



Mobilitets- och parkeringsutredning för nytt polishus på Hisingen

Särskild utredning

Titel: Parkeringsutredning för nytt polishus på Hisingen

Författare: Pernilla Sott och Stina Svärd, COWI

Kontaktperson: Klara Simonsson, Mattias Hedeberg, Castellum

Beställare: Castellum

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2020-10-29
2.0	2020-12-14
3.0	2021-01-21
4.0	2021-01-26

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Bakgrund	6
2. Verksamheten	6
3. Förutsättningar	7
Kollektivtrafik	7
Gång- och cykelinfrastruktur	8
4. Antal parkeringsplatser och övriga rekommendationer	9
Bilparkering	9
Mobilitetsåtgärder	9
Cykelparkering	10
5. Utformning av parkeringslösningen	11
6. Reglering, kostnadstäckning och byggskede	12
7. Slutsats	12

Bilaga 1 Situationsplan NPH (arbetsmaterial 20210120)

Sammanfattning

Som underlag till detaljplan för nytt polishus på Hisingen genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för den framtida verksamheten. Då det saknas parkeringstal för polishus i aktuella riktlinjer genomförs istället en så kallad särskild mobilitets- och parkeringsutredning. I aktuell utredning ingår endast personalparkering samt besöksparkering för verksamheten. Parkering för tjänstefordon hanteras separat då denna information är säkerhetsklassad.

Det nya polishuset kommer att bestå av fyra våningar samt en källarvåning. Total BTA för byggnaden är 10 146 m², varav källarvåningen står för 4 390 m² BTA och kontor står för resterande 5 756 m² BTA. Parkering för anställda och besökande planeras på markplan i anslutning till det nya polishuset. Parkeringsplatserna för anställda och besökande kommer att separeras genom att personalparkeringen inhägnas. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn, det vill säga när flest anställda vistas i byggnaden, inträffar vid skiftbyte under dagtid. Vid denna tidpunkt uppskattas cirka 200 personer vistas i byggnaden. Vidare uppskattas antalet besökare till verksamheten till cirka 10 personer i maxtimmen.

För att ta fram lämpligt antal parkeringsplatser för verksamheten används Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelsnivå. För området Backa innebär detta bilparkeringsplatser för 36% av antalet anställda och besökare i maxtimmen. Antalet bilparkeringsplatser blir då 72 för anställda och 4 för besökare. I dialog med representanter för verksamheten har det framkommit att det finns ett behov av cirka 10 motorcykelparkering för anställda. Dessa parkeringsplatser räknas in i det totala antalet bilparkeringsplatser, vilket innebär att antalet bilparkeringsplatser för anställda sänks till 62. Med tanke på verksamhetens krav och önskemål kopplat till säkerhet för personalen höjs antalet parkeringsplatser till 66 platser, varav 49 kommer ligga innan för säkerhetsgrindarna.

På besöksparkeringen föreslås att en av platserna på besöksparkeringen reserveras för rörelsehindrade. På personalparkeringen rekommenderas även att minst en parkeringsplats förbereds så att den kan reserveras för rörelsehindrade om behov skulle uppkomma. Dessa parkeringsplatser ska ligga inom 25 meters avstånd från personal- respektive besöksentrén.

Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar används även för att räkna fram antalet cykelparkeringar. För området Backa innebär detta cykelparkeringsplatser för 38% av antalet anställda och 16% av antalet besökande i maxtimmen. Antalet cykelparkeringsplatser blir då 76 för anställda och 4 för besökare. Besökare bedöms i högre grad än anställda i verksamheten kunna nyttja cykel som färdmedel. För besökare höjs därför antalet parkeringsplatser för cykel från 4 till 10 platser.

Följande mobilitetsåtgärder föreslår Castellum (fastighetsägare) är lämpliga för verksamheten:

- Realtidstavlor för kollektivtrafikavgångar, både riktade till anställda och i anslutning till entré/reception för besökare
- Omklädnings- och duschmöjligheter för anställda som cyklar till arbetsplatsen
- Utrymme för att hänga upp blöta kläder, exempelvis kan torkskåp installeras
- Tillgång till verktyg för enklare mek av cyklar, möjlighet till att spola av cykeln samt cykelpump
- Intern digital portal/samordning för anställda som vill samåka till och från arbetsplatsen

-
- Årliga event kopplat till ökad cykling, exempelvis service av den privata cykeln vid arbetsplatsen
 - Cykelpool för tjänsteresor som inte kräver motordrivna tjänstefordon, egen bil eller likande
 - Möjlighet till laddning av batterier för elcyklar
 - Ökade möjligheter till distansarbete
 - Särredovisning av parkeringskostnad
 - (Hög andel av resorna sker med motorcykel. Motorcykel i sig är ingen mobilitetsåtgärd, men att överföra vissa privata bilresor till motorcykel kan ge viss mindre positiv effekt på trängselproblematik, mindre CO₂-utsläpp, med mera.)

Ovan listade mobilitetsåtgärder bedöms viktiga att införa men motiverar inte en sänkning av antalet bilparkeringsplatser för anställda.

Sammanfattningsvis föreslås totalt 70 bilplatser för verksamheten, varav 66 är bilplatser för anställda och 4 är för besökare. Utöver dessa platser föreslås även 10 motorcykelparkeringar för anställda. Viss flexibilitet mellan motorcykelplatser och bilparkering kan finnas då platser kan målas om ifall behovet av motorcykelplatser visar sig vara stort. För cykel föreslås minst 86 platser, varav 76 är platser för anställda och 10 är för besökare.

1. Bakgrund

En detaljplan för nytt polishus på Hisingen är under framtagande. Som underlag till detaljplanen genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för den framtida verksamheten.

För flera typer av verksamheter saknas startvärde för parkeringstal. Polishus är ett sådant exempel. I dessa fall genomförs istället en så kallad särskild parkeringsutredning. Utredningen utgår från att först beräkna antal personer (anställda och besökare) som blir dimensionerande för verksamheten samt vilka specifika behov som verksamheten har. I detta fall är även säkerheten för de anställda en viktig aspekt att ta hänsyn till.

Den särskilda utredningen ersätter avsnitten *Startvärde*, *Lägesbedömning*, *Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar* i staden ordinarie arbete med mobilitets- och parkeringsutredning. Denna utredning bygger på Särskild utredning och följer den mall som finns för särskild utredning på Teknisk handbok.

I denna utredning ingår endast personal- samt besöksparkering för verksamheten. Parkering för tjänstefordon hanteras separat då denna information är säkerhetsklassad. Parkeringsplatser för tjänstefordon kommer att placeras i källarvåningen samt på markplan (innanför stängsel) inom fastigheten.

2. Verksamheten

Det nya polishuset kommer att bestå av fyra våningar samt en källarvåning. Total BTA för byggnaden planeras bli 10 146 m², varav källarvåningen står för 4 390 m² BTA och kontor står för resterande 5 756 m² BTA. Källarvåningen kommer bland annat att användas till parkering för tjänstefordon samt förvaring. Parkering för anställda och besökare planeras på tomtmark i anslutning till det nya polishuset. Parkeringsplatserna för anställda och besökare kommer till största del att separeras genom att personalparkeringen inhägnas. Ett fåtal personalparkeringsplatser kan komma att hamna utanför inhägnaden.

Cirka 170 personer kommer att arbeta/utgå ifrån byggnaden under dagtid. Under kvälls- och nattetid kommer cirka 40 personer att arbeta i byggnaden. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn, det vill säga när flest anställda vistas i byggnaden, inträffar vid skiftbyte under dagtid. Vid denna tidpunkt uppskattas, av verksamheten, cirka 200 anställda vistas i byggnaden.

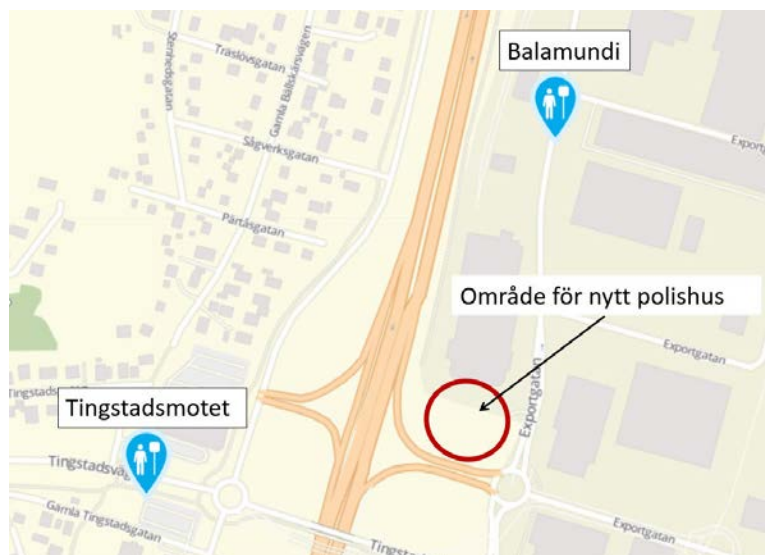
Under en dag uppskattas totalt cirka 50 personer besöka polishuset. I maxtimmen uppskattas antalet besökare till cirka 10 personer.

3. Förutsättningar

Området för det nya polishuset ligger i Backa industriområde, nära Tingstadsmotet längs E6. Området är lättillgängligt med bil i och med närheten till flera av de stora trafiklederna i Göteborg samt närheten till både Marieholmstunneln och nya Hisingsbron.

Kollektivtrafik

Närmaste kollektivtrafikhållplats är Balamundi, cirka 200 meters gångväg från framtida polishus. Denna hållplats kommer flyttas till en nya lokalisering strax norr om fastighetens norra in och utfart. På västra sidan av Exportgatan föreslås en stopphållplats anläggas och mitt emot denna, på östra sidan, anläggs en fickhållplats. I dag trafikeras hållplats Balamundi av linje 47 med halvtimmestrafik under dagtid. Hållplats Tingstadsmotet ligger cirka 450 meters gångväg från området. Denna hållplats trafikeras idag av linje 40 med kvartstrafik under förmiddagens och eftermiddagens högtrafik. Övriga tider under dagtid har hållplatsen 20-minuterstrafik. Med dessa förutsättningar uppfylls inte kraven för direkt närhet till god kollektivtrafik som listas i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*.

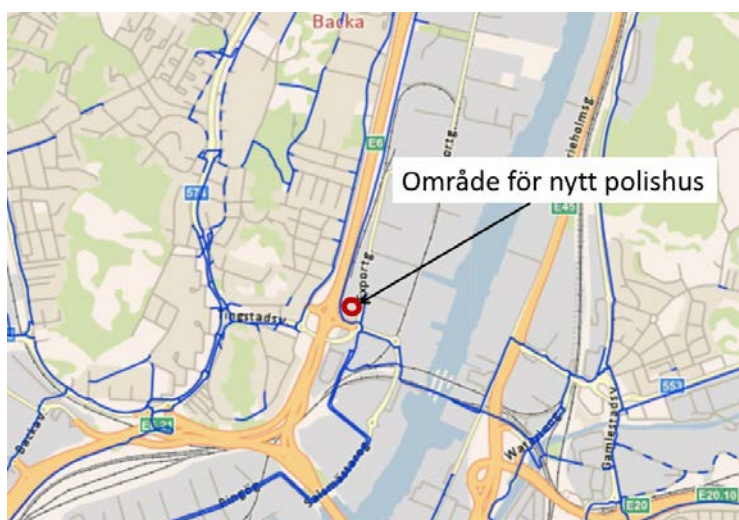


Figur 1 Hållplatserna Balamundi och Tingstadsmotet ligger närmast området för nytt polishus, källa Västtrafik.

Västtrafik utreder för tillfället trafikering av kollektivtrafik genom Marieholmstunneln. Enligt Västtrafik finns dock, vid framtagande av denna utredning, inga planer på förändringar för ovan nämnda hållplatser. Diskussionen rörande eventuell förändrad trafikering påverkar med andra ord ej utredningens rekommendation rörande antal parkeringsplatser.

Gång- och cykelinfrastruktur

Det finns goda cykelmöjligheter mellan området och bland annat Gamlestaden via Marieholm samt genom pendelstråk längs E6 norrut. Cykelvägar finns även mot Backa/Brunnsbo och Ringön. Topografin i närområdet är relativt okuperad. Cykelvägarna går till stor del genom industriområden eller längs högt trafikerade gator, något som kan upplevas som otryggt. Verksamheten bedöms dock ha direkt närhet till god cykelinfrastruktur enligt de krav som listas i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Den direkta närheten kan ha påverkan på färdmedelsvalet för i första hand besökare. Som följd av detta höjs, i kommande beräkning, antalet cykelparkeringsplatser för besökare.



Figur 2 Cykelvägar som ansluter till området för nytt polishus, källa Trafiken.nu.

4. Antal parkeringsplatser och övriga rekommendationer

Det finns specifika förutsättningar för anställda vid ett polishus. Det kan exempelvis finnas en hotbild mot de anställda som påverkar valet av färdmedel till och från arbetsplatsen. De anställda i byggnaden kommer att jobba i skift, vilket också innebär att många antingen kommer till arbetet eller åker från arbetet under kvälls-/natttid. Generellt bedöms förutsättningar kopplade till säkerhet och trygghet för de anställda minska behovet av cykelparkeringar, detta trots verksamhetens direkta närhet till god cykelinfrastruktur. Behovet av bilparkering bedöms istället vara relativt stort. Under kvälls-/nattskiftet kommer cirka 40 personer att arbeta i byggnaden. På grund av säkerhetsskäl, men även på grund av den relativt låga turtätheten i närliggande kollektivtrafik, uppskattas majoriteten av dessa att välja bilen för att ta sig till sin arbetsplats.

För att ta fram lämpligt antal parkeringsplatser används Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelnivå. Färdmedelsandelarna motsvarar ett genomsnitt för resor till-/från och inom respektive stadsdel över hela dygnet för samtliga ärenden. Aktuell verksamhet ligger inom stadsdelen Backa.

Bilparkering

Bilparkering ska anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med Trafikstrategins mål om färdmedelsandelar för bil. För området Backa innebär detta bilparkeringsplatser för 36% av antalet anställda och besökare i maxtimmen. För att beräkna efterfrågan multipliceras färdmedelsandelen med uppskattat antal anställda respektive besökare i veckomaxtimmen. Antalet bilparkeringsplatser blir då 72 ($200 \times 0,36 = 72$) för anställda och 4 ($10 \times 0,36 = 3,6$) för besökare. I dialog med representanter för verksamheten har det framkommit att det finns ett behov av cirka 10 motorcykelparkering för anställda. Dessa parkeringsplatser räknas in i det totala antalet bilparkeringsplatser, vilket innebär att antalet bilparkeringsplatser sänks till 62. Med tanke på verksamhetens krav och önskemål kopplat till säkerhet för personalen höjs antalet parkeringsplatser till med 4 till 66 platser. Av dessa kommer 49 ligga innan för säkerhetsgrindarna.

På besöksparkeringen ska även parkeringsplatser för personer med rörelsehinder finnas inom 25 meter från entré. Då antalet platser som erbjuds bör ligga på 2–5 % av det totala antalet platser föreslås att en av platserna på besöksparkeringen reserveras för rörelsehindrade. På personalparkeringen rekommenderas även att minst en parkeringsplats förbereds så att den kan reserveras för rörelsehindrade om behov skulle uppkomma. Även denna ska ligga inom 25 meters avstånd från personalentrén.

Mobilitetsåtgärder

Då verksamheten är av särskild karaktär har, av Castellum, följande mobilitetsåtgärder ansetts som möjliga och lämpliga att genomföra. Vissa av åtgärderna ligger på verksamheten att genomföra:

- Realtidstavlor för kollektivtrafikavgångar, både riktade till anställda och i anslutning till entré/reception för besökare
- Omklädnings- och duschmöjligheter för anställda som cyklar till arbetsplatsen
- Utrymme för att hänga upp blöta kläder, exempelvis kan torkskåp installeras
- Tillgång till verktyg för enklare mek av cyklar, möjlighet till att spola av cykeln samt cykelpump

- Intern digital portal/samordning för anställda som vill samåka till och från arbetsplatsen
- Årliga event kopplat till ökad cykling, exempelvis service av den privata cykeln vid arbetsplatsen
- Cykelpool för tjänsteresor som inte kräver motordrivna tjänstefordon, egen bil eller likande
- Möjlighet till laddning av batterier för elcyklar
- Ökade möjligheter till distansarbete
- Särredovisning av parkeringskostnad
- (Hög andel av resorna sker med motorcykel. Motorcykel i sig är ingen mobilitetsåtgärd, men att överföra vissa privata bilresor till motorcykel kan ge viss mindre positivt effekt på trängselproblematik, mindre CO₂- utsläpp, med mera.)

Ovan listade mobilitetsåtgärder bedöms viktiga att införa men motiverar inte en sänkning av antalet bilparkeringsplatser för anställda.

Cykelparkering

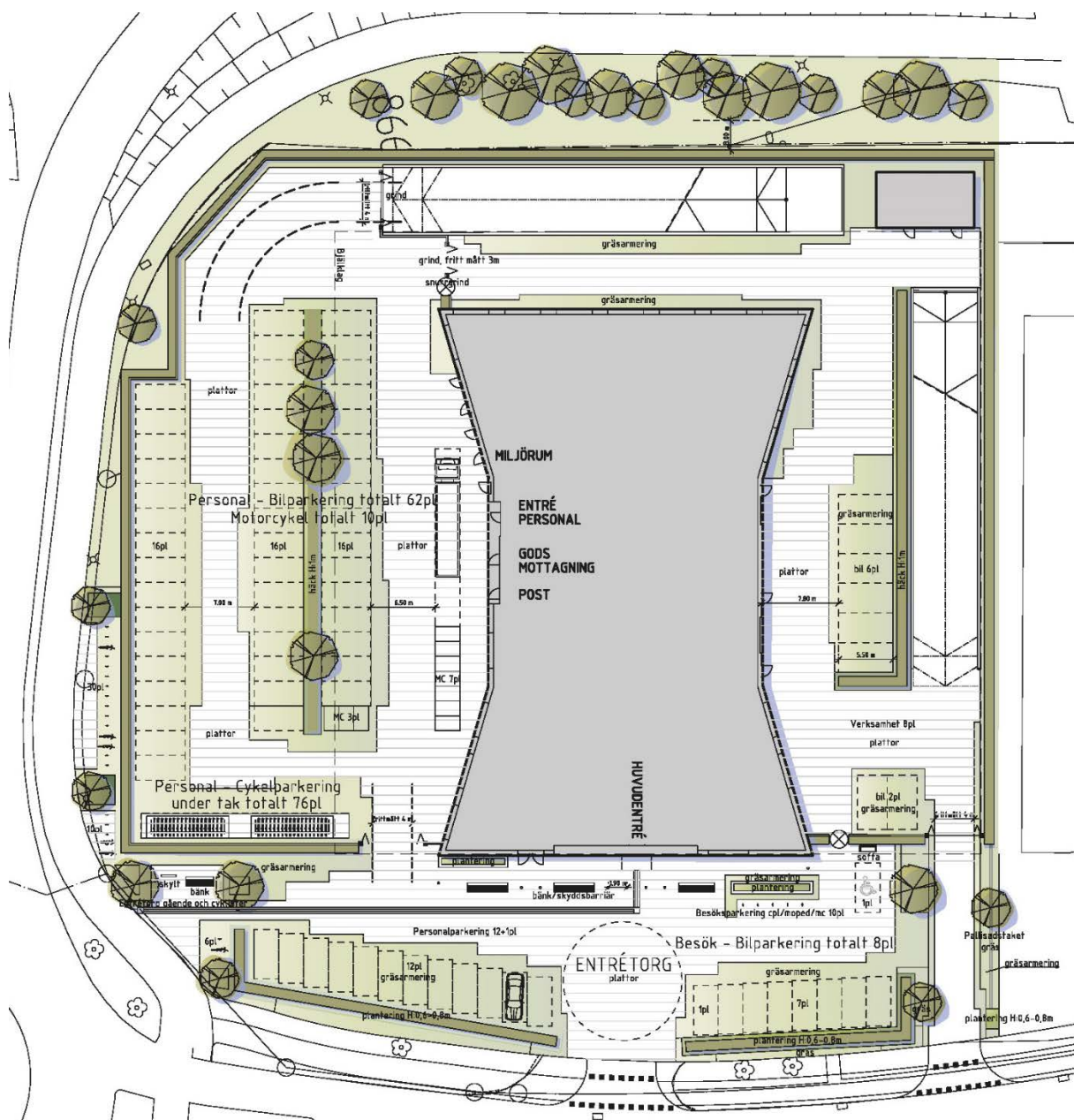
För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. För området Backa innebär detta cykelparkeringsplatser för 38% av antalet anställda och 16% av antalet besökande i maxtimmen. För att beräkna efterfrågan multipliceras dessa andelar med uppskattat antal anställda och besökare i veckomaxtimmen. Antalet cykelparkeringsplatser blir då 76 ($200 \times 0,38 = 76$) för anställda och 2 ($10 \times 0,16 = 2$) för besökare.

Besökare bedöms i högre grad än anställda i verksamheten kunna nyttja cykel som färdmedel. Detta bland annat med hänsyn till den direkta närheten till god cykelinfrastruktur. För besökare höjs därför antalet parkeringsplatser för cykel från 2 till minst 10 platser. Dessa platser anläggs i närhet till entré. Höjningen görs även för att uppmuntra besökare till den offentliga verksamheten att använda cykel som färdmedel. För att uppmuntra till cykling kan fler platser anläggas i anslutning till verksamheten. Antalet specificeras ej närmare utan ska ses som ett komplement till det angivna minimumantalet.

Cykelparkeringen placeras i närhet till personal- respektive besöksentrén. Cykelparkeringen för anställda sker i tvåvåningscykelställ. Cykelparkeringsplatserna är placerade i närhet till cykelstråk på närliggande gator och lätta att nå. Samtliga cykelparkeringar utformas med ramlås, god belysning samt i möjligaste mån med väderskydd.

5. Utformning av parkeringslösningen

Arbete med gestaltning av området runt polishuset är pågående och mindre justeringar kan komma. Situationsplanen (arbetsmaterial 202101209) bifogas även i Bilaga 1.



Figur 3 Situationsplan- arbetsmaterial 20210120

6. Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkeringsplatserna inom fastigheten är avsedda för anställda och besökande vid verksamheten och kommer att reserveras för dessa grupper. Parkeringsplatserna kommer alltså inte att vara tillgängliga för allmänheten eller på annat sätt samnyttjas med andra verksamheter.

Parkering på gatumark

Det finns inga allmänna parkeringar i verksamhetens närområde.

Infart till verksamheten kommer ske från Exportgatan, som är reglerad som huvudled. Övriga närliggande gator, på östra sidan E6, är reglerade med förbud mot parkering av bilar. E6:an kan troligtvis ses som en barriär och parkering på bostadsgatorna på E6:ans västra sida ses som osannolik.

I närområdet finns parkeringar på ett flertal av fastigheterna, dock är dessa parkeringar reserverad för de olika verksamheterna.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringsplatserna, både anläggandet och drift- och underhåll av dessa, kommer fullt ut finansieras av verksamheten och av fastighetsägaren. Det förutsätter en hög beläggningsgrad samt att betalningsviljan för en bilparkeringsplats är tillräckligt hög, något som anses troligt.

De anställda inom Polismyndigheten har inte rätt till fri parkering.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Verksamheten kommer flytta in först när fastigheten inklusive utvändiga markarbete är färdigställt. Behovet av parkering uppkommer med andra ord först efter det att parkeringsplatserna är anlagda.

Under själva byggandet av Polishuset kommer parkering för byggarbetarna samt övrig etablering ske inom fastigheten.

7. Slutsats

Sammanfattningsvis föreslås totalt 70 bilplatser för verksamheten, varav 66 är bilplatser för anställda och 4 är för besökare. Utöver dessa föreslås även 10 motorcykelparkeringar för anställda. Viss flexibilitet mellan motorcykelplatser och bilparkering kan finnas då platser kan målas om ifall behovet av motorcykelplatser visar sig vara stort. För cykel föreslås 86 platser, varav 76 är platser för anställda och 10 är för besökare.

	Anställda	Besökare	Total
Bilparkering	66	4	70
Motorcykelparkering	10	0	10
Cykelparkering	76	10	86

