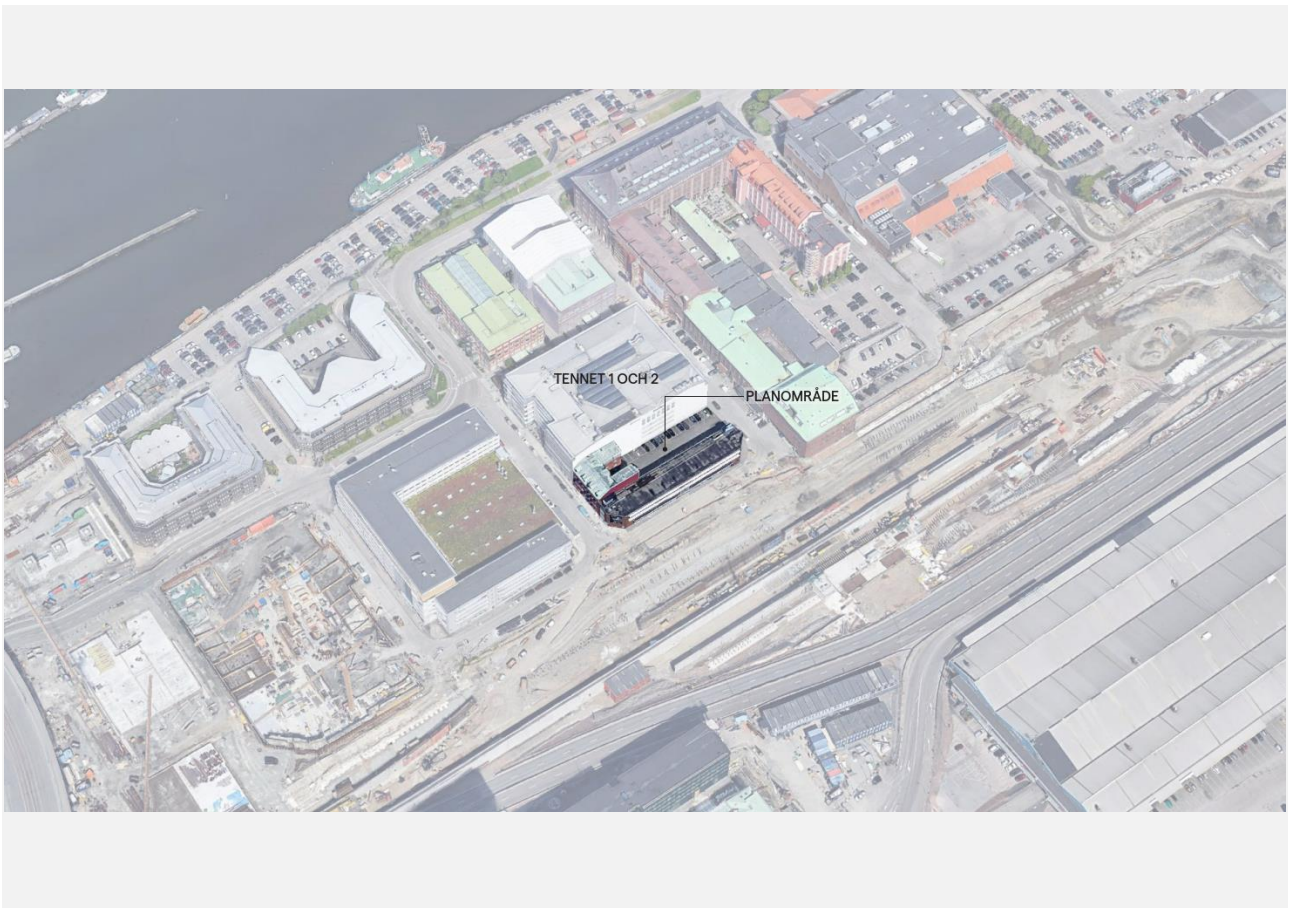


Mobilitets- och parkeringsutredning TENNET 3



Uppdrag	Mobilitets- och parkeringsutredning Tennet 3
Uppdragsnummer	30039598
Kund	Skanska Fastigheter Göteborg AB
Datum	2023-11-23
Upprättad av	Oskar Sköld
Dokumentreferens	Version 1.2

Sammanfattning

Skanska Fastigheter Göteborg AB arbetar fram en detaljplan för projektet Tennet 3 på Kilsgatan i Göteborg. I arbetet tas en mobilitets- och parkeringsutredning fram som utgörs av detta dokument.

Exploatören avser etablera kontor med handelslokaler i bottenplan men vill i detaljplanen möjliggöra för projektet att istället innehålla hotell eller studentbostäder. I utredningen redovisas efterfrågan av bil- och cykelparkering om det etableras kontor med handelslokaler i bottenplan i byggnaden. Kortare resonemang förs om vilka konsekvenserna blir om det istället etableras hotell eller studentbostäder i byggnaden.

Utredningen utgår från Göteborg Stads *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering*. Utredningen följer anvisningarnas fyra analyssteg för framtagande av parkeringstal och redovisar därefter hur efterfrågan av bil- och cykelparkering tillgodoses. Nedan presenteras resultatet efter de fyra analysstegen:

- 1** *Normalspann:* Tennet 3 ligger i riktlinjernas zon A, *Innerstaden*. Startvärdet för parkeringstalen väljs till det övre värdet i givna intervall, 5 platser per 1000 m² BTA kontor.
- 2** *Lägesbedömning:* Den sammanvägda tillgängligheten till projektområdet bedöms som god med både cykel och kollektivtrafik. Parkeringstalet för bil justeras därför ner med 40 procent i analyssteget.
- 3** *Projektanpassning:* Den framtida personal- och besökstätheten vid Tennet 3 väntas vara i linje med de riktvärden som anges i anvisningarna. Därför justeras inte parkeringstalen i analyssteget.
- 4** *Mobilitetslösningar:* Exploatören avser införa mobilitetsåtgärder enligt anvisningarnas högsta nivå. Därför justeras bilparkeringstalet ner med 30 procent i analyssteget.

I tabellen nedan redovisas den resulterande efterfrågan av bil- och cykelparkering vid Tennet 3 utifrån den användning som Skanska planerar att nyttja byggnaden till, mest troligt scenario 1. För scenario 1 uppgår efterfrågan av bilparkering till 33 platser och cykelparkering till 200 platser. 3 av bilparkeringsplatserna ska vara anpassade för rörelsehindrade och minst en avsätts för bilpoolsfordon. All bilparkering placeras i ett garage under mark som nås via en ramp från Kämpegatan. All cykelparkering placeras i ett garage med entré från Kämpegatan. Parkeringsplatser i närområdet bedöms inte bli ett attraktivare parkeringsalternativ för verksamma i Tennet 3 än parkeringsplatserna i garaget.

Scenario	Omfattning	P-tal bil (per 1000 BTA)	Bilparkering	P-tal cykel (antal platser)	Cykelparkering
1	Kontor (21 020 m ²)	1,5	32	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	189 (sysselsatta) 9 (besökare)
	Handel (300 m ²)	2 (kontor) 3,9 (handel)	1	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	1 (sysselsatta) 1 (besökare)
2	Hotell (20 000 m ²)	1,5	6 (sysselsatta) 24 (gäster)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	30 (sysselsatta) 16 (gäster)
3	Studentbostäder (457 st)	0,05 per lägenhet	23	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	457 (boende) 229 (besökare)

På ytan som Tennet 3 planeras på finns idag befintlig besöksparkering. Besöksparkeringsplatserna kommer att tas bort i samband med byggnation. Avvecklingen av platserna bedöms vara i linje med Stadens hantering av ersättningsparkering.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	5
2	Projektförutsättningar Tennet 3.....	6
3	Parkeringstal.....	7
3.1	Steg 1 - Startvärde.....	7
3.1.1	Fastställ zon.....	7
3.1.2	Startvärde bilparkering.....	8
3.1.3	Startvärde cykelparkering.....	8
3.1.4	Resultat startvärde.....	9
3.2	Steg 2 - Lägesbedömning.....	10
3.2.1	Cykelinfrastruktur.....	10
3.2.2	Kollektivtrafik.....	10
3.2.3	Bilparkering.....	12
3.2.4	Cykelparkering.....	12
3.2.5	Resultat lägesbedömning.....	13
3.3	Steg 3 – Projektanpassning.....	14
3.3.1	Bilparkering.....	14
3.3.2	Cykelparkering.....	14
3.3.3	Resultat projektanpassning.....	15
3.4	Steg 4 - Mobilitetslösningar.....	16
3.4.1	Exploatörens ambitioner.....	17
3.4.2	Bilparkering.....	18
3.4.3	Cykelparkering.....	19
3.4.4	Resultat mobilitetsåtgärder.....	19
4	Parkeringsplatser.....	20
4.1	Bilparkering.....	20
4.1.1	Antal platser från p-tal.....	20
4.1.2	Ersättningsplatser.....	20
4.1.3	Parkering för rörelsehindrade.....	21
4.1.4	Samnyttjande.....	21
4.2	Cykelparkering.....	21
4.2.1	Efterfrågan av cykelparkering.....	21
5	Parkeringslösning.....	22
5.1	Bilparkering.....	22
5.2	Cykelparkering.....	23
6	Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	24
6.1	Parkering på gatumark.....	24
6.2	Förutsättningar för kostnadstäckning.....	24
6.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggtid.....	24

1 Bakgrund och syfte

Skanska Fastigheter Göteborg AB arbetar fram en detaljplan för projektet Tennet 3. Projektet ligger på fastigheterna Gullbergsvass 5:17 och Gullbergsvass 5:23 vid Kilsgratan i centrala Göteborg. I arbetet med detaljplanen tas en mobilitets- och parkeringsutredning fram.

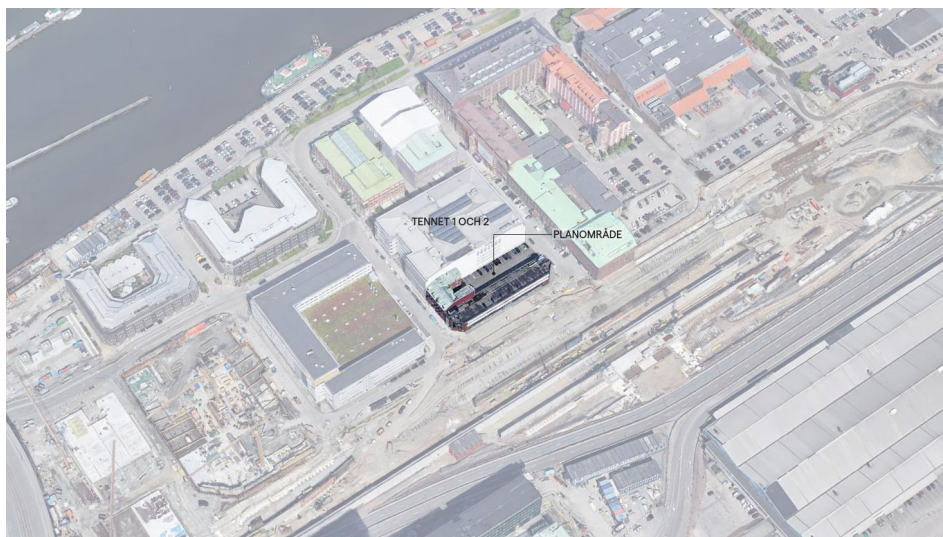
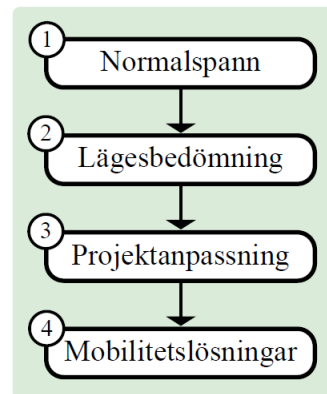
I dagsläget avser exploatören etablera kontor i Tennet 3 med två mindre handelslokaler i bottenplan. I detaljplanen vill de dock möjliggöra att istället etablera hotell eller studentbostäder i byggnaden, alternativt en kombination av kontor, hotell och studentbostäder. Valet av verksamhetstyp beror på aktuella marknadsförutsättningar vid projektstart. Handelslokalerna i bottenplan omfattar totalt 300 m². Inom detaljplanen finns också en befintlig byggnad på adressen Kilsgratan 10. Byggnaden omfattar 1 569 m² kontor vars efterfrågan av parkering behöver hanteras i utredningen.

I utredningen redovisas efterfrågan av parkering och mobilitet om det etableras kontor i Tennet 3. Kortare resonemang förs även om de konsekvenser som uppstår om exploatören väljer att etablera handel, hotell eller studentbostäder i byggnaden. Om exploatören i framtiden väljer att ändra verksamhetstyp för projektet behöver utredningen uppdateras och anpassas efter gällande förutsättningar.

I mobilitets- och parkeringsutredningen utreds vilka förutsättningar som finns för hållbart resande samt hur dessa påverkar den framtida efterfrågan av bil- och cykelparkering vid Tennet 3. Vidare redovisas hur efterfrågan av parkering tillgodoses och vilka mobilitetsåtgärder det planeras för inom projektet.

Utredningen genomförs enligt Göteborg Stads anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2 (beslutad av styrgruppen för Mobilitet och parkering, 17 december 2021). I utredningen benämns detta dokument som *anvisningarna*. Utifrån anvisningarna tas lämpliga parkeringstal fram utifrån fyra analyssteg: Normalspann, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar. Därefter beräknas efterfrågan av bil- och cykelparkering.

Utredningen har genomförts i dialog med Skanska. Samtliga antaganden och inriktningar har tagits fram i dialog mellan konsult och exploatör.



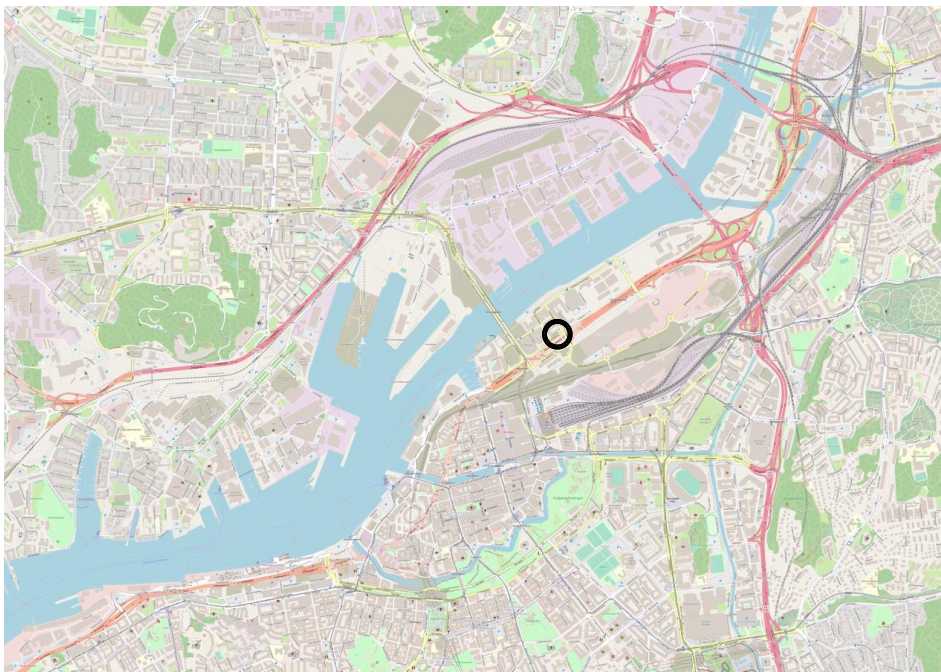
Figur 1. Planområdets läge norr om Centralen.

2 Projektförutsättningar Tennet 3

Projektet Tennet 3 planeras på Kilsгатan vid Gullbergsvass i centrala Göteborg. I direkt anslutning till projektområdets södra sida ligger E45 som planeras att överdäckas under kommande år. Ungefär 300 meter väster om projektområdet ligger Hisingsbron. I Figur 2 presenteras projektets läge i Göteborg med en svart cirkel.

Projektet omfattar byggnation av kontorslokaler på totalt 21 020 m² BTA varav 1 377 m² BTA utgör befintliga kontorslokaler inom detaljplanen. Därutöver tillkommer 300 m² BTA av handelslokaler i bottenplan. Exploatören har även en idé om att omvandla en mindre del av kontorsytan i bottenplan till en restaurang/café för anställda i kontorsbyggnaden. Verksamheten väntas inte nyttjas av andra än de anställda vid kontoren. Verksamheten hanteras enbart i det tredje analyssteget i kapitel 3.

Exploatören vill i detaljplanen också skapa möjlighet för projektet att istället omfatta hotellverksamhet eller studentbostäder. Utredningen utgår ifrån att det främst etableras kontor i byggnaden men kortare resonemang förs om hur efterfrågan av bil- och cykelparkering förändras om verksamhetstyp ändras. Om exploatören i framtiden väljer att ändra verksamhetstyp behöver denna utredning uppdateras och anpassas efter gällande förutsättningar.



Figur 2. Tennet 3 geografiska läge i centrala Göteborg.

3 Parkeringstal

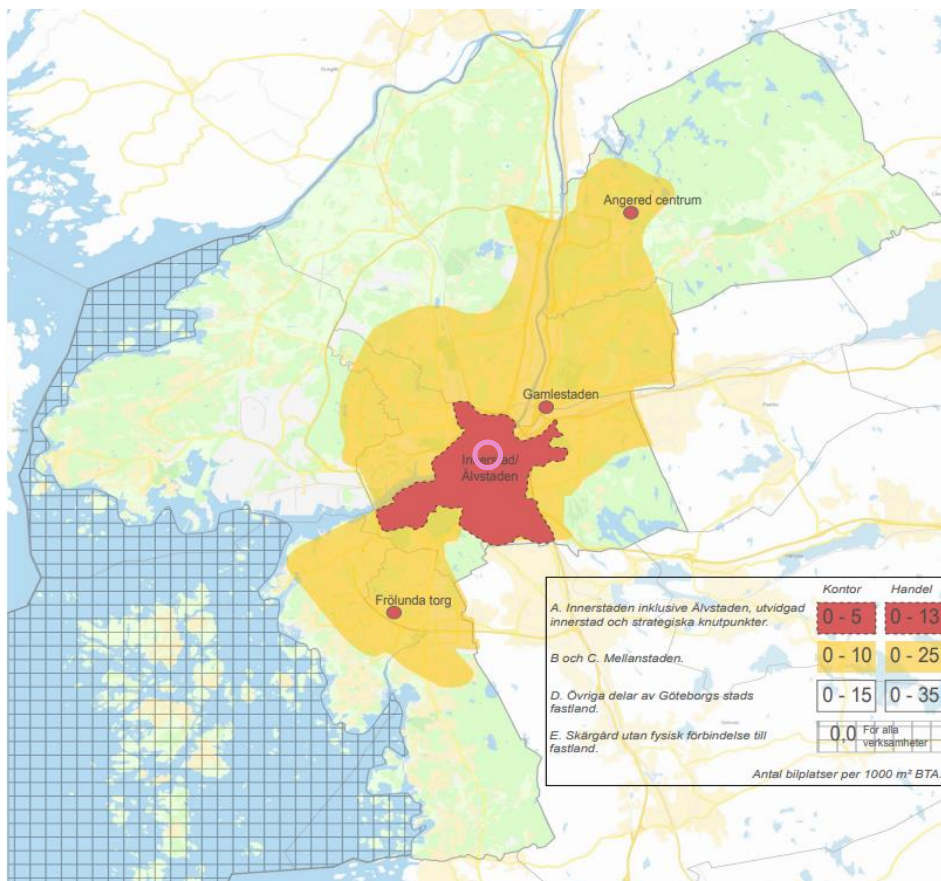
I kapitlet redovisas bil- och cykelparkeringstal för Tennet 3. Parkeringstalen tas fram enligt Göteborg Stads anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2 (Göteborgs Stad, 2021).

3.1 Steg 1 - Startvärde

I analyssteg 1 väljs startvärden för bil- och cykelparkeringstal. Projektets geografiska läge i Göteborg samt förutsättningar avgör startvärdena för parkeringstalen. I slutet av avsnittet presenteras en sammanställning av resultatet i tabellform.

3.1.1 Fastställ zon

Startvärdet för bilparkeringstalen baseras på i vilken av anvisningarnas zoner ett projekt ligger. I mer centrala zoner är lägre parkeringstal motiverade. I Figur 3 presenteras anvisningarnas zoner med projektområdet markerat med en rosa cirkel. Projektet ligger i zon A, *Innerstaden*.



Figur 3. Projektets geografiska läge tillsammans med anvisningarnas zonindelning för verksamheter.

3.1.2 Startvärde bilparkering

Kontor

Projektet ligger i zon A vilket möjliggör parkeringstal mellan 0-5 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA för kontor. Enligt anvisningarna ska det övre värdet i intervallet väljas som startvärde. Startvärdet för kontor sätts därmed till 5,0 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA kontor.

Handel

För handel väljs det högsta värdet i zon A som startvärde, 13 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA handel.

Hotell

Startvärde för hotell anges inte i anvisningarna. Istället ska parkeringstalet utredas utifrån varje projekts förutsättningar. Eftersom förutsättningarna för en framtida hotellverksamhet är okända och att projektet enbart väntas innehålla kontor används Göteborg Stads *Vägledning till parkeringstal* från 2011 för att ta fram ett startvärde för hotell. Startvärdet sätts därför till 0,4 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA för verksamma och 1,6 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA för besökare (Göteborgs Stad, 2011).

Om exploatören väljer att ändra inriktning för projektet till att omfatta hotell behöver detta avsnitt ses över så att det stämmer överens med gällande förutsättningar.

Studentbostäder

Projektet ligger i zon A och därför väljs 0,05 parkeringsplatser per lägenhet som startvärde för kategori studentbostäder.

3.1.3 Startvärde cykelparkering

Kontor

Startvärdet för kontor baseras på den förväntade framtida reseandelen med cykel. Enligt anvisningarna väntas i framtiden 25 procent av de anställda och 11 procent av besökarna resa med cykel till kontor i aktuell stadsdel, *Centrum*. Startvärdet för parkeringstalet ska uppskattas utifrån antalet samtidigt närvarande anställda och besökare under veckomaxtimmen. Antalet samtidigt närvarande vid kontoren i Tennet 3 uppskattas till 40 per 1 000 m² BTA. Av dessa utgör 36 verksamma och 4 besökare. Detta innebär att 720 verksamma och 80 besökare är på plats samtidigt vid kontorslokalerna under veckomaxtimmen.

Utifrån given information blir startvärdena för cykelparkering 9 platser per 1000 m² BTA för anställda och 0,44 platser per 1000 m² BTA för besökare för kontor.

Handel

För handel uppskattas startvärdet på samma sätt som för kontor. Antalet samtidigt närvarande uppskattas till 55 personer per 1000 m² BTA. Av dessa antas 10 vara verksamma och 45 vara besökare. Med givna färdmedelsandelar för cykel resulterar detta ett startvärde på 2,5 platser per 1000 m² BTA för anställda och 4,95 platser per 1000 m² BTA för besökare för handel.

Hotell

Startvärde för hotell anges inte i anvisningarna. Istället ska parkeringstalet utredas utifrån varje projekts förutsättningar. Eftersom förutsättningarna för en

framtida hotellverksamhet är okända och att projektet enbart väntas innehålla kontor används Göteborg Stads *Vägledning till parkeringstal* från 2011 för att ta fram ett startvärde för hotell. Startvärdet sätts därför till 0,8 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA för verksamma och 1,5 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA för besökare (Göteborgs Stad, 2011).

Om exploatören väljer att ändra inriktning för projektet till att omfatta hotell behöver detta avsnitt ses över så att det stämmer överens med gällande förutsättningar.



Studentbostäder

Startvärdet för studentbostäder väljs enligt anvisningarna. Anvisningarna anger att en cykelplats för boende samt 0,5 cykelplatser för besökare ska finnas för varje studentbostad.

3.1.4 Resultat startvärde

I Tabell 1 presenteras resultatet från analyssteg 1 – Normalspann.

Tabell 1. Resultat analyssteg 1 – Normalspann.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	5			
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	13			
Hotell (per 1000 m ² BTA)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)			
Studentbostäder (per lägenhet)	0,05			
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)			
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)			
Hotell (per 1000 m ² BTA)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)			
Studentbostäder (per lägenhet)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)			

3.2 Steg 2 - Lägesbedömning

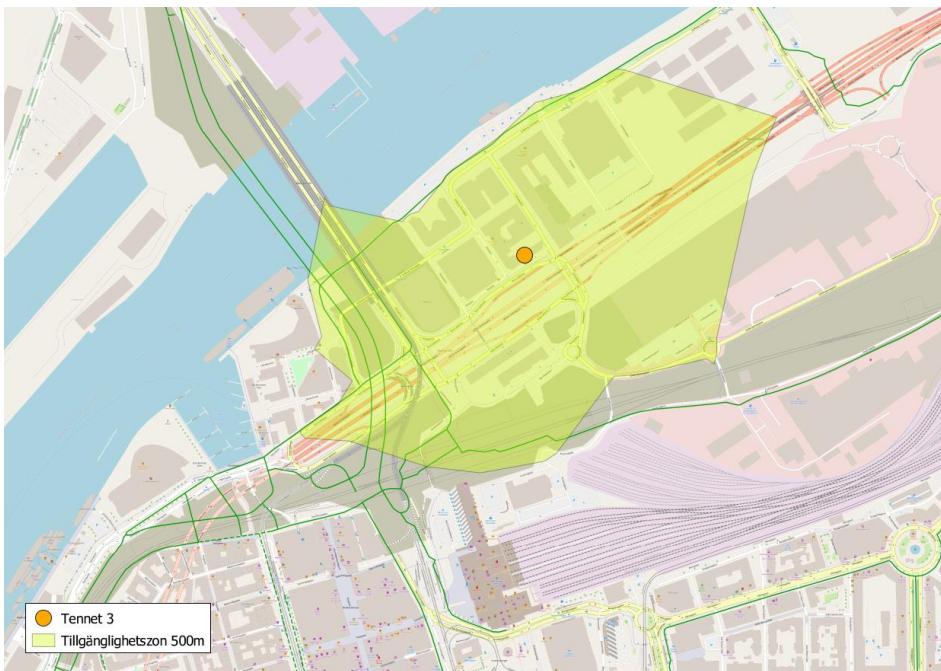
I analyssteg 2 utreds närområdets förutsättningar för hållbart resande. Anvisningarna möjliggör en justering av parkeringstalen om den sammanvägda tillgängligheten vid projektområdet bedöms god. För att ett projekt ska anses ha god sammanvägd tillgänglighet behöver det finnas tillgång till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur i direkt närhet till projektområdet. I slutet av avsnittet presenteras resultatet i tabellform.

3.2.1 Cykelinfrastruktur

Anvisningarna möjliggör ett lägre parkeringstal för projekt som ligger i direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur definieras som max 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata från projektområdet till det övergripande cykelnätet eller pendelcykelnätet, alternativt 100 meter cykelväg via andra gator.

I Figur 4 presenteras befintlig cykelinfrastruktur i projektets närområde samt det område som nås inom 500 meters verkligt cykelavstånd från Tennet 3. I figuren syns att cykelbanorna över Hisingsbron nås inom givet avstånd via lågt trafikerade lokalgator. Cykelbanorna över Hisingsbron ingår i Göteborgs pendelcykelnät och därmed anses projektområdet uppfylla anvisningarnas krav på närhet till bra cykelinfrastruktur.

Den data figuren tagits fram med är hämtad från Göteborg Stads öppna data (Göteborgs Stad, 2022). I figuren visas cykelbanor i Götaälvbrons tidigare läge, cykelbanorna är idag ersatta med cykelbanor över den nybyggda Hisingsbron.



Figur 4. Befintlig cykelinfrastruktur (grönt) samt en tillgänglighetszon på 500 meters verkligt cykelavstånd från Tennet 3.

3.2.2 Kollektivtrafik

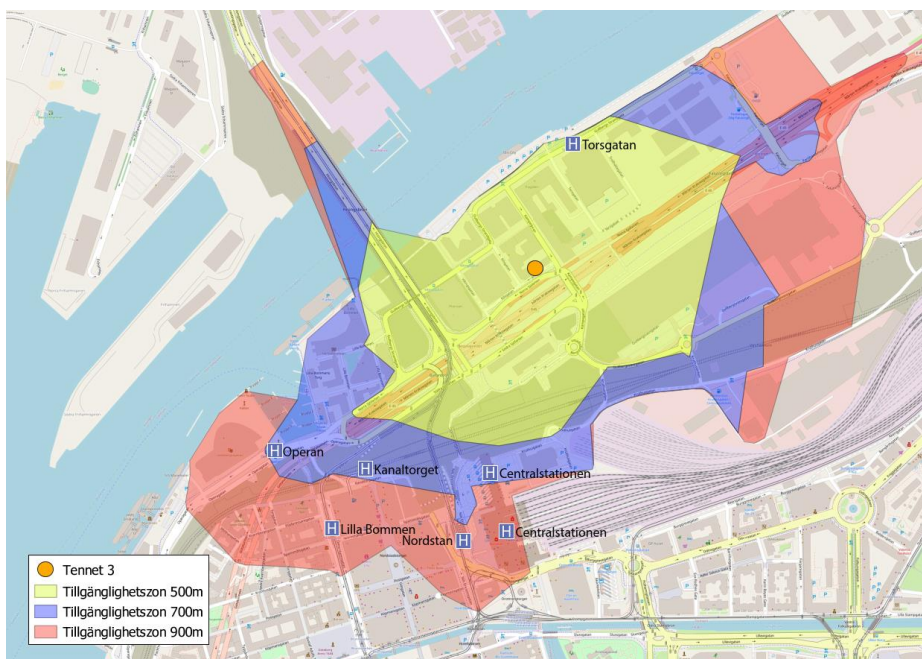
Anvisningarna möjliggör ett lägre parkeringstal för projekt som ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik. Direkt närhet till god kollektivtrafik definieras i anvisningarna som ett maximalt gångavstånd på 500 meter till en hållplats som

trafikerar i tiominuterstrafik under högtrafik (vardagar mellan 06.00-08.30 och 15.00-18.00). Om kravet uppfylls kan en minskning av bilparkeringstalet på 15 procent göras. Därutöver kan ett avdrag på ytterligare 15 procent motiveras om projektet ligger inom 700 meter från en hållplats innanför vallgraven. Om dessutom någon av hållplatserna Brunnsparken eller Centralstationen kan nås inom 900 meter kan ett avdrag på ytterligare 10 procent göras.

I Figur 5 presenteras befintliga och planerade kollektivtrafikhållplatser i projektets närområde samt det område som nås inom 500, 700 och 900 meter verkligt gångavstånd från Tennet 3. I arbetet med att ta fram zonerna för verkligt gångavstånd har hänsyn tagits till att det i framtiden kommer skapas gångbara ytor ovanpå Västlänken norr om Centralstationen och att Centralstationens norra entré planeras byggas ut och därmed hamna närmare Tennet 3. Informationen utvecklingsplanerna är hämtade från Göteborgs Stad Göteborgs Stads detaljplan med aktbeteckning 1480K-5368 från 2018.

I figuren visas att en hållplats, Torsgatan, nås inom 500 meters verkligt gångavstånd. Torsgatan trafikerar i kvartstrafik under högtrafik och uppfyller därför inte kraven på god kollektivtrafik. Söder om området, cirka 520 meter från Tennet 3 ligger dock Centralstationen. Centralstationen är en av de mest trafikerade hållplatserna i Göteborg och erbjuder såväl nationell, regional samt lokal kollektivtrafik. Avgångar sker i 5-10 minuterstrafik mot samtliga stadsområden i Göteborg. När Centralstationens norra entré byggs ut bedöms den också kunna nås inom 500 meter verkligt gångavstånd från Tennet 3. Vidare väntas i framtiden Västlänkens stationsläge och hållplatserna för citybuss vid Bergslagsgatan (vid Regionens hus) kunna nås inom 500 meter verkligt gångavstånd.

Med utgångspunkt i ovanstående bedöms projektområdet uppfylla kraven för direkt närhet till god kollektivtrafik. I figuren syns även att Centralstationen nås inom 700 meter (och då även 900 meter) vilket motiverar en minskning av bilparkeringstalet på ytterligare 25 procent.



Figur 5. Kollektivtrafikhållplatser i projektets närområde. I figuren illustreras även tre tillgänglighetszoner från projektområdet. Avstånden avser verkligt gångavstånd.

3.2.3 Bilparkering

Kontor

Projektområdet uppfyller kravet på direkt närhet till bra cykelinfrastruktur och god kollektivtrafik samt ligger inom 700 meter från hållplatsen Centralstationen. Detta medför att parkeringstalet justeras ner med 40 procent i analyssteget. Efter analyssteget blir det nya parkeringstalet 3 platser per 1 000 m² BTA.

Handel

För handel görs samma minskning av parkeringstalet som för kontor. Efter analyssteget blir det nya parkeringstalet 7,8 platser per 1 000 m² BTA.

Hotell

För hotell görs ingen justering av parkeringstalet eftersom startvärdet utgår från Stadens tidigare parkeringstal från 2011.

Studentbostäder

Ingen justering görs i analyssteget.

3.2.4 Cykelparkering

Kontor

Ingen justering görs i analyssteget eftersom givna parkeringstal baseras på trafikstrategins förväntade andel framtida cyklister.

Handel

Ingen justering görs i analyssteget eftersom givna parkeringstal baseras på trafikstrategins förväntade andel framtida cyklister.

Hotell

Ingen justering görs i analyssteget eftersom givna parkeringstal baseras på trafikstrategins förväntade andel framtida cyklister.



Studentbostäder

Ingen justering görs i analyssteget.

3.2.5 Resultat lägesbedömning

I Tabell 2 nedan presenteras resultatet från analyssteg 2 – Normalspann.

Tabell 2. Resultat analyssteg 2 – Lägesbedömning.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	5	3		
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	13	7,8		
Hotell (per 1000 m ² BTA)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)		
Studentbostäder (per lägenhet)	0,05	0,05		
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)		
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)		
Hotell (per 1000 m ² BTA)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)		
Studentbostäder (per lägenhet)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)		

3.3 Steg 3 – Projektanpassning

I analyssteg 3 utreds ifall det finns projektspecifika förutsättningar som kan möjliggöra lägre parkeringstal.

3.3.1 Bilparkering

Kontor

För kontor kan en justering av bilparkeringstalet vara motiverad om personaltätheten skiljer sig påtagligt från anvisningarnas riktvärden för personaltäthet. Anvisningarnas riktvärde för personaltäthet är 36 anställda per 1 000 m² och 4 besökare per 1 000 m² vilket är i linje med den personaltäthet som väntas vid Tennet 3. Därför görs ingen justering av parkeringstalet.

Exploatören har en idé om att omvandla en mindre del av kontorsytan i bottenplan till kontorsrestaurang/café. Verksamheten väntas enbart nyttjas av anställda i kontoren och drivas av personal vid receptionen. Verksamhetens parkeringsbehov tillgodoses alltså redan i parkeringstalen för kontoret. Alltså genererar inte verksamheten något ytterligare parkeringsbehov. Verksamheten hanteras därför inte vidare i denna utredning.

Handel

För handel justeras parkeringstalet ner med 30 procent utifrån att besökare till handelslokalen i första hand väntas utgöras av en lokal målgrupp som redan befinner sig i området, till exempel anställda vid kontoren. Målgruppens parkeringsefterfrågan hanteras därför i parkeringsplatserna för kontor.

Hotell

Några särskilda projektförutsättningar för hotellverksamheten som kan motivera ett lägre parkeringstal för bil är inte känt och därför lämnas parkeringstalet oförändrat i analyssteget.

Studentbostäder

För studentbostäder kan bilparkeringstalet justeras om projektet omfattar studentlägenheter med avvikande lägenhetsstorlekar. I detta skede antas eventuella studentlägenheter utgöras av lägenheter på mellan 25 och 35 m² och därför bedöms inte en justering av parkeringstalet kunna motiveras.

3.3.2 Cykelparkering

Kontor

För kontor kan en justering av parkeringstalet för cykel vara motiverad om personaltätheten skiljer sig påtagligt från anvisningarnas riktvärde för personaltäthet. Anvisningarnas riktvärde för personaltäthet är 36 anställda per 1000 m² och 4 besökare per 1000 m² vilket är i linje med den personaltäthet som väntas vid Tennet 3. Därför görs ingen justering av parkeringstalet.

Handel

Någon justering av parkeringstalet för handel görs inte i analyssteget.

Hotell

Parkeringstalet för cykel justeras inte i analyssteget. Ett lägre parkeringstal skulle kunna vara motiverat utifrån att det troligtvis kommer vara få cyklister

som besöker ett hotell vid aktuellt läge. Samtidigt skulle ett högre parkeringstal kunna vara motiverat utifrån att en del hotell vill erbjuda sina gäster låncyklar. Frågan behöver utredas vidare om exploitören väljer att byta inriktning på projektet till att innehålla hotellverksamhet.



Studentbostäder

För studentbostäder kan parkeringstalet för cykel justeras om projektet omfattar studentlägenheter med avvikande lägenhetsstorlekar. I detta skede antas studentlägenheterna utgöras av lägenheter på mellan 25 m² och 35 m² och därför bedöms inte en justering av parkeringstalet kunna motiveras.

3.3.3 Resultat projektanpassning

I Tabell 3 nedan presenteras resultatet från analyssteg 3 – Projektanpassning.

Tabell 3. Resultat analyssteg 3 – Projektanpassning.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	5	3	3	
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	13	7,8	3,9	
Hotell (per 1000 m ² BTA)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)	
Studentbostäder (per lägenhet)	0,05	0,05	0,05	
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	
Hotell (per 1000 m ² BTA)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	
Studentbostäder (per lägenhet)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	

3.4 Steg 4 - Mobilitetslösningar

Anvisningarna möjliggör för ett lägre parkeringstal för bil vid införandet av mobilitetsåtgärder. Justeringen blir större ju fler åtgärder som genomförs. I anvisningarna presenteras fyra olika nivåer för minskat bilparkeringstal beroende på omfattning av mobilitetsåtgärder. Parkeringstalet för cykel påverkas inte av mobilitetsåtgärder.

Genom att införa samtliga åtgärder i anvisningarnas baspaket kan ett avdrag på 15 procent göras på bilparkeringstalet. I Figur 6 presenteras baspaketet.

Kategori	Åtgärd
Information	Startpaket till nyinflyttade verksamheter
	Löpande information om mobilitet
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik
Cykel	Extra god cykelparkering
	Dusch och omklädningsrum
Bil	Bilparkeringshyran särredovisas
	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser
Övrigt	Mobilitetsansvarig

Figur 6. Mobilitetsåtgärder i anvisningarnas baspaket. (Bildkälla: Göteborgs Stad).

Genom att utöver baspaketet införa åtgärder från anvisningarnas stjärnpaket kan ett avdrag på totalt 20, 25 eller 30 procent motiveras. För att göra ett avdrag på 20 procent behöver baspaketet vara uppfyllt samt tre åtgärder ur stjärnpaketet varav en är stjärnmärkt. För att göra ett avdrag på 25 procent behöver baspaketet vara uppfyllt samt fem åtgärder ur stjärnpaketet varav två är stjärnmärkta. För att göra ett avdrag på 30 procent behöver baspaketet vara uppfyllt samt sex åtgärder ur stjärnpaketet varav tre är stjärnmärkta. I Figur 7 presenteras stjärnpaketet.

Kategori	Åtgärd	Stjärna
Information	Årlig mobilitetsaktivitet	
Kollektivtrafik	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nya anställda	★
Cykel	Yta för cykelservice	
	Cyklar för tjänsteresor	★
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå	
	Bilpool för tjänsteresor	★
	Samlade bilparkeringsanläggningar	★
	Avgiftssystem för anställdas bilparkering	★
	Avgifter för besökandes bilparkering	★
Övrigt	Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande	
	Digital tjänst för mobilitet	★
	Öppna mobilitetslösningar	★
	Fastighetsägarens egna förslag (kan vara stjärnåtgärd efter stadens bedömning)	☆

Figur 7. Anvisningarnas stjärnpaket med mobilitetsåtgärder. (Bildkälla: Göteborgs Stad).

3.4.1 Exploatörens ambitioner

Fastighetsägaren avser införa mobilitetsgärder motsvarande anvisningarnas högsta nivå. Detta medför en minskning av bilparkeringstalet med 30 procent. Fastighetsägaren åtar sig att genomföra samtliga åtgärder i baspaketet samt sex åtgärder ur stjärnpaketet varav tre är stjärnmärkta. Från stjärnpaketet genomförs åtgärderna *Årligt mobilitetsaktivitet*, *Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nya anställda*, *Yta för cykelservice*, *Cyklar för tjänsteresor*, *Begränsning av fasta bilparkeringsplatser*, *utökad nivå* och *Bilpool för tjänsteresor*. Ett utkast till mobilitetsavtal tas fram till granskning av detaljplanen. Avtalet behöver vara påskrivet inför antagandet. Nedan följer en beskrivning av hur respektive mobilitetsåtgärd väntas genomföras.

Startpaket till nyinflyttade verksamheter:

När nya verksamheter flyttar in ska de delges information om vilka möjligheter som finns till hållbart resande i området. Informationen ska beskriva vilka kollektivtrafiklinjer som trafikerar de närmsta kollektivtrafikhållplatserna i området samt var de ligger, parkeringslösningen för bil och cykel, möjligheterna till att låna en tjänstecykel, var Stadens övergripande cykelstråk ligger samt hur man tar sig dit från byggnaden.

Löpande information om mobilitet:

Verksamma och besökare ska löpande informeras om möjligheterna att resa hållbart till och från byggnaden. Information om hållbart resande kommer visas på realtidsskyltar i byggnadens entréer. Informationen väntas till exempel beskriva vilka möjligheter som finns med att låna en tjänstecykel och vilka resmöjligheter som finns med kollektivtrafik till och från området.

Realtidstavlor för kollektivtrafik:

Realtidstavlor kommer att sättas upp i byggnadens entréer. På tavlorna väntas information om kollektivtrafik samt möjligheter att resa med cykel att visas.

Extra god cykelparkering:

I kontorsbyggnaden planeras det för ett cykelgarage i markplan där det förutom parkering för konventionell cykel även kommer finnas platser anpassade för större cykelfordon. Vidare kommer det i garaget att finnas tillgång till en yta där service av cykelfordon är möjlig.

Dusch och omklädningsrum:

I byggnaden kommer det att finnas omklädningsrum med duschmöjligheter i anslutning till parkeringsgaraget för cykel.

Bilparkeringsshyran särredovisas:

Bilparkering kommer att särredovisas i de framtida hyresavtalen.

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser:

Merparten, 90 procent, av parkeringsplatserna i det framtida garaget kommer vara tillståndsplatser (ej fasta).

Mobilitetsansvarig:

Exploatören ansvarar för att de mobilitetsåtgärder som krävs vid inflyttning genomförs. Vid försäljning överläts ansvaret till framtida fastighetsägare. Överlåtelsen av mobilitetsansvaret förankras i köpkontraktet parterna emellan.

Vid överlåtelse av fastigheten ska Göteborgs Stad också informeras och ett nytt mobilitetsavtal tecknas med fastighetsägaren.

***Årlig mobilitetsaktivitet:**

Under avtalets giltighetstid (10 år från att fastigheten getts slutbesked) kommer varje år en årlig aktivitet kopplad till hållbart resande att genomföras. I samband med detta kommer verksamma och besökare vid byggnaden att erbjudas kostnadsfri cykelservice.

***Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nya anställda:**

Fastighetsägaren kommer att erbjuda nyanställda vid Tennet 3 ett gratis kollektivtrafikkort.

***Yta för cykelservice:**

En yta för cykelservice kommer att tillskapas i byggnadens cykelgarage. Cyklister kommer ges möjligheten att tvätta, reparera och underhålla sina fordon vid ytan.

***Cyklar för tjänsteresor:**

I byggnadens cykelgarage kommer det att finnas cyklar att använda vid tjänsteresor. Till cyklarna behöver det finnas ett bokningssystem. Vidare behöver cyklarna regelbundet underhållas och repareras samt försäkring tecknas ifall cyklarna går sönder eller stjäls. Detta behöver hanteras i överlämningen av avtalet när fastigheten säljs.

***Begränsning av fasta bilparkeringsplatser:**

Merparten, 90 procent, av parkeringsplatserna i det framtida garaget kommer vara tillståndsplatser (ej fasta).

***Bilpool för tjänsteresor:**

Fastighetsägaren kommer att avsätta parkeringsplatser i garaget för bilpoolsfordon. Bilpooltjänsten ska kunna användas av anställda vid Tennet 3 vid tjänsteresor. Hur många bilpoolsfordon som parkeringsplatser avsätts för beslutas med framtida bilpoolsleverantör och hyresgäst. Antal platser väntas motsvara efterfrågan och ingår i det totala parkeringsbehovet.

3.4.2 Bilparkering

Kontor

Utifrån exploatörens ambitioner att införa mobilitetsåtgärder justeras parkeringstalet för kontor ner med 30 procent.

Handel

Eftersom mobilitetsåtgärderna i första hand antas vara riktade till anställda i byggnaden görs inget avdrag för handel som främst väntas alstra besökare.

Hotell

För hotellverksamhet görs samma avdrag av parkeringstalet som för kontor, 30 procent. Om exploatören i framtiden ändrar inriktning för projektet till att omfatta hotell behöver mobilitetsåtgärder anpassade för verksamhetskategori dock utredas mer i detalj.

Studentbostäder

För studentbostäder kan parkeringstalet för bil sänkas genom att införa minst tre mobilitetsåtgärder. Eftersom studentbostäder idag inte är aktuellt vid Tennet 3 görs ingen djupare analys av möjligheten att införa mobilitetsåtgärder för verksamhetskategorin. Om exploatören i framtiden ändrar inriktning för projektet till att omfatta studentbostäder behöver mobilitetsåtgärder anpassade för verksamhetskategorin utredas mer i detalj.



3.4.3 Cykelparkering

Parkeringstal för cykel påverkas inte av införandet av mobilitetsåtgärder.

3.4.4 Resultat mobilitetsåtgärder

I Tabell 4 nedan presenteras resultatet från analyssteg 4 – Mobilitetslösningar.

Tabell 4. Resultat analyssteg 4 – Mobilitetslösningar.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	5	3	3	1,5
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	13	7,8	3,9	3,9
Hotell (per 1000 m ² BTA)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)	0,4 (sysselsatta) 1,6 (gäster)	0,3 (sysselsatta) 1,1 (gäster)
Studentbostäder (per lägenhet)	0,05	0,05	0,05	Utreds om studentbostäder blir aktuellt
				
Kontor (per 1000 m ² BTA)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	- -
Handel 300 m ² (per 1000 m ² BTA)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	- -
Hotell (per 1000 m ² BTA)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (gäster)	- -
Studentbostäder (per lägenhet)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	1,0 (boende) 0,5 (besökare)	- -

4 Parkeringsplatser

I kapitlet presenteras det antal parkeringsplatser som framtagna parkeringstal resulterar i. Antalet parkeringsplatser utgör den efterfrågan som väntas vid Tennet 3 vid färdigställande.

4.1 Bilparkering

4.1.1 Antal platser från p-tal

I Tabell 5 presenteras efterfrågan av bilparkering vid Tennet 3 för de olika verksamheterna. Total efterfrågan av parkering är 33 platser varav 32 avser parkeringsbehovet för kontor, 1 parkeringsbehovet för handelslokalen. Minst en av kontorsplatserna avsetts för ett bilpoolsfordon. Om projektet istället omfattar hotell eller studentbostäder behöver efterfrågan av parkering utredas mer i detalj.

Tabell 5. Beräknad efterfrågan av bilparkering utifrån de olika verksamhetskategorierna.

	Parkeringstal (per 1000 m ² BTA)	Antal platser
Kontor (21 020 m ²)	1,5	32
Handel (300 m ²)	3,9 (handel)	1
Hotell (20 000 m ²)	0,3 (sysselsatta) 1,1 (gäster)	6 (sysselsatta) 22 (gäster)
Studentbostäder (457 st)	0,05 (per lägenhet)	23
Varav bilpoolsplatser		Minst 1

4.1.2 Ersättningsplatser

Ungefär halva ytan Tennet 3 planeras på är en asfalterad yta som ett parkeringsbolag hyr av exploatören och använder för besöksparkering. Hyresavtalet har en uppsägningstid på en månad men förnyas var tredje månad vilket innebär att uppsägningstiden kan bli upp till tre månader. Totalt finns 42 markparkeringar på ytan. Ett fåtal av parkeringsplatserna hyrs av företag utanför projektområdet med liknande avtal som parkeringsbolaget. Platserna är inte reglerade via detaljplan och det finns inga servitut, arrenden eller parkeringsköp. Ingen av parkeringsplatserna medför besittningsrätt.

I samband med byggnation av Tennet 3 kommer samtliga av platserna att tas bort. Avtalen med parkeringsbolaget och de verksamheter som hyr parkering kommer då att sägas upp. De som idag använder platserna kommer att behöva hitta parkering på andra platser i området, alternativt välja att resa med andra färdmedel än bil. Möjligheterna att ta sig till området med alternativa färdmedel är idag mycket goda och väntas i framtiden förbättras ytterligare.

Ovan beskriven hantering av befintliga parkeringsplatser bedöms vara i linje med Göteborgs Stads dokument *Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering* från 2020. För aktuella platser gäller fall 4 i dokumentet.

4.1.3 Parkering för rörelsehindrade

Parkering för rörelsehindrade ska enligt anvisningarna utgöra 3 procent av parkeringsbehovet efter analyssteg 1. Eftersom exploatörens nuvarande ambitioner är att projektet främst ska innehålla kontor beräknas endast efterfrågan av parkering för rörelsehindrade för alternativet med kontor och 300 m² handel i bottenvåningen. Om exploatören i framtiden avser etablera hotell eller studentbostäder i Tennet 3 behöver beräkningen av parkering för rörelsehindrade uppdateras.

Aktuellt parkeringstal efter analyssteg 1, 5 platser per 1 000 m² BTA, resulterar i ett parkeringsbehov på 105 platser för 21 020 m² kontor. För handelslokalen är parkeringsbehovet efter analyssteg 1 4 platser. Det totala parkeringsbehovet efter analyssteg 1 är alltså 109 platser. Detta innebär med givna en total efterfrågan av 3 parkeringsplatser för rörelsehindrade.

4.1.4 Samnyttjande

Eftersom en eventuell handelsverksamhet väntas efterfråga sin parkeringsplats samtidigt som kontorsverksamheten bedöms det inte finnas förutsättningar att samnyttja parkering i Tennet 3.

Exploatören bedömer att det kan finnas möjligheter att samnyttja parkeringsplatser med andra fastighetsägare i området. Förutsättningarna för detta samnyttjande har dock inte utretts i detta skede eftersom de är beroende av slutlig utformning av garaget under byggnaden. Inför bygglov utreds frågan ytterligare.

4.2 Cykelparkering

4.2.1 Efterfrågan av cykelparkering

I Tabell 6 presenteras den beräknade efterfrågan av cykelparkering vid Tennet 3 för de olika verksamheterna. Etableras kontorsverksamhet med handel i bottenplan blir det resulterande behovet av cykelparkering 200 platser.

Tabell 6. Beräknad efterfrågan av cykelparkering för de olika verksamheterna.

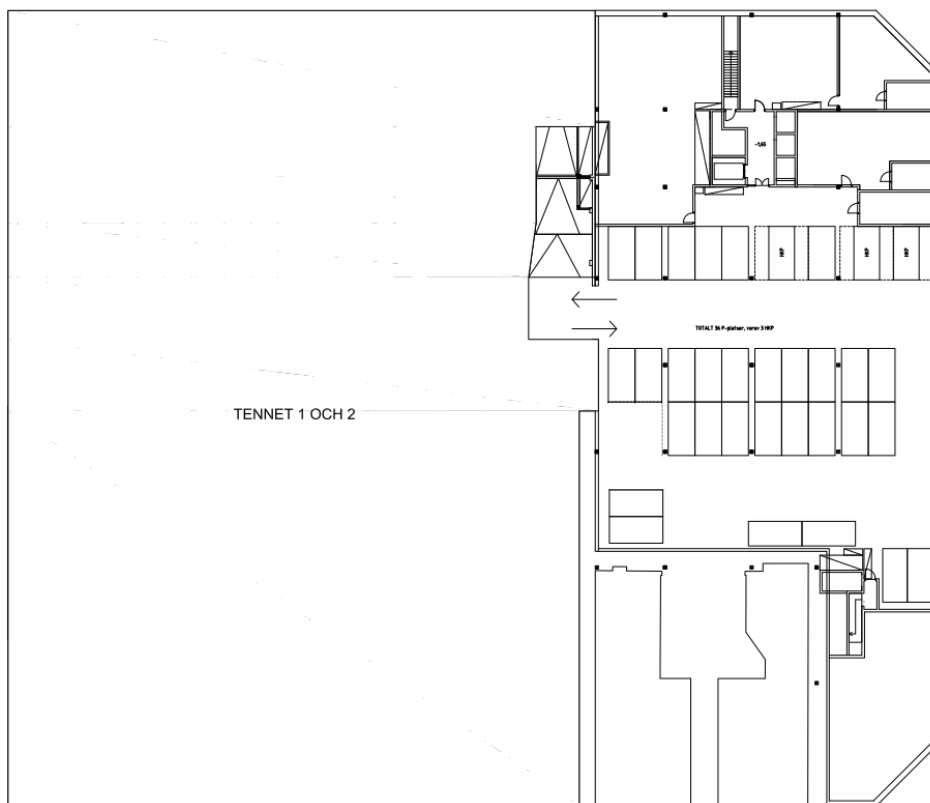
	Parkeringstal (per 1000 BTA)	Antal platser
Kontor (21 020 m ²)	9 (sysselsatta) 0,44 (besökare)	189 (sysselsatta) 9 (besökare)
Handel (300 m ²)	2,5 (sysselsatta) 4,95 (besökare)	1 (sysselsatta) 1 (besökare)
Hotell (20 000 m ²)	1,5 (sysselsatta) 0,8 (besökare)	30 (sysselsatta) 16 (gäster)
Studentbostäder (457 st)	1 (boende) 0,5 (besökare)	457 (boende) 229 (besökare)

5 Parkeringslösning

5.1 Bilparkering

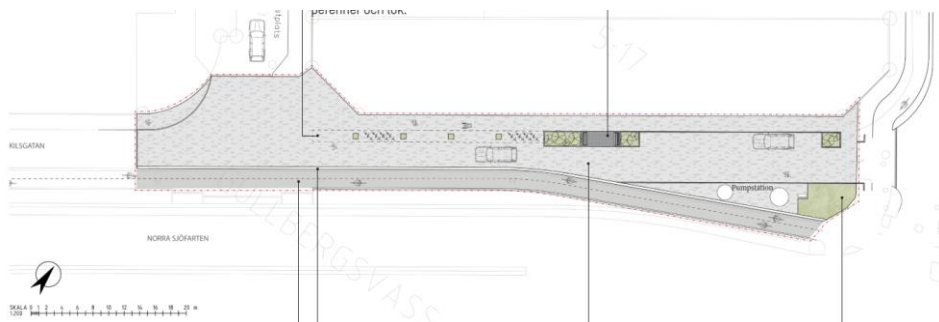
Exploatören avser tillgodose all efterfrågan av parkering i ett garage under byggnaden. I Figur 8 visas ett förslag på hur parkeringsbehovet kan tillgodoses. Totalt tillskapas 33 platser i garaget varav tre är anpassade för rörelsehindrade och en avser bilpoolsparkering. Detta tillgodoser framräknat parkeringsbehov. Åtkomst till garaget ges genom en befintlig ramp som idag används för åtkomst till garaget under Tennet 1 och Tennet 2.

Besökare kommer att ges tillgång till garaget genom att de hämtar ett kort i byggnadens reception. När de hämtar kortet parkerar de vid entrén på Kilsgatan. Utanför garageporten finns en fjärrläsare som läser av kortet på distans och öppnar garageporten.



Figur 8. Parkeringslösning för bil.

Angöring för rörelsehindrade, samt lastning och lossning föreslås lösas på allmän platsmark. Lösningar på allmän platsmark kan dock inte garanteras för all framtid och därmed inte knyts till bygglov för Tennet 3. I Figur 9 presenteras ett förslag för hur allmän platsmark vid Kilsgatan kan utformas.

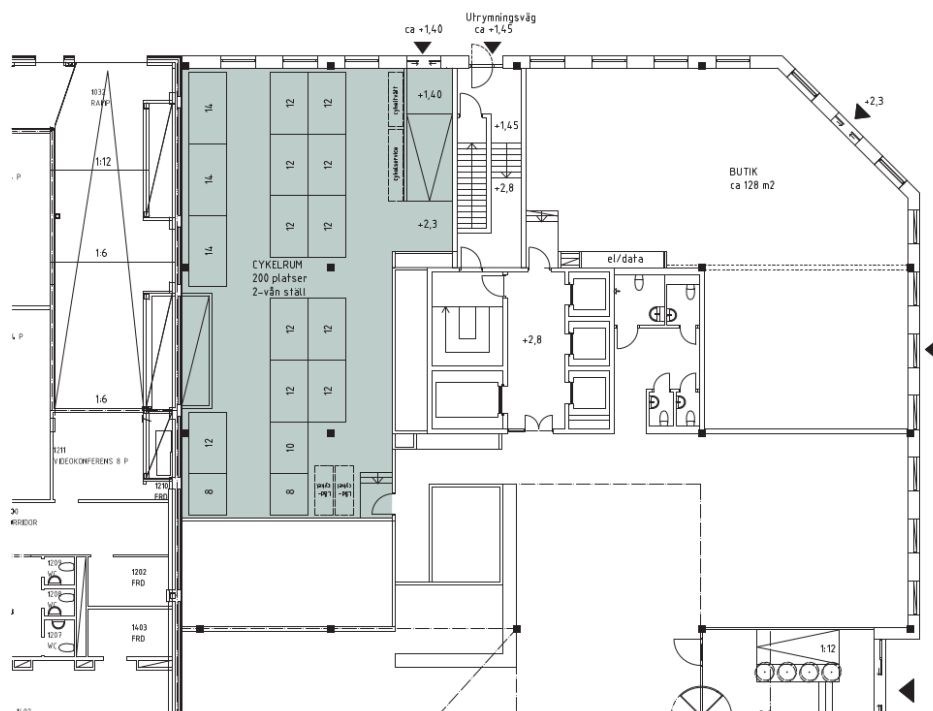


Figur 9. Förslag till utformning av allmän platsmark på Kilsgatan.

5.2 Cykelparkering

Exploatören avser tillgodose efterfrågan av parkering för cykel i ett cykelgarage med entré från Kämpegatan. Totalt antal cykelplatser uppgår till 200 vilket tillgodoser parkeringsbehovet. Två av platserna anpassas för större cykelfordon och det kommer även att skapas en yta med plats för cykelservice.

I Figur 10 presenteras cykelgaraget i Tennet 3. Parkeringsplatserna nås via en entré från Kämpagatan. Om exploatören väljer att ändra inriktning för projektet till Studentbostäder behöver cykelgaraget utökas. Besöksparkering för handelsverksamheten, 2 platser, föreslås tillgodoses på gatumark, se Figur 9.



Figur 10. Cykelgaraget i Tennet 3.

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

På gatorna i närområdet finns avgiftsbelagd besöksparkering. Längs Kämpegatan har Parkering Göteborg totalt 50 parkeringsplatser. Mellan 08.00 och 22.00 kostar det 20 kronor i timmen att parkera, övrig tid 3 kronor i timmen. Det finns även möjlighet att köpa en veckobiljett för 250 kronor. Parkering Göteborg förfogar även över 241 parkeringsplatser längs Gullbergskajen. Vid Gullbergskajen kostar det 19 kronor i timmen mellan 08.00-22.00 och 2 kronor i timmen övrig tid. Delar av parkeringsplatserna vid Gullbergskajen kan i framtiden komma att försvinna i samband med att kajen görs om till hamnstråk. Längs gatorna i området finns också ett fåtal tidsbegränsade platser för parkering mellan 30 och 60 minuter.

Verksamma i Tennet 3 bedöms inte börja nyttja parkeringsplatser på gatumark istället för de i garaget. I Tennet 3 erbjuds verksamma parkering i garage vilket medför att de kan parkera vid en väderskyddad parkering intill sin arbetsplats. Alternativet bedöms som attraktivare för de verksamma jämfört med parkering på gatumark även om det blir dyrare än alternativet med en veckobiljett för 250 kronor. Vid övriga parkeringar på gatumark uppgår dock kostnaden för att parkera en vecka under kontorstid (08.00 till 17.00) till cirka 900 kronor. Alternativet bedöms vara dyrare än vad det kommer bli att parkera i Tennet 3.

Boendeparkering på gatumark finns inte i området.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

All tillkommande parkering anläggs i garage. För de som använder platserna tas en avgift ut som ska speglar investeringskostnaden för en parkeringsplats. Avgiften redovisas separat mot övriga hyresavgifter. Eftersom projektet befinner sig i detaljplaneskedet har ingen investeringskostnad för en parkeringsplats uppskattats. För vissa projekt kan kostnaden för en parkeringsplats i garage uppgå till 500 000 kronor, därtill tillkommer kostnaden för drift och underhåll. Beroende på vilken avskrivningstid som väljs för en parkeringsplats kan sedan en månadskostnad beräknas. För andra projekt har månadsavgiften hamnat på mellan 2000 och 4000 kronor i månaden. Verksamma i byggnaden som inte använder bil väntas inte behöva subventionera parkeringsavgiften för de som använder en parkeringsplats.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggtid

Idag finns ingen utbyggnadsordning för projektet framtiden. Därför kan ingen beskrivning av byggskedet ges i detta skede. Bedömningen är att projektet inte väntas medföra störningar på befintliga parkeringsplatser i närområdet. Parkeringsplatserna inom projektområdet tas bort inför byggstart.