



PARKERINGSUTREDNING

Handelskvarteret Kulan

2017-03-29

PARKERINGSUTREDNING

Handelskvarteret Kulan

KUND

TK Projekt AB

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
<http://www.wspgroup.se>

KONTAKTPERSONER

WSP Samhällsbyggnad
Uppdragsansvarig: Maria Lindelöf
Trafik: Mimmi Grybb

Uppdragsnummer: 10234377

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	HANDELSKVARTERET KULAN	4
1.1.1	Parkering	4
1.2	GÖTEBORGS STADS PARKERINGSPOLICY	5
2	NULÄGESBESKRIVNING	6
2.1	UPPTAGNINGSSOMRÅDE	6
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK	7
2.2.1	Framtida kollektivtrafik	9
2.3	GÅNG – OCH CYKELTRAFIK	10
2.3.1	Framtida cykeltrafik	11
2.4	PARKERINGSMÖJLIGHETER I OMRÅDET	13
3	RESULTAT FRÅN TIDIGARE UTREDNINGAR	14
4	SÄNKNING AV PARKERINGSTAL	16
4.1	LÖSNINGAR INOM DEN EGNA FASTIGHETEN	16
4.1.1	Parkeringsavgifter	16
4.1.2	Öppettider och rabatter	16
4.1.3	Placering av entréer	16
4.1.4	Utformning	16
4.1.5	Informationstavlor	17
4.2	MOBILITETSTJÄNSTER	17
4.2.1	Hemleverans av varor	17
4.2.2	Subventionerat kollektivtrafikkort för anställda	17
4.2.3	Styr & Ställ	17
5	ANALYS OCH BEDÖMNING	18
5.1	UPPTAGNINGSSOMRÅDETS KARAKTÄR	18
5.2	SAMNYTTJANDE	18
5.3	SLUTORD	19
	REFERENSER	21
6	BILAGA 1 – RESVÄGAR FÖR CYKEL	22

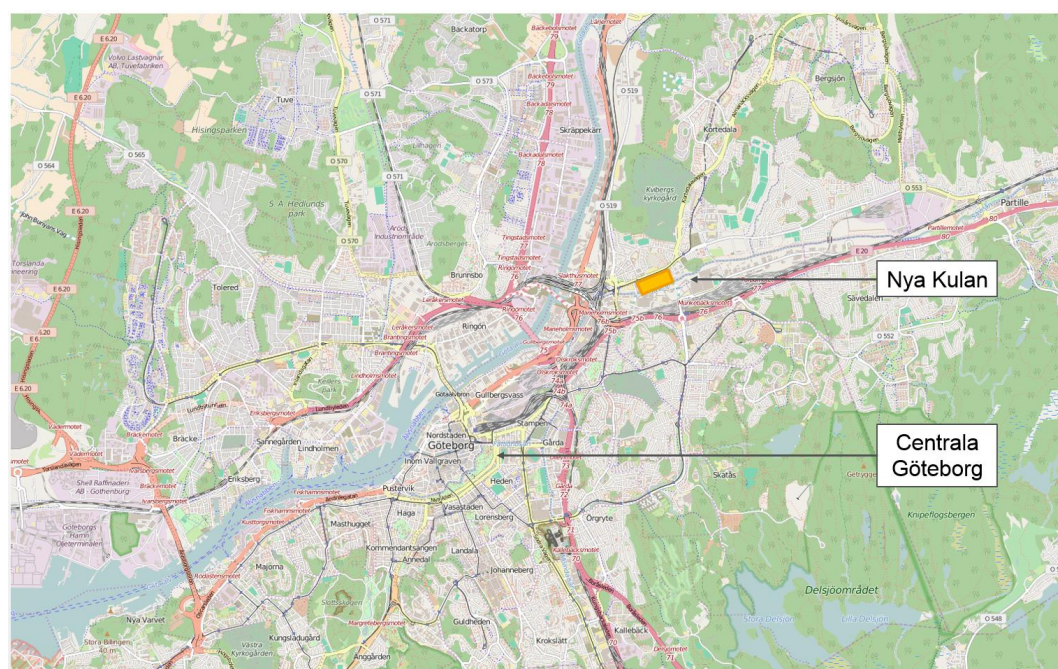
1 INLEDNING

I Gamlestaden, cirka tre kilometer nordost om centrala Göteborg, finns ett område som ska göras om till ett handelskvarter – Handelskvarteret Kulan – med shopping, restauranger, kontor, bostäder och andra verksamheter (Handelskvarteret Kulan, 2016). Syftet med denna utredning är att analysera parkerings- och trafikrelaterade förhållanden i och i anslutning till området. Vidare är syftet att ta fram ett paket av åtgärder och mobilitetstjänster som bör resultera i en sänkning av parkeringstalet för handelsområdet.

1.1 HANDELSKVARTERET KULAN

I Handelskvarteret Kulans köpcenter planeras för en medelstor livsmedelsbutik, olika former av shopping, kontor och cirka 12-14 restauranger. En klar majoritet av verksamheterna kommer utgöras av shopping. Köpcentret kommer invigas hösten 2021.

I kvarteret kommer det även uppföras cirka 250 lägenheter. Inflyttning kommer ske dels under hösten 2021 och dels under våren 2022¹. Bostädernas parkering sker i separat garage vilket endast är tillgängligt för boende.



Figur 1. Området Nya Kulan. Källa: Open street map, 2016.

1.1.1 Parkering

Bilparkeringen till handelsverksamheterna i Nya Kulan kommer att vara placerad i underjordiska garage samt takparkering. Parkeringen kommer vara avgiftsbelagd. De första två åren efter handelsområdet har öppnat kommer avgiften vara 2 kr/tim under de tre första timmarna, därefter cirka 15 kr/tim. Från och med det tredje året kommer avgiften höjas till 6 kr/tim under de tre första timmarna, därefter cirka 15 kr/tim.²

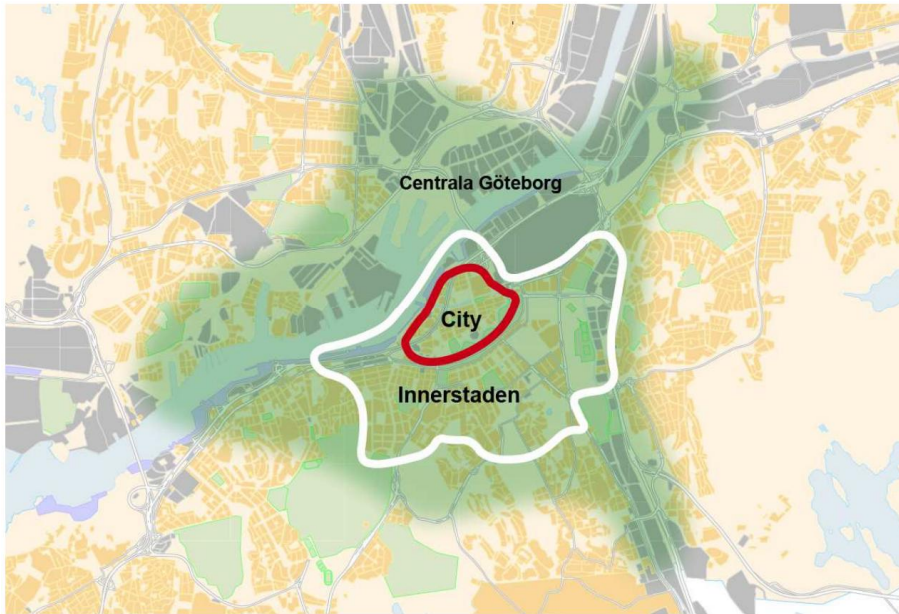
¹ Enligt dialog med TK Development, 2016-08-30.

² Enligt dialog med TK Development, 2016-08-30.

I handelskvarteret kommer det anläggas 484 cykelparkeringsplatser utomhus och 200 inomhus.

1.2 GÖTEBORGS STADS PARKERINGSPOLICY

Enligt Göteborgs Stads parkeringspolicy är Nya Kulan beläget precis inom gränsen för kategorin "centrala Göteborg" (Göteborgs Stad, 2011).



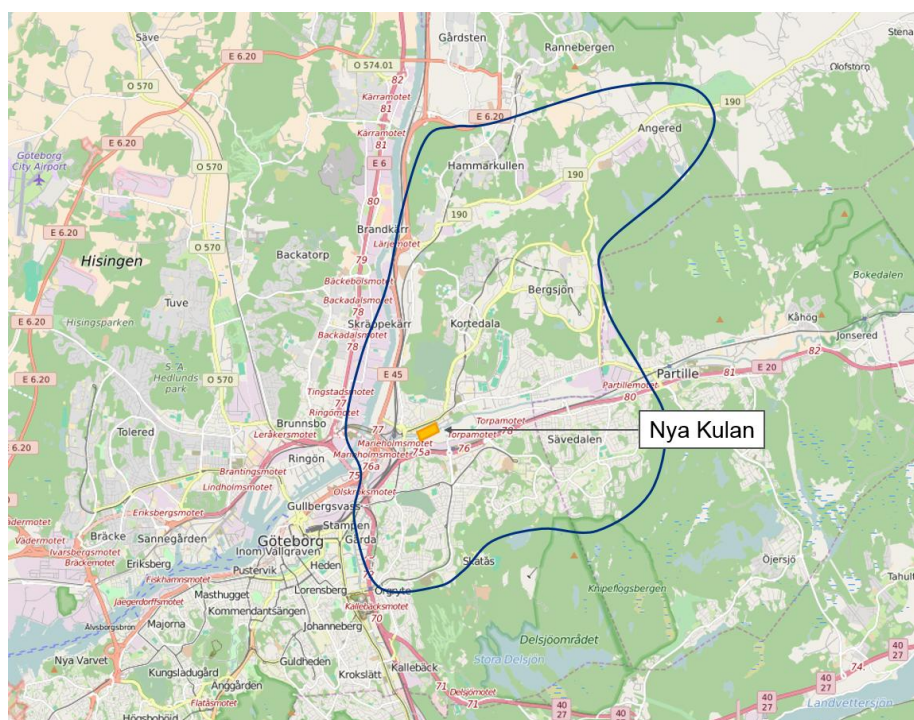
Figur 2. Geografiska avgränsningar enligt parkeringspolicyn för Göteborgs Stad.
Källa: Göteborgs Stad, 2011.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 UPPTAGNINGSSOMRÅDE

I anslutning till Nya Kulan finns bland annat Folkvandvård, vårdcentral, Systembolaget och Fitness 24 Seven, vilka är målpunkter i närområdet.

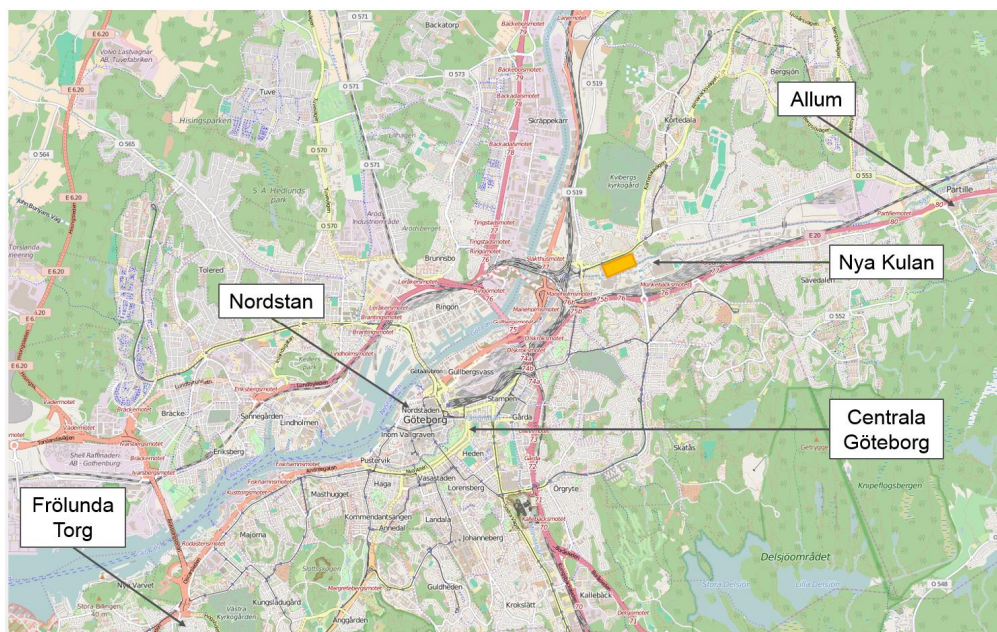
Bedömningen är att upptagningsområdet för handelskvarteret främst är de bostadsområden som ligger i östra Göteborg, bland annat: Gamlestaden, Bellevue, Kviberg, Kortedala, Bergsjön, Angered och Hjällbo. Andra områden vars invånare även kan väntas besöka köpcentret är Redbergsplatsen, Olskroken och Härlanda. Se även Figur 3 nedan. Inom upptagningsområdet är en stor andel av de boende låginkomsttagare, vilket påverkar bilinnehavet.



Figur 3. Ungefärligt upptagningsområde för Handelskvarteret Kulan. Källa: Open street map, 2016.

Utby, Partille och områden vidare österut har närmare till Allum köpcentrum i Partille, vilket är ett köpcentrum av liknande karaktär som Handelskvarteret Kulan väntas få.

För de områden som har närmare in till centrum kommer troligtvis majoriteten söka sig västerut, till centrum, där det finns ett större utbud.



Figur 4. Handelsområden/köpcentrum med liknande karaktär. Källa: Open street map, 2016.

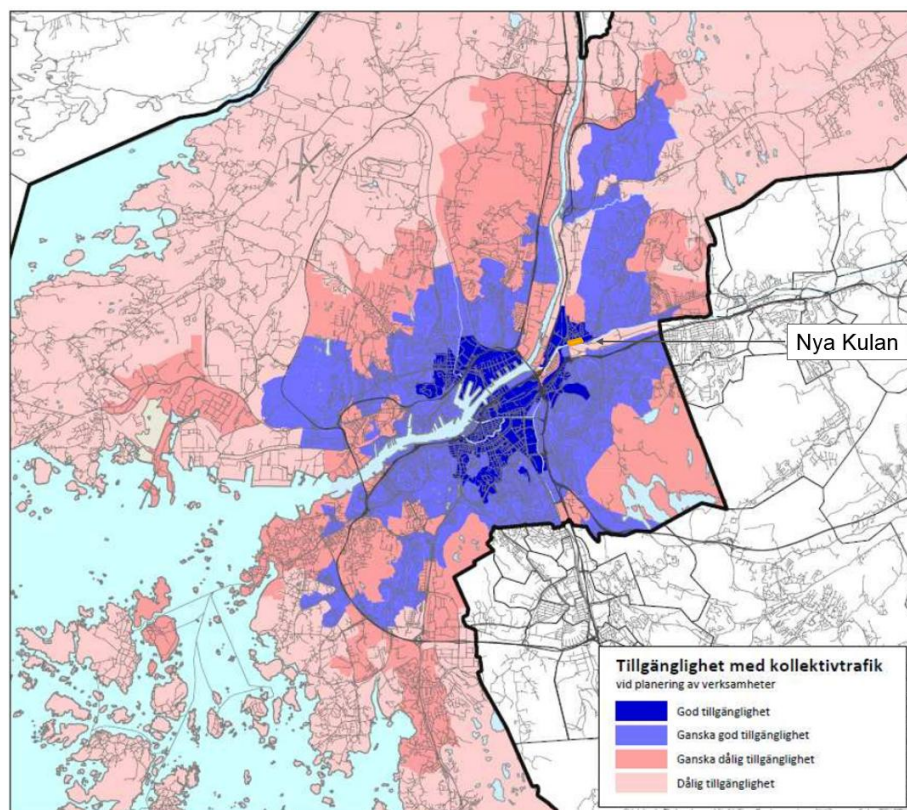
2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Nya Kulan kommer att etableras inom ett område som (enligt zonindelning i Figur 5 nedan) har god tillgänglighet till kollektivtrafik, vilket är den kategori som har störst tillgänglighet (Göteborgs Stad, 2011).

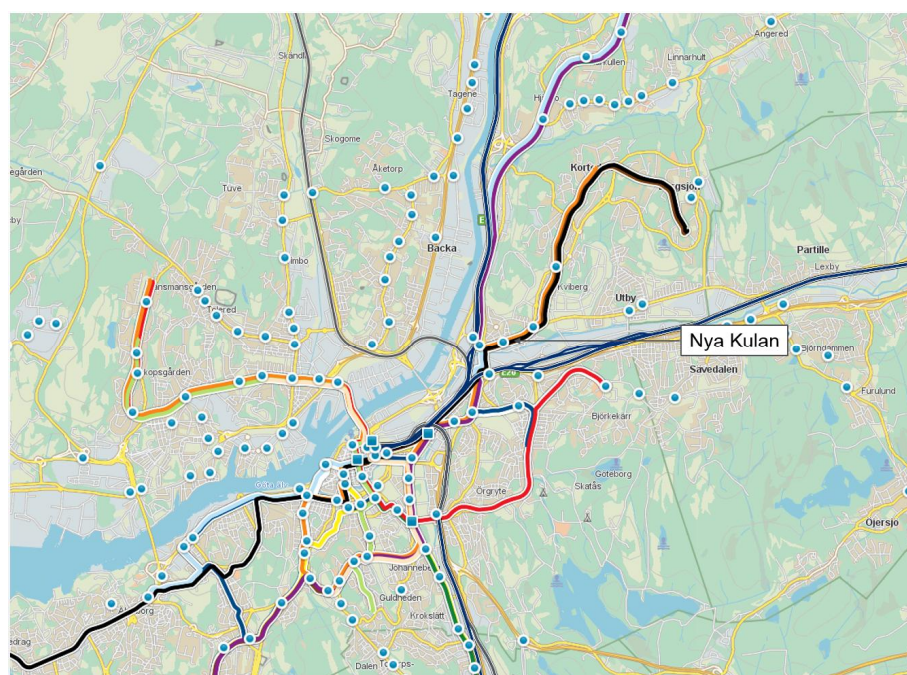
Nya Kulan är beläget i Gamlestaden med hållplatsläge SKF som närmaste kollektivtrafikanslutning. Hållplatsen är idag belägen på Artellerigatan, i direkt anslutning till det nya handelsområdet (cirka 20 meter från dagens entré). Hållplatsen trafikeras idag av spårvagnslinjerna 6, 7 och 11 samt busslinjerna 58, 159, 167 och 519.

Gamlestadens nya resecentrum är beläget cirka 550 meter från handelskvarteret Kulan. Gamlestaden trafikeras av spårvagnslinjerna 4, 6, 7, 8, 9 och 11, busslinjerna 58, 72, 78, 167 och 519 samt av pendeltåg Älvängen-Göteborg C och Åmål/Vänersborg-Göteborg C.

Figur 6 nedan illustrerar kollektivtrafikförbindelser i Göteborgs Stad. Enligt figuren framgår att de områden som utgör de främsta upptagningsområdena har mycket goda förutsättningar för att resa kollektivt till Nya Kulan.



Figur 5. Tillgänglighet med kollektivtrafik vid planering av verksamheter. Källa: Göteborgs Stad, 2011.



Figur 6. Kollektivtrafik i Göteborgs Stad. Källa: Västtrafik, 2016.

Under högtrafik har spårvagnslinjerna en turtäthet på 3-5 minuter både i riktning mot öster och mot åt väster (mot centrala Göteborg). Linje 7 och 11 når Göteborgs centrum via ett snabbspår med en restid på cirka 6 minuter.

I öster nås Kviberg genom spårvagnslinje 6, 7 och 11 med cirka 3 minuters restid samt goda gång- och cykelförbindelser, avståndet är cirka 1,5-2,5 km. I Kviberg finns studentbostäder, flerfamiljshus, samt ett villa- och radhusområde.

Kortedala torg nås via spårvagn med en restid på cirka 7-8 minuter. Gång- och cykelförbindelse med ett avstånd på ca 3,5 km. Kortedala omges av bostäder och på torget finns ett lokalt utbud av service.

Bergsjön, hållplats Rymdtorget, nås genom spårvagnslinje 7 och 11 med en restid på cirka 15 minuter. Avståndet för gång och cykel är cirka 6 km.

2.2.1 Framtida kollektivtrafik

Västra Götalandsregionen har tagit fram ett förslag på en målbild för hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035, då befolkningen väntas vara 200 000 fler än idag (Göteborgs Stad, 2016a).

Förslaget har gått ut på remiss till kommuner och myndigheter, innan politikerna i kommunerna och Västra Götalandsregionen kan fatta beslut om målbilden i slutet av året.

Gamlestaden, området inom vilket Nya Kulan kommer etableras, beskrivs enligt följande i stadens målbild:

Gamlestaden ligger i skärningspunkten mellan Norge-Vänerbanan och Västra stambanan och angörs av snabbussar som trafikerar mellanstadsringen. Gamlestaden har ett stort utbud av spårvagns- och stombusstrafik som förbinder nordöstra storstadsområdet med innerstaden. Pendeltågstation Gamlestaden har två lägen då målbilden innefattar att Sävenäs station på Västra Stambanan flyttas närmare Gamlestaden. Med sitt läge på mellanstadsringen är Gamlestaden en regional port från norr och öster till hela storstadsområdet. Den utvecklade stadsdelen Gamlestaden ligger inom gångavstånd från knutpunkten och på cykelavstånd nås Marieholm, Alelyckan, Kviberg, Munkeback, Olskroken och Gullbergsvass (Göteborgs Stad, 2016a).



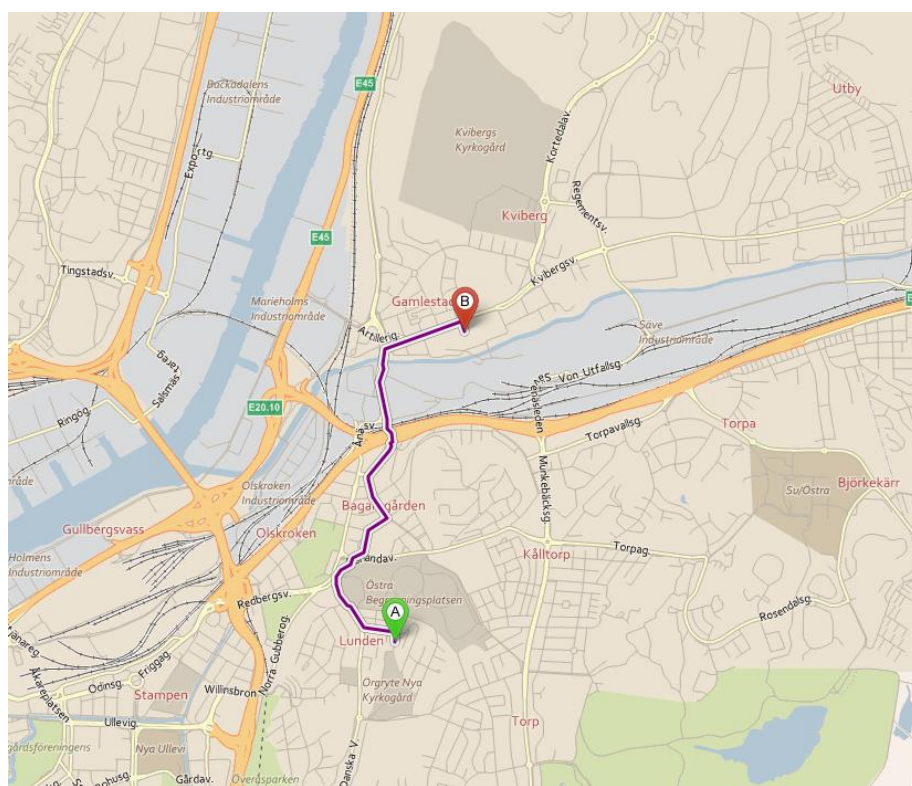
Figur 7. Framtida linjenät för spårvagn och stombuss. Källa: 2016a.

Målbilden innebär att Gamlestaden blir en regional knutpunkt för kollektivtrafik med mycket goda förbindelser för fotgängare och cyklister.

2.3 GÅNG – OCH CYKELTRAFIK

Det finns en gång- och cykelbana längs med Artillerigatan. Befintliga gång- och cykelbanor är förhållandevis väl anslutna till Artillerigatan i både norr-södergående såväl som tvärgående riktning, se Figur 9. Anslutningarna från Kortedala, Bergsjön, Kålltorp, Bagaregården och Olskroken är goda. Detta innebär att de områden som utgör de främsta upptagningsområdena har goda förutsättningar för gång och cykel till Nya Kulan. Värt att beakta är att genheten till Nya Kulan söderifrån, t.ex. från Sävedalen och Ugglum är något bristfällig. Vidare utgör både spårområde och E20 barriärer som dels kan minska genheten och dels kan bidra till att gång- och cykel som färdslag upplevs som mindre trivsamt.

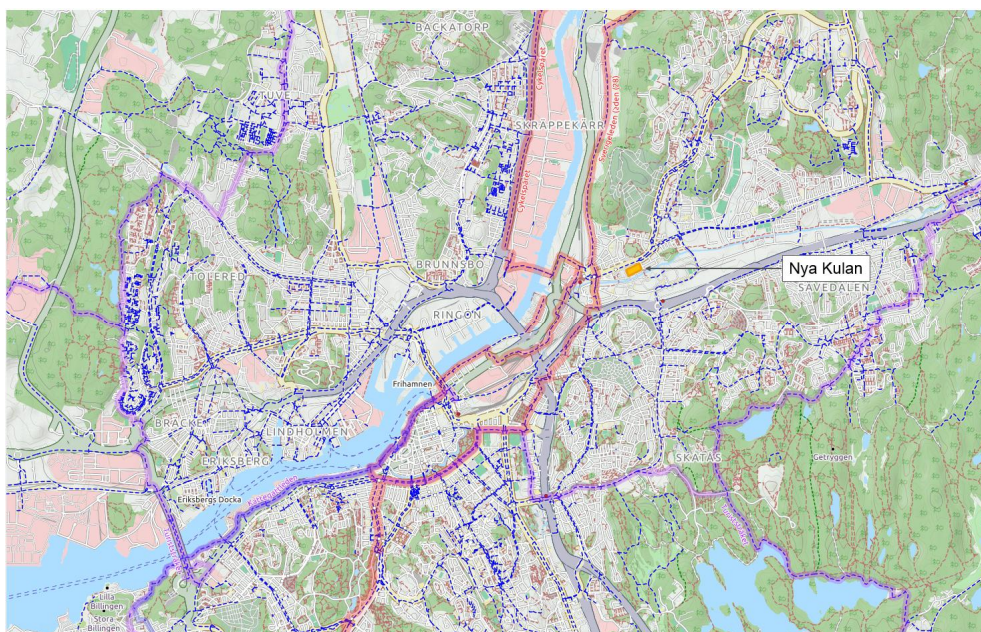
Restider för cykel har gjorts med hjälp av Göteborgs Stads hänvisning till Trafikverkets hemsida trafik.nu. Från Bielkegatan söder om Östra begravningsplatsen, tar en cykelresa till Nya Kulan 8 minuter, se Figur 8 nedan.



Figur 8. Resväg för cykel från Bielkegatan till Nya Kulan. Källa: Trafiken.nu, 2016.

Övriga resvägar illustreras med figurer i Bilaga 1. Från Morängatan i Bagaregården tar en cykelresa till Nya Kulan 6 minuter och genheten är god. I motsatt riktning tar samma resa 14 minuter bland annat på grund av höjdskillnaden. Om startpunkten istället är Trädgårdsvägen, i Sävedalen, blir restiden 15 minuter, dels eftersom avståndet är längre men även eftersom att genheten är något sämre. Samma resa i motsatt riktning tar cirka 17 minuter.

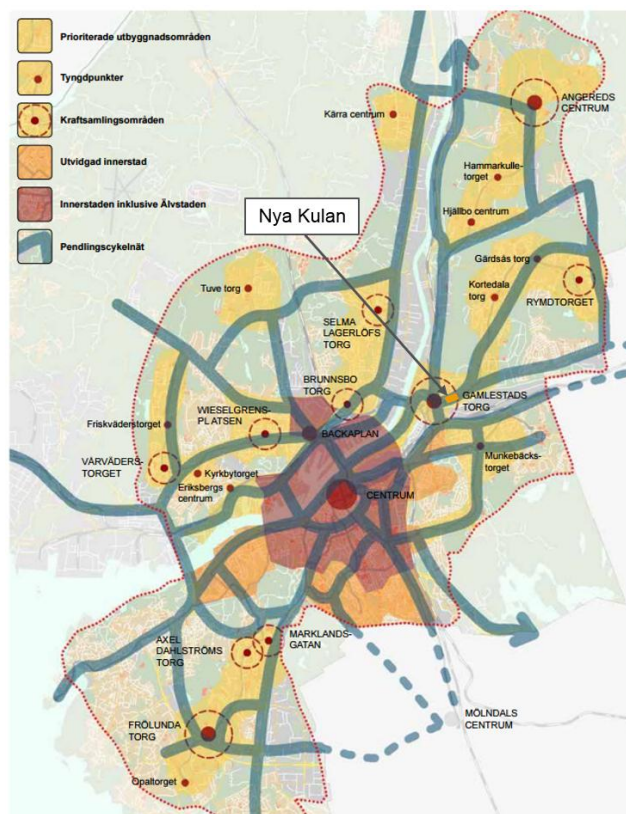
Norrifrån tar en resa med cykel från Julaftonsgatan i Kortedala cirka 10 minuter. Från Stjärnbildsgatan i Bergsjön tar det cirka 16 minuter att cykla till Nya Kulan. På grund av bland annat höjdskillnad tar det cirka 26 minuter att cykla från Nya Kulan till Julaftonsgatan samt cirka 33 minuter till Stjärnbildsgatan. För båda resorna är genheten god.



Figur 9. Befintliga cykelvägar. Källa: Open street map, 2016.

2.3.1 Framtida cykeltrafik

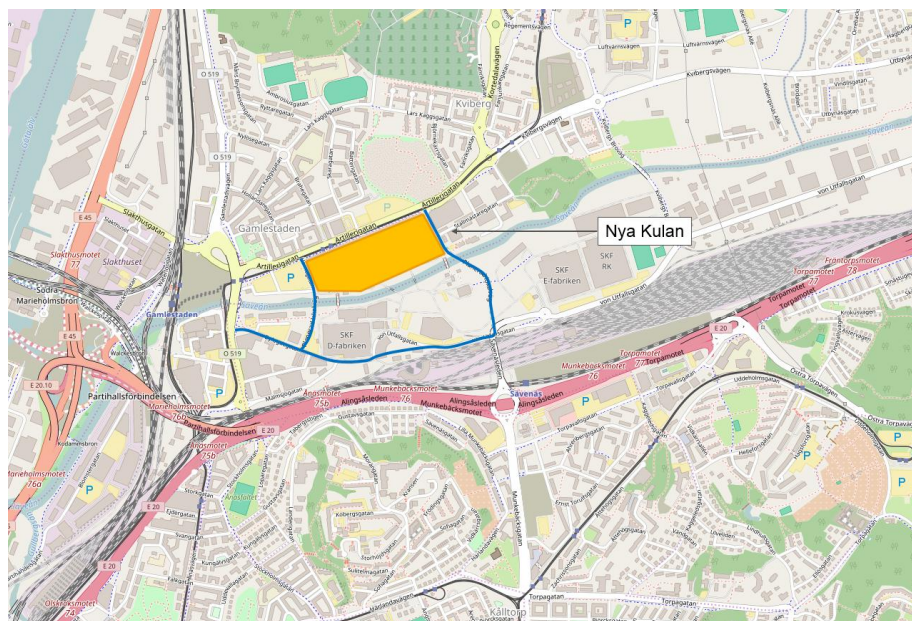
Målsättningen för cykeltrafiken i Göteborgs Stad ser ut enligt Figur 10 nedan, där det finns tydliga cykelstråk mellan centrala Göteborg och Gamlestaden. Gamlestaden blir även en nod gällande trafik från nordost i riktning mot centrala Göteborg. Gamlestaden är dels utpekad som "kraftsamlingsområde", där Gamlestads Torg utgör en så kallad "tyngdpunkt", dels markerat som ett prioriterat utbyggnadsområde (Göteborgs Stad, 2015).



Figur 10. Geografisk prioritering av cykelprogrammet utifrån Göteborgs Stads utbyggnadsstrategi. Källa: Göteborgs Stad, 2015.

Gamlestaden, Bellevue och Kviberg ligger inom en radie av cirka 2 km, med goda gång- och cykelförbindelser.

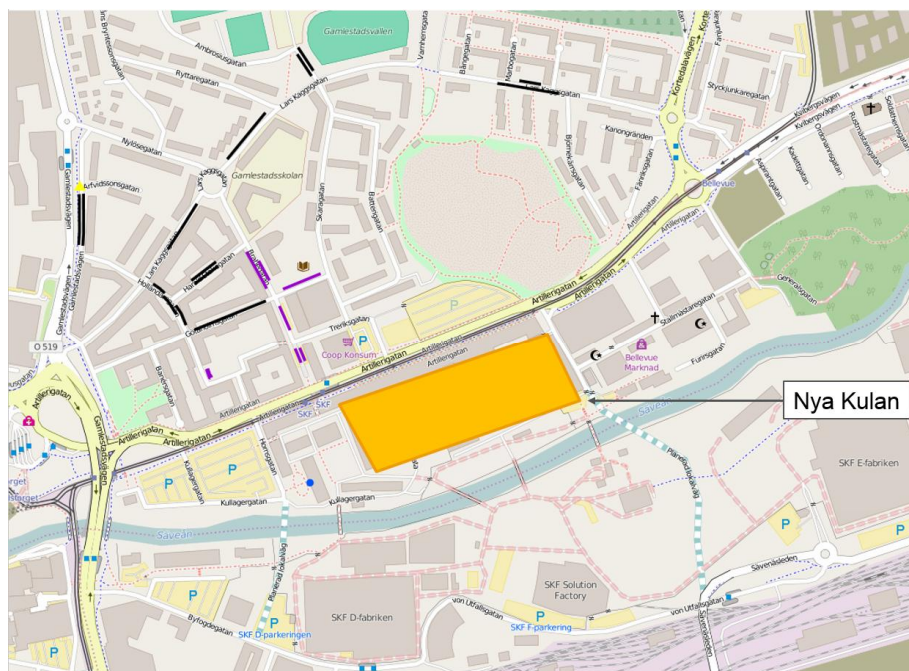
Det planeras även för en gång- och cykelväg längs den nya bilvägen som sträcker sig från Munkebäcksmotet vidare mot Ryttmästaregatan respektive Gamlestadsvägen. Gång- och cykelvägen går i en ny sträckning längs von Utfallsgatan med en ny koppling över Sävån som ansluter till Hornsgatan på den norra sidan av ån (se Figur 11). Detta innebär förbättrade förutsättningar för gång och cykel till handelskvarteret för boende och verksamma ibland annat Bagaregården, Vidkärr, Torpa och Källtorp.



Figur 11. Tillkommande gång- och cykelväg. Källa: Open street map, 2016.

2.4 PARKERINGSMÖJLIGHETER I OMRÅDET

Det finns en del gatuparkering i närområdet kring Nya Kulan, se Figur 12 nedan. I figuren är området för Nya Kulan markerat i orange.



Figur 12. Handelsområdet Kulan och omkringliggande avgiftsparkering på kommunal mark. Källa: Göteborgs Stad, 2016b.

I Figur 12 motsvarar de lilamarkerade ytorna gatuparkering där kostnaden är 10 kr/tim kl. 8-18 (kl. 8-15 helger och röda dagar). Övrig tid är kostnaden 1 kr/tim. De svartmarkerade ytorna representerar gatuparkering där avgiften är 5 kr/tim kl. 8-18 (kl. 8-15 helger och röda dagar). Övrig tid är kostnaden 1 kr/tim. För både lila och svarta ytor gäller att tidsbegränsningen är 24 timmar (Göteborgs Stad, 2016c).

3 RESULTAT FRÅN TIDIGARE UTREDNINGAR

I en tidigare parkeringsutredning (PM Parkeringsutredning SKF Nya Kulan, daterad 2016-07-08) för Nya Kulan har beräkningar genomförts gällande antal parkeringsplatser som enligt stadens parkeringsnorm behöver anläggas i området Nya Kulan. Beräkningarna visar på att antalet parkeringsplatser för bil respektive cykel, baserat på Göteborgs Stads parkeringsvägledning, uppgår till 1704-1720 parkeringsplatser för bil och 1717-1848 parkeringsplatser för cykel. Se även Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Parkeringsberäkning för detaljplan – Bil. Källa: TK Development, 2016.

DETALJPLAN	BTA	P-tal	P-platser besökande	P-platser sysselsatta/ boende	P-platser totalt
Livs	4821	41,5	193	7	200
Handel	36181	31,5	1085	54	1140
Restaurang/Café	4657	31,5	140	7	147
Kontor	7412	5,5	4	37	41
Sport o fritid	5239	3-6		16-31	16-31
Lägenheter	25800	5,94	14	139	153
Restaurang/Café Bostadshus	380	21,5	8	1	8
TOTALT					1704-1720

Tabell 2. Parkeringsberäkning för detaljplan – Cykel. Källa: TK Development, 2016.

DETALJPLAN	BTA	P-tal	P-platser besökande	P-platser sysselsatta/ boende	P-platser totalt
Livs	4821	13	43	19	63
Handel	36181	13	326	145	470
Restaurang/Café	4657	13	42	19	61
Kontor	7412	15	15	96	111
Sport o fritid	5239	20-45		105-236	105-236
Lägenheter	25 800	35	645	258	903
Restaurang/Café Bostadshus	380	13	3	2	5
TOTALT					1717-1848

I Göteborgs Stads parkeringsnorm från 1996 fanns en sannolikhetsfördelning över parkeringsbeläggningen för olika verksamheter vid olika tidpunkter. Denna fördelning ligger till grund för parkeringsbehovet för Nya Kulan vid samnyttjande. För bostäder har beläggningsgraden satts till 100 %, då dessa placeras i ett separat garage vilket innebär att samnyttjande av dessa platser ej är lämpligt.

Nya Kulan har sitt största parkeringsbehov under lördagar/helgdagar, då handel har sin maximala belastning. Parkeringsbeläggningen för olika verksamheter för den mest belastade tidpunkten redovisas i Tabell 3 nedan. Resultatet av samnyttjandet redovisas i Tabell 4.

Tabell 3. Parkeringsbeläggning under de mest belastade tidpunkterna för Nya Kulan. Källa: Göteborgs stad, 1996.

Verksamhet	Lördag/Helgdag 10-13
Bostäder	100 %
Kontor	10 %
Livsmedelsbutiker	100 %
Andra butiker	100 %
Restauranger	60 %
Skolor	5 %

Samnyttjandegraden i Tabell 3 ovan resulterar i en sänkning av behovet av parkeringsplatser, se Tabell 4.

Tabell 4. Parkeringsbehov Nya Kulan med samnyttjande, för detaljplan – bil. Källa: TK Development, 2016.

Verksamhet	P-platser Lördag/Helgdag 10-13
Livs	200
Handel	1140
Restaurang/Café	88
Kontor	4
Sport o fritid	1-2
Lägenheter	153
Restaurang/Café Bostadshus	5
TOTALT	1591-1592

4 SÄNKNING AV PARKERINGSTAL

I detta kapitel presenteras olika lösningar som kan leda till en sänkning av parkeringstalet för Handelskvarteret Kulan.

4.1 LÖSNINGAR INOM DEN EGNA FASTIGHETEN

4.1.1 Parkeringsavgifter

Handelskvarteret kommer att ha avgiftsbelagd parkering. Efter invigning av köpcentret kommer avgiften, de två första åren, vara 2 kr/tim under de tre första timmarna, därefter cirka 15 kr/tim. Från och med det tredje året kommer avgiften höjas till 6 kr/tim under de tre första timmarna, därefter cirka 15 kr/tim.³

Avgiftsmodellens främsta syfte är att motverka att parkeringen nyttjas av obehöriga och förbättra nyttjandet av parkeringsanläggningen. Det är även möjligt att subventionera parkeringsavgifterna vissa tidsperioder, då nyttjandegraden är låg.

Bedömningen är att införandet av parkeringsavgifter kan få goda effekter. Avgiftsregleringen kan användas till att differentiera besök, det vill säga att sprida parkeringsbehovet över ett större tidsspänn. Ett alternativ kan vara att införa högre avgifter under de timmar då parkeringsbehovet är som störst, exempelvis mitt på dagen under helgdagar. Parkeringsavgifter kan troligen påverka antalet anställda i handelskvarteret som arbetspendlar med bil. Bilpendling för anställda bör inte underlättas med till exempel månadskort för parkering.

4.1.2 Öppettider och rabatter

För att sprida parkeringsbehovet är det även ett alternativ att inledningsvis införa rabatter i en del butiken för de tider då parkeringsbehovet är förhållandevis lågt, exempelvis dagtid på veckodagar. Även öppettider för till exempel Coop Extra kan styra parkeringsbehovet. Vidare är det möjligt att införa avgiftsfri parkering under köpcentrets lågtrafik.

4.1.3 Placering av entréer

Det är mycket viktigt att huvudentrén till köpcentret placeras i direkt anslutning till kollektivtrafikhållplatsen för buss och spårvagn (likt den är idag). Om huvudentrén för det nya köpcentret flyttas behöver även hållplatsen omlokaliseras. Detta både för att underlätta kollektivtrafikresande men även för att tydligt markera att kollektivtrafikresenärer är prioriterade.

Sträckan mellan hållplatsen och huvudentrén behöver vara säkert utformad och tillgänglighetsanpassad.

4.1.4 Utformning

Det ska framgå att det är fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer som är de högst prioriterade besökarna. Gång- och cykelvägarna som leder till köpcentret från olika riktningar ska vara gena, trygga, säkra, attraktiva och tillgängliga samt leda direkt till köpcentrets entréer. Entréer för cyklister

³ Enligt dialog med TK Development, 2016-08-30.

måste vara försedda med väl utformade cykelparkeringar av god kvalitet och hög standard. Detta innebär att cykelparkeringarna bör vara väderskyddade och erbjuda möjlighet att låsa fast cyklarna med ramlås. Vid cykelparkeringen bör det även finnas enklare cykelservice, som exempelvis cykelpump. Entrén från kollektivtrafikhållplatsen kan inte vara samma som för cyklister, eftersom cykelparkeringen inte rymmer på det smala utrymmet mellan kollektivtrafikhållplatsen och huvudentrén.

4.1.5 Informationstavlor

Informationstavlor med realtidsinformation kan sättas upp i syfte att informera om kollektivtrafiklinjer, avgångar och hållplatslägen. Tavlorna placeras på strategiska platser i köpcentret så som vid entréer och större samlingspunkter.

4.2 MOBILITETSTJÄNSTER

4.2.1 Hemleverans av varor

Det ska vara enkelt att handla matvaror i handelskvarteret utan att resa dit med bil. Detta skulle förenklas med hjälp av hemleverans av varor som till exempel införskaffas i livsmedelsbutiken Coop Extra. En enkätundersökning visar att nästan 2 av 10 bilister kan överväga att lämna bilen hemma om de erbjuds hemleverans av varor till ett rimligt pris (Stockholms Stad/WSP, 2013).

4.2.2 Subventionerat kollektivtrafikkort för anställda

Kollektivtrafikkort för de anställda subventioneras i syfte att uppmåna till arbetspendling med kollektivtrafik. Kollektivtrafikförbindelserna till handelskvarteret är mycket goda och det finns stor potential för stort kollektivtrafikresande.

Forskning visar att personer lättast byter resvanor när andra vanor i deras liv förändras, till exempel i samband med byte av arbetsplats, då de anställda måste förändra sina resvanor och tänka nytt kring sina vardagsrutiner. Detta beror bland annat på att människor oftast använder det färdmedel som de är vana vid utan att överväga andra färdmedel, samt att de har anpassat sina aktivitetsmönster till vissa färdmedel. Ett subventionerat kollektivtrafikkort i samband med ny arbetsgivare och/eller ny arbetsplats kan därför ge incitament till de anställda att ändra sina resvanor.

TK Development bör undersöka vilken subventioneringsgrad och tidperiod för subventioneringen som är mest lämplig.

4.2.3 Styr & Ställ

Styr & Ställ är ett lånecykelsystem som finns i centrala Göteborg. Systemet innebär att det är möjligt att använda cyklar som står parkerade vid utpekade cykelstationer, och när cykeln har använts ställs den tillbaka i närmaste station. Idag finns cirka 60 stationer för Styr & Ställ i Göteborg (Styr & Ställ Göteborg, 2016). En station för Styr & Ställ vid Nya Kulan skulle kunna öka attraktiviteten för handelskvarteret som ett resmål för cyklister.

Abonnemanget för Styr & Ställ kan för anställda i handelskvarteret subventioneras eller betalas helt av TK Development och/eller arbetsgivare.

5 ANALYS OCH BEDÖMNING

5.1 UPPTAGNINGSSOMRÅDETS KARAKTÄR

Enligt en studie (Vägverket, 2005) alstrar höginkomstområden mer trafik än låginkomstområden sett per invånare. I Tabell 5 nedan framgår att hög exploateringsgrad (det vill säga mestadels flerfamiljshus) alstrar mindre biltrafik per invånare jämfört med låg exploatering (mestadels småhus). Detsamma kan sägas om högre respektive lägre inkomst, där områden med lägre inkomst alstrar mindre biltrafik per invånare. Med tanke på handelskvarterets upptagningsområde tyder detta på att antalet bilresor per invånare torde vara något lägre än i om upptagningsområdets karaktär varit annorlunda. Detta innebär att behovet av parkeringsplatser för handelskvarteret torde vara lägre än parkeringstalet indikerar.

Tabell 5. Biltrafikbelastning per invånare, vardagsdygn och områdestyp. Källa: Vägverket, 2005.

Område		Exploateringsgrad		
Läge	Inkomst	Hög	Mellan	Låg
Central	Hög	1,2	1,9	2,2
	Låg	1,1	1,4	1,7
Perifer	Hög	1,5	2,2	2,6
	Låg	1,2	2,0	2,2

5.2 SAMNYTTJANDE

Samnyttjande av parkeringsplatser kan uppgå till 20-30 procent beroende på hur blandad bebyggelsen är och vilket karaktär det specifika området har (Malmö stad, 2010; Göteborgs Stad, 2016d).

Samnyttjande dimensioneras av den tidpunkt då beläggningen är som högst. För handelskvarteret är det lördagar och röda dagar som utgör den mest belastade perioden, varför möjligheten för samnyttjande har studerats för denna tidpunkt. Eftersom samnyttjandegraden mellan olika verksamheter är baserat på oberoende enheter har belastningsgraderna setts över ytterligare, för att anpassas till köpcentrum. Många kommuner har ett separat parkeringstal för köpcentrum, där det inte görs någon differentiering mellan de olika typerna av verksamheter som köpcentrumet inhyser. Detta eftersom man kan anta ett visst samnyttjande inom köpcentret, då besökare i större grad har hela köpcentret som mål och inte enbart handel eller livs.

Ett normalt antagande, vid exempelvis Torp respektive Överby köpcentrum, används ett generellt parkeringstal på 40 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Detta är baserat på att parkeringstalet är 50 parkeringsplatser per 1000 m² BTA för livs, 40 parkeringsplatser per 1000 m² BTA för handel samt 30 parkeringsplatser per 1000 m² BTA för volymhandel. Därmed utgör det generella parkeringstalet 80 % av parkeringstalet för livs. I och med detta har parkeringsbeläggningen för livs under den mest belastade perioden antagits kunna sänkas med 20 %, se Tabell 6.

Tabell 6. Parkeringsbeläggning under de mest belastade tidpunkterna för Nya Kulan.
Källa: TK Development, 2016.

Verksamhet	Lördag/Helgdag 10-13
Bostäder	100 %
Kontor	10 %
Livsmedelsbutiker	80 %
Handel	100 %
Restaurang/Café	60 %
Skolor	5 %

Antagandena om samnyttjande ger ett parkeringsbehov om 1493-1494 parkeringsplatser för samtliga verksamheter, se Tabell 7 nedan.

Tabell 7. Parkeringsbehov Nya Kulan med samnyttjande, för detaljplan – bil. Källa: TK Development, 2016.

Verksamhet	P-behov Lördag/Helgdag 10-13
Livsmedelsbutiker	160
Handel	1140
Restaurang/Café	88
Kontor	4
Sport o fritid	1-2
Bostäder	153
Restaurang/Café Bostadshus	5
TOTALT	1551-1552

5.3 SLUTORD

Handelskvarteret ligger i ett område med mycket goda kollektivtrafikförbindelser samt inom parkeringszonen "centrala Göteborg" enligt stadens parkeringsnorm. Handelskvarteret avser prioritera kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik och det finns redan idag bra och gena cykelvägar till köpcentret. Nya Kulan och Gamlestaden förväntas dessutom bli en ännu större knutpunkt i framtiden jämfört med idag.

Handelsområdet kommer även att ha avgiftsbelagd parkering. Parkeringsavgiften kan användas för att styra efterfrågan på parkeringsplatser, både generellt men även över dygnet.

Vidare är köpcentrets upptagningsområde främst bestående av låginkomstområden med hög exploateringsgrad, vilket innebär ett lägre bilinnehav och lägre bilanvändning. Vårt att betona är även att den handel som ska etableras i köpcentret är detaljhandel, det vill säga ej skrymmande varor eller sällanköpshandel.

Bedömningen är att handelskvarteret bör kunna erhålla ett lägre parkeringstal än det som är angivet i stadens parkeringsnorm. Även mobilitetstjänster kan generera en mindre sänkning av bilanvändningen i anslutning till handelskvarteret. Sammantaget bör parkeringstalet kunna sänkas något utöver reduktion genom samnyttjande. Mobilitetsåtgärder samt förväntad effekt bör utredas vidare och beslutas i bygglovsskedet, då mobilitetsåtgärder inte kan fastslås i en detaljplan.

REFERENSER

Göteborgs stad (1996) *Parkeringsnormer för Göteborg 1996*.

Stadsbyggnadskontoret.

Göteborgs Stad (2011) *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov*. Godkänd av byggnadsnämnden 2011-10-31.

Stadsbyggnadskontoret.

Göteborgs Stad (2015) *Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025*.

Antagen av trafiknämnden mars 2015. Trafikkontoret.

Göteborgs Stad (2016a) Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille. Hämtad: 2016-08-31. Tillgänglig via:

<http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Kollektivtrafik/Malbild-stomnat-Goteborg-Molndal-och-Partille/>

Göteborgs Stad (2016b) *Parkeringsavgifter*. Hämtad: 2016-08-29. Tillgänglig via: <https://gotmapdemo.tkbg.se/>

Göteborgs Stad (2016c) *Bilparkering – Karta*. Hämtad: 2016-08-29.

Tillgänglig via: http://goteborg.se/wps/portal/start/parkeringstillstand-och-parkeringsplatser/parkera/parkeringskartor/bilparkering--karta/lut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfjjo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffw9DA30wwkpiAJKG-AAjgb6BbmhigAxu41T/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborgs Stad (2016d) *Stationsnära handel – Bilparkering i planeringen av handelsetableringar i centralenområdet i Göteborg*. 2016-05-29.

Handelskvarteret Kulan (2016) *Nytt handelsområde i Göteborg*. Hämtad: 2016-08-25. Tillgänglig via: http://www.handelskvarteretkulan.se/Om_Kulan-7026.aspx

Malmö stad (2010) *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*. Antagen september 2010.

TK Development (2016) *Parkeringsutredning SKF Nya Kulan*. 2016-07-08.

Stockholms Stad/WSP (2013) *Stockholmarnas resvanor till handelsplatser – Inköpsresor under maj 2013*.

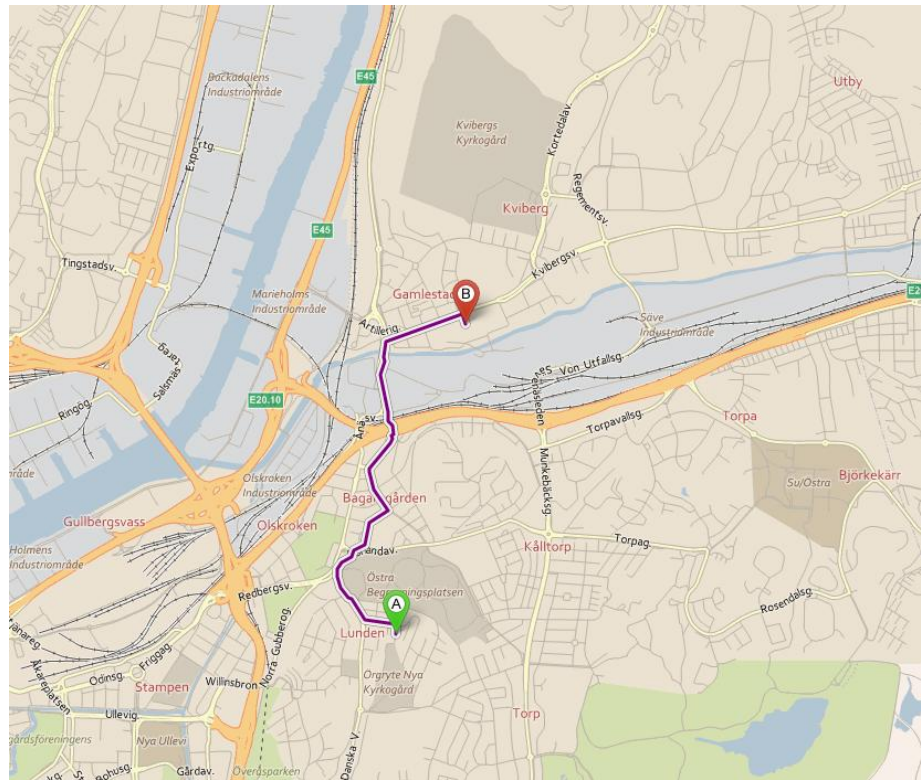
Styr & Ställ Göteborg (2016) *Information*. Hämtad: 2016-09-07. Tillgänglig via: <http://www.goteborgbikes.se/>

Väggerby (2005) *Trafikalstringstal och trafikprognoser vid bebyggelseplanering*. Version 2005-04-29.

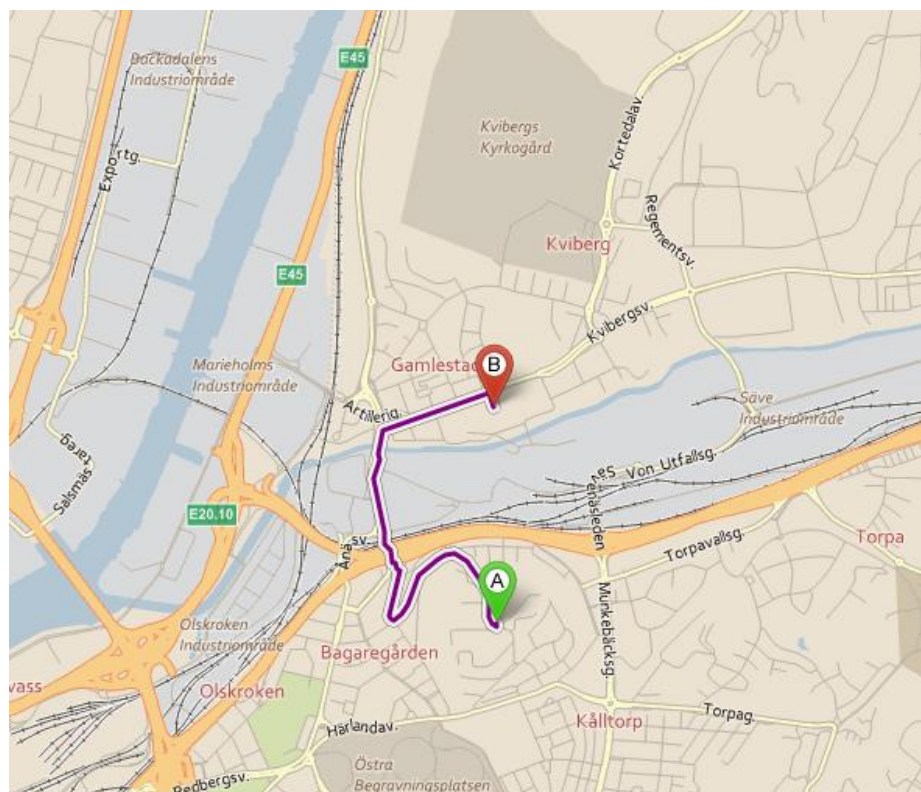
Västtrafik (2016) *Visa på karta*. Hämtad: 2016-09-08. Tillgänglig via: <http://www.vasttrafik.se/>

6 BILAGA 1 – RESVÄGAR FÖR CYKEL

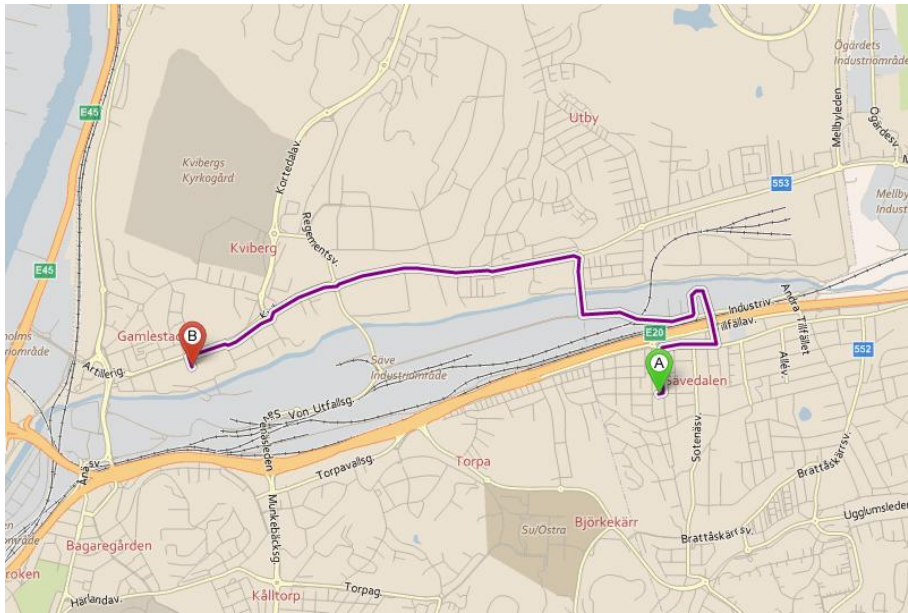
Följande illustrationer är hämtade från hemsidan Trafiken.nu. Figureerna redogör för cykelvägar från olika områden inom upptagningsområdet till handelskvarteret Kulan. Sammantaget bedöms genheten vara god.



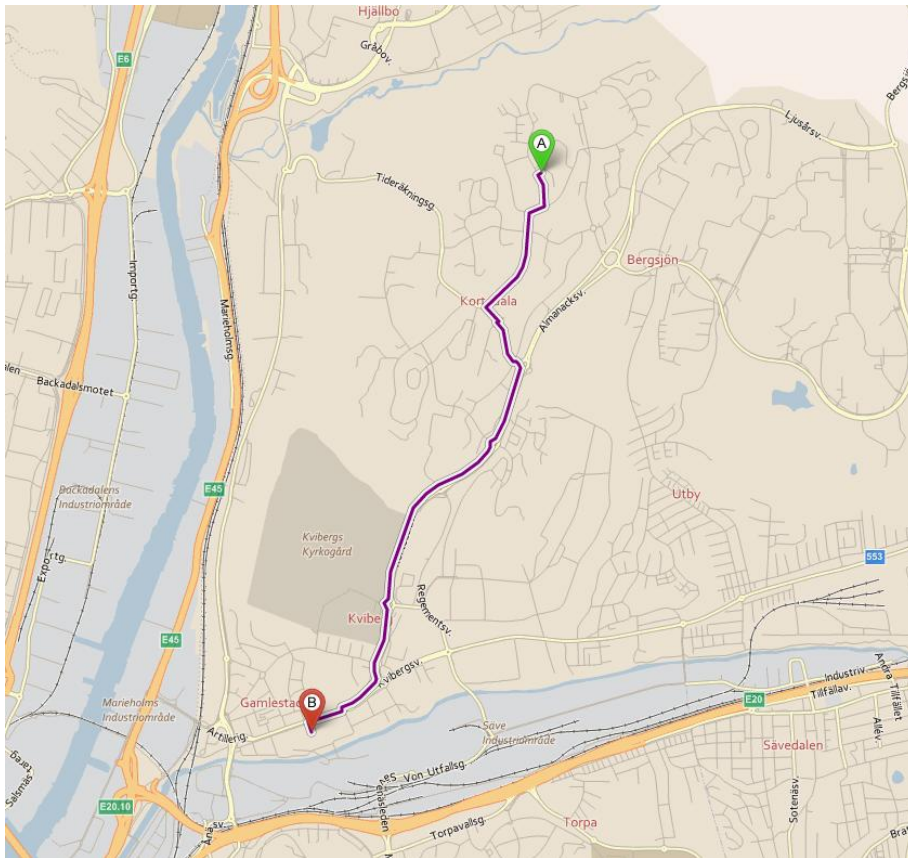
Figur 13. Resväg för cykel från Bielkegatan till Nya Kulan. Källa: Trafiken.nu, 2016.



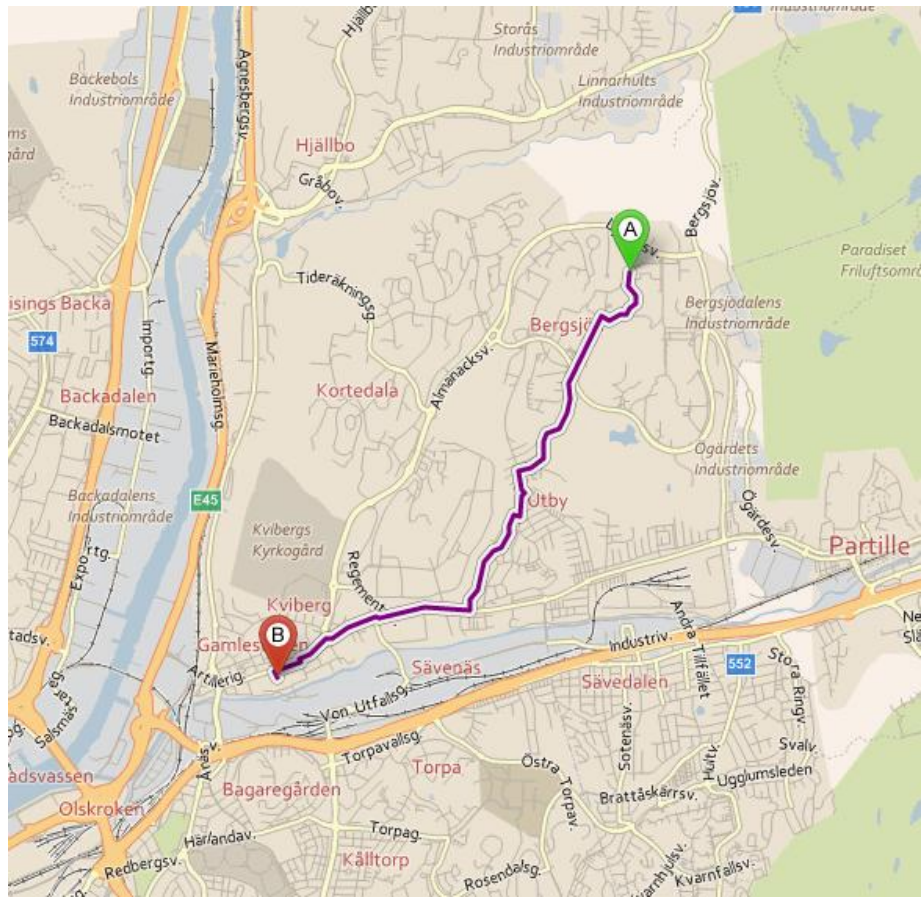
Figur 14. Resväg för cykel från Morängatan till Nya Kulan. Källa: Trafiken.nu, 2016.



Figur 15. Resväg för cykel från Trädgårdsvägen till Nya Kulan. Källa: Trafiken.nu, 2016.



Figur 16. Resväg för cykel från Julaftonsgatan till Nya Kulan. Källa: Trafiken.nu, 2016.



Figur 17. Resväg för cykel från Julafongsgatan till Nya Kulan. Källa: Trafiken.nu, 2016.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 34 000 medarbetare på över 500 kontor i 40 länder. I Sverige har vi omkring 3 500 medarbetare.

WSP Sverige AB

Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: +46 10 7225000
<http://www.wspgroup.se>

