platsen där du brukar parkera bilen?

Högst 50 m 51 – 100 m 101– 200 m Mer än 200 m

25. Hur långt var det från din förra bostads ytterdörr till platsen där du brukade parkera bilen?
 Högst 50 m 51 – 100 m 101– 200 m Mer än 200 m

Ej relevant

26. Hur mycket kostar parkeringen vid den nuvarande bostaden (inom eller utanför Porslinsfabriken; alla typer av garage och p-platser; för alla bilar som hushållet har tillgång till)?

.....kr/månad. Vet inte

27. Hur mycket kostade parkeringen vid den förra bostaden (inom eller utanför ditt bostadsområde; alla typer av garage och p-platser; för alla bilar som hushållet hade tillgång till)?

.....kr/månad. Vet inte

28. Betalar du något för att parkera vid arbetsplatsen?

Om flera arbetsplatser kan vara aktuella, ha i åtanke den som du oftast kör bil till.

Ja, ange kostnaden:kr/månad

Nej, jag betalar inget

Inte aktuellt (arbetar inte/åker inte bil till arbetet)

6) SYNPUNKTER PÅ PARKERINGSSITUATIONEN I PORSLINSFABRIKEN

29. Har parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken fått några konsekvenser för ditt vardagsliv jämfört med där du bodde tidigare?

Mycket negativa	Ganska negativa	Varken positiva eller negativa	Ganska positiva	Mycket positiva	Vet inte/ ej relevant
1	2	3	4	5	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

30. Vad anser du om kostnaden för att parkera i Porslinsfabriken?

Mycket hög	Ganska hög	Varken hög eller låg	Ganska låg	Mycket låg	Vet inte
1	2	3	4	5	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31. Hur nöjd är du med parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken?

Mycket missnöjd	Något missnöjd	Varken nöjd eller missnöjd	Något nöjd	Mycket nöjd	Vet inte
1	2	3	4	5	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

32. Har parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken påverkat ditt/hushållets bilnehav jämfört med där du/ni bodde tidigare?

Ja, hushållet har tillgång till fler personbilar nu

Ja, hushållet har tillgång till färre personbilar nu

Nej, antalet bilar som hushållet har tillgång till är oförändrat

33. *Om du kör bil:* Påverkar parkeringsmöjligheterna i Porslinsfabriken hur du använder bilen jämfört med där du bodde tidigare?

Kör mer sällan Kör lika ofta Kör oftare Vet inte

34. Har du några kommentarer kan du skriva dem här:

.....
.....
.....

I studien kommer vi att intervjua några boende om de frågor som tagits upp i enkäten för att få en fördjupad förståelse för resultatet. Om du är intresserad av att delta, ange nedan hur vi kan nå dig:

Namn och adress:.....

Telefonnummer dagtid.....

E-postadress:.....

Ett stort tack för din medverkan!

Bilaga 3. Följebrev enkät

Löpnr 1

Nomen Nescio
Enkätboulevarden 73
111 11 Undersökningsbyn

Fungerar parkeringen bra för dig?

VTI (www.vti.se) är intresserade av vad du tycker om parkeringssituationen i ditt bostads-område. Området brukar kallas Porslinsfabriken (inringat på fotot) och omfattar följande bostadsrättsföreningar: Stengodset, Fajansen, Flintgodset, Fältspaten och Drejaren.

Vi har precis påbörjat ett forskningsprojekt om parkering och funnit Porslinsfabriken som särskilt intressant att studera. Därför hoppas vi att du vill hjälpa oss genom att svara på frågor i en enkät om parkering, resande och bilinnehav. Att fylla i enkäten tar 5–10 minuter. Resultaten sammanställs sedan, och redovisas i en rapport så att det inte går att se vad enskilda personer har svarat.



Porslinsfabriken. Foto: Bergslagsbild AB.

Det kan hända att flera personer i ett hushåll får enkäten. Vi är i så fall väldigt tacksamma om samtliga enkäter fylls i. Sista svarsdag är den 27/3 2015, men svara så fort som möjligt.

Stort tack för din hjälp!

Med vänliga hälsningar

Robert Hrelja, projektledare, 013-20 40 87, robert.hrelja@vti.se.

Per Henriksson, 013-20 41 78, per.henriksson@vti.se

Kontakta Per om du har frågor om enkäten. Adresskälla SPAR

VTI, STATENS VÄG- OCH TRANSPORTFORSKNINGSINSTITUT, ÄR ETT OBEROENDE FORSKNINGSINSTITUT INOM TRANSPORTSEKTORN. VÅR HUVUDUPPGIFT ÄR ATT BEDRIVA FORSKNING OCH UTVECKLING KRING INFRA-STRUKTUR, TRAFIK OCH TRANSPORTER. VI ARBETAR FÖR ATT KUNSKAPEN OM TRANSPORTSEKTORN KONTINUERLIGT SKA FÖRBÄTTRAS, OCH ÄR PÅ SÅ SÄTT MED OCH BIDRAR TILL ATT UPPNÅ SVERIGES TRANSPORTPOLITISKA MÅL.



Bilaga 4. Exempel på intervjuguide

Inledning

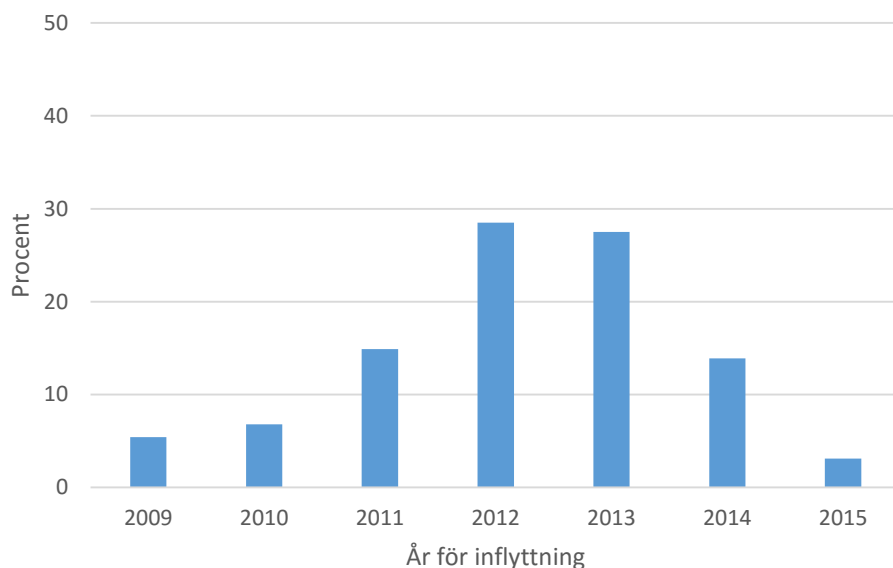
Intervjuaren beskriver studiens syfte, vad/hur vi ska använda intervjun, och lovar *anonymitet*.

Frågor:

- Kan du berätta lite om dig själv, t.ex. din familjesituation, behov av bil m.m.?
- Har du förändrat din livsstil på något sätt sedan du flytta till Porslinsfabriken?
- Hur ofta använder du bil?
- Är parkeringssituationen ett upplevt problem, eller något som man brukar prata om i bostadsområdet på bostadsrättsmöten, grannar emellan etc., d.v.s. en ”snackis”?
 - ”Vem” brukar i så fall ha åsikter?
- Känner du till varför kommunen har gjort så här med parkeringen?
- I enkäten angav du att du är missnöjd med parkeringsmöjligheterna!
 - ...kan du beskriva hur och varför?
 - Kände du till parkeringssituationen innan du flyttade till Porslinsfabriken?
 - Har du pratat med kommunen om parkering? Vad svarar de?
- I enkäten angav du att kostnad för att parkera var hög!
 - Varför tycker du att den är hög; jämför du med kostnaden för parkering på andra platser/där du bodde tidigare, eller utifrån din hushållsekonomi?
 - Har kostnaden fått några konsekvenser för dig?
- I enkäten angav du att parkeringssituationen har konsekvenser för vardagslivet jämfört med där du bodde tidigare
 - Kan du beskriva hur ditt vardagsliv påverkas av parkeringssituationen?
 - Uppstår det problem för dig?
 - Hur löser du dem?
 - I enkäten angav du att du äger färre bilar nu än tidigare; kan du berätta om hur du tänkte när du valde bort bil, varför m.m.?
 - I enkäten angav du att du reser mindre med bil; kan du berätta varför?
 - Påverkar det dig på något sätt?
 - Påverkar parkeringsmöjligheterna i området hur du använder bilen?
 - Påverkar parkeringsmöjligheterna dina resor till arbete, handel och fritidssysselsättningar?
 - Går du, cyklar eller reser du mer med kollektivtrafiken pga. parkeringsmöjligheterna/förändrat bilnehav i bostadsområdet, eller reser du bara mindre?
- Är det något som vi inte har pratat om som du tycker är viktigt för oss att veta?

Bilaga 5. Bakgrundsuppgifter om dem som har svarat på enkäten

Många flyttade in under åren 2012 och 2013. Drygt 44 procent av de svarande hade flyttat till Porslinsfabriken år 2013 eller senare, se följande figur. Åtta personer valde att inte besvara denna fråga.



Figur 24. Fördelning på inflyttningsår.

Den övervägande delen ägde helt eller delvis bostadsrätten de bodde i, medan omkring 12 procent sammanbode med bostadsrättshavaren, se följande tabell.

Tabell 18. Boendesituation.

Typ av upplåtelse	Antal	%
Äger helt eller delvis bostadsrätten	253	83,5
Sammanbor med person/personer som äger bostadsrätten	38	12,5
Hyr i andra hand/bor tillsammans med person som hyr i andra hand	12	4,0
Totalt	303	100,0

Bilaga 6. Hushållets sammansättning

I tabellen nedan framgår dels hushållets storlek (antal vuxna medlemmar) och antalet körkortsinnehavare som uppgavs finnas i hushållet.

Tabell 19. Hushållsstorlek (vuxna) och körkortsinnehavare. Fetmarkerade siffror utgör de fall när samtliga vuxna i hushållet innehade körkort.

Antal vuxna i hushållet	Antal körkortsinnehavare i hushållet				
	0	1	2	3	Totalt
1	9	77	0	0	86
2	1	21	92	0	114
3	0	0	4	9	13
4	0	0	0	2	2
Totalt	10	98	96	11	215

I ca 83 procent av samtliga hushåll hade samtliga vuxna i hushållet körkort. Tio hushåll, dvs. nästan 5 procent av hushållen, är ”körkortslösa” varav ett hushåll bestod av två vuxna medlemmar.

Antalet barnhushåll (inklusive hushåll med växelvist boende) var få, 28 st eller ca 13 procent. Till 16 av hushållen (7 procent) hörde ett barn och i 10 hushåll 2 barn (5 procent). I två hushåll fanns 3 barn. Se följande tabell för uppdelning på om barnen bodde permanent eller periodvis i hushållet.

Tabell 20. Antal barn i hushållet efter hur ofta barnet bodde i hushållet.

Antal barn som stadigvarande bodde i hushållet	Antal barn som bodde periodvis i hushållet				
	0	1	2	3	Totalt
0	187	1	3	1	192
1	15	1	0	0	16
2	6	1	0	0	7
Totalt	208	3	3	1	215

Bilaga 7. Parkering vid arbetet

Parkeringskostnaden vid arbetet undersöktes i enkäten. Av 160 hushåll besvarade 151 frågan. Av dessa var det i sin tur ca 40 procent som svarade att det inte var aktuellt (t.ex. körde inte bil till jobbet) och hälften som uppgav att det var gratis att parkera vid arbetet. Av de återstående 16 hushållen (ca 11 procent) var det 14 som angav en kostnad. För dessa uppgick medelkostnaden per månad till 241 kr (median 200 kr) med ett spann på 50–900 kr.

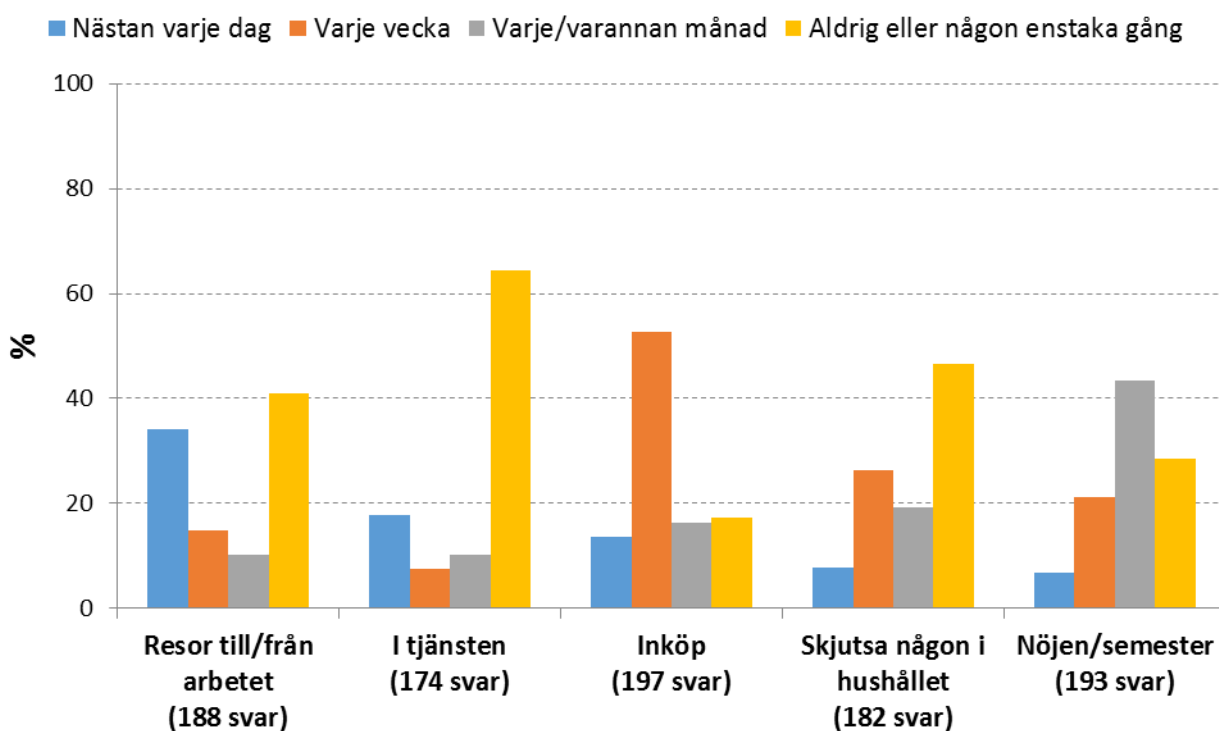
Bilaga 8. Respondentens körkortsinnehav och bilanvändning

Nästan var tionde enkätrespondent saknade körkort för personbil, se tabell 21. Av dem som innehade B-körkort, var det i sin tur nästan var fjärde som inte körde bil.

Tabell 21. Körkortsinnehav och bilkörning.

Körkortsstatus	Antal personer	%
Har B-körkort och kör personbil	210	69,3
Har B-körkort men kör inte personbil	64	21,1
Har inte B-körkort	29	9,6
Totalt	303	100,0

De som körde, 210 personer, ombads att besvara frågor om i vilka sammanhang bil användes, se figur 25.



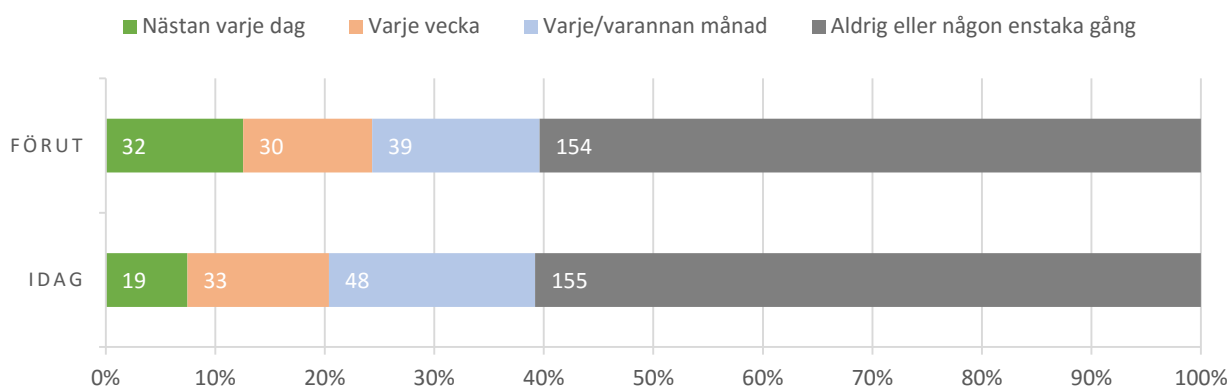
Figur 25. Hur frekvent bilen används till olika ärenden.

Mer än var tredje tar bilen till arbetet nästan varje dag, ytterligare 15 procent åtminstone en dag i veckan. Omkring 53 procent använder bilen till inköpsresor varje vecka.

Bilaga 9. Förändrade resvanor, totalt och på individnivå

I följande bilaga återfinns figurer som visar hur frekvent respondenterna reste med olika färdmedel vid undersökningstillfället respektive situationen före flytten till Porslinsfabriken. I tabellform återges individuella svar: där ingår en respondents svar om han/hon svarat på både nu- och dåläget; alla respondenter besvarade inte båda dessa frågor varför dessa tabeller bygger på något färre antal respondenter i jämförelse med figurerna.

Andelen som cyklar nästan varje dag har t.ex. minskat. Före flytten var det ca 13 procent som cyklade nästan varje dag, vilket kan jämföras med drygt 7 procent vid undersökningstillfället. Omkring 60 procent av dem som svarade på enkäten cyklade aldrig eller endast någon enstaka gång. Denna andel var densamma vid undersökningstillfället jämfört med före flytten till Porslinsfabriken. Detaljer framgår ur följande figur.



Figur 26. Cykling idag och före flytten till Porslinsfabriken. Inuti staplarna anges antalet svar.

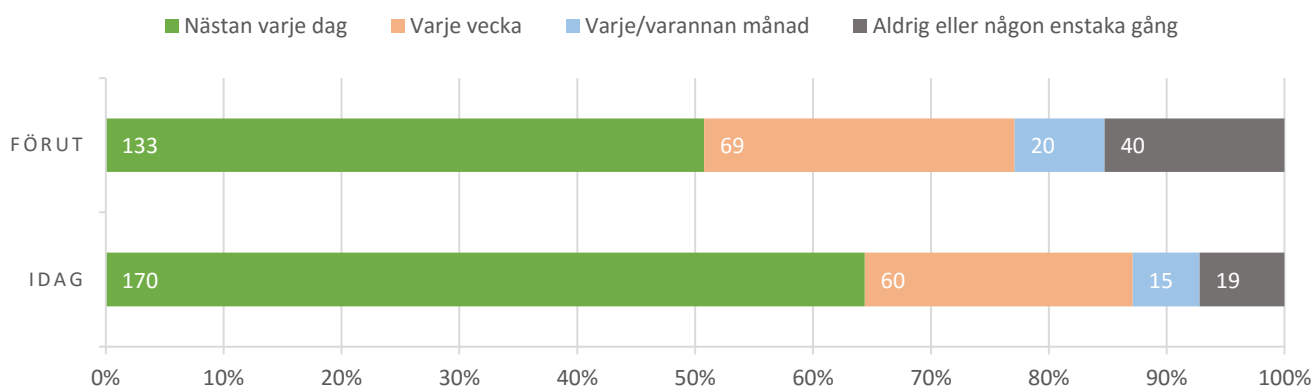
Förändringar på individnivå framgår ur följande tabell.

Tabell 22. Jämförelse mellan cykling nu och före flytten till Porslinsfabriken, antal svar. Svart, fet stil = oförändrat, grön, fet stil = oftare och röd, fet stil = mer sällan.

Hur ofta man cyklar idag	Hur ofta man cyklade före flytten till Porslinsfabriken				Totalt
	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång	
Nästan varje dag	13	1	1	4	19
Varje vecka	5	16	8	4	33
Varje/varannan månad	5	6	22	15	48
Aldrig eller någon enstaka gång	8	7	7	129	151
Totalt	31	30	38	152	251

Andelen som inte förändrat sina cykelvanor uppgår till 72 procent, medan 15 procent cyklade mer sällan och 13 procent oftare vid undersökningens genomförande jämfört med situationen före flytten till Porslinsfabriken.

Motsvarande resultat för ofta man förflyttar sig till fots beskrivs i följande figur och tabell.



Figur 27. Hur ofta respondenten förflyttar sig till fots idag och före flytten till Porslinsfabriken. Inuti staplarna anges antalet svar.

Enligt enkäten går de boende oftare till fots vid undersökningstillfället jämfört med situationen vid det tidigare boendet. Omkring 64 procent förflyttade sig till fots nästan varje dag jämfört med drygt hälften före flytten till Porslinsfabriken. Gruppen som sällan gick till fots har halverats.

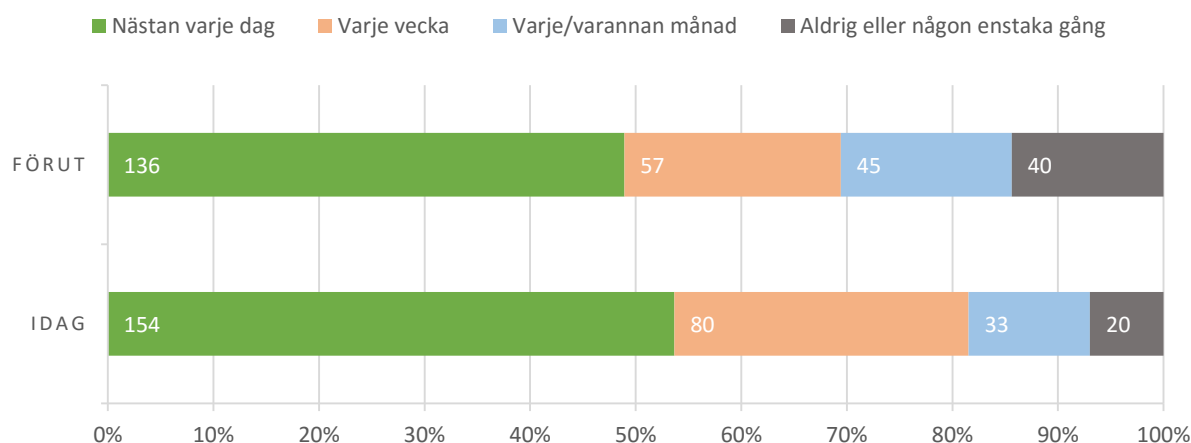
Förändringar på individnivå när det gäller gåendet framgår ur följande tabell.

Tabell 23. Jämförelse mellan gångvanor nu och före flytten till Porslinsfabriken, antal svar. Svart, fet stil = oförändrat, grön, fet stil = oftare och röd, fet stil = mer sällan.

Hur ofta man går idag	Hur ofta man gick före flytten till Porslinsfabriken				Totalt
	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång	
Nästan varje dag	126	22	8	9	165
Varje vecka	5	43	3	6	57
Varje/varannan månad	1	1	6	7	15
Aldrig eller någon enstaka gång	0	1	2	16	19
Totalt	132	67	19	38	256

Tre av fyra hade inte ändrat sina gångvanor, en mindre andel (4 procent) gick mer sällan medan 21 procent oftare gick till fots jämfört med situationen före flytten till Porslinsfabriken.

Resandet med kollektivtrafikmedel har ökat. Vid undersökningstillfället var det till exempel 28 procent som färdades på detta sätt varje vecka att jämföra med 21 procent före flytten till Porslinsfabriken.



Figur 28. Utnyttjande av kollektivtrafik idag och före flytten till Porslinsfabriken. Inuti staplarna anges antalet svar.

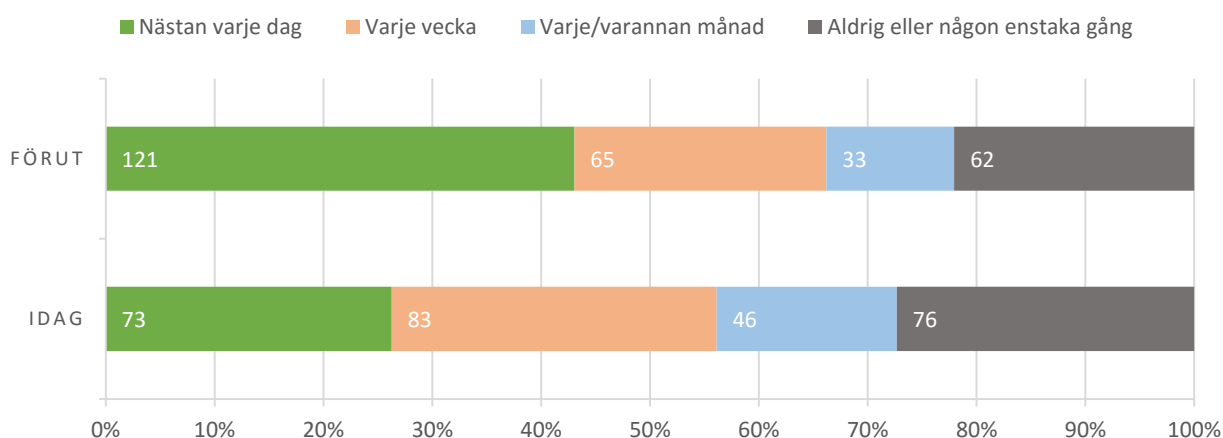
Individuella förändringar i resandet med kollektivtrafik framgår ur följande tabell.

Tabell 24. Jämförelse mellan kollektivtrafikresandet nu och före flytten till Porslins-fabriken, antal svar. Svart, fet stil = oförändrat, grön, fet stil = oftare och röd, fet stil = mer sällan.

Hur ofta man åker kollektivt idag	Hur ofta man åkte kollektivt före flytten till Porslinsfabriken				Totalt
	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång	
Nästan varje dag	112	12	9	14	147
Varje vecka	16	37	17	6	76
Varje/varannan månad	4	6	15	7	32
Aldrig eller någon enstaka gång	1	1	4	13	19
Totalt	133	56	45	40	274

Det visade sig att nästan två av tre (65 procent) inte hade ändrat sitt resande med kollektivtrafik, omkring 12 procent utnyttjade detta färdssätt mer sällan medan var nästan var fjärde reste kollektivt oftare idag jämfört med situationen före flytten till Porslinsfabriken.

Bilkörandet har minskat. Från det att 43 procent körde bil nästan varje dag tidigare, var det vid undersökningstillfället 26 procent som körde bil lika frekvent, se följande figur.



Figur 29. Bilkörning idag och före flytten till Porslinsfabriken. Inuti staplarna anges antalet svar.

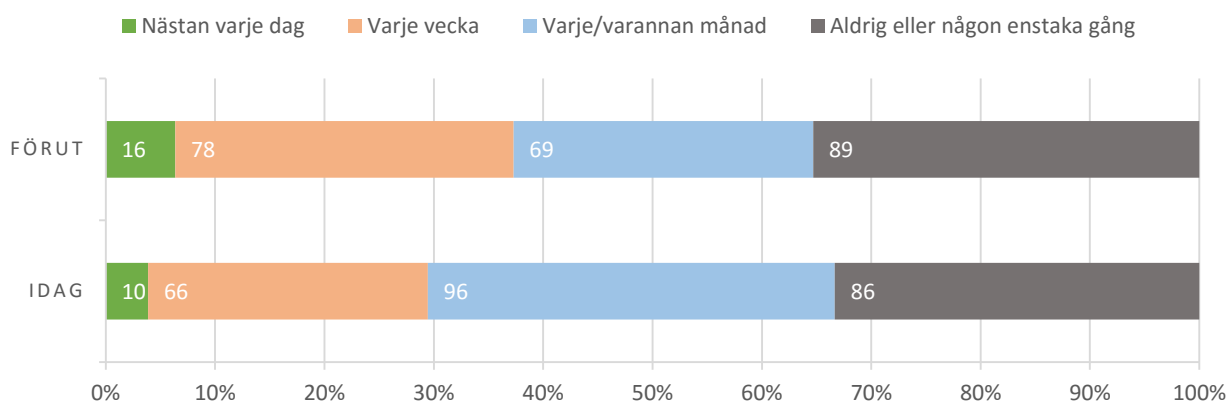
Individuella jämförelser när det gäller bilkörning framgår ur följande tabell.

Tabell 25. Jämförelse mellan bilkörning nu och före flytten till Porslinsfabriken, antal svar. Svart, fet stil = oförändrat, grön, fet stil = oftare och röd, fet stil = mer sällan.

Hur ofta man kör bil idag	Hur ofta man körde bil före flytten till Porslinsfabriken				Totalt
	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång	
Nästan varje dag	67	1	1	2	71
Varje vecka	31	40	8	2	81
Varje/varannan månad	7	18	17	4	46
Aldrig eller någon enstaka gång	10	5	7	54	75
Totalt	115	64	33	62	274

Sextiofem procent har inte förändrat sina bilkörningsvanor. Drygt 28 procent körde mer sällan, medan nästan 7 procent körde oftare.

Att färdas med bil som passagerare var inte särskilt vanligt, se följande figur som beskriver den totala fördelningen vid undersökningstillfället respektive före flytten till Porslinsfabriken.



Figur 30. Resande med bil som passagerare idag och före flytten till Porslinsfabriken. Inuti staplarna anges antalet svar.

Det var mellan 30 och 40 procent som var bilpassagerare åtminstone en gång per vecka. Detta färd sätt hade minskat något i frekvens jämfört med situationen vid det tidigare boendet. Vid studiens genomförande var det 37 procent som reste på detta sätt varje eller varannan månad; före flytten till Porslinsfabriken var motsvarande andel 10 procentenheter lägre.

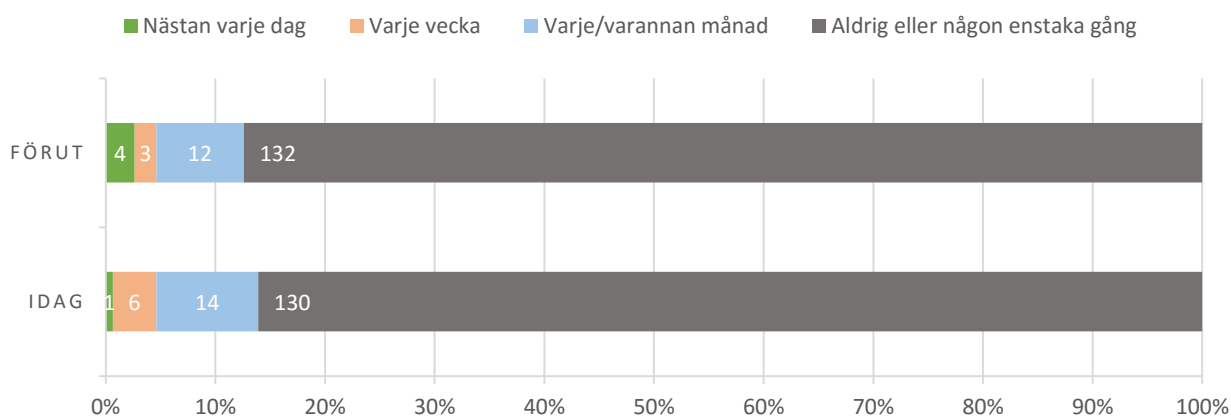
Individuella jämförelser framgår ur följande tabell.

Tabell 26. Jämförelse mellan resandet som passagerare i bil nu och före flytten till Porslinsfabriken, antal svar. Svart, fet stil = oförändrat, grön, fet stil = oftare och röd, fet stil = mer sällan.

Hur ofta man var passagerare i bil idag	Hur ofta man var passagerare i bil före flytten till Porslinsfabriken				Totalt
	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång	
Nästan varje dag	4	2	0	2	8
Varje vecka	8	48	6	1	63
Varje/varannan månad	3	25	58	8	94
Aldrig eller någon enstaka gång	1	2	5	77	85
Totalt	16	77	69	88	250

Sjuttiofem procent färdades lika ofta idag som tidigare i bil som passagerare. Arton procent reste på detta sett mer sällan, medan 8 procent var passagerare oftare.

Slutligen presenteras hur ofta man reser och reste med andra typer av färd sätt, vilket t ex skulle kunna vara mc.



Figur 31. Resande med andra färdstätt idag och före flytten till Porslinsfabriken. Inuti staplarna anges antalet svar.

Det var tämligen små skillnader mellan situationen nu och före flytten till Porslinsfabriken. Bara hälften av respondenterna svarade på denna delfråga. Individuella svar framgår av följande tabell.

Tabell 27. Jämförelse mellan resandet med andra färdstätt nu och före flytten till Porslinsfabriken, antal svar. Svart, fet stil = oförändrat, grön, fet stil = oftare och röd, fet stil = mer sällan.

Hur ofta man reser med andra färdstätt idag	Hur ofta man reste med andra färdstätt före flytten till Porslinsfabriken				Totalt
	Nästan varje dag	Varje vecka	Varje/varannan månad	Aldrig eller någon enstaka gång	
Nästan varje dag	1	0	0	0	1
Varje vecka	0	3	0	3	6
Varje/varannan månad	1	0	11	1	13
Aldrig eller någon enstaka gång	2	0	1	126	129
Totalt	4	3	12	130	149

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
Box 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
Box 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
Box 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Medicon Village AB
SE-223 81 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00

