

Mobilitets- och parkeringsutredning

**Detaljplan för Bostäder, centrumutveckling och
infrastruktur vid Kämpegatan**

2022-12-13

Försättsblad

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

Upprättad av Stadsbyggnadskontoret.

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
-------------	------------

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 320 st lägenheter och 76 st studentrum i kollektiv, för totalt 396 studenter. Utöver detta tillkommer ca 2 350 kvm BTA i bottenplan för handel och ca 2 580 kvm BTA kontor i plan 2.

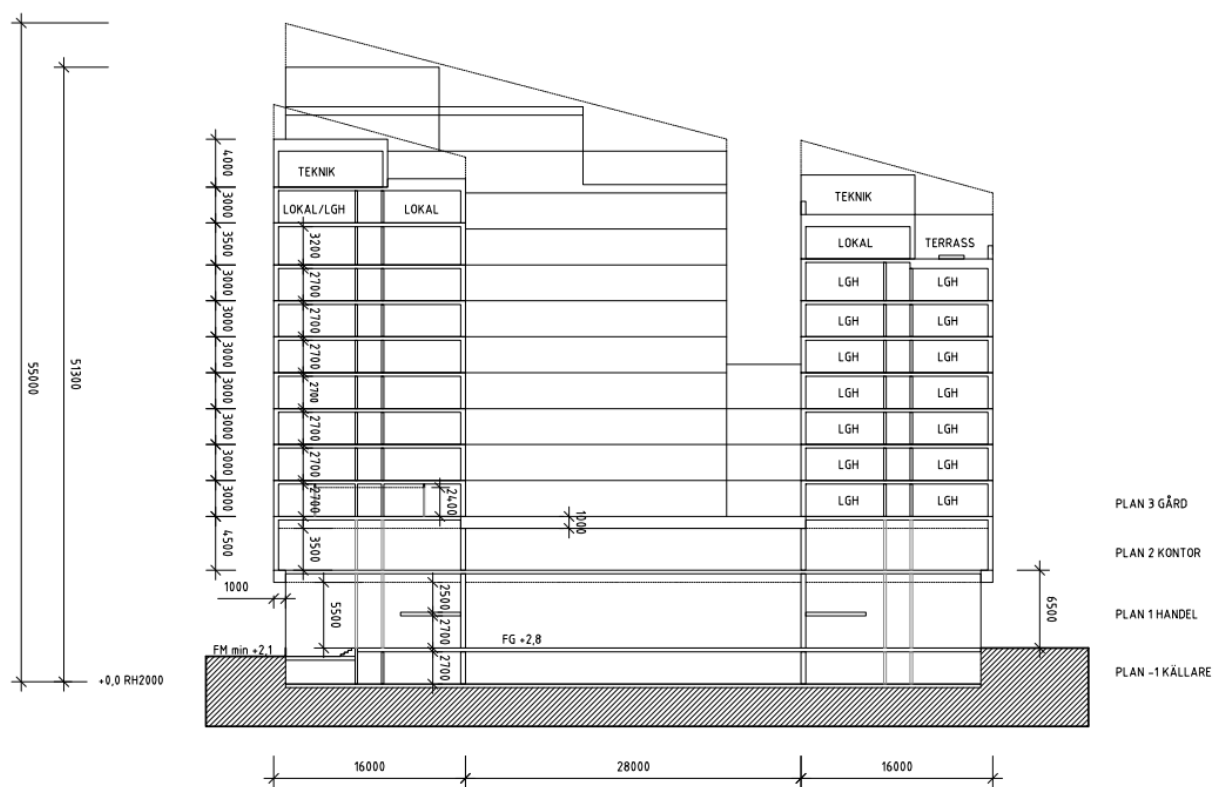
P-tal och parkeringsplatser

Bilparkering

Funktion	Startvärde	Läges- bedöm- ning	Projekt- anpassning	Mobilitet såtgärde r	Slutsats antal parkerings platser
Studentbostäder, 396 st.	0,05 plats/lgh	-	-	-	20 bilplatser
Kontor, 2 580 kvm BTA	5 platser / 1000 BTA	3 platser / 1000 BTA	-	-	8 bilplatser
Handel, 2 350 kvm BTA	13 platser / 1000 BTA	8 platser / 1000 BTA	4,1 platser / 1000 BTA	-	14 bilplatser
Totalt					42 bilplatser

Cykelparkering

Funktion	Startvärde	Läges- bedöm- ning	Projekt- anpassni- ng	Mobilit etsåtg ärder	Slutsats antal parkerings platser
Studentbostäder (396 st) - boende	1 cykelplats per lgh	-	-	-	396 cykelplatser
Studentbostäder - besökare	ytterligare 0,5 cykelplatser per lgh för besökare eller tillfällig användning för boende	-	-	-	198 cykelplatser
Kontor, anställda	9 cykelplatser / 1000 BTA	-	-	-	23 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	-	-	-	12 cykelplatser
Totalt					636 cykelplatser



Figur 1 Bild visar sektion för aktuellt förslag till utformning av bebyggelse inom detaljplan. Av what arkitekter.

Framtaget exploateringsförslag redovisar en parkeringsutformning där källare (plan -1) nyttjas för bilparkering. Samtliga 42 parkeringsplatser (inkl. PRH) ryms i källarplan. En del av de cykelparkeringarna som krävs behöver också inrymmas i källarplanet.

Plan 2 utformas för kontor. I mitten av kvarteret finns en ”mörk kärna” som kommer att kunna nyttjas för cykelparkering. Mörk kärna menas yta med lite dagsljus som är svår att använda för kontorsplatser. Den mörka kärnan utgör ca 820 kvm, vilket bedöms inrymma majoriteten av de 636 cykelplatser som krävs, utifrån att en cykel upptar 2 kvm. De resterande cykelplatserna får studeras inom i plan -1 (källaren) ihop med bilplatserna.

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.

Förutsättningar för kostnadstäckning och hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet får studeras vidare efter detaljplanens samrådsskede.

Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av

Innehåll

1	Sammanfattning.....	3
2	Inledning	7
2.1	Syfte och bakgrund.....	7
2.1.1	Detaljplan för bostäder, centrumutveckling och infrastruktur vid Kämpegatan inom stadsdelen Gullbergsvass.....	8
3	Parkeringsbehov.....	9
3.1	Startvärde.....	9
3.1.1	Fastställ zon	9
3.1.2	Startvärde för bilparkering	9
3.1.3	Startvärde för cykelparkering	9
3.1.4	Resultat startvärde	10
3.2	Lägesbedömning	11
3.2.1	Kämpegatan	11
3.2.2	Bilparkering	12
3.2.3	Cykelparkering.....	12
3.2.4	Resultat lägesbedömning	13
3.3	Projektanpassning	13
3.3.1	Bilparkering	13
3.3.2	Cykelparkering.....	14
3.3.3	Resultat projektanpassning	15
3.4	Mobilitetslösningar	16
3.4.1	Mobilitetslösningar Kämpegatan	16
4	Resultat p-tal och antal parkeringsplatser.....	17
4.1	Bilparkering	17
4.2	Cykelparkering.....	17
5	Parkeringslösning	18
5.1	Bilplatser och cykelplatser	18
5.1.1	Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet ..	18
5.1.2	Lokalisering, utrymme och utformning	18
6	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	22
6.1	Parkering på gatumark	22
6.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	23
6.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	23

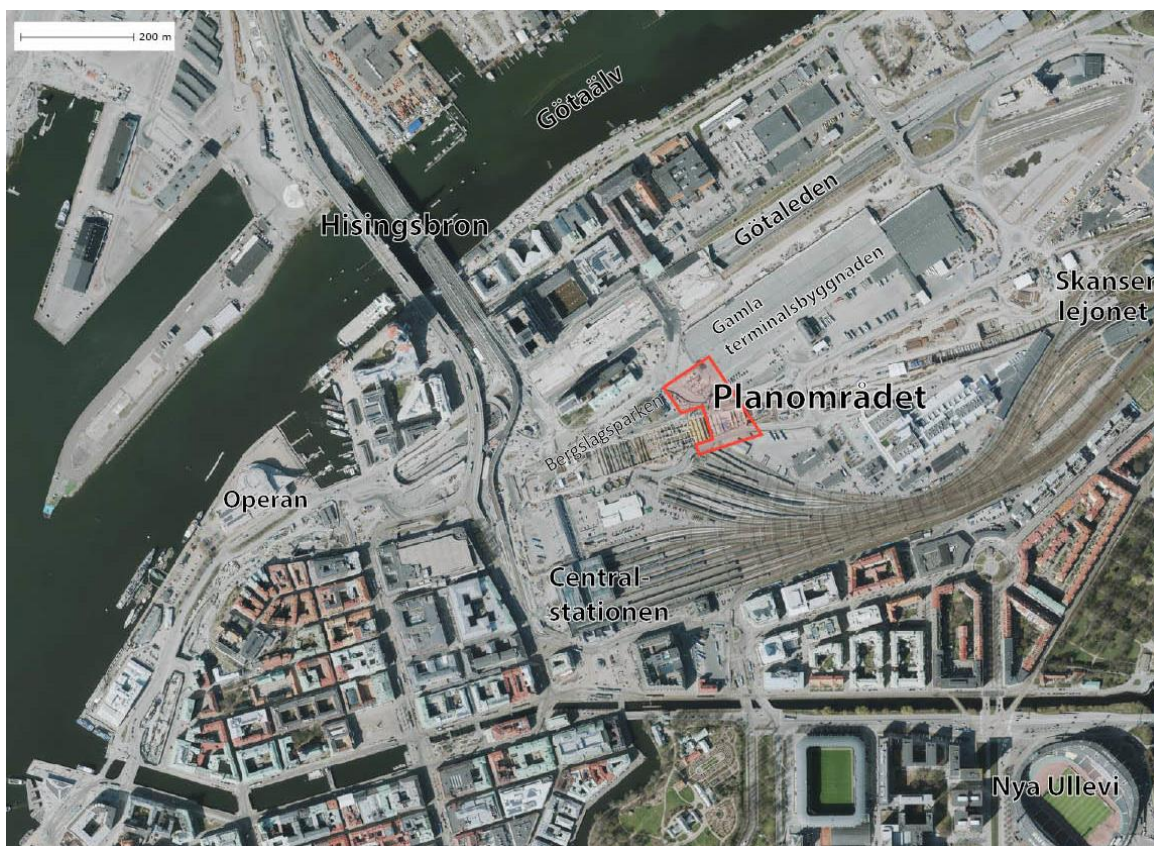
2 Inledning

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 2. 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 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 19 350 BTA studentbostäder vilket föreslås fördelas i 396 st lägenheter.

Utöver detta tillkommer ca 2 350 kvm BTA i bottenplan för handel och ca 2 580 kvm BTA kontor i plan 2.



Figur 3. Bild: what! arkitekter

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 4. 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 högrafik (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 förse med gångbanor och pendelcykelstråk.

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

Förskola tillskapas inom *Detaljplan för överdäckning av Götaleden* som ligger direkt norr om planområdet och som väntas antas december 2022. 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 5 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

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	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		
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				

3.3 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.

I projektet planeras bostäder för 396 studenter.

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 6. (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 7. (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 planeras bostäder för 396 studenter, alltså 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

	<i>Startvärde</i>	<i>Lägesbedömning</i>	<i>Projekthanpassning</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	8 bilplatser / 1000 BTA	4,1 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>				

3.4 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.

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	Läges- bedöm- ning	Projekt- anpassning	Mobilitet såtgärde r	Slutsats antal parkerings platser
Studentbostäder, 396 st.	0,05 plats/lgh	-	-	-	20 platser
Kontor, 2 580 kvm BTA	5 platser / 1000 BTA	3 platser / 1000 BTA	-	-	8 platser
Handel, 2 350 kvm BTA	13 platser / 1000 BTA	8 platser / 1000 BTA	4,1 platser / 1000 BTA	-	14 platser
					42 platser

En av de totalt 42 bilplatserna bör utgöra parkeringsplats för rörelsehindrade.

4.2 Cykelparkering

Funktion	Startvärde	Läges- bedöm- ning	Projekt- anpassni- ng	Mobilitet såtgär- der	Slutsats antal parkerings platser
Studentbostäder (396 st) - boende	1 cykelplats per lgh	-	-	-	396 cykelplatser
Studentbostäder - besökare	ytterligare 0,5 cykelplatser per lgh för besökare eller tillfällig användning för boende	-	-	-	198 cykelplatser
Kontor, anställda	9 cykelplatser / 1000 BTA	-	-	-	23 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	-	-	-	12 cykelplatser
					636 cykelplatser

5.1.2.1 Angöring entréplan

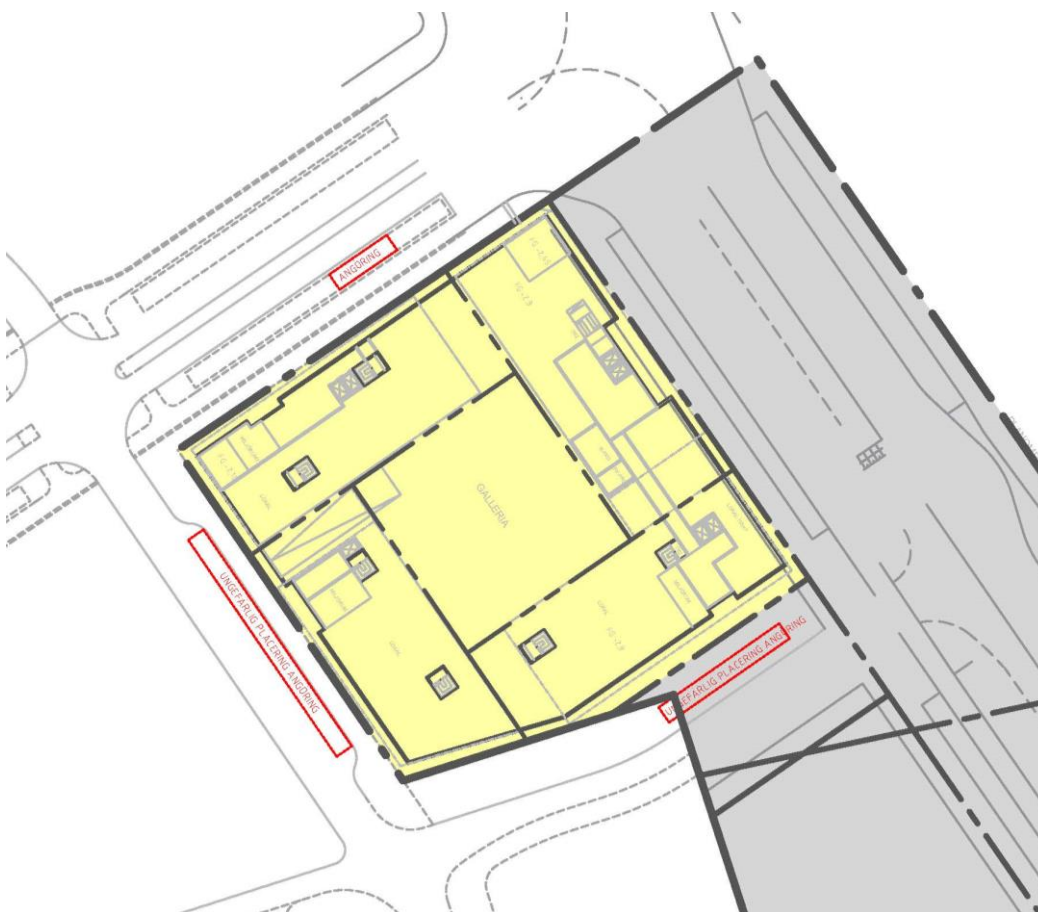
Entréer till bostäderna planeras på kvarterets alla fyra sidor, medan angöring sker väster, norr och söder om kvarteret. Planen möjliggör tre platser för angöring (se kartbild nedan). Dessa kan användas för besökare som inte kan lösas i ett stängt garage under mark.

I gatan väster om kvarteret (Kilsgatan) ligger angöringen längs gatan. I söder planeras en gångfartsgata som medger plats för angöring. Norr om kvarteret planeras plats för angöring längs planerad bussgata (Bergslagsgatan).

Eftersom detaljplanen syftar till att möjliggöra för framtida bangårdsförbindelse och det då är tänkt att finnas hållplats öster om kvarteret, kommer angöring inte vara möjligt åt öster.

Angöring inom allmän plats

Detaljplanen befinner sig inom en blandad stadsbebyggelse och angöring planeras inom allmän plats då det inte ryms inom kvartersmark eftersom kvarteret upptar nära all yta. Uppställningen söder om kvarteret är inom gångfartsgata och angöring bedöms kunna ordna trafiksäkert för alla trafikanter. Staden avser inte att använda marken till annat mer prioriterat ändamål och uppställning ska inte försvåra framkomligheten. Uppställningen åt väster är längs gata och bedöms inte påverka framkomligheten.



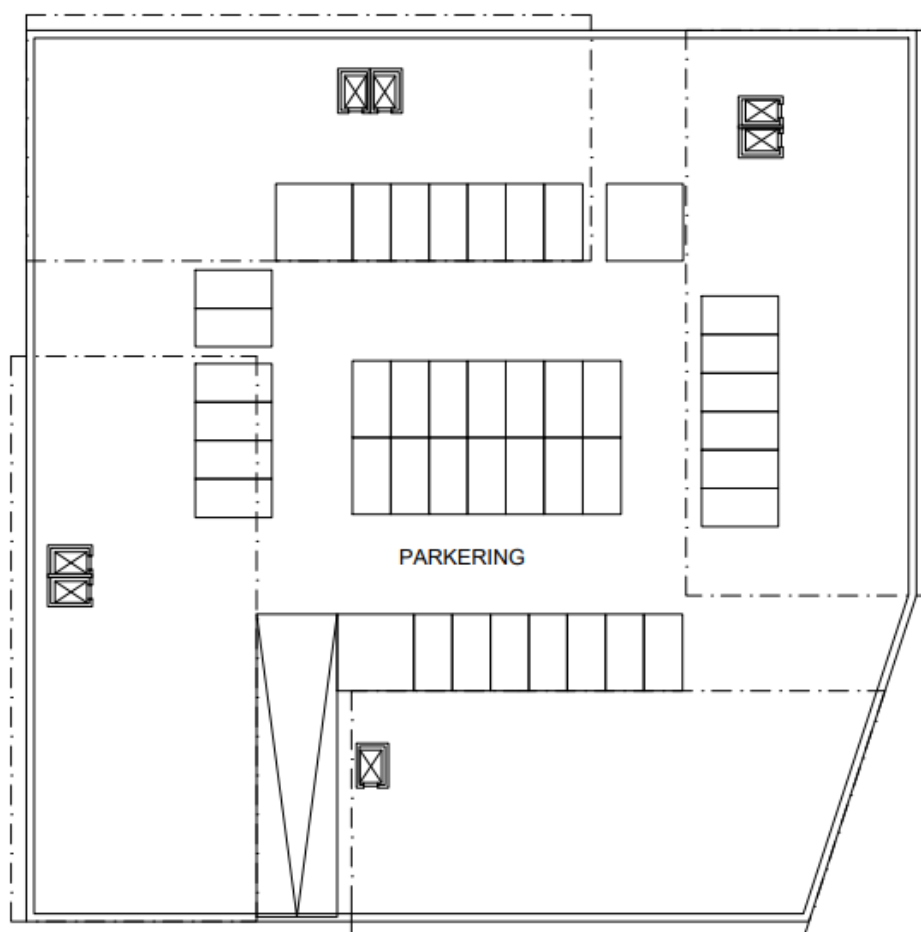
Figur 9. Bild visar kartbild med entréplan för kvarteret och de tre platserna för angöring, som markeras i röd linje. Exakt placering kommer att studeras vidare.

5.1.2.2 Parkeringsutformning plan -1

Framtaget förslag redovisar en parkeringsutformning där källare (plan -1) nyttjas för bilplatser. Skissen nedan visar att samtliga 42 parkeringsplatser (inkl. PRH) ryms i källarplan. Källarplan utgör ca 3 250 kvm. Inom detta ryms parkeringsplatser för bil, vilket bedöms utgöra cirka 1 470 kvm (42x35kvm). Besökare till boende, kontor och verksamheter ska kunna nå dessa parkeringsplatser.

Källaren ska också inrymma cykelparkering. Totalt krävs 1 272 kvm för cykelparkering för detaljplanen och en del av de cykelparkeringarna som krävs behöver inrymmas i källarplanet medan majoriteten planeras inom plan 2.

Skisser på parkeringslösningar behöver tas fram i det kommande planarbetet eller senast vid bygglov.



Figur 10. Bild visar plan -1 (källare) och möjlig parkeringsutformning för bil. (Bild: what! arkitekter)

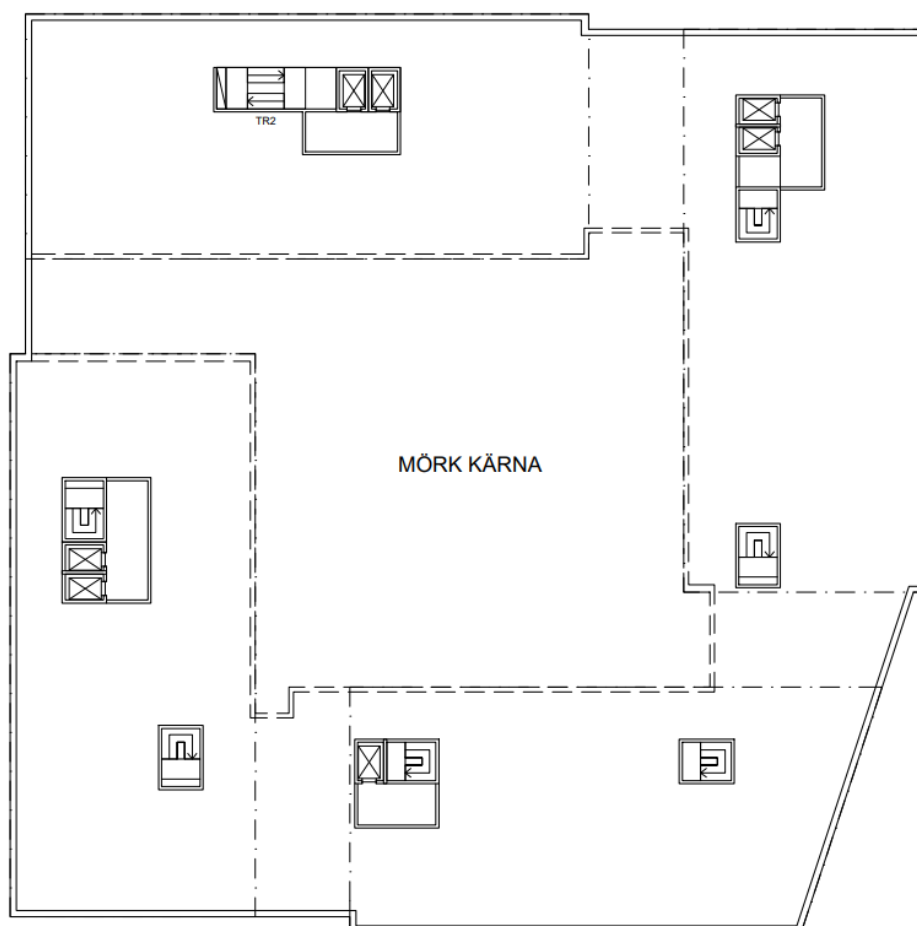
5.1.2.3 Parkeringsutformning plan 2

Plan 2 utformas för kontor. I mitten av kvarteret finns en ”mörk kärna” som kommer att kunna nyttjas för cykelparkering. Mörk kärna menas yta med lite dagsljus som är svår att använda för kontorsplatser. Den mörka kärnan utgör ca 820 kvm, vilket bedöms inrymma majoriteten av de 636 cykelplatser som krävs. (I detaljplan inomhus avsätts 2,0 kvm per cykelplats vilket innefattar parkeringsyta och manöveryta/gångar.) Cykelparkering uppgår totalt till 1 272 kvm (636 x 2 kvm). De resterande cykelplatserna får studeras inom i plan -1 (källaren) ihop med bilplatserna.

Cykelparkering för besökare till verksamheter och kontor (13 platser) bedöms främst ordnas inom allmän plats intill kvarteret. Inom allmän plats intill kvarteret finns torgyta, gångfartsgata och möbleringszon. Det ska tas fram ett gestaltungs-förslag för torgytan/gångfartsgatan, vilket också kommer utreda behov för den allmänna platsen, som till exempel cykelparkering.

Detaljplanens cykelparkering planeras alltså fördelat mellan källare och plan 2. Detta medför särskilda krav på tillgänglighetsanpassning, så som lutningar och mått på hiss, ramp och trappa.

Våningsplan 3 och uppåt nyttjas för bostäder.



Figur 11. Bild visar plan 2 och möjlig placering för cykelparkering. (Bild: what! arkitekter)

5.1.2.4 Osäkerheter

Det finns ett behov av ett större dagvattenmagasin i närheten av Kämpegatan. Det pågår utredning inom staden vart ett sådant dagvattenmagasin ska förläggas. Ett av alternativen är i källare inom aktuellt projekt. Skulle dagvattenmagasinet behöva placeras i källare inom aktuellt kvarter finns tre andra möjliga lösningar för att lösa parkeringsbehovet, men de behöver studeras vidare om behovet uppstår.

1. Bilplatserna skulle kunna lösas genom att hyra in sig i angränsande kvarter. (Gäller inte bilparkering för rörelsehindrade.)
2. Parkeringsplatserna för både bil och cykel skulle kunna fördelas mellan entréplan och plan 1, inom den ”mörka kärnan”.
3. Genom att föra in mobilitetsåtgärder för både studentbostäderna och handel/kontor skulle antalet bilplatser kunna skrivas ned.

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

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



Figur 12. Visar hur området idag präglas av tillfälliga väganslutningar, arbete med västlänken samt pågående planarbete. Aktuellt planområde markeras med röd linje.

Kvarteren söder och väster om detaljplanen avskärmas till stor del av ett plank som omger arbetsplatsen kring Västlänken. Tillgängligheten åt söder om aktuell

detaljplan är idag begränsad, främst beroende på järnvägsspåren 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 inte hög för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Det får studeras efter detaljplanens samrådsskede.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Det får studeras efter detaljplanens samrådsskede.