



Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för Bostäder, centrumutveckling och
infrastruktur vid Kämpegatan

2024-04-05

Försättsblad

Mobilitets- och parkeringsutredning för Detaljplan för bostäder, centrumutveckling och infrastruktur vid Kämpegatan

Upprättad av Stadsbyggnadsförvaltningen och Exploateringsförvaltningen.

Version av anvisningar: Utredningen utgår ifrån "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" (2018) samt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" (version 1.2, 2021).

Dokumenthistorik

| | |
|-------------|------------|
| Version 1.0 | 2022-12-13 |
| Version 2.0 | 2023-09-28 |
| Version 3.0 | 2023-10-06 |
| Version 4.0 | 2024-04-05 |

1 Sammanfattning

Den här utredningen har tagits fram inom arbete med samrådshandlingar för *Detaljplan för bostäder, centrumutveckling och infrastruktur vid Kämpegatan*. Syftet med parkerings- och mobilitetsutredningen är att fastställa vilket parkeringsbehov den planerade exploateringen ger upphov till.

Framlagt exploateringsförslag utgör 19 350 BTA studentbostäder vilket föreslås fördelas i 420 st lägenheter varav 55 lägenheter som 2 r o k och resten som mindre lägenheter (max 35 kvm). Utöver detta tillkommer ca 2 540 kvm BTA i entréplan för handel och ca 2 430 kvm BTA kontor i plan 2.

P-tal och parkeringsplatser

Bilparkering

| Funktion | Startvärde | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitet såtgärder | Slutsats antal parkerings platser |
|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|--|
| Studentbostäder, 396 st. | 0,05 plats/lgh | - | - | - | 21 bilplatser |
| Kontor, 2 430 kvm BTA | 5 platser / 1000 BTA | 3 platser / 1000 BTA | - | - | 7 bilplatser |
| Handel, 2 540 kvm BTA | 13 platser / 1000 BTA | 8 platser / 1000 BTA | 4 platser / 1000 BTA | - | 10 bilplatser |
| Totalt | | | | | 38 bilplatser |

Cykelparkering

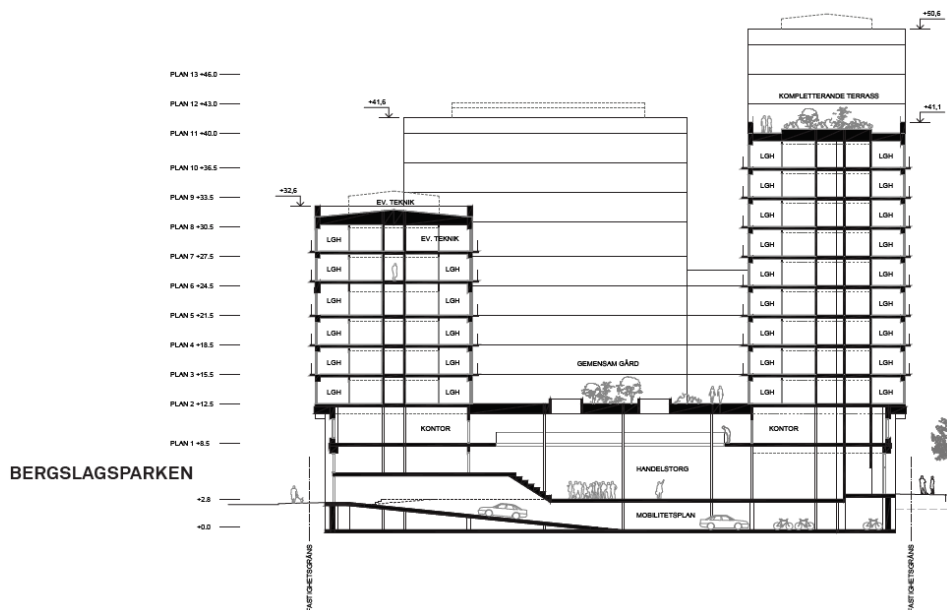
| Funktion | Startvärde | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitet såtgärder | Slutsats antal parkerings platser |
|---|---|----------------|-------------------|------------------------|--|
| Studentbostäder (420 st) - boende | 1 cykelplats per lgh | - | - | - | 420 cykelplatser |
| Studentbostäder - besökare | ytterligare 0,5 cykelplatser per lgh för besökare eller tillfällig användning för boende | - | - | - | 210 cykelplatser |
| Kontor, anställda | 9 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 22 cykelplatser |
| Kontor, besökare | 0,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 1 cykelplatser |
| Handel, anställda | 2,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 6 cykelplatser |
| Handel, besökare | 5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 13 cykelplatser |
| Totalt | | | | | 672 cykelplatser |

Framtaget exploateringsförslag redovisar en parkeringsutformning där källare (plan -1) nyttjas för cykel- och bilparkering. Samtliga 38 bilplatser (inkl. PRH) ryms i källarplan och framlagt utformningsförslag visar att 525 cykelplatser inryms i ett plan och vissa av platserna behöver därför utformas i två plan. Om samtliga cykelplatser utförs i två plan inryms 1050 cykelplatser.

Området präglas idag av tillfälliga väganslutningar, arbetet med Västlänken och pågående planarbete med bland annat detaljplan för överdäckning av Götaleden. Det är ont om parkeringar på allmän plats i närområdet. Risken är inte hög för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv.

Inför samråd av detaljplan föreskrivs inte några mobilitetsåtgärder och därmed görs inga avdrag gällande bilplatser för vare sig studentbostäder eller kontor och handel. Detta beror på att det inför samråd av detaljplan inte skett någon markanvisning. När markanvisning har skett och det finns en exploatör för projektet kan mobilitetslösningar diskuteras. Markanvisningsavtalet skulle kunna innefatta krav på mobilitetsåtgärder.

Parkeringsbehovet inom detaljplanen uppstår först när kvarteret är utbyggt och därför behöver inte parkering inom projektområdet under byggskedet hanteras.



Versionshantering

| Datum | Version | Beskrivning | Ändrat av |
|------------|---------|------------------|-----------|
| 2022-12-13 | 1 | Inför samråd | |
| 2023-09-28 | 2 | Inför granskning | |
| 2023-10-06 | 3 | Inför granskning | |
| 2023-xx-xx | 4 | Inför granskning | |

Innehåll

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Sammanfattning | 3 |
| 2 | Inledning | 6 |
| 2.1 | Syfte och bakgrund | 6 |
| 2.1.1 | Detaljplan för bostäder, centrumutveckling och infrastruktur vid Kämpegatan inom stadsdelen Gullbergsvass | 7 |
| 3 | Parkeringsbehov | 8 |
| 3.1 | Startvärde | 8 |
| 3.1.1 | Fastställ zon | 8 |
| 3.1.2 | Startvärde för bilparkering | 8 |
| 3.1.3 | Startvärde för cykelparkering | 8 |
| 3.1.4 | Resultat startvärde | 9 |
| 3.2 | Lägesbedömning | 10 |
| 3.2.1 | Kämpegatan | 10 |
| 3.2.2 | Bilparkering | 11 |
| 3.2.3 | Cykelparkering | 11 |
| 3.2.4 | Resultat lägesbedömning | 12 |
| 3.3 | Projektanpassning | 12 |
| 3.3.1 | Bilparkering | 12 |
| 3.3.2 | Cykelparkering | 13 |
| 3.3.3 | Resultat projektanpassning | 14 |
| 3.4 | Mobilitetslösningar | 15 |
| 3.4.1 | Mobilitetslösningar Kämpegatan | 15 |
| 4 | Resultat p-tal och antal parkeringsplatser | 16 |
| 4.1 | Bilparkering | 16 |
| 4.2 | Cykelparkering | 16 |
| 5 | Parkeringslösning | 17 |
| 5.1 | Bilplatser och cykelplatser | 17 |
| 5.1.1 | Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet | 17 |
| 5.1.2 | Lokalisering, utrymme och utformning | 17 |
| 6 | Reglering, kostnadstäckning och byggskede | 21 |
| 6.1 | Parkering på gatumark | 21 |
| 6.2 | Förutsättningar för kostnadstäckning | 22 |
| 6.3 | Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet | 22 |

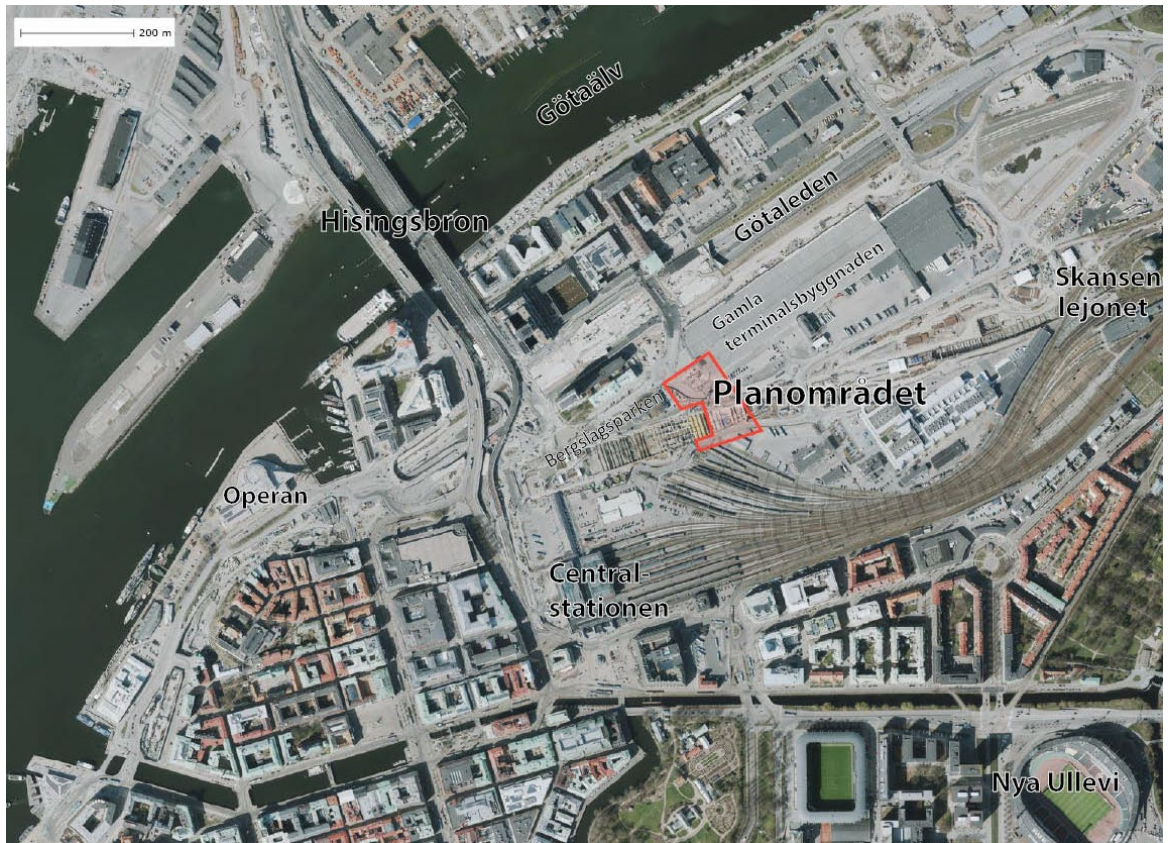
2 Inledning

2.1 Syfte och bakgrund

Den här utredningen har tagits fram inom arbete med samrådshandlingar för *Detaljplan för bostäder, centrumutveckling och infrastruktur vid Kämpegatan*.

Syftet med parkerings- och mobilitetsutredningen är att fastställa vilket parkeringsbehov den planerade exploateringen ger upphov till.

I utredningen redovisas först ett startvärde, utifrån planerad exploatering och exploaterings läge i staden. Därefter ingår det i utredningen att undersöka om antalet bilplatser kan minska utifrån platsens förutsättningar och eventuella mobilitetsåtgärder.



Figur 1. Bild visar planområdets läge i staden. Planområdet markeras med röd linje.

2.1.1 Detaljplan för bostäder, centrumutveckling och infrastruktur vid Kämpegatan inom stadsdelen Gullbergsvass

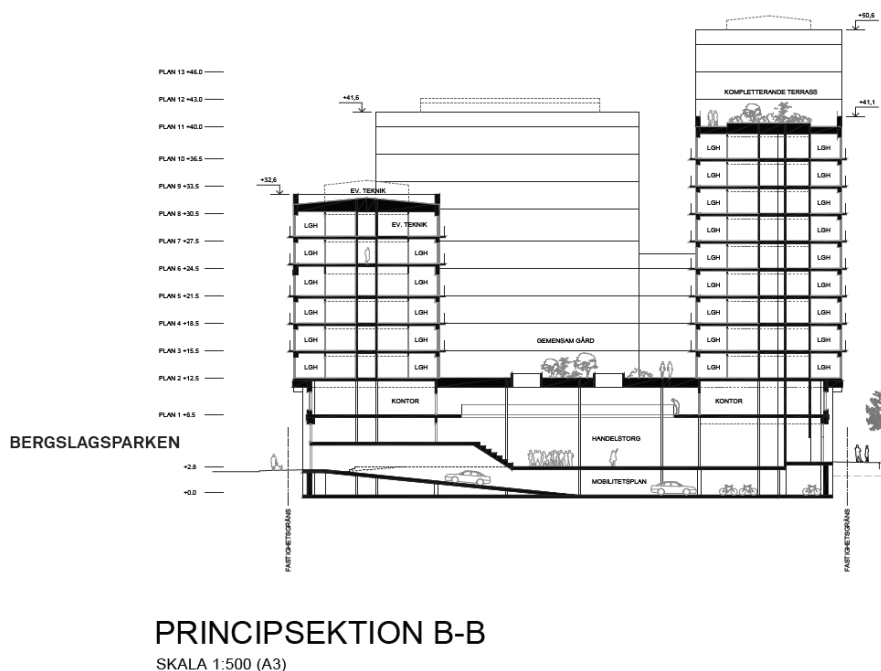
Detaljplanen syftar till att möjliggöra för en förlängning av den befintliga Kämpegatan söderut för att trafikalt knyta samman pågående detaljplaneprojekt i närområdet, till exempel utbyggnaden av Västlänkens station Centralen och bebyggelse norr om Centralstationen, med omgivande delar av staden. Förlängningen syftar även till att möjliggöra för en framtida anslutning till en bangårdsförbindelse i söder. Detaljplanen syftar också till att möjliggöra en torgyta inom planområdet.

Dessutom syftar detaljplanen till att möjliggöra bebyggelse inom ett kvarter med centrumverksamheter, där det är tänkt handel i bottenplan och kontor inom plan 1 och plan 2 samt bostäder väster om den föreslagna förlängningen av Kämpegatan.

Framlagt förslag utgör 19 970 BTA studentbostäder vilket föreslås fördelas i 420 lägenheter.

Utöver detta tillkommer ca 2 540 kvm BTA i entréplan för handel och ca 2 430 kvm BTA kontor i plan 2.

Framtagen BTA för kontor och handel baseras på en utformning med handelstorg på entréplan och med balkonger från kontor på plan 2, se sektion B-B nedan. Alternativet att bygga ut hela våningsplanet resulterar i en ”mörk kärna” som blir svår att använda för kontorsverksamhet på plan 2. Parkering- och mobilitetsutredningen utgår från framtaget exploateringsförslag, eftersom det bedöms vara ett sannolikt scenario för utformning av kvarteret.



Figur 2. Bild: what! arkitekter. Bild visar parkering i garage och ett handelstorg på entréplan med balkonger på plan 2.

3 Parkeringsbehov

Parkeringsbehovet beräknas genom fyra analyssteg:

- Startvärde
- Lägesbedömning
- Projektanpassning
- Mobilitetslösningar

3.1 Startvärde

3.1.1 Fastställ zon

Aktuell detaljplan ligger inom område *A Innerstaden inkl. Älvstaden* och omfattar uppförande av bebyggelse för studentbostäder och centrumverksamhet, där det är tänkt handel i bottenplan och kontor inom plan 1 och plan 2 samt anläggande av torg.

3.1.2 Startvärde för bilparkering

Startvärde avgörs utifrån användning och läge i staden.

3.1.2.1 Studentbostäder

Startvärde för studentbostäder inom område A är 0,05 bilplatser per lägenhet.

3.1.2.2 Kontor och handel

Startvärde för kontor inom område A är 5 bilplatser / 1000 BTA.

Startvärde för handel inom område A och 13 bilplatser / 1000 BTA.

3.1.3 Startvärde för cykelparkering

3.1.3.1 Studentbostäder

För studentbostäder är startvärdet för cykelparkering 1 cykelplats per lägenhet och ytterligare 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning för boende.

3.1.3.2 Kontor och handel

Startvärde för cykelparkering för kontor och handel räknas ut genom att använda ett schablonvärde för antal sysselsatta och besökare per 1000 kvm BTA och en uppskattad färdmedelsfördelning.

Om personaltätheten påtagligt skiljer sig från värdena i tabellen kan parkeringstalet justeras.

| Verksamhet | Anställda per 1000 m ² | Besökare per 1 000m ² |
|------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Kontor | 36 | 4 |
| Handel | 10 | 45 |

Figur 3. Schablonvärde för antal sysselsatta och besökare. (Hämtad från Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg (Göteborgs Stad, 2021)).

Färdmedelsfördelningen mellan bil och cykel för kontor och handel anges för respektive stadsdel i *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg* (Göteborgs Stad, 2021). För området Centrum anges att 25 % av de anställda och 11 % av besökarna antas cykla.

Startvärde för anställda inom kontor är 9 cykelplatser / 1000 BTA.

Startvärde för besökare inom kontor är 0,5 cykelplatser / 1000 BTA.

Startvärde för anställda inom verksamheter är 2,5 cykelplatser / 1000 BTA.

Startvärde för besökare inom verksamheter är 5 cykelplatser / 1000 BTA.

3.1.4 Resultat startvärde

| | Startvärde | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
|-----------------|---|----------------|-------------------|---------------------|
| Bil | | | | |
| Studentbostäder | 0,05 bilplatser per lgh | | | |
| Kontor | 5 bilplatser / 1000 BTA | | | |
| Handel | 13 bilplatser / 1000 BTA | | | |
| Cykel | | | | |
| Studentbostäder | 1 cykelplats per lgh och ytterligare 0,5 cykelplatser per lgh för besökare eller tillfällig användning för boende | | | |
| Kontor | 9 cykelplatser / 1000 BTA | | | |
| Anställda | | | | |
| Kontor | 0,5 cykelplatser / 1000 BTA | | | |
| Besökande | | | | |
| Handel | 2,5 cykelplatser / 1000 BTA | | | |
| Anställda | | | | |
| Handel | 5 cykelplatser / 1000 BTA | | | |
| Besökande | | | | |

3.2 Lägesbedömning

Aktuell detaljplans specifika läge ska analyseras utifrån sammanvävd tillgänglighet. Lägesbedömningen utgår från planerade åtgärder i projektområdet. En god sammanvägd tillgänglighet innebär direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet, exempelvis bilpool i närområdet. Utifrån lägesbedömningen kan avdrag från startvärdet göras.

De gång- och cykelavstånd som anges för "direkt närhet" nedan avser verkligt avstånd justerat med hänsyn till topografin. En meters höjdskillnad räknas som tio meter i gångavstånd.

Med direkt närhet avses här ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns och med god kollektivtrafik avses 10 minuters trafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement.

Med direkt närhet avses här att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.

3.2.1 Kämpegatan

Planområdet är beläget i stadsdelen Gullbergsvass och inom Centralenområdet i Göteborg. Avståndet till Göteborgs Centralstation, Nils Ericsson-terminalen och hållplats Nordstan understiger 500 meter. Västlänkens östra uppgång för centralstationen ansluter till planområdet i väster.

Längs den del av Kämpegatan som är inom planområdet kan det bli aktuellt med hållplatser för metrobuss med ca 20 avgångar i timmen, förutsatt att Bangårdsförbindelsen byggs. Hållplatsen planeras i direkt anslutning till kvarteret. Citybuss kommer att trafikera Bergslagsgatan norr om kvarteret, med minst 12 avgångar i timmen. Hållplatsen ligger ca 50 meter från kvarteret.

Både Kämpegatan inom planområdets östra del i nord-sydlig riktning och Bergslagsgatan norr om planområdet i öst-västlig sträckning kommer att föras med gångbanor och pendelcykelstråk.

Planområdet är ett låglänt område med mindre nivåskillnader. Inom området varierar markhöjden från +1 till +2,5 meter ovan havet.

Apotek finns i Centralstationen, inom 500 meter från planområdet. Närmsta matvaruaffär finns i Nordstan, ca 700 meter ifrån planområdet. Allmän vårdcentral ligger mer än 1000 meter ifrån planområdet. Alldeles intill planområdet finns träningscenter och flertalet restauranger.

I dagsläget påverkas tillgängligheten av arbetet med Västlänken men planområdet har direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur. Projektet ligger också inom 700 meter verkligt gångavstånd till bytespunkt

inom Vallgraven (Nordstan) och inom 900 meter verkligt gångavstånd till både Brunnsparken och Centralstationen.

Slutsatsen är att planområdet uppfyller en god sammanvägd tillgänglighet med direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur.

3.2.2 Bilparkering

3.2.2.1 Studentbostäder

Ingen justering görs för studentbostäder.

3.2.2.2 Handel och kontor

Avdrag från startvärdet kan göras om projektet både är i direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, se kriterier för flerbostadshus (Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Göteborgs Stad, 2021, sida 21).

På startvärdet görs avdrag procentuellt i tre steg:

| Zon | Procentuellt avdrag | | |
|---------|---------------------|------------|-------|
| | Bas | Bytespunkt | Extra |
| A | 15 | 15 | 10 |
| B och C | 15 | 15 | - |
| D | 15 | - | - |

Figur 4 Procentuella avdrag beroende på närhet till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. (Hämtad från Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg (Göteborgs Stad, 2021)).

1. Avdrag görs med 15 % enligt kolumn ”Bas” om det är både direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt definitionerna ovan för flerbostadshus.

2. Därutöver görs ett avdrag med 15 % enligt kolumn ”Bytespunkt” om projektet uppfyller ett av dessa villkor. Även andra bytespunkter med ett stort utbud av linjer kan ge avdrag och byggaktören ska då utreda och motivera detta.

3. Ytterligare avdrag görs med 10 % enligt kolumnen ”Extra” om projektet ligger inom 900 meters verkligt gångavstånd från hållplatserna Brunnsparken eller Centralstationen.

Slutsatsen är att det går att göra avdrag från startvärdet gällande parkering för kontor och handel med totalt 40 % då projektet uppfyller samtliga villkor.

3.2.3 Cykelparkering

3.2.3.1 Studentbostäder

Ingen justering görs på studentbostäder.

3.2.3.2 Kontor och handel

Parkeringsstalet för cykel kan höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel.

Ingen justering av parkeringsstalet för cykel har gjorts i detta fall.

3.2.4 Resultat lägesbedömning

| | <i>Startvärde</i> | <i>Lägesbedömning</i> | <i>Projektanpassning</i> | <i>Mobilitetslösningar</i> |
|------------------------|---|---------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Bil | | | | |
| <i>Studentbostäder</i> | 0,05 bilplatser per lgh | - | | |
| <i>Kontor</i> | 5 bilplatser / 1000 BTA | 3 bilplatser / 1000 BTA | | |
| <i>Handel</i> | 13 bilplatser / 1000 BTA | 7,8 bilplatser / 1000 BTA | | |
| Cykel | | | | |
| <i>Studentbostäder</i> | 1 cykelplats per lgh och ytterligare 0,5 cykelplatser per lgh för besökare eller tillfällig användning för boende | - | | |
| <i>Kontor</i> | 9 cykelplatser / 1000 BTA | - | | |
| <i>Anställda</i> | | | | |
| <i>Kontor</i> | 0,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | | |
| <i>Besökande</i> | | | | |
| <i>Handel</i> | 2,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | | |
| <i>Anställda</i> | | | | |
| <i>Handel</i> | 5 cykelplatser / 1000 BTA | - | | |
| <i>Besökande</i> | | | | |

3.3 Projektanpassning

3.3.1 Bilparkering

3.3.1.1 Studentbostäder

De angivna startvärdena baseras på 25 m² för korridorlägenheter och 35 m² för egna lägenheter. Justering av startvärdet kan göras för till exempel större studentlägenheter för familjer eller så kallade kompislägenheter/kollektivlägenheter.

Ingen projektanpassning görs för studentbostäder.

3.3.1.2 Handel och kontor

Om personaltätheten påtagligt skiljer sig från värdena i tabellen kan parkeringstalet justeras. Det är osäkert om aktuellt projekt skiljer sig från värdet i tabellen. Det får studeras efter detaljplanens samrådsskede.

| Verksamhet | Anställda per 1000 m ² | Besökare per 1 000m ² |
|------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Kontor | 36 | 4 |
| Handel | 10 | 45 |

Figur 5. (Hämtad från Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg (Göteborgs Stad, 2021)).

För handel görs också justering utifrån typ av handel:

- För handel utan dagligvaror/livsmedel kan parkeringstalet sänkas.
- För viss bilorienterad handel kan parkeringstalet sänkas, såsom för handelscentrum som har god tillgänglighet med flera olika transportslag för de boende i närområdet (till exempel Frölunda Torg).
- För handel i blandad stadsbebyggelse kan parkeringstalet sänkas, såsom för handel i traditionell stadsbebyggelse i till exempel kvartersstruktur med handel i bottenplan och kan vara såväl cityhandel som lokala torg, det vill säga handel med i huvudsak lokalt kundunderlag.
- Mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkrets förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll.

Maximalt procentuellt avdrag från startvärdet för projektanpassning:

| Zon | Projektanpassning |
|---------|-------------------|
| A | 30 % |
| B och C | 40 % |
| D | 55 % |

Figur 6. (Hämtad från Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg (Göteborgs Stad, 2021)).

I aktuellt projekt, som medger centrumverksamhet, där det är tänkt handel i bottenplan och kontor inom plan 1 och plan 2, inom tät stadsbebyggelse och huvudsakligen icke bilburen kundkrets, bedöms det vara rimligt med maximalt procentuellt avdrag från startvärdet för handel, alltså 30 %.

3.3.2 Cykelparkering

3.3.2.1 Studentbostäder

Parkeringstalet kan justeras med hänsyn till avvikande lägenhetsstorlekar. Det får studeras efter detaljplanens samrådsskede.

I projektet beräknas en student per planerad bostad.

3.3.2.2 Kontor och handel

Parkeringstalet justeras om verksamheten har specifika förutsättningar eller avvikande personaltäthet, se tabellerna ovan för bilparkering. Det är osäkert om aktuellt projekt skiljer sig från värdet i tabellen. Det får studeras efter detaljplanens samrådsskede.

3.3.3 Resultat projekthanpassning

| | Startvärde | Lägesbedömning | Projekthanpassning | Mobilitetslösningar |
|-----------------|---|-------------------------|-------------------------|---------------------|
| Bil | | | | |
| Studentbostäder | 0,05 bilplatser per lgh | - | - | |
| Kontor | 5 bilplatser / 1000 BTA | 3 bilplatser / 1000 BTA | - | |
| Handel | 13 bilplatser / 1000 BTA | 8 bilplatser / 1000 BTA | 4 bilplatser / 1000 BTA | |
| Cykel | | | | |
| Studentbostäder | 1 cykelplats per lgh och ytterligare 0,5 cykelplatser per lgh för besökare eller tillfällig användning för boende | - | - | |
| Kontor | 9 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | |
| Anställda | | | | |
| Kontor | 0,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | |
| Besökande | | | | |
| Handel | 2,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | |
| Anställda | | | | |
| Handel | 5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | |
| Besökande | | | | |

3.4 Mobilitetslösningar

För fastighetsägare som vill sänka parkeringstalet ytterligare efter steg 1-3 är mobilitetsåtgärder ett möjligt, frivilligt steg. Mobilitetsåtgärder definieras i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (Göteborgs Stad, 2018) som åtgärder som ökar boende eller andras mobilitet men minskar behovet av att äga och använda bil. Genom mobilitetsåtgärder blir det enklare och mer attraktivt att resa hållbart.

Göteborgs Stad har en modell för hur mycket parkeringstalet kan sänkas genom olika paket med mobilitetsåtgärder. Mobilitets åtgärder ger avdrag på parkeringstalet i ett baspaket och ett stjärnpaket.

3.4.1 Mobilitetslösningar Kämpegatan

Inför samrådsskedet av detaljplan föreskrivs inte några mobilitetsåtgärder och därmed görs inga avdrag gällande bilplatser för vare sig studentbostäder eller kontor och handel. Detta beror på att det inför samråd av detaljplan inte skett någon markanvisning. När markanvisning har skett och det finns en exploatör för projektet kan mobilitetslösningar diskuteras. Markanvisningsavtalet skulle kunna innefatta krav på mobilitetsåtgärder.

Då aktuell detaljplan innefattar studentbostäder krävs endast att 3 av totalt 8 möjliga mobilitetsåtgärder inom baspaketet genomförs för att parkeringstalet ska sänkas med 0,05 bilplatser/lägenhet. Minst en av åtgärder måste handla om cykel. Detta skulle motsvara alla bilplatser för studentbostäderna (20 st).

Mobilitetsåtgärderna och modellen för avdrag kan även appliceras på kontor och handel för både anställda och besökare. Baspaketet ger ett avdrag om 15% av startvärdet på bilparkeringstalet. Samtliga åtgärder i baspaketet ska genomföras för att få avdraget. För ytterligare avdrag krävs åtgärder ur stjärnpaketet och kan ge ytterligare avdrag på 20 – 30 % av startvärdet på bilparkeringstalet.

4 Resultat p-tal och antal parkeringsplatser

4.1 Bilparkering

| Funktion | Startvärde | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetsåtgärder | Slutsats antal parkeringsplatser |
|--------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|----------------------------------|
| Studentbostäder, 420 st. | 0,05 plats/lgh | - | - | - | 21 platser |
| Kontor, 2 430 kvm BTA | 5 platser / 1000 BTA | 3 platser / 1000 BTA | - | - | 7 platser |
| Handel, 2 540 kvm BTA | 13 platser / 1000 BTA | 8 platser / 1000 BTA | 4 platser / 1000 BTA | - | 10 platser |
| | | | | | 38 platser |

En (1) av de totalt 38,5 bilplatserna bör utgöra parkeringsplats för rörelsehindrade. Angöring för lastning och lossning till verksamheterna i kontor löses på samma utrymmen som föreslås användas för sophämtning, se avsnitt 5.1.2.1

4.2 Cykelparkering

| Funktion | Startvärde | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetsåtgärder | Slutsats antal parkeringsplatser |
|-----------------------------------|--|----------------|-------------------|--------------------|----------------------------------|
| Studentbostäder (420 st) - boende | 1 cykelplats per lgh | - | - | - | 420 cykelplatser |
| Studentbostäder - besökare | ytterligare 0,5 cykelplatser per lgh för besökare eller tillfällig användning för boende | - | - | - | 210 cykelplatser |
| Kontor, anställda | 9 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 22 cykelplatser |
| Kontor, besökare | 0,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 1 cykelplatser |
| Handel, anställda | 2,5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 6 cykelplatser |
| Handel, besökare | 5 cykelplatser / 1000 BTA | - | - | - | 13 cykelplatser |
| | | | | | 672 cykelplatser |

5 Parkeringslösning

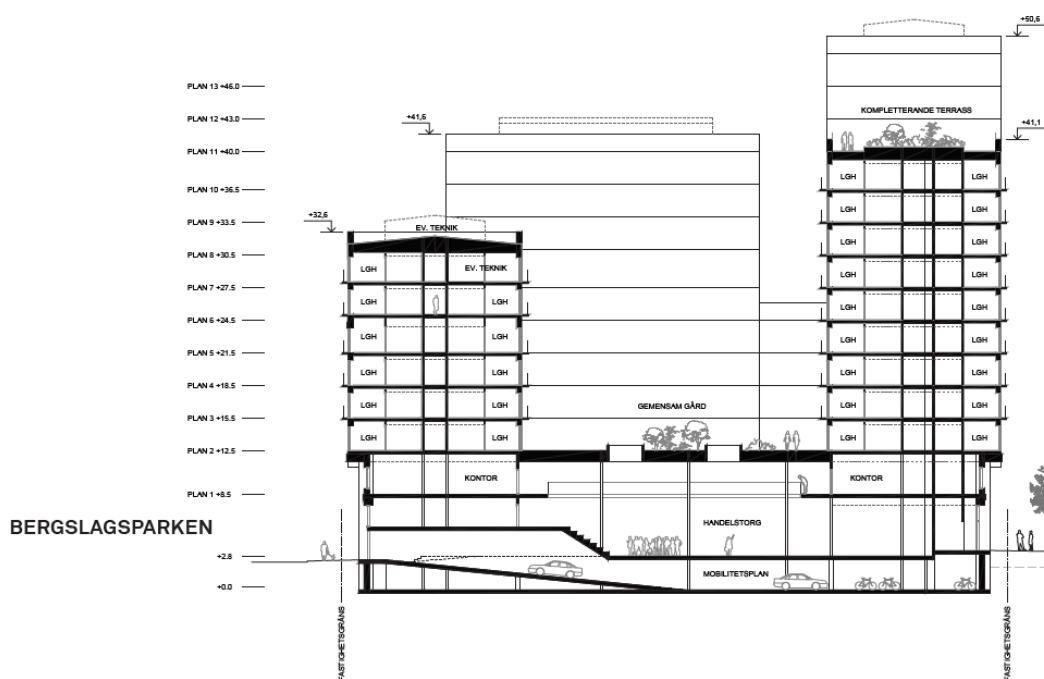
5.1 Bilplatser och cykelplatser

5.1.1 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Det bedöms inte finnas någon ledig kapacitet på kringliggande gator eller parkeringsanläggningar. Flera planprojekt pågår eller har avslutats i närområdet och det är osäkert vilka ytterligare parkeringsmöjligheter som kommer att finnas inom gångavstånd.

5.1.2 Lokalisering, utrymme och utformning

På följande sidor redovisas tänkta lösningar för angöring och parkeringsutformning.



PRINCIPSEKTION B-B

SKALA 1:500 (A3)

Figur 7. Bild visar principsektion för kvarteret. (Bild: what! arkitekter)

5.1.2.1 Angöring och parkering

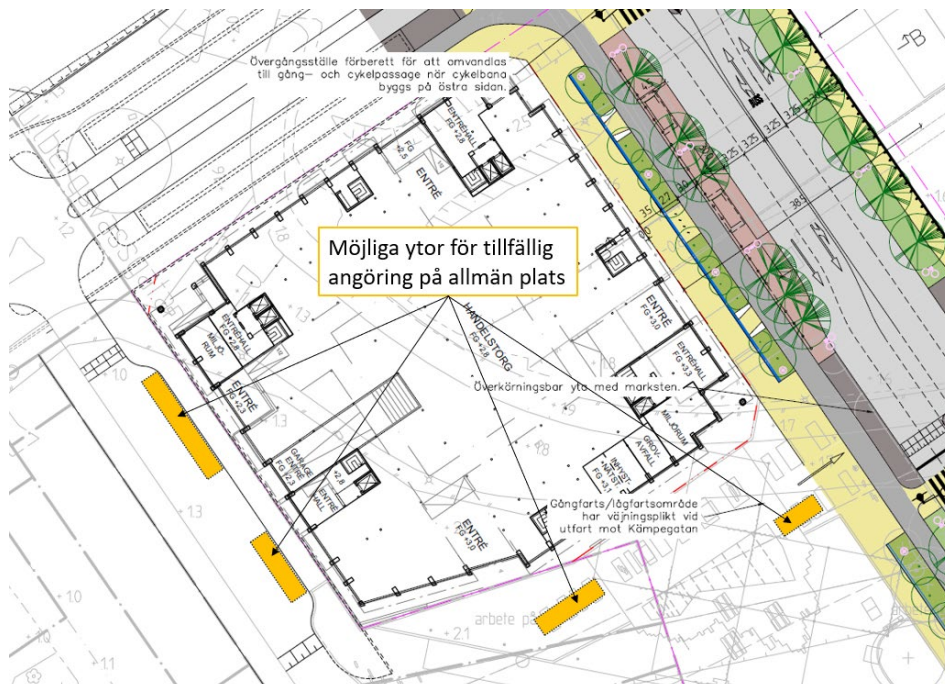
Entréer till bostäder och verksamheter planeras på kvarterets alla fyra sidor.

- Parkering för boende och verksamma, inklusive parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från tillgänglig entré, sker via garageplan.
- Angöring inom 25 meter från tillgänglig entré, för besökare till bostäder, sker via garageplan.
- Angöring inom 25 meter från tillgänglig entré, för besökare till verksamheter med entréer in mot handelstorget, sker via garageplan.
- Angöring längs kvarterets östra/norra sida är ej möjlig då busskörfält/busshållplats planeras att anläggas längs dessa sidor av kvarteret. För mindre lokaler kan avsteg från kravet på angöringsplats inom 25 m ansökas i samband med bygglov. Avsteg prövas i varje enskilt fall utifrån motiv som kan finnas för den specifika verksamheten.

Om det sker justeringar av kvarterets utformning och innehåll inför bygglov är det upp till sökande att i bygglovsansökan redovisa en motsvarande lösning för angöring och parkering.

Möjlig angöring inom allmän plats

Angöring inom 25 meter från utvändiga entréer möjliggörs även på allmän plats, i planerad angöringsficka längs kvarterets västra sida samt på planerat gångfartsområde längs kvarterets södra sida (se figur 8 nedan). Leveranser samt sophämtning vid föreslagna miljörum möjliggörs dels i angöringsfickan (genom att den delvis regleras som lastplats), dels på gångfartsområdet söder om kvarteret. Lösningen för sophämtning är avstämd med Stadsmiljöförvaltningen enhet Trafikreglering (2023-10-23) och med Kretslopp och vatten (2023-10-04). I planarbetet har bedömts att beskrivna ytor för angöring på allmän plats inte kommer att behöva ha annan funktion inom överskådlig framtid.



Figur 8. Bild visar kartbild med entréplan för kvarteret och de tre platserna för angöring, som markeras i gult.

5.1.2.2 Parkeringsutformning plan -1

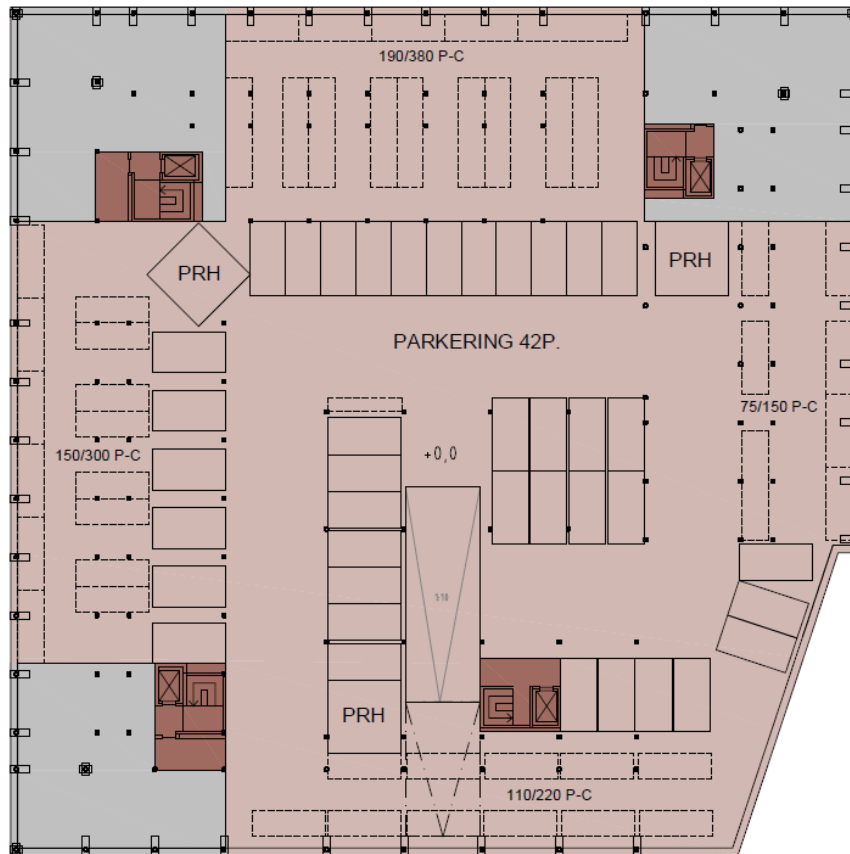
Framtaget utformningsförslag redovisar parkering på plan -1 (källare) som utgör cirka 3 250 kvm. Skissen nedan visar att samtliga 38 parkeringsplatser (inkl. PRH) och cykelplatser ryms i källarplan. Parkeringsplatser för bil bedöms utgöra cirka 1 470 kvm (42x35kvm).

Framlagt utformningsförslag visar att 525 cykelplatser inryms i ett plan och vissa av platserna behöver därför utformas i två plan. Om samtliga cykelplatser utförs i två plan inryms 1050 cykelplatser. Mobilitetsutredningen visar ett behov på 672 cykelplatser och totalt cirka 1 344 kvm (672 x 2 kvm).

I skiss nedan är cykelparkeringarna placerade bakom bilplatserna. Med krav på mobilitetsåtgärder i markanvisning skulle ytor frigöras, vilket ökar möjligheterna att placera cykelparkeringar mer tillgängligt och tvåvåningsställ blir sannolikt inte nödvändigt.

Parkering i källare medför särskilda krav på tillgänglighetsanpassning, så som lutningar och mått på hiss, ramp och trappa.

Besökare till boende och kontor ska kunna nå dessa parkeringsplatser.



Figur 9. Bild visar plan -1 (källare) och möjlig parkeringsutformning för både cykel och bil. (Bild: what! arkitekter)

Föreslaget kvarter med minst 1,6 meter förgårdsmark medger att inom denna förgårdsmark lösa 13 cykelplatser för besökare till verksamheter och kontor. Om kvarteret vid bygglovskedet ändras och föreslås byggas ända ut till kvartergräns blir det svårt att ordna en bra lösning på kvartersmark för denna typ av cykelparkering. Mot Kämpegatan (östra sidan) och mot torget (södra sidan) finns utrymme och möjlighet att på ett trafiksäkert sätt ordna dessa platser på allmän plats intill kvarteret, utan att göra avkall på andra prioriterade ändamål. Mot västra sidan bedöms delar av illustrerad angöringsficka kunna användas för cykelparkering. Mot norra sidan bör viss cykelparkering lösas tillsammans med planerad trädrad.

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

Området präglas idag av tillfälliga väkanslutningar, arbetet med Västlänken och pågående planarbete med bland annat detaljplan för överdäckning av Götaleden.



Figur 10. Visar hur området idag präglas av tillfälliga väkanslutningar, arbete med västlänken samt pågående planarbete. Aktuellt planområde markeras med röd linje.

Kvarteren söder och väster om detaljplanen avskärmats till stor del av ett plank som omger arbetsplatsen kring Västlänken. Tillgängligheten åt söder om aktuell detaljplan är idag begränsad, främst beroende på järnvägsspåret som är en barriär. Direkt norr om planområdet finns ett obebyggt kvarter som ingår i Detaljplan för överdäckning av Götaleden.

Nordväst om planområdet ligger Regionens hus och där finns en allmän parkeringsplats om med 259 platser. På ett längre avstånd till detaljplanen finns parkering vid centralstationen eller Gullberg strandgata vid Göta Älv.

Det finns inte gratisparkeringar på allmän plats i närområdet. Risken är liten för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Syftet är att klarlägga och synliggöra kostnaderna för parkering och uppskatta sannolikheten för att en del av den kommer att behöva delfinansieras av bostads-/lokalhyror och på så vis subventionera kostnaden för de som har bil.

Kostnadstäckning klarläggs efter att markanvisningen har genomförts. Det är svårt att bedöma kostnad för framtida boende avseende parkeringsgarage eftersom ett garage eller källare också främjar stabilitet och konstruktion för kvarteret som helhet. Kostnaderna hamnar därmed inte enbart på boende.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Parkeringsbehovet inom detaljplanen uppstår först när kvarteret är utbyggt och därför behöver inte parkering inom projektområdet under byggskedet hanteras.