

Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för blandstad vid Hornsgatan inom stadsdelen Gamlestaden
2022.12.09

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning, Detaljplan för blandstad vid Hornsgatan inom stadsdelen Gamlestad

Författare: Anders Johansson, anders.johansson@wingardhs.se
David Lindqvist, david.lindqvist@wingardhs.se

Kontaktperson: Anders Johansson, anders.johansson@wingardhs.se
David Lindqvist, david.lindqvist@wingardhs.se

Beställare: Aspelin Ramm

Utredningen utgår från följande dokument från Göteborgs Stad:

- Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov, daterad 24 april 2018
- Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2 daterad 17 dec 2021
- Mall för samnyttjande av bilplatser, Version 1.0, Trafikkontoret, daterad 22 augusti 2019
- Mall för mobilitets- och parkeringsutredning, version 2.2 daterad 22 augusti 2019

Bildmaterialet i dokumentet är framtaget av Wingårdhs förutom där bildkälla anges.

Dokumenthistorik:

Version	Datum		
0.1	2021-10-14	Utkast	Anders Johansson
1.0	2021-10-19	Version 1	Anders Johansson
1.1	2021-10-22	Version 1.1	Anders Johansson
2.0	2021-12-20	Version 2.0	Anders Johansson
2.1	2021-12-22	Version 2.1	Anders Johansson
3.0	2022-01-26	Version 3.0	Anders Johansson
3.1	2022-02-23	Version 3.1	Anders Johansson
3.2	2022-03-07	Version 3.2	Anders Johansson
4.0	2022-09-23	Version 4.0	David Lindqvist
4.1	2022-11-18	Version 4.1	David Lindqvist
4.2	2022-12-09	Version 4.2	David Lindqvist

Sammanfattning

Projektets syfte är att ändra användningen för den befintliga byggnaden, HK3, samt att pröva en påbyggnad, en tillbyggnad och en paviljong. Förslaget rymmer totalt 18 743 kvm BTA kontor, 200 kvm lokal för butik, café eller restaurang samt 9 110 kvm BTA bostäder som kan rymma 123 lägenheter. Göteborg Stad tillämpar parkerings- och mobilitetsutredning som sker i fyra steg utifrån ”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad”.

Steg 1 - Startvärde

Området ligger vid knutpunkten Gamlestaden. Parkerings-talet startar därför i den övre delen av normalspannet för strategiska knutpunkter.

Steg 2 - Lägesbedömning

Lägesbedömningen visar på direkt närhet till bra cykelinfrastruktur samt service och urbana verksamheter och god kollektivtrafik. Talen för bilparkering sänks därmed för både bostäder och kontor.

Steg 3 - Projektanpassning

Projektanpassningen sänker parkeringstalen för bostäderna vad gäller både bil och cykel eftersom projektet rymmer i huvudsak små lägenheter. För kontor görs ingen projektanpassning av p-talen för bil eller cykel.

Steg 4 - Mobilitetslösningar

För projektet planeras inga mobilitetsåtgärder. Därmed förändras inte parkeringstalen i steg 4.

Antal parkeringsplatser

Antalet cykelplatser minskas något på grund av samutnyttjande. Utredningens slutsats är att 110 platser för bilar och 380 platser för cyklar behöver ordnas. Av cykelplatserna ska 58 platser ordnas för besökare.

Reglering och kostnader

Projektet utnyttjar kapacitet på befintliga platser och bedöms inte innebära någon påtaglig påverkan på övriga parkeringsplatser i närområde. Boendeparkering ska ordnas på kvartersmark. De som flyttar in får inte boendeparkering på allmän plats.



Index

Inledning	5
Planområde	5
Planerad bebyggelse	6
Steg 1	7
Startvärde	7
Steg 2	8
Lägesbedömning	8
Steg 3	11
Projektanpassning	11
Steg 4	13
Mobilitetslösningar	13
Parkeringsplatser	14
Bilparkering	14
Antal bilplatser utifrån samnyttjande	15
Cykelparkering	16
Antal cykelplatser utifrån samnyttjande	16
Placering av parkeringsplatser	17
Reglering, kostnadstäckning och byggskede	18

Inledning

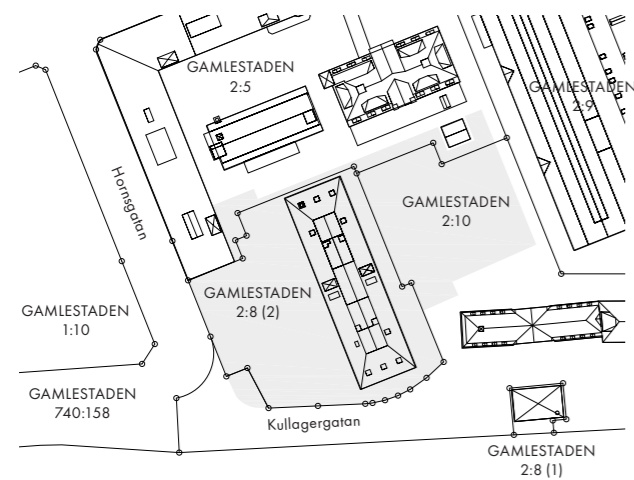
Planområde

Bakgrund

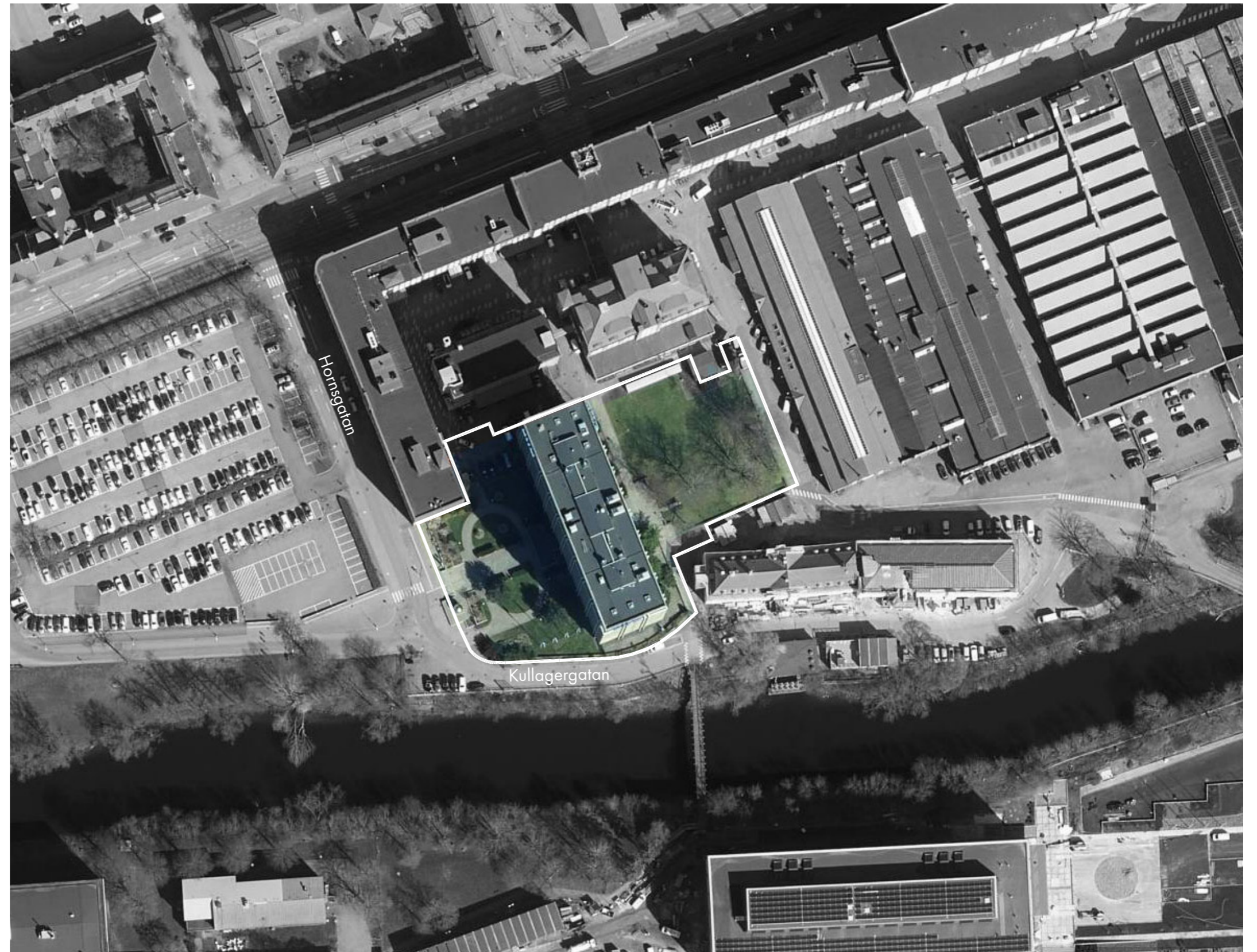
Planområde ligger inom fastigheterna Gamlestaden 2:8 och 2:10. Angränsande gator är Hornsgatan och Kullagergatan.

Det här dokumentet är en del av underlaget till granskning av "Detaljplan för blandstad vid Hornsgatan inom stadsdelen Gamlestaden" och har tagits fram av Wingårdhs arkitektkontor i samarbete med Göteborgs Stad.

Göteborg Stad tillämpar parkerings- och mobilitetsutredning som sker i fyra steg utifrån "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad".



Fastighetskarta, planområdet markerat med grått.



Planerad bebyggelse



Projektets syfte är att ändra användningen för den befintliga byggnaden, HK3, samt att pröva en påbyggnad, en tillbyggnad och en paviljong. Entré våningen i paviljongbyggnaden planeras för att bli en lokal som kan rymma butik, café eller mindre restaurang. Förslaget rymmer totalt 18 743 kvm BTA kontor och 9 110 kvm BTA bostäder som kan rymma 123 lägenheter.

Projektets fyra byggnadsvolymer:

HK3 befintlig	kontor	17 943* kvm BTA
HK3 påbyggnad	bostäder	8 160 kvm BTA
Hus A tillbyggnad	kontor	800 kvm BTA
Paviljong - bostadsplan	bostäder	950 kvm BTA
Paviljong - entréplan	lokal	200 kvm BTA
Total		28 053 kvm BTA

*summan är en sammanställning av plan 3 (1 318 kvm), plan 4 (1 020 kvm), plan 5-14 (1 444*10 kvm) och plan 15 (1 165 kvm).

Steg 1

Startvärde

Planområdet ligger inom den strategiska knutpunkten Gamlestaden. Innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och de strategiska knutpunkterna utgör zon A utifrån stadens riktlinjer.

Startvärde för bilparkering

Vid en strategisk knutpunkt ligger startvärdet för bostäder på 0,5 platser per bostad.

Startvärdet inkluderar besöksparkering och ligger på ungefär samma nivå som genomsnittligt bilnehav bland hushåll i flerbostadshus den aktuella delen av staden. Värdet utgår från projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

Startvärdet för kontor i zon A är 5 bilplatser per 1000 kvm BTA.

Lokalen i paviljongen utgår från riktlinjernas startvärde för handel som är 13 bilplatser per 1000 kvm BTA.

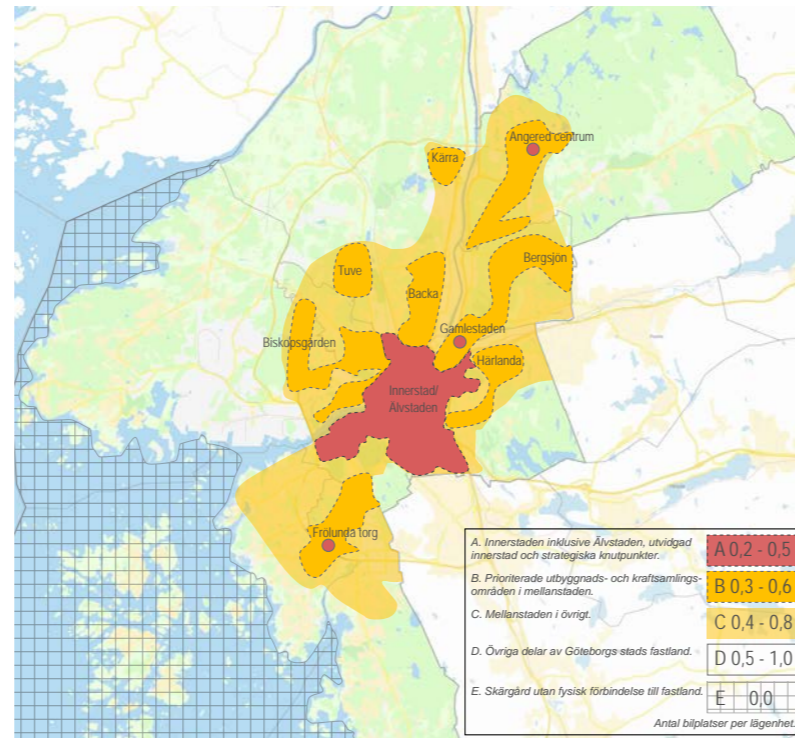
Startvärde för cykelparkering

2 cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Cykelplatserna för besökare eller tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer.

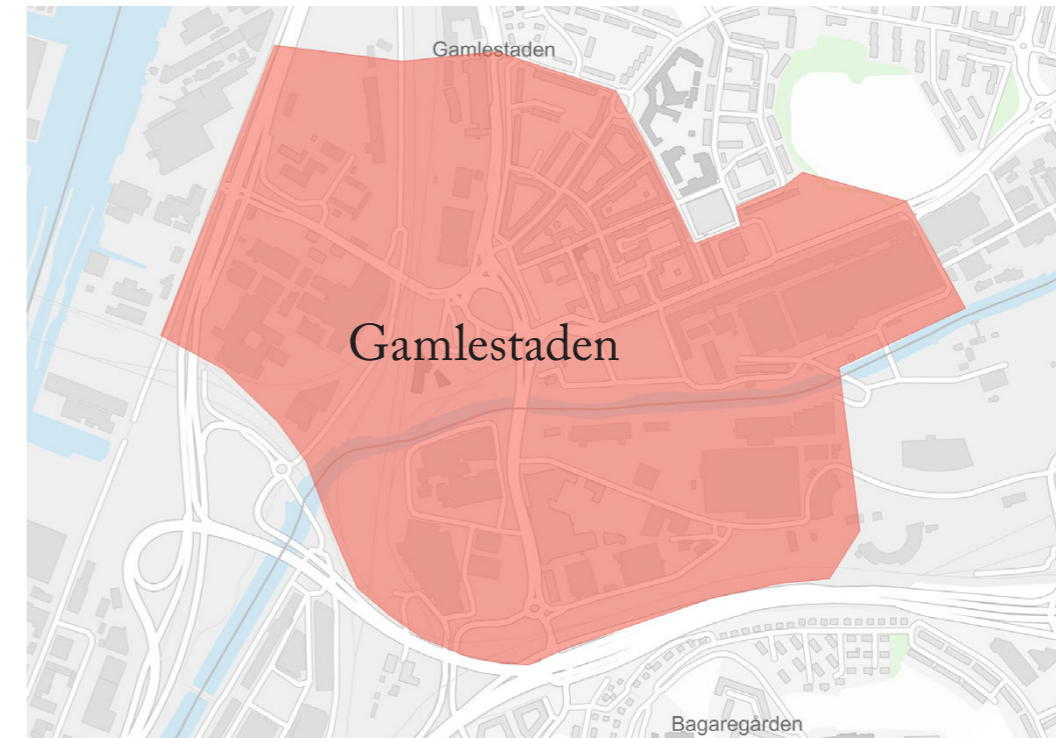
För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Området räknas till stadsdelen Kortedala där 19% av de anställda och 8% av besökarna cyklar utifrån statistiken i Göteborgs Stads anvisningar.

Utifrån en beräkning på 36 anställda och 4 besökare per 1000 kvm BTA kontor och ovanstående andel cyklande kommer kontoren att behöva 6,84 (36 x 0,19) cykelplatser för anställda och 0,32 (4 x 0,08) cykelplatser för besökare per 1000 kvadratmeter BTA. Totalt förs därmed 7,16 / 1000 BTA (6,84 + 0,32) in i tabellen.

För handel beräknas 10 anställda och 45 besökare per 1000 kvm BTA. Därmed sätts startvärdet till 1,9 (10 x 0,19) cykelplatser för anställda och 3,6 (45 x 0,08). Totalt förs därmed 5,5 / 1000 BTA (1,9 + 3,6) in i tabellen.



Göteborg Stads zonindelning där Gamlestaden är utpekad som en strategisk knutpunkt. Karta från Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.



Avgränsning av den strategiska knutpunkten Gamlestaden. Karta från Anvisningar till - Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

Startvärde	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Bil	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bostäder	0,5 / lgh.			
Kontor	5 / 1000 BTA			
Lokal	13 / 1000 BTA			
Cykel	Startvärde			
Bostäder	2,5 / lgh.			
Kontor	7,16 / 1000 BTA			
Lokal	5,5 / 1000 BTA			

Steg 2

Lägesbedömning

Kollektivtrafik

Vid Artillerigatan går spårvagnen med linjerna 6, 7, 11 och 14. Vid Gamlestads torg går därutöver linjerna 4, 8 och 9 medan Västtågen trafikerar Gamlestads station och når Göteborg centralstation, Vänersborg centralstation, Säffle station, Uddevalla station och Strömstad station. Därutöver trafikeras närområdet av ett stort antal busslinjer som kompletterar spårvagnslinjerna.

Buss- och spårvagnshållplatsen Göteborg SKF, vid Artillerigatan, ligger på ca 200 meters gångavstånd från planområdet vilket innebär att riktlinjernas krav för direkt närhet till kollektivtrafik uppnås.

Området ligger även på ca 450 meters gångavstånd till Gamlestad torg vilket innebär att kriteriet för avdraget ”bytespunkt” utifrån Göteborgs Stads anvisningar uppnås.



Cykel

Längs Artillerigatan går ett cykelstråk med separerad cykelbana som förbinder området österut, mot Kviberg, Utby och Kortedala, samt västerut, mot Gamlestads torg, Olskroken och innerstaden. Avståndet till Artillerigatans cykelbana är ca 85 meter vilket innebär att kriteriet för direkt närhet till bra cykelinfrastruktur är uppnått. Längs Hornsgatan planeras även en ny cykelväg som kommer att koppla till Artillerigatan och leda över Sæveån ner mot Byfogdegatan.

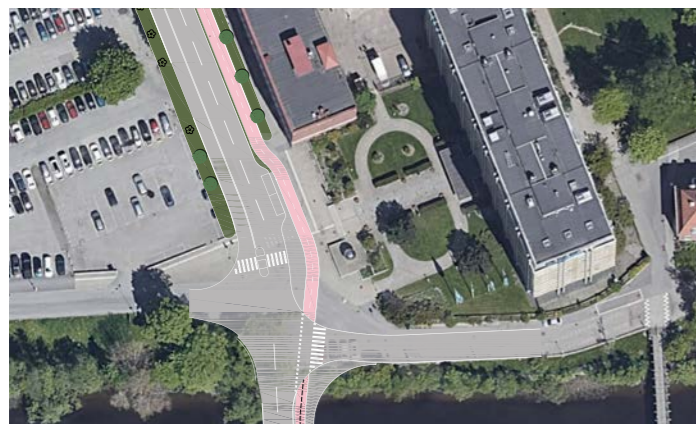
Service och andra urbana verksamheter

Området ligger i Gamlestaden där det finns ett brett utbud av offentlig och kommersiell service. Området söder om Sæveån har idag ett brett utbud av arbetsplatser. Det finns även ett fåtal restauranger och träningsanläggningar. Kring nya Gamlestads torg finns bostäder, arbetsplatser och serviceställen medan kvarteren norr om Artillerigatan innehåller mest bostäder, butiker och restauranger. I det egna kvarteret som utgörs av SKF:s gamla industriområde finns idag bland annat gym, systembolag, vårdcentral och tandläkarmottagning. Även matvarubutik och skola finns inom 500 meters gångavstånd.

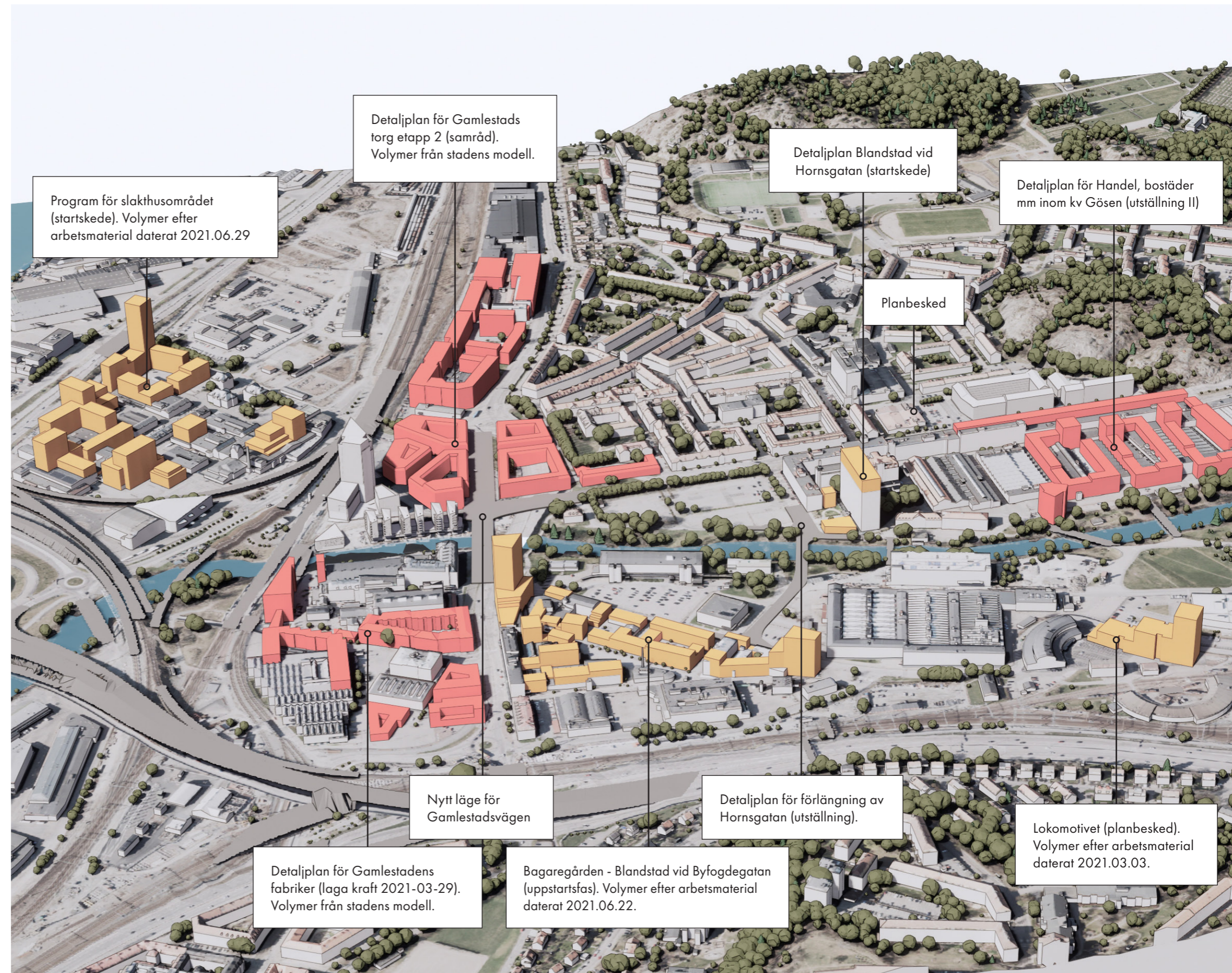
Utbudet är därmed väldigt bra idag men kommer även bli bättre med den stadsutveckling som pågår i närområdet. Ett antal större detaljplaner innebär ökad bebyggelse av bostäder, service och kontor kring Gamlestadsvägen, Textilgatan och Byfogdegatan i väster men även i SKF:s gamla industriområde, Nya Kulan, norr om Sæveån. Med den nya bron som planeras i Hornsgatans förlängning kommer även tillgängligheten till området söder om Sæveån att förbättras.

Övrigt

Styr och ställ har tre stationer med uthyrningscyklar i Gamlestaden. Den närmast området ligger vid korsningen Artillerigatan/Hornsgatan.



Planerad cykelbana vid Hornsgatan. Baserad på illustration från Göteborgs Stad.



Pågående stadsbyggnadsprojekt i Gamlestaden.

Inga bilpoolsföretag har bilar stationerade i närområdet. Närmaste platserna är i norra delen av Gamlestaden, i Kviberg och i Munkeback.

Bilparkering bostäder

Sammantaget ger främst tillgången till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och urban verksamheter skäl att göra avdrag på 0,05 för bostäder på grund av god sammanvägd tillgänglighet.

Med utgångspunkt från att startvärdet för bostäder är 0,5 per lägenhet i steg 1 kan värdet sänkas till 0,45 per lägenhet i steg 2.

Bilparkering verksamheter

Området ligger på ca 450 meters gångavstånd till Gamlestads torg vilket innebär att kriteriet för avdraget "bytespunkt" utifrån Göteborgs Stads interimisanvisningar uppnås. Avdrag kan även göras för "avgångar" på grund av direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur. Därmed sänks utgångsvärdet med 30 procentenheter (15% + 15%).

Med utgångspunkt från att startvärdet för kontor är 5 bilplatser per 1000 kvm BTA kontor kan antalet bilplatser minskas till 3,5 bilplatser per 1000 kvm BTA i steg 2.

Startvärdet för lokaler är 13 platser per 1000 kvm BTA. Därmed kan antalet platser minskas till 9,1 platser per 1000 kvm BTA i steg 2.

Cykelparkering bostäder

Förutsättningarna för att cykla i området är goda men ger inte något skäl till höjning av antalet cykelplatser. Eftersom det finns ett stort utbud av urbana verksamheter i området, mycket god kollektivtrafik och tillgång till Styr och ställ ligger antalet kvar på 2,5 per lägenhet.

Cykelparkering verksamheter

Antalet cykelparkeringar är i analyssteg 2 på samma som nivå som startvärdet, 7,92 cykelplatser per 1000 kvm BTA för kontor och 5,5 cykelplatser per 1000 kvm BTA för lokaler.



Vid Artillerigatan och Hornsgatan finns butiker och restauranger som utgör urbana verksamheter.



Hållplatsen Göteborg SKF, vid Artillerigatan ligger ca 200 meter från planområdet.

Resultat lägesbedömning	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Bil	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bostäder	0,5 / lgh.	0,45 / lgh. (0,5 / lgh. - 0,05)		
Kontor	5 / 1000 BTA	3,5 / 1000 BTA (5 / 1000 BTA - 30%)		
Lokal	13 / 1000 BTA	9,1 / 1000 BTA (13 / 1000 BTA - 30%)		
Cykel	Startvärde	Lägesbedömning		
Bostäder	2,5 / lgh.	2,5 / lgh.		
Kontor	7,16 / 1000 BTA	7,16 / 1000 BTA		
Lokal	5,5 / 1000 BTA	5,5 / 1000 BTA		

Steg 3

Projektanpassning

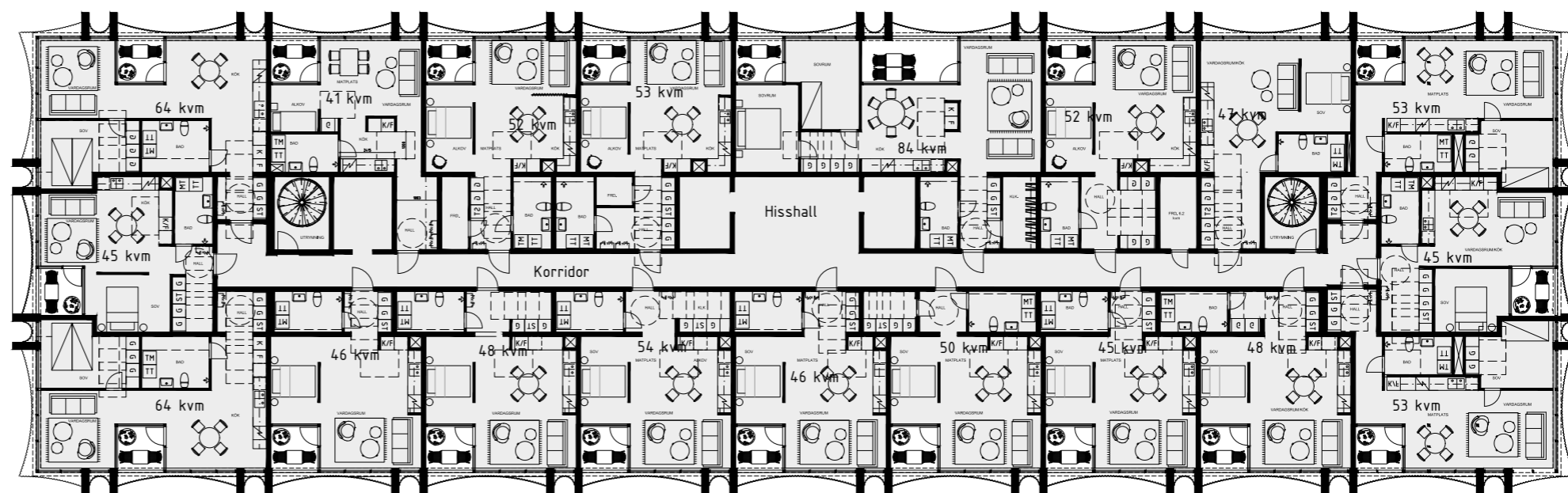
Bilparkering bostäder

Projektet omfattar 123 nya lägenheter där 80 procent (83 st) består av ett eller två rum och kök. Tvårumslägenheterna har en storlek på 45 till 53 kvadratmeter men det är endast 46 procent som är mindre än på 50 kvadratmeter. Därmed är det inte möjligt att göra avdrag för små lägenheter.

Utifrån projektanpassningen görs ingen sänkning i steg 3. Antalet platser är kvar på 0,45 bilplatser per lägenhet.

Bilparkering verksamheter

Utifrån projektanpassning görs ingen sänkning för verksamheternas parkering i steg 3. Antalet platser är kvar på 3,5 platser per 1000 kvm BTA kontor medan lokalen i paviljongen ligger kvar på 9,1 platser per 1000 kvm i steg 3.



Normalplan lägenheter i påbyggnaden på HK3

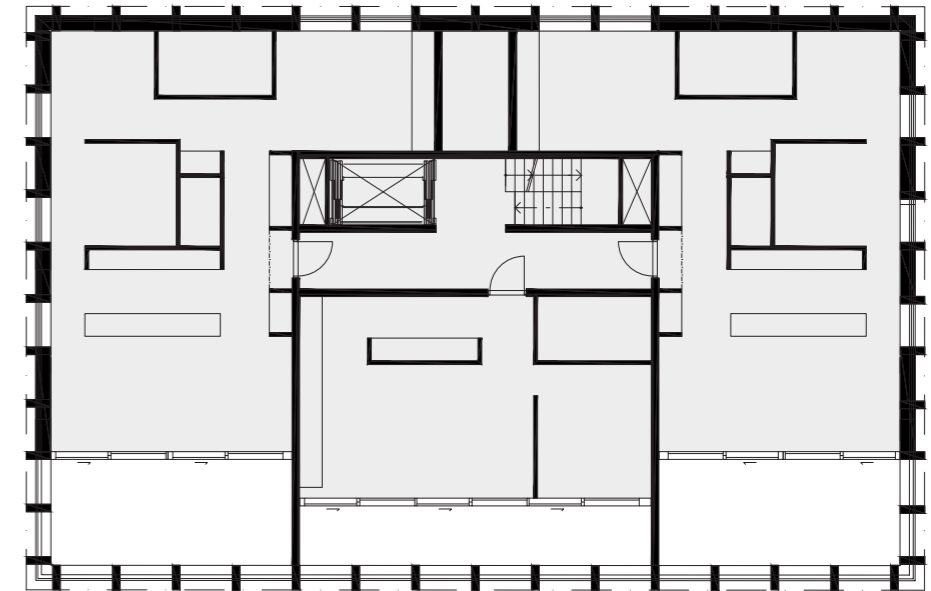
Lägenhetsstorlekar	Lgh.																			
HK3	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Storlek, normalplan	64	41	52	53	84	52	47	53	45	53	48	45	50	46	54	48	46	64	45	
Antal våningsplan	6																			
Paviljong																				
Storlek, normalplan	83	83	45																	
Antal våningsplan	3																			
Totalt																				
Andel ettor och tvåor	80%																			
Andel små lägenheter (<50 kvm)	46%																			

Cykelparkering bostäder

Eftersom det endast är 46 procent av lägenheterna som är mindre än på 50 kvadratmeter är det inte möjligt att göra avdrag för små lägenheter.



Byggnadsvolymer inom planområdet



Normalplan för lägenheter i paviljongen

Resultat projektanpassning	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Bil	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bostäder	0,5 / lgh.	0,45 / lgh. (0,5 / lgh. - 0,05)	0,45 / lgh.	
Kontor	5 / 1000 BTA	3,5 / 1000 BTA (5 / 1000 BTA - 30%)	3,5 / 1000 BTA	
Lokal	13 / 1000 BTA	9,1 / 1000 BTA (13 / 1000 BTA - 30%)	9,1 / 1000 BTA	
Cykel	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	
Bostäder	2,5 / lgh.	2,5 / lgh.	2,5 / lgh.	
Kontor	7,16 / 1000 BTA	7,16 / 1000 BTA	7,16 / 1000 BTA	
Lokal	5,5 / 1000 BTA	5,5 / 1000 BTA	5,5 / 1000 BTA	

Steg 4

Mobilitetslösningar

Mobilitetslösningar

Mobilitetsåtgärder är frivilligt för fastighetsägare. I det här skedet av projektet har fastighetsägaren valt att inte gå vidare med mobilitetslösningar för att påverka parkeringstalen.

Resultat mobilitetslösningar	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Bil	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bostäder	0,5 / lgh.	0,45 / lgh. (0,5 / lgh. - 0,05)	0,45 / lgh.	0,45 / lgh.
Kontor	5 / 1000 BTA	3,5 / 1000 BTA (5 / 1000 BTA - 30%)	3,5 / 1000 BTA	3,5 / 1000 BTA
Lokal	13 / 1000 BTA	9,1 / 1000 BTA (13 / 1000 BTA - 30%)	9,1 / 1000 BTA	9,1 / 1000 BTA
Cykel	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bostäder	2,5 / lgh.	2,5 / lgh.	2,5 / lgh.	2,5 / lgh.
Kontor	7,16 / 1000 BTA	7,16 / 1000 BTA	7,16 / 1000 BTA	7,16 / 1000 BTA
Lokal	5,5 / 1000 BTA	5,5 / 1000 BTA	5,5 / 1000 BTA	5,5 / 1000 BTA

Parkeringsplatser

Bilparkering

Befintliga platser

HK3, som är den enda befintliga byggnaden inom planområdet, är kopplad till parkeringsplatser i det egna garaget under byggnaden samt markparkering på västra sidan om Hornsgatan (inom Gamlestadens GA:17). Det finns 75 bilplatser på markparkeringen och 70 bilplatser i garaget. De platserna är dedikerade till projektet och inte möjliga att nyttja för andra besökare. Det finns därmed en ledig kapacitet som frigjordes när SKF flyttade ut från HK3. Markparkeringen på Gamlestadens GA:17 motsvarar HK3:s (Gamlestadens 2:8) andel i gemensamhetsanläggningen. Marken ligger utanför planområdet och är enligt gällande stadsplan reglerad som biluppställning. Eftersom platserna på västra sidan om Hornsgatan ligger i markplan och är lätta att hitta, ca 60 meter från entrén, passar platserna bra för besökare till bostäder och verksamheter inom planområdet.

På övriga delar av den större markparkering som ligger på västra sidan om Hornsgatan finns ett större antal utyrda parkeringsplatser som är kopplade till SKF:s gamla industriområde Nya Kulan samt anställda på SKF. Där finns även ett mindre antal avgiftsbelagda besöksparkeringar. Längs Artillerigatans norra sida, på Holländareplatsen och längs gatorna kring omgivande kvarter finns en större mängd avgiftsbelagda parkeringsplatser och boendeparkeringar. Söder om Sävån finns stora parkeringsytor som är förhyrda för de olika verksamheterna. Endast enstaka platser är reglerade som avgiftsparkering för allmänheten.

Samverkan mellan flera exploatörer

De parkeringsplatser, väster om Hornsgatan, som är kopplade till projektet är idag inte samordnade med övriga parkeringsplatser på angränsande ytor. Platserna ligger i en gemensamhetsanläggning och har därmed olika ägare och sköts separat och har olika reglering. Det krävs därmed ingen samordning med omkringliggande fastigheter för att genomföra detaljplanen.

Samnyttjande

Utnyttjandet av parkeringsplatser är för boende högst på natten (100%) och som minst på dagtid, lördagar (70%) utifrån Trafikkontorets underlag. Den verksamhet som planeras är kontor där parkeringsplatser i regel har mycket låg nyttjandegrad på kvällar, nätter och helger men full nyttjandegrad dagtid måndag till fredag. Projektet innehåller även en lokal i paviljongens entréplan med möjlighet att inrymma butik, café eller en mindre restaurang. Utifrån Trafikkontorets beräkningsmall är beläggningen för lokaler som störst på fredagskvällar (100%). För kontorspersonal och besökare är utnyttjandet som störst dagtid, måndag till fredag. Det innebär att utnyttjandet av bilplatser skulle vara 10 procent lägre än parkeringstalen när beläggning är som högst. Beräkningen redovisas i tabellerna på sidan 15.

Lokalisering och utformning av bilparkering

Bilplatserna löses i befintliga anläggningar. I parkeringsgaraget under HK3 ryms 56 bilplatser enligt förslaget (14 p-platser görs om till cykelparkering) övriga platser ryms på markparkeringen på västra sidan om Hornsgatan. I nuläget finns där 75 bilplatser.

Cykelparkering verksamheter

Antalet platser för verksamheter kan minskas om det finns goda förutsättningar för samutnyttjande enligt anvisningarna till stadens riktlinjer.



Markparkering väster om Hornsgatan



Infart till parkeringsgarage.

Bilparkering

Samnyttjande bilparkering

Parkeringsplatserna på båda parkeringsanläggningarna samutnyttjas mellan bostäder, kontor och lokaler.

Enligt förslaget minskar antalet bilplatser i garaget i HK3 från dagens 70 till 56.

Det totala antalet tillgängliga platser minskar därmed från dagens 75 + 70 = 145 till 75 + 56 = 131. Garagets andel av det totala antalet platser är 42,7% och markparkeringens andel är 57,3 %. Det totala parkeringsbehovet antas fördelas proportionellt mellan de två parkeringsanläggningarna.

Antal platser efter samnyttjande

Det maximala utnyttjandet av bilplatser är på dagtid, måndag till fredag, då utnyttjandet är 90 procent. Antalet platser minskas därmed med 10 procent vilket redovisas i tabellerna.

Det totala behovet blir därmed 110 platser varav 47 platser i garaget och 63 platser på markparkeringen.

Bil	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser	Andel garaget	Andel markparkering
Bostäder	0,45 / lgh.	123 lgh.	55,4	23,6	31,7
Kontor	3,5 / 1000 BTA	18 743 BTA	65,6	28,0	37,6
Lokal	9,1 / 1000 BTA	200	1,82	0,8	1,0
Summa:			123 parkeringsplatser	52 parkeringsplatser	70 parkeringsplatser

Beläggning garaget	Mån till fredag dagtid	fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80% ¹ 18,9 platser	80% ¹ 18,9 platser	70% ¹ 16,5 platser	100% ¹ 23,6 platser
Kontor	100% ¹ 28,0 platser	20% ¹ 5,6 platser	10% ¹ 2,8 platser	10% ¹ 2,8 platser
Lokal (sällanköp)	40% ¹ 0,3 platser	80% ¹ 0,6 platser	100% ¹ 0,8 platser	5% ¹ 0,0 platser
Total	90% ² 47,2 platser	48% ² 25,1 platser	38% ² 20,1 platser	51% ² 26,5 platser
Lediga platser	10% ² 5,2 platser	52% ² 27,3 platser	62% ² 32,3 platser	49% ² 25,9 platser

Beläggning markparkeringen	Mån till fredag dagtid	fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80% ¹ 25,4 platser	80% ¹ 25,4 platser	70% ¹ 22,2 platser	100% ¹ 55,35 platser
Kontor	100% ¹ 37,6 platser	20% ¹ 7,5 platser	10% ¹ 3,8 platser	10% ¹ 6,56 platser
Lokal (sällanköp)	40% ¹ 0,4 platser	80% ¹ 0,8 platser	100% ¹ 1,0 platser	5% ¹ 0,091 platser
Total	90% ² 63,4 platser	48% ² 33,7 platser	38% ² 27,0 platser	51% ² 35,5 platser
Lediga platser	10% ² 7,0 platser	52% ² 36,6 platser	62% ² 43,3 platser	49% ² 34,8 platser

Beräkningsmodell från Trafikkontorets dokument "Mall för samnyttjande av bilplatser, Version 1.0, 2019-08-22".

Antalet platser utgår från sammanställningen som redovisas i tabellen överst på sidan.

¹ Beläggning vid respektive tidpunkt utifrån beräkningsmodellen.

² Andel av det sammanräknade antalet parkeringsplatser (123 st) från tabellen överst på sidan.

Cykelparkering

Lokalisering och utformning av cykelparkering

Parkeringsplatserna för cykel ordnas i huvudsak i garageplanet under HK3. Där ordnas platser för boende och anställda i utrymmen som inte är tillgängliga för allmänheten. Övriga platser ordnas i markplan och är i huvudsak till för besökare till kontor och bostäder. Cykelplatserna ska placeras så nära entréer som möjligt och spridas ut så att det finns cykelplatser i närhet till varje entré. Platserna ska ge möjlighet att låsa fast cykelns ram, ge stöd åt cykeln. Platser där cykel parkeras längre än ett par timmar ska ha väderskydd. Cykelplatserna ordnas högst 25 meter från entrén.

Samnyttjande

Cykelplatserna kommer inte att reserveras för enskilda boende eller anställda och inte heller för boende eller anställda som grupp. De platser som ordnas i garaget kommer att vara tillgängliga för att boende och anställda medan de som ordnas i markplan kommer att vara tillgängliga för alla besökare samt boende och anställda. På så vis kan alla platser i stor omfattning samnyttjas. För att korttidsparkering i markplan ska vara attraktiv placeras den nära entréer, väl synlig och upplyst. Variationen för beläggningen på cykelplatser antas vara lik beläggningen för bilplatser. Det maximala utnyttjandet av bilplatser är på dagtid, måndag till fredag, då utnyttjandet är 86 procent. Antalet platser minskas därmed med 14 procent vilket beskrivs i tabellen.

Totalt antal cykelplatser blir därmed 381 varav 58 är besöksplatser.

Cykel	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser	
Boende	2,0 / lgh.	123 lgh.	246 platser	} 307,5 platser
Boende - besökare	0,5 / lgh.	123 lgh.	61,5 platser	
Kontor-Sysselsatta	6,84 / 1000 BTA	18 743 BTA	128,2 platser	} 134,2 platser
Kontor - besökare	0,32 / 1000 BTA	18 743 BTA	6,0 platser	
Lokal	5,12 / 1000 BTA	200 BTA	1,1 plats	
Summa:			443 parkeringsplatser	

Beläggning	Mån till fredag dagtid	fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80% ¹ 246,0 platser	80% ¹ 246 platser	70% ¹ 215,3 platser	100% ¹ 307,5 platser
Kontor	100% ¹ 134,2 platser	20% ¹ 26,8 platser	10% ¹ 13,4 platser	10% ¹ 13,4 platser
Lokal (sällanköp)	40% ¹ 0,4 platser	80% ¹ 0,9 platser	100% ¹ 1,1 platser	5% ¹ 0,1 platser
Total	86% ² 380,6 platser	62% ² 273,7 platser	52% ² 229,8 platser	72% ² 321,0 platser
Lediga platser	14 % ² 62,2 platser	38 % ² 169,1 platser	48 % ² 213 platser	28 % ² 121,8 platser

Placering av parkeringsplatser

Ytor och avstånd för cykelparkering

Cykelparkering upptar ca 2,3 kvadratmeter per plats inklusive gång vid enkla rader och 1,7 kvadratmeter vid dubbla rader. För projektet kommer 380 platser för cyklar att ordnas vilket innebär att ca 650 kvadratmeter kan krävas. Det kan dock vara möjligt att minska den ytan genom mer yteffektiva cykelställ, till exempel där cyklar står i två våningar.

Det mest troliga alternativet för placering av cyklar i källarplanet är den inre delen som inte upptas för bilparkering. Men även en del av befintligt bilparkering kommer troligtvis behövas tas i anspråk. Det medför att avståndet till entré blir cirka 25 till 80 meter inne i byggnaden. För de parkeringsplatser som ordnas utomhus blir avståndet till varje parkeringsanläggning mellan 3 till 14 meter. Anläggningarnas omfattning gör dock att det maximala avståndet till en cykelplats kan vara ca 35 meter, räknat från entrén till den bortre delen av parkeringsanläggningen.

Angöringsplatser för rörelsehindrade

Enligt anvisningarna ska 3% av platserna ordnas för rörelsehindrade, vilket innebär tre platser. Dessa platser planeras 9 till 23 meter från byggnadernas entréer. Platserna ligger inom planområdet. A-huset och tillhörande parkering planeras, genom fastighetsreglering, att ingå i "Göteborg Gamlestaden 2:5". Platsen söder om parken ligger idag utanför fastigheten "Göteborg Gamlestaden 2:8" men planeras att överföras från "Göteborg Gamlestaden 2:10" till "Göteborg Gamlestaden 2:8". Utöver angöringsplatserna i markplan finns möjlighet att ordna platser, som följer byggreglerna för HK3 och Paviljongen, i det underjordiska garaget.

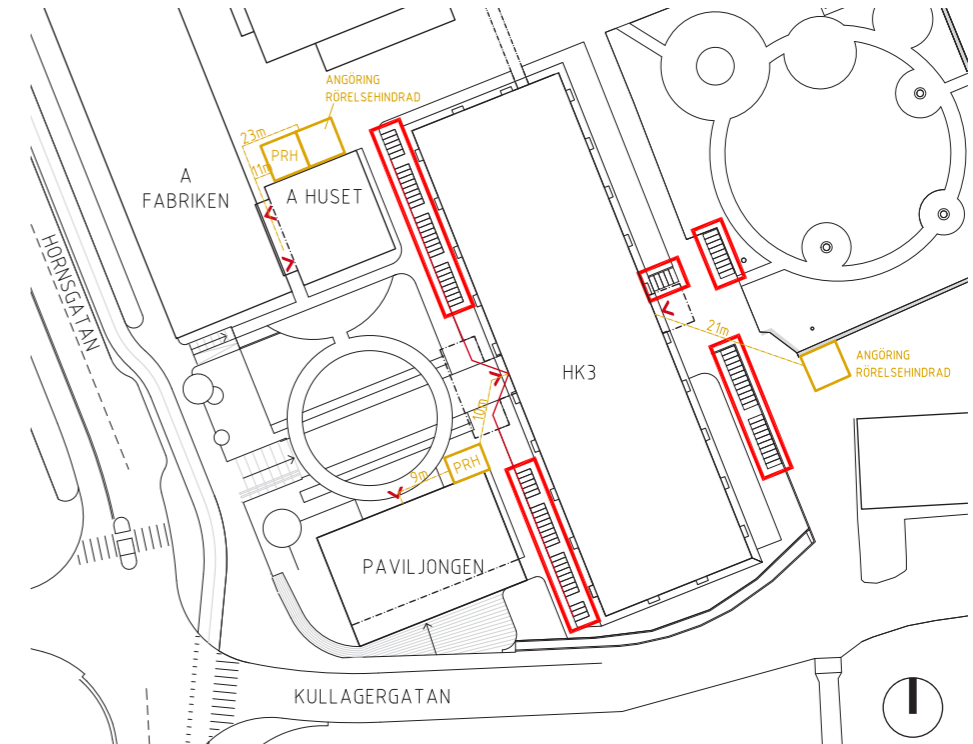
Tillfällig angöring

Tillfällig angöring till A-huset kan ske dels genom garaget, dels norrifrån via Rullagergatan. Tillfällig angöring till HK3 kan ske genom garaget, till östra entrén via Kullagergatan fram till sydvästra hörnet av parken samt för lättare fordon norrifrån via Rullagergatan vidare på östra sidan om A-huset fram till västra entrén. Tillfällig angöring till Paviljongen kan ske genom garaget samt för lättare fordon norrifrån via Rullagergatan vidare på östra sidan om A-huset fram till nordöstra hörnet av Paviljongen.

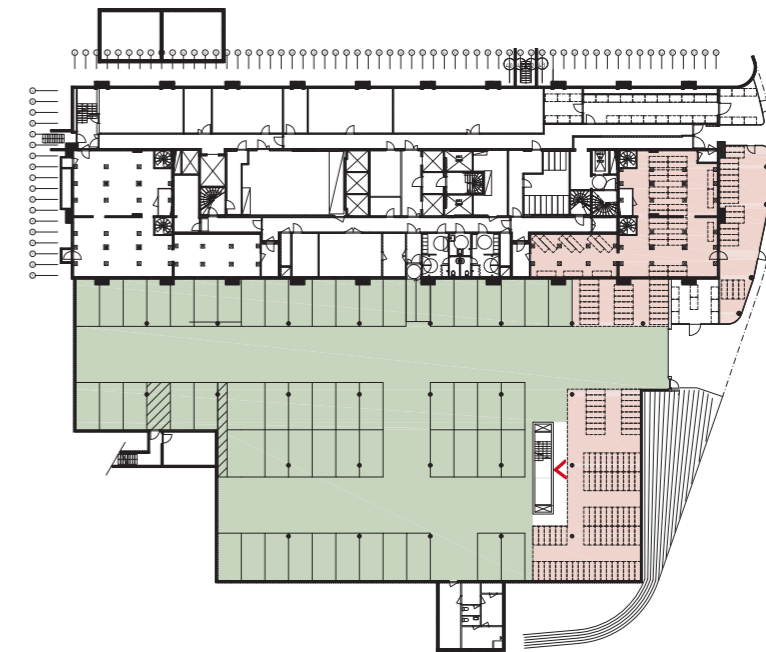
Lastning och lossning sker för samtliga tre byggnader via befintlig inlast i källaren i södra delen av HK3 från Kullagergatan.



HK3 har 75 bilplatser i sin andel i gemensamhetsanläggningen Gamlestaden GA:17 (streckad linje) samt, enligt förslaget, 56 bilplatser och möjlighet till minst 330 cykelplatser i garage under byggnaden (heldragen linje).



Placering av cykelplatser på marknivå markerade i rött (89 cykel-p) och platser för angöring med bil i anslutning till entréer markerade i gult.



Placering av cykelplatser i källarplanet markerade i rött (330 cykel-p) och platser för angöring med bil markerade med grönt (56 bil-p).

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

I närområdet finns ett stort antal parkeringsplatser med olika ägare, priser och regleringar. Mitt emot HK3, väster om Hornsgatan, finns en mycket stor parkeringsplats där en större del är förhryda till verksamheter inom SKF:s gamla industriområde Nya Kulan samt för SKF-anställda. En mindre del är besöksparkeringar med priset 46 kr för två timmar.

Inne i området Nya Kulan, öster om HK3, finns utspridda platser längs gatorna. Det är i huvudsak platser med tillstånd för de som arbetat i området men det finns även avgiftsparkeringar med priset 2 kr per timme, 12 kr för 13 timmar och 450 kr för 30 dygn.

På gatorna runt kvarteren norr om Artillerigatan finns parkering av olika slag. Det är långsgående parkering vid Artillerigatan, Banérgatan, Treriksgatan och Götaholmshuset samt tvärsädd parkering på Holländareplatsen och Brahegatan samt platser på förgårdsmark vid delar av Holländareplatser. Parkeringarna på förgårdsmark är förhryda platser medan parkeringen på gatumark är en blandning av avgiftsparkering, korttidsparkering och boendeparkering. Korttidsparkeringen avgiftsfri och reglerad till 10 min, 30 min och 2 timmar. På Holländareplatsen och Brahegatan är avgiften 10 kr per timme 8-18, övrig tid 2 kr och tidsbegränsningen 24 timmar. På Götaholmshuset är priset istället 5kr per timme 8-18 och tidsbegränsningen gäller bara vardagar. Göteborgs Stads boendeparkering område G ligger norr om Artillerigatan har ett pris på 220 kr per månad.

Söder om Sävån finns idag tre större fält med markparkering. Merparten av platserna hyrs ut till verksamheter i området. På den norra sidan om Byfogdegatan ligger Kristinedals träningscenter som erbjuder tre timmar fri parkering för sina besökare. Enstaka platser på södra sidan om Byfogdegatan är avgiftsbelagda.

För planområdet finns idag 70 parkeringsplatser i garage under HK3 och 75 platser på markparkeringen på västra sidan om Hornsgatan. De platserna frigjordes när SKF flyttade ut från HK3 och kommer åter att utnyttjas, i den mån det är nödvändigt, när projektet är genomfört. Projektets boendeparkering ska lösas inom kvartersmark och på så vis inte belasta parkering inom gatumark. De som flyttar in får inte boendeparkering på allmän plats.



Även för besöksparkering bedöms påverkan på befintliga parkering bli begränsad. Vilja att gå långt mellan parkeringsplats och entré är mindre för besökare. Projektet rymmer även egna besöksplatser i direkt närhet och övriga besöksplatser, väster om Hornsgatan, är relativt högt prissatta.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Eftersom projektets bilparkering är befintlig finns inte några påtagliga investeringskostnader men däremot kostnader för drift och underhåll som behöver täckas av de som kommer att nyttja platserna. För att ta ut en skälig kostnad för de som nyttjar parkeringsplatserna dagligen, boende och anställda, är det ändå troligt att garageplatserna får högre avgifter än boendeparkeringen i området. Kostnaden för de anställda behöver även vara marknadsanpassad av skatteskal.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

HK3 står idag tomt och parkeringsplatserna kommer att användas när hyresgäster och boende flyttar in. Om parkeringsplatser behöver tas i anspråk under byggtiden kommer de sedan att frigöras när inflyttning sker.



Markparkering väster om Hornsgatan

Kontakt

Jonas Edblad
Arkitekt SAR/MSA
T. +46 (0) 10 788 10 16
E. jonas.edblad@wingardhs.se

David Lindqvist
Planeringsarkitekt FPR/MSA
+46 (0) 107 88 11 25
david.lindqvist@wingardhs.se

Anders Johansson
Planeringsarkitekt FPR/MSA
+46 (0) 107 88 13 27
anders.johansson@wingardhs.se

Wingårdhs
Kungsgatan 10A (HQ)
411 19 Göteborg