

# **Mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan vid Ernst Fontells plats**

**2024-11-06**

**Oskar Sköld  
Siri Antonsson**

**SWECO SOCIETY AB**

## Sammanfattning

Fontell fastighets AB arbetar med en detaljplan vid Ernst Fontells plats vid fastigheten Heden 705:13 i Göteborg. Detaljplanen ska pröva möjligheten att exploatera fastigheten med kontorsverksamhet och tillhörande publika lokaler. Den framtida byggnaden kommer att nyttjas av Polisen. Inom arbetet med detaljplanen tas en mobilitets- och parkeringsutredning fram som utgörs av detta dokument. Utredningen följer gällande riktlinjer och anvisningar version 1.2. Enligt riktlinjerna tas lämpliga parkeringstal fram i fyra analyssteg vilka redovisas nedan.

### *Analyssteg 1 - Startvärden*

Projektet ligger i riktlinjernas mest centrala zon. För kontorsverksamheten anger riktlinjerna startvärden till parkeringstalet. För den publika verksamheten uppskattas startvärdet utifrån uppskattat antal samtidigt närvarande personer och den framtida färdmedelsfördelningen enligt Göteborgs trafikstrategi.

### *Analyssteg 2 - Lägesbedömning*

Detaljplanen har god sammanvägd tillgänglighet med goda kollektivtrafik- och cykelförbindelser i nära anslutning. Utifrån detta motiveras ett lägre parkeringstal för bil i analyssteget.

### *Analyssteg 3 - Projektanpassning*

I analyssteget minskas den publika verksamhetens parkeringstal utifrån att dess besökare väntas utgöras av en lokal målgrupp vars parkeringsbehov redan hanteras i närområdet. Parkeringstalet för kontorsverksamheten justeras inte i analyssteget.

### *Analyssteg 4 - Mobilitetsåtgärder*


Exploatören planerar genomföra mobilitetsåtgärder enligt riktlinjernas lägsta nivå. Genomförandet av mobilitetsåtgärder motiverar ett lägre parkeringstal för bil vid kontorslokalerna.

Ett utkast till mobilitetsavtal tas fram inför granskningen av planen och signerar inför antagandet. Mobilitetsavtalet tecknas mellan Göteborgs Stad genom exploateringsnämnden samt berörda fastighetsägare. Mobilitetsavtalet ska följa fastigheten, inte byggherren/exploatören och tecknas därför med fastighetsägaren. Mobilitetsavtalet ska vara tecknat innan detaljplanen antas respektive innan bygglovsansökan anses ha kompletta handlingar. I slutet av denna rapport redovisas vilka mobilitetsåtgärder fastighetsägaren planerar införa.


### *Resultterande parkeringstal*

Tabellerna nedan redovisar det resulterande parkeringstalet och parkeringsbehovet utifrån verksamhetskategori efter de fyra analysstegen. Utredningen visar på ett behov av **448** cykelparkeringsplatser och **194** bilparkeringsplatser. Av det totala cykelparkeringsbehovet utgörs 120 platser av ersättningsplatser. Av det totala bilparkeringsbehovet utgörs 123 platser av ersättningsplatser. All ersättningsparkering arrenderas idag av Vasakronan från Göteborgs Stad och merparten av dessa platser hanteras därför dessa parter emellan. 53 av cykelplatserna anläggs dock i garage inom detaljplanen. För detaljplanen anläggs **328** cykelplatser och **71** bilplatser inom detaljplanen.

Tabell 1. Resulterade parkeringsbehov för cykel.

	Parkeringstal efter steg 4 (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Ytor (m <sup>2</sup> BTA)	Efterfrågan (antal platser)
 -Cykel			
Publik verksamhet			
- Anställda	1,8	465 m <sup>2</sup>	1
- Besökare	12,1		5
Kontor		31 250 m <sup>2</sup>	
- Anställda	10		313
- Besökare	0,3		9
<b>Delsumma:</b>			<b>328</b>
Ersättningsplatser			120
<b>Totalsumma Cykel:</b>			<b>448</b>

Tabell 2. Resulterade parkeringsbehov för bil.

	Parkeringstal steg 4 (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Ytor (m <sup>2</sup> BTA)	Efterfrågan (antal platser)
 -Bil			
Publik verksamhet	2	465 m <sup>2</sup>	1
Kontor	2,25	31 250 m <sup>2</sup>	70
<b>Summa:</b>			<b>71</b>
varav PRH			5
Ersättningsplatser			123
<b>Summa</b>			<b>194</b>

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Parkeringstal</b>	<b>3</b>
3.1	Analyssteg 1 – Startvärden	3
3.2	Analyssteg 2 - Lägesbedömning	6
3.3	Analyssteg 3 - Projektanpassning	9
3.4	Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar	11
3.5	Resultterande parkeringstal	11
<b>4</b>	<b>Parkeringsplatser</b>	<b>12</b>
4.1	Ersättningsplatser	12
4.2	Parkering för rörelsehindrade	13
4.3	Platser för ny bebyggelse och ersättningsplatser	13
4.4	Parkeringslösning	14
<b>5</b>	<b>Reglering, kostnadstäckning och byggskede</b>	<b>15</b>
5.1	Parkering på gatumark	15
5.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	15
5.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	15

## 1 Bakgrund och syfte

Fontell fastighets AB avser exploatera befintliga parkerings- och parkytor på fastigheten Heden 705:13 vid Ernst Fontells plats. Exploatören arbetar fram en detaljplan som ska pröva möjligheten att exploatera ytorna med kontor samt publik verksamhet. Detaljplanen var tidigare en del i *detaljplan för verksamheter och kategoribostäder vid Smålandsgatan (Ernst Fontells plats m fl)* men genomförs nu separat som följd av att tidigare detaljplan överklagades.

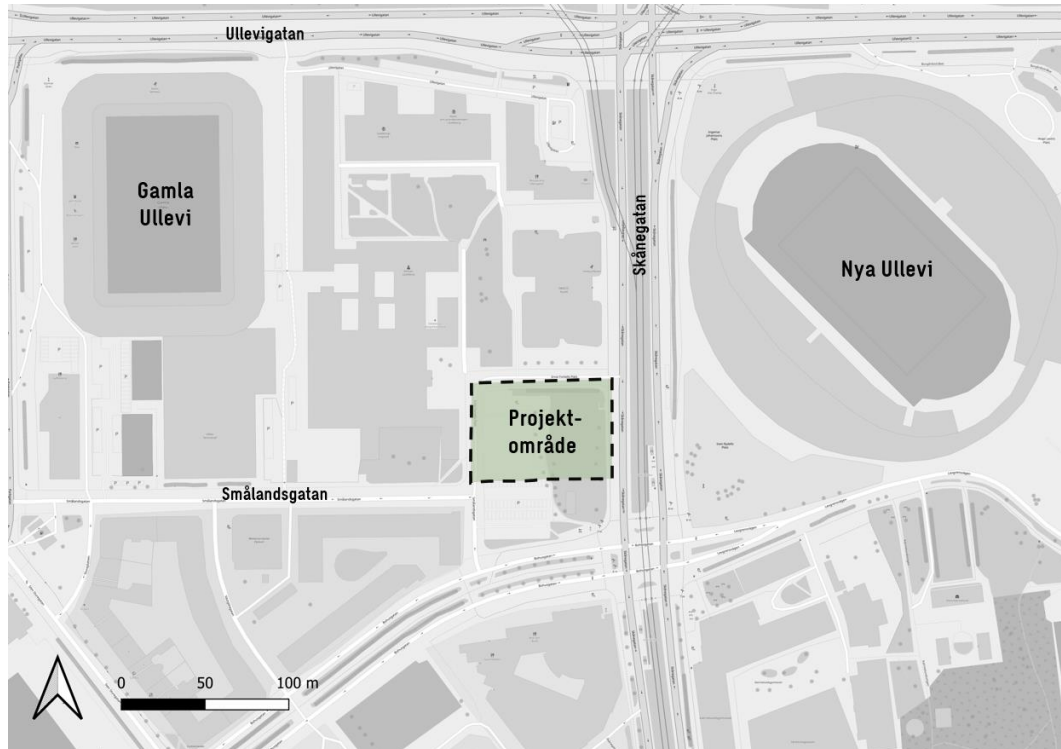
Inom arbetet med detaljplanen tas en mobilitets- och parkeringsutredningen fram som belyser platsens förutsättningar för en hållbar tillgänglighet, i linje med stadens mål, samt hur dessa påverkar det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel.

Mobilitets- och parkeringsutredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 17 december 2021) och tillhörande anvisningar i version 1.2. Dessa refereras i dokumentet till som "riktlinjerna" och "anvisningarna". Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann, Lägesbedömning, Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar*.

## 2 Förutsättningar

Detaljplanen ligger vid Heden i centrala Göteborg och kommer innehålla kontorsytor samt en publik verksamhet för Polisen. Ansvarig byggherre är Fontell fastighets AB. Se Figur 1 för projektets läge samt Tabell 3 för planerad fördelning av bruttoareor.

Behovet av parkering för utryckningsfordon och andra verksamhetsfordon kopplat till Polisen kommer inte att förändras jämfört med idag varför denna utredning heller inte studerar parkeringsbehovet för verksamheten ytterligare.



Figur 1. Översiktsplan över projektområdet.

Tabell 3. Planerad fördelning av bruttoareor inom projektområdet.

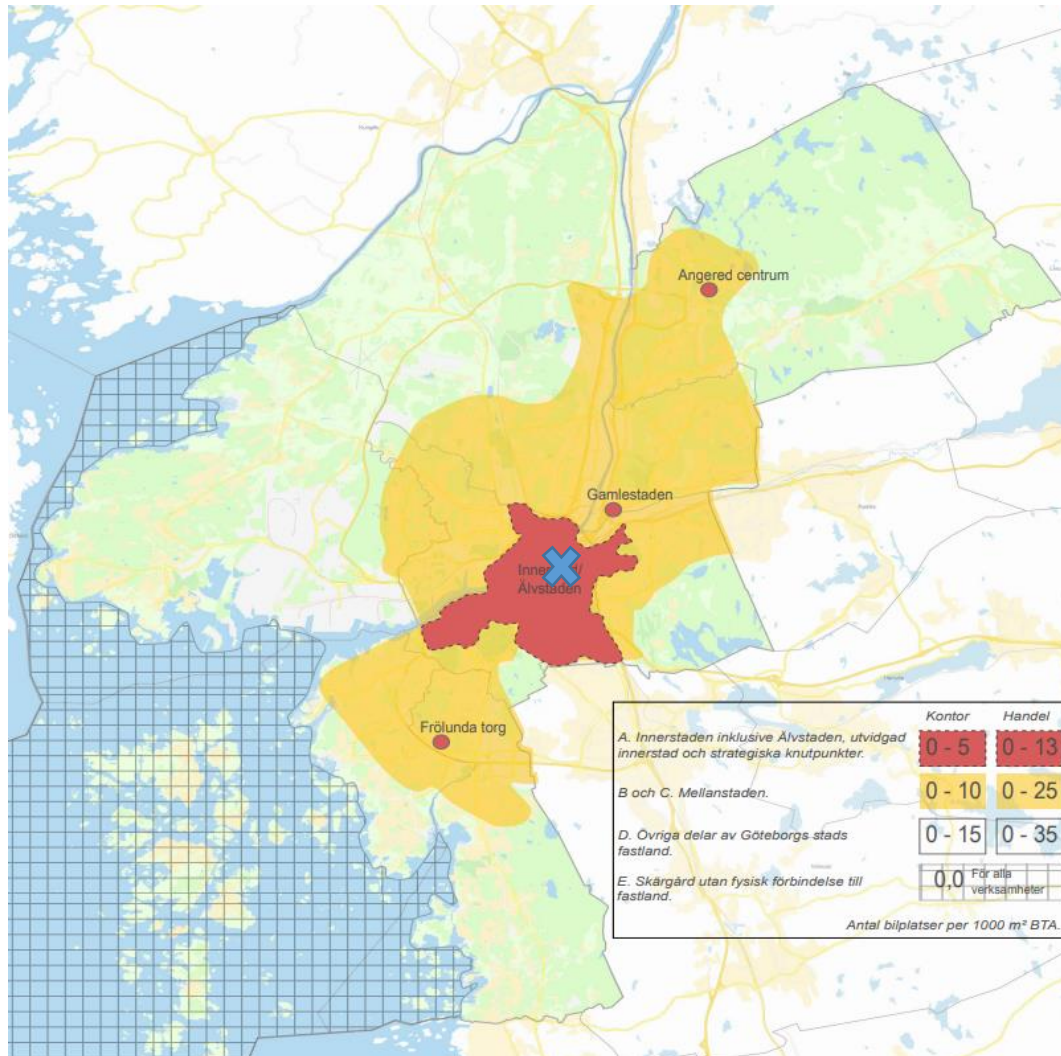
Verksamhetstyp	Omfattning
Kontor	31 250 m <sup>2</sup>
Publik verksamhet	465 m <sup>2</sup>
<b>Totalt</b>	<b>31 715 m<sup>2</sup></b>

### 3 Parkeringstal

#### 3.1 Analyssteg 1 – Startvärden

I detta kapitel väljs normalspann och startvärden för cykel- och bilparkeringstal. Efter beskrivningar och argumentation per lokalkategori i de inledande avsnitten sammanställs resultatet av analyssteget i tabellform i kapitel 3.1.3.

Startvärden för parkeringstalen väljs utifrån vilken av riktlinjernas zoner detaljplanen ligger i. Detaljplanen ligger i riktlinjernas mest centrala zon *A Innerstad/Älvstaden*, se Figur 2.



Figur 2. Normalspannskarta för verksamheter där markering "X" visar på var i staden projektområdet är lokaliserat.

##### 3.1.1 Startvärde för bilparkering

###### **Kontor**

Enligt riktlinjerna ska parkeringstalet för kontor sättas till mellan 0-5 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för aktuell zon. Enligt riktlinjerna väljs det övre värdet i intervallet som startvärde för kontorsverksamheten, det vill säga 5 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA.

### Publik verksamhet

Startvärde för de publika verksamhetsytorna fastställs utifrån trafikstrategins målstyrda färdmedelsandel för bil inom tidigare stadsdel *Centrum* samt antalet samtidigt närvarande. Andelen bilresor i *Centrum* väntas år 2035 vara 15 procent. För den publika verksamheten bedöms antalet samtidiga besökare och sysselsatta i veckomaxtimmen vara 110 respektive 7 per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Bedömningen utgår från den framtida hyresgästens förväntade verksamhet. För att säkerställa att 15 procent av dessa har tillgång till en parkeringsplats krävs 17,5 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA vilket väljs som startvärde.

#### 3.1.2 Startvärde för cykelparkering

Startvärdet för verksamheterna fastställs utifrån trafikstrategins målstyrda färdmedelsandel för cykel inom tidigare stadsdel *Centrum* samt antalet samtidigt närvarande utifrån framtida hyresgästs förväntade verksamhet. Inom stadsdelen anger trafikstrategin en cykelandel på 25 procent för anställda och 11 procent för besökare.

Val av startvärde för kontoren görs utifrån ett antagande om en personaltäthet på 25 m<sup>2</sup> BTA per anställd samt en besökstäthet på 4,5 besökare per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Med ett antagande om att 70 procent av besökarna bedöms befinna sig på plats samtidigt, ger det ett värde på 3,15 samtidigt närvarande besökare per 1 000 m<sup>2</sup> BTA kontor. Antagandena görs utifrån den framtida hyresgästens förväntade verksamhet. För att ge 25 procent av de sysselsatta respektive 11 procent av besökarna en cykelparkeringsplats krävs 10,3 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för kontoren.

För ytorna innehållande publik verksamhet bedöms antalet samtidiga besökare och sysselsatta i veckomaxtimmen vara 110 respektive 7 per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Bedömningen utgår från den framtida hyresgästens förväntade verksamhet. För att ge 11 procent respektive 25 procent av dessa en cykelparkeringsplats krävs 13,9 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA som därmed väljs som startvärde för verksamhetskategorin.

I Tabell 4 presenteras en sammanställning över antalet samtidigt närvarande anställda och besökare samt cykelparkeringstal utifrån verksamhetskategorin.

Tabell 4. Sammanställning av antaganden över antal sysselsatta och samtidiga besökare till verksamheterna samt startvärden för cykelparkeringstal.



Typ	m <sup>2</sup> BTA	m <sup>2</sup> BTA/ anställd	Antal samtidigt närvarande sysselsatta/ 1000 m <sup>2</sup> BTA	Antal samtidiga besökare/ 1000 m <sup>2</sup> BTA	Cykelplatser/ 1 000 m <sup>2</sup> BTA
Publik verksamhet					
- Anställda	465	-	7	110	1,8
- Besökare					12,1
Kontor					
- Anställda	31 250	25	40	3,15	10
- Besökare					0,3

#### 3.1.3 Resultat av startvärde, analyssteg 1

Området ligger i det som i riktlinjerna definieras som Innerstaden/Älvstaden. Detta tillsammans med beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet ger startvärden för cykel- och bilparkeringstal enligt Tabell 5 nedan.



Tabell 5. Resulterade parkeringstal efter analyssteg 1. Startvärden för cykel- och bilparkeringstal för respektive verksamhetskategori.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Lägesbedömning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Projektanpassning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)
 -Cykel				
Publik verksamhet				
- Anställda	1,8			
- Besökare	12,1			
Kontor				
- Anställda	10			
- Besökare	0,3			
 -Bil				
Publik verksamhet	17,5			
Kontor	5			

### 3.2 Analyssteg 2 - Lägesbedömning

I detta kapitel analyseras projektområdets läge i staden. Kapitlet beskriver den sammanvägda tillgängligheten till och från området med olika färdmedel.

De första avsnitten behandlar de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i detta steg.

Därefter beskrivs argumenten för eventuella justeringar av parkeringstalen per lokal-kategori varefter resultatet av analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 3.2.3.

#### 3.2.1 Sammanvägd tillgänglighet

En justering av parkeringstalen kan motiveras om detaljplanen uppfyller kraven för god sammanvägd tillgänglighet. God sammanvägd tillgänglighet innebär närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur.

##### *Kollektivtrafik*

Riktlinjerna möjliggör för ett sänkt parkeringstal utifrån tre olika nivåer beroende på vilka kollektivtrafikhållplatser som ligger inom en detaljplans närområde. Om en detaljplan ligger inom 500 meter från en kollektivtrafikhållplats som trafikeras i 10-minuterstrafik under högtrafik (06.00-08.30) motiveras en sänkning av parkeringstalet på 15 procent. Om detaljplanen dessutom ligger inom 700 meter från någon av de hållplatser som listas i riktlinjerna, exempelvis Heden, motiveras en sänkning på ytterligare 15 procent. Slutligen kan en sänkning på ytterligare 10 procent motiveras om detaljplanen ligger inom 900 meter från någon av hållplatserna Brunnsparcken eller Centralstationen.

I Figur 3 presenteras projektområdet med en tillgänglighetszon på 500, 700 och 900 meters verkligt gångavstånd. I figuren illustreras även vilka kollektivtrafikhållplatser som nås inom respektive gångavstånd.

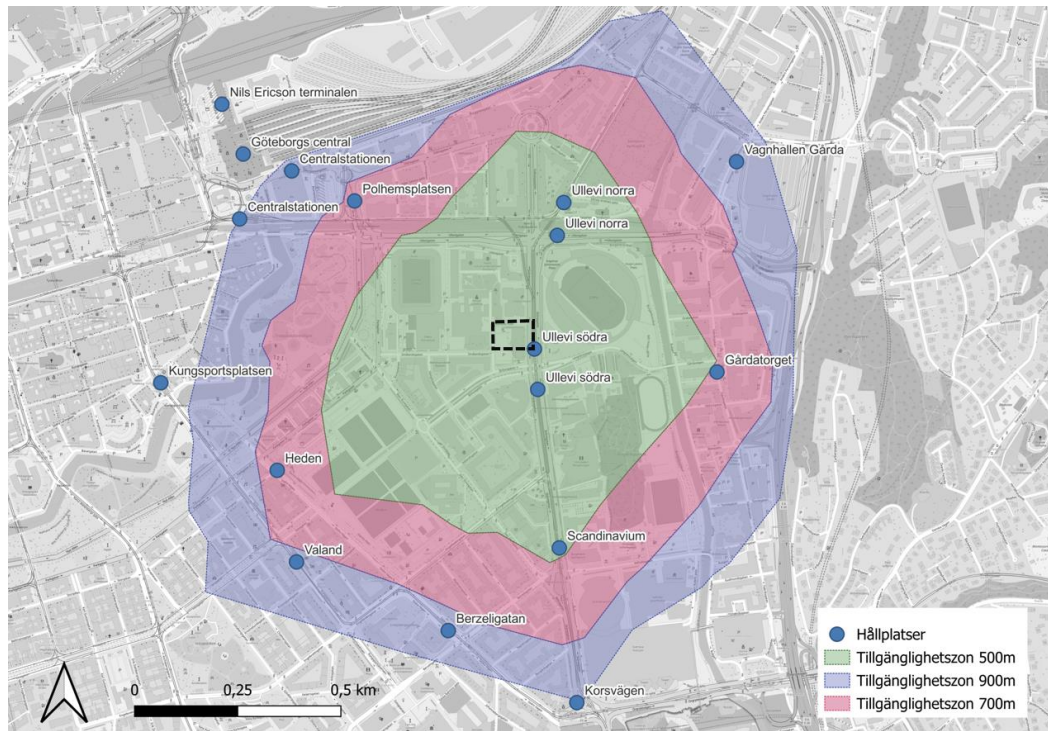
Den närmaste hållplatsen, Ullevi Södra, ligger sydöst om projektområdet och trafikeras av spårvagnslinje 2, 6, 8 och 13. Linje 2 trafikeras mellan Högsbotorp och Mölndal, linje 6 mellan Länsmansgården och Kortedala, linje 8 mellan Frölunda och Angered och linje 13 mellan Saltholmen och Brämaregården. Från hållplatsen nås Centralstationen och Svingeln på tre minuter, Stenpiren på tio minuter, Korsvägen på två minuter, Chalmers på sex minuter och Sahlgrenska på tio minuter. Avgångar sker i 10-minuterstrafik under större delen av dygnet.

Även hållplatsen Ullevi Norra ligger inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet. Hållplatsen trafikeras av spårvagnslinje 1, 3, 6, 8 samt buss 60. Linje 1 trafikeras mellan Tynnered och Östra Sjukhuset, linje 3 mellan Marklandsgatan och Kålltorp och linje 60 mellan Masthugget och Redbergsplatsen.

Inom 700 meters verkligt gångavstånd från detaljplanen nås Polhemsplatsen. Hållplatsen trafikeras av linjerna 513 Heden-Öjersjö-Partille-Heden, 519 Jonsered-Heden samt linje X3 Särö-Göteborg.

Inom 900 meters verkligt gångavstånd nås hållplatsen Centralstationen. Hållplatsen möjliggör för kollektivt resande över större delen av Göteborg.

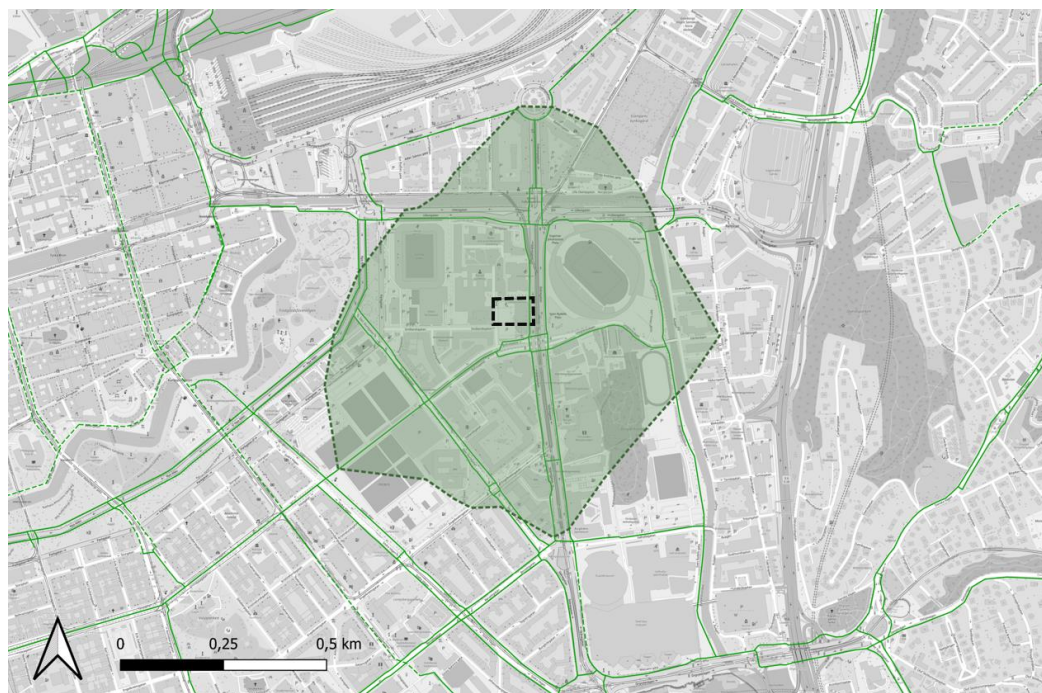
Ytterligare än bit bort från detaljplanen väntas de framtida stationerna för Västlänken vid Centralen och Korsvägen samt regionbussterminalen Nils Ericsonterminalen nås.



Figur 3. Tillgänglighet kollektivtrafik vid utredningsområdet.

### Cykel tillgänglighet

I riktlinjerna definieras direkt närhet till bra cykelinfrastruktur som att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelnätet inte överstiger 500 meters verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata, alternativt 100 meters verkligt cykelavstånd via andra gator. I Figur 4 presenteras projektområdet med en tillgänglighetszon som visar hur långt en cyklist kommer inom 500 meters verkligt cykelavstånd från området. I figuren illustreras även Göteborgs övergripande cykelnät.



Figur 4. Göteborgs övergripande cykelnät. Projektområdet är markerat i svart.

Inom cirka fem minuters cykling från projektområdet nås målpunkter som Göteborgs Centralstation, Nordstan, Scandinavium, Svenska mässan och Avenyn där i stort sett all typ av service finns tillgänglig.

Lånecyklar är ett komplement till kollektivtrafik och egen cykel och ger användarna ökad flexibilitet och tillgänglighet. Lånecykelsystemet täcker in både Göteborg och Mölndal. Inom 500 meters verkligt cykelavstånd från projektområdet finns fem lånecykelstationer, korsningen Bohusgatan/Skånegatan, utmed Ullevigatan strax öster om Tingsrätten, Folkungagatan, Bergakungen och Heden/Sten Sturegatan.

### 3.2.2 Argumentation parkeringstal utifrån lägesbedömningen

#### *Bilparkering*

Detaljplanen uppfyller kraven för direkt närhet till både god kollektivtrafik samt bra cykelinfrastruktur. Inom 500 meters verkligt gångavstånd nås Göteborgs övergripande cykelnät samt kollektivtrafikhållplatser som trafikeras god kollektivtrafik. Vidare nås hållplatserna Polhemsplatsen och Heden inom 700 meter och hållplatsen Centralstationen inom 900 meter vilket motiverar det största möjliga avdraget i för parkeringstalet för bil i analyssteget. Detta motiverar en total minskning av startvärdet med 40 procent för kontorsverksamheten, 2 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA.



#### *Cykelparkering*

Cykelparkeringstalen justeras inte i analyssteget.

### 3.2.3 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet erhålls efter analyssteg 2 parkeringstalen enligt Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Resultaterande parkeringstal efter analyssteg 2.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Lägesbedömning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Projektanpassning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)
 <b>-Cykel</b>				
Publik verksamhet				
- Anställda	1,8	→		
- Besökare	12,1			
Kontor				
- Anställda	10	→		
- Besökare	0,3			
 <b>-Bil</b>				
Publik verksamhet	17,5	→		
Kontor	5	↘ 3		

### 3.3 Analyssteg 3 - Projektanpassning

I detta kapitel redovisas om projektet har några specifika förutsättningar utifrån de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i analyssteget. En sammanställning av resultatet av hela analyssteget redovisas i tabellform i kapitel 3.3.3.

#### 3.3.1 Bilparkering

Riktlinjerna möjliggör ett lägre parkeringstal om verksamheten har några specifika förutsättningar som motiverar ett lägre behov av parkering för bil. Exempelvis bör mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkretsen förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll.

Den publika verksamheten kommer att i hög grad vara integrerad med kontorsverksamheten. Dess besökare förväntas redan befinna sig i området av andra skäl, exempelvis sysselsatta vid omkringliggande kontorsverksamheter. Därmed bedöms verksamheten generera mycket få bilresor och därför kan ett parkeringstal för bil nära 0 motiveras. Det kan dock inte uteslutas att det kan förekomma enstaka bilresor och därför väljs parkeringstalet 2 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för verksamheten, en minskning med 89 procent.

Kontorsverksamheten har inga särskilda förutsättningar som motiverar ett lägre bilparkeringstal.

#### 3.3.2 Cykelparkering



För den publika verksamheten har analyssteg 3 redan inkluderats i resonemangen i kapitel 3.1.2 och startvärdet behålls därför.

Befintliga byggnader i anslutning till detaljplanen med inriktning på rättsväsendeverksamhet har ungefär 3 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA med mycket hög beläggning. I dessa byggnader är personaltätheten dock lägre än i den tillkommande kontorsverksamheten. Kontorsfastigheten Bärnstenen (Sweco, PwC m fl) har knappt 15 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA med hög beläggning men en något högre personaltäthet än tillkommande kontorsverksamheter. Därmed bedöms cykelparkeringstalet för kontorsverksamheten uppgå till mellan 3 och 15 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Eftersom parkeringstalet för bil för de tillkommande kontorsytorna sänkts med anledning av det centrala läget och den höga sammanvägda tillgängligheten bör värdet hamna i den övre delen av detta spann. Baserat på detta bedöms parkeringstalet i analyssteg 2 till 12 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA vara lämpligt och behålls även i analyssteg 3.

### 3.3.3 Resultat av analyssteg 3

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet erhålls efter analyssteg 3 parkeringstalen enligt Tabell 7 nedan.

Tabell 7. Resultaterande parkeringstal efter analyssteg 3.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Lägesbedömning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Projektanpassning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)
 -Cykel				
Publik verksamhet				
- Anställda	1,8	→	→	
- Besökare	12,1			
Kontor				
- Anställda	10	→	→	
- Besökare	0,3			
 -Bil				
Publik verksamhet	17,5	→	↘ 2	
Kontor	5	↘ 3	→	



### 3.4 Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar

I avsnittet redovisas exploatörens ambition angående mobilitetsåtgärder. Genom att införa mobilitetsåtgärder kan användningen av hållbara färdmedel främjas samtidigt som ett lägre parkeringstal för bil kan motiveras. Parkeringstalen för cykel justeras inte i analyssteget. Resultatet av analyssteget presenteras i tabellform i avsnitt 3.4.1.

Exploatören avser att införa mobilitetsåtgärder enligt riktlinjernas lägsta nivå. Detta motiverar att parkeringstalet kan reduceras med 15 procent. Exploatören avser införa samtliga åtgärder ur riktlinjernas baspaket. Ett utkast på mobilitetsavtal bifogas utredningen.



#### 3.4.1 Resultat av analyssteg 4

Tabell 8. Resultande parkeringstal efter analyssteg 4.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Lägesbedömning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Projektanpassning (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)
 -Cykel				
Publik verksamhet				
- Anställda	1,8	→	→	→
- Besökare	12,1			
Kontor				
- Anställda	10	→	→	→
- Besökare	0,3			
 -Bil				
Publik verksamhet	17,5	→	↘ 2	→
Kontor	5	↘ 3	→	↘ 2,25

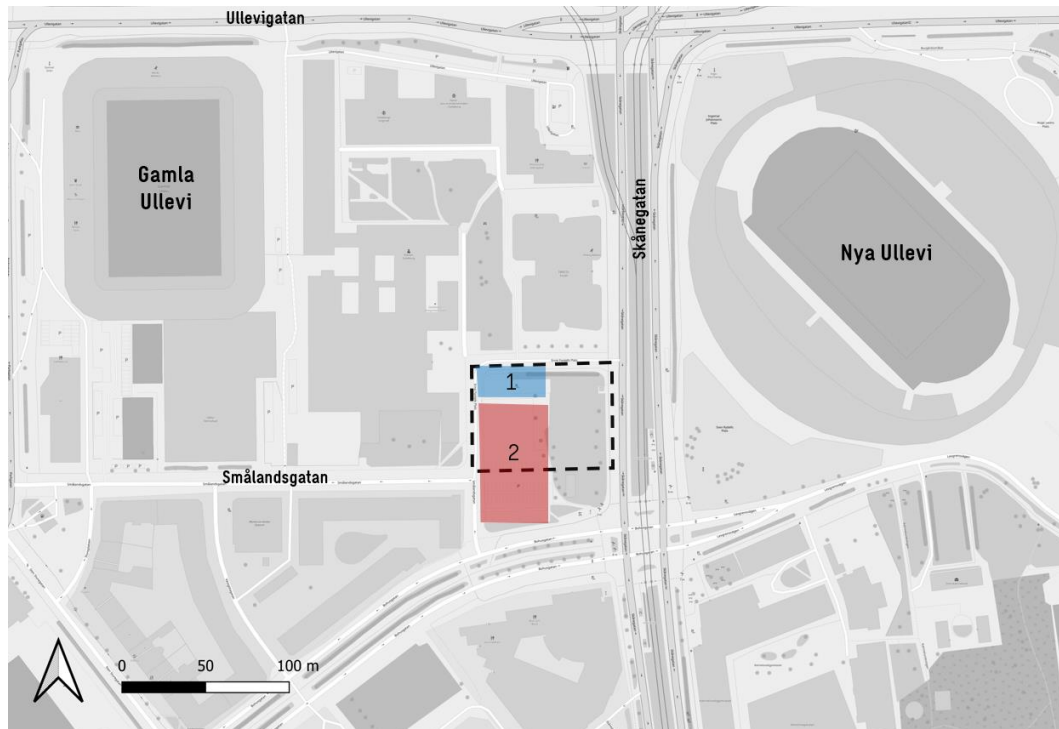
### 3.5 Resultande parkeringstal

Tabell 9. Resultande parkeringstal.

	Parkeringstal efter steg 1-3 (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Parkeringstal efter steg 1-4 (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)
 -Cykel		
Publik verksamhet	13,9	13,9
Kontor	10,3	10,3
 -Bil		
Publik verksamhet	2	2
Kontor	3	2,25

## 4 Parkeringsplatser

### 4.1 Ersättningsplatser



Figur 5. Befintliga bil- och cykelparkeringar inom och i anslutning till projektområdet. Mängd och typ per markerat område framgår av texten i nedanstående avsnitt.

#### 4.1.1 Bilparkering

Figur 5 ovan visar de befintliga parkeringsytor som finns inom och intill detaljplanen. Inom detaljplanen finns 123 bilplatser, markerad i röd färg (2). Under arbetstid (måndag-fredag 07.00-18.00) krävs tillstånd för att nyttja platserna. Platserna nyttjas främst av sysselsatta vid polismyndigheten (polisen, kriminalvården och häktet) samt i viss utsträckning av uttryckningsfordon. Övrig tid har allmänheten möjlighet att nyttja 67 av platserna.

Platserna kommer att tas bort i samband med byggnation. Platserna arrenderas av Vasakronan från Göteborgs Stad och ersättningsparkering hanteras därför på annan plats dessa parter emellan.

#### 4.1.2 Cykelparkering

Norr om markparkeringen (2) finns en yta med cykelparkering innehållande cirka 120 platser, markerat med ljusblå (1) i Figur 5. På utan finns även ett tiotal motorcykelplatser. Ytan arrenderas av Vasakronan från Göteborgs Stad. 53 av cykelplatserna kommer att ersättas i garage inom aktuell detaljplan. Resterande 63 platser och motorcykelplatserna ersätts av Vasakronan i husets vid Garnisonsparken bottenvåning samt vid lämpliga ställen i gatuplan längs Smålandsgatan enligt tidigare mobilitets- och parkeringsutredning för Smålandsgatan.




## 4.2 Parkering för rörelsehindrade

Antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade ska utgöra 3 procent av parkeringsbehovet efter analyssteg 1. Med givna parkeringstal medför detta ett behov av fem parkeringsplatser för rörelsehindrade. En plats ska utgöra besöksparkering.


## 4.3 Platser för ny bebyggelse och ersättningsplatser

I Tabell 10 och Tabell 11 nedan sammanställs den totala efterfrågan på cykel- och bilparkering givet de parkeringstal som tagits fram i utredningen, aktuella ytor för respektive lokalkategori samt de ersättningsplatser som behöver lösas. Ingen ersättningsparkering för bil hanteras av byggherren, all ersättningsparkering arrenderas av Vasakronan från Göteborgs Stad och hanteras därför parterna emellan.

Tabell 10. Total efterfrågan på cykelparkeringsplatser i projektet.

	Parkeringstal efter steg 4 (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Ytor (m <sup>2</sup> BTA)	Efterfrågan (antal platser)
 -Cykel			
Publik verksamhet			
- Anställda	1,8	465 m <sup>2</sup>	1
- Besökare	12,1		5
Kontor			
- Anställda	10	31 250 m <sup>2</sup>	313
- Besökare	0,3		9
<b>Delsumma:</b>			<b>328</b>
Ersättningsplatser			120
<b>Totalsumma Cykel:</b>			<b>448</b>

Tabell 11. Total efterfrågan på bilparkeringsplatser i projektet.

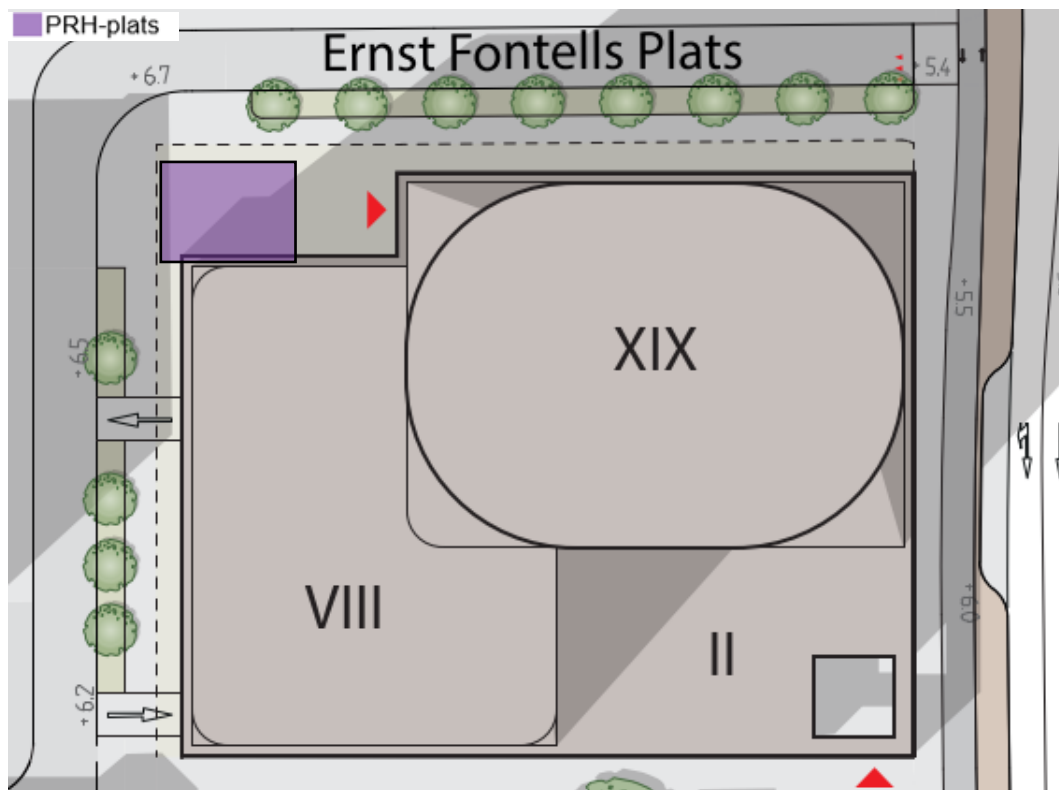
	Parkeringstal efter steg 4 (platser/1000 m <sup>2</sup> BTA)	Ytor (m <sup>2</sup> BTA)	Efterfrågan (antal platser)
 -Bil			
Publik verksamhet	2	465 m <sup>2</sup>	1
Kontor	2,25	31 250 m <sup>2</sup>	70
<b>Summa:</b>			<b>71</b>
varav PRH			5
Ersättningsplatser			123
<b>Summa</b>			<b>194</b>

## 4.4 Parkeringslösning

### 4.4.1 Bilparkering

Exploatören avser tillgodose efterfrågan av bilparkering vid detaljplanen i garage samt en markparkeringsplats. Hantering av ersättningsparkering redovisas tidigare i kapitlet. I Figur 6 presenteras en skiss som visar på att plats finns inom planområdet för de parkeringsplatser som efterfrågas. Exploatören kan med anledning av sekretess inte visa på några planer för parkeringsytor i byggnaden. Antalet parkeringar beskrivs därför i text här nedan utifrån 31 250 BTA för kontor och 465 BTA publik verksamhetsyta.

- Totalt tillskapas yta i garaget under byggnaden för 74 platser. Inga specifika ritningar finns att tillgå på grund av sekretess. Fyra platser anpassas för rörelsehindrade och utgörs av två platser vardera, därav finns yta för totalt 74 platser och inte 70.
- Besöksparkering för rörelsehindrade anläggs enligt Figur 6.



Figur 6. Lösning parkering för rörelsehindrade.

### 4.4.2 Cykelparkering

Exploatören avser tillgodose efterfrågan av cykelparkering vid detaljplanen i garage för anställda och på byggnadens utsida för besökare.

Exploatören kan med anledning av sekretess inte visa på några planer för parkeringsytor i byggnaden. Antalet parkeringar beskrivs därför i text nedan utifrån 31 250 BTA för kontor och 465 BTA publik verksamhetsyta.

- Cykelparkering för besökare, 14 platser, anordnas utanför passcentralen på södra sidan av byggnaden.
- Cykelparkering för anställda finns i markplan. Utrymmet är på ca 220 kvm och rymmer minst 375 cyklar med cykelställ i två våningar. Rummet är optimerat för logistiken kring cyklar.

## **5 Reglering, kostnadstäckning och byggskede**

I kapitlet presenteras vilket parkeringsutbud som finns i detaljplanens närområde idag, förutsättningarna för kostnadstäckning av parkering inom detaljplanen och hur parkeringsfrågan planeras hanteras under genomförandet.

### **5.1 Parkering på gatumark**

Parkeringsplatserna i detaljplanens närområde är reglerade med avgift eller tillstånd, kostnaden för de avgiftsbelagda parkeringsplatserna varierar mellan 20 och 40 kronor i timmen mellan 08.00 och 22.00. De tillståndsreglerade platserna har det generellt sett under kontorstid vilket medför en låg risk att besökare eller anställda nyttjar närområdets bilparkering istället för att nyttja de platser som är avsedda på fastigheten.

### **5.2 Förutsättningar för kostnadstäckning**

Avgiften för den som använder en parkeringsplats väntas spegla investeringskostnaden för den och särredovisas mot övriga hyreskostnader i linje med Göteborg Stads riktlinjer. Eftersom projektet är i detaljplaneskedet har inte investeringskostnaden för parkeringsplatserna uppskattats än. Kostnaden för en parkeringsplats i garage uppskattas av Göteborgs Stad till ca 1,000,000 sek. Därutöver tillkommer en månadskostnad för drift och underhåll på några tusen kronor. Exakt kostnad för parkeringsplatserna inom projektet är inte fastställd än.

Utifrån ovanstående bedöms det osannolikt att kunna ta ut en marknadsmässig parkeringsavgift för de som använder parkeringsplatserna.

### **5.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet**

De befintliga parkeringsplatser som finns vid detaljplanen idag väntas tas i anspråk vid byggnation. Eftersom arrendet gällande platserna mellan Vasakronan och Göteborgs Stad löpt ut väntas frågan om ersättningsparkering parterna emellan vara löst inför byggnation.