

Göteborgs Stad, idrotts- och föreningsförvaltningen

► **Centralbadet Göteborg Förstudie Centralbadet Göteborg Förstudie**

Mobilitets- och parkeringsutredning

Uppdragsnr.: 108 62 29 Revision: 1.0 Datum: 2024-05-31



Uppdragsgivare: Göteborgs Stad, idrotts- och föreningsförvaltningen
Uppdragsgivarens kontaktperson: Niclas Malmeling
Konsult: Norconsult Sverige AB, Theres Svenssons gata 11, 417 55 Göteborg
Uppdragsledare: Malin Ahlstedt
Teknikansvarig: Viktor Sköldstedt
Handläggare: Ida Sokhi

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
1.0	2024-05-31	Justering bilandel. Adderande av parkeringslösn.	Ida Sokhi	Viktor Sköldstedt	Viktor Sköldstedt
0.9	2024-05-02	Uppdatering mobilitetsåtgärder	Ida Sokhi	Viktor Sköldstedt	Viktor Sköldstedt
0.8	2023-09-11	För externgranskning exklusive mobilitetsåtgärder	Ida Sokhi	Viktor Sköldstedt	Viktor Sköldstedt

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Summering

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar att ta fram ett parkeringstal för bilparkering och cykelparkering för ett nytt badhus (Centralbadet) och sporthall i Göteborg. Centralbadet kommer att ersätta Valhallabadet och kommer att vara beläget i Gårda, norr om Valhallagatan. Där kommer en sporthall samt verksamheter för simning att bedrivas, såsom motionssim och tävlingar.

Mobilitetsutredningen utgår ifrån Göteborgs stads anvisningar för mobilitets- och parkeringsutredningar. Utredningen är en så kallad särskild utredning, vilken är en sorts mobilitets- och parkeringsutredning som behöver tas fram för verksamheter som inte har bestämda parkeringstal. Då det parallellt med framtagandet av mobilitets- och parkeringsutredningen pågått ett arbete med grön resplan, har detta påverkat färdmedelsfördelningen och mobilitetsåtgärderna som legat till grund för parkeringstalet.

Första steget i utredningen är att definiera ett veckomax för antalet besökare och anställda som samtidigt kommer vistas i lokalen. Denna siffra uppgår till 3 850 besökare och 50 anställda för Centralbadet och sporthallarna.

För att beräkna hur många av besökarna som antas cykla till anläggningen används färdmedelfördelning för stadsdelen Centrum år 2035. Där antas 25 % av de anställda och 11 % av besökarna färdas med cykel till verksamheten. Färdmedelsandelen används som ett startvärde för cykelparkeringstalet. Cykelparkeringstalet sänks med 30% med hänsyn till projektspecifika förutsättningar. Detta eftersom det motsvarar den procentdel av besökarna som uppskattas bo utanför Göteborg-, Mölndal- och Partilleområdet och därmed inte är benägna att cykla till anläggningen i lika stor utsträckning.

Badet placeras i en del av staden där man planerar för en grön resplan. I arbetet med grön resplan har det beslutats att antal parkeringsplatser ska utgå ifrån att bilandelen utgör 7 % av det totala antalet resor. I denna rapport beräknas p-talet för bil för två scenarion: scenario 1 där bilandelen är 7 % och ett känslighetsscenario, scenario 2, där den är 10 %. Dessutom förutsätts att två personer åker i samma bil, vilket i sin tur leder till en halvering av parkeringstalet.

	Antal parkeringsplatser
Bil, scenario 1 (7 %)	
Totalt	137
Parkering för rörelsehindrade	11
Parkering för tjänstefordon	1
Bil, scenario 2 (10 %)	
Totalt	195
Parkering för rörelsehindrade	11
Parkering för tjänstefordon	1
Cykel	
Anställda	12
Besökare, simhall	177
Besökare, sporthall	119

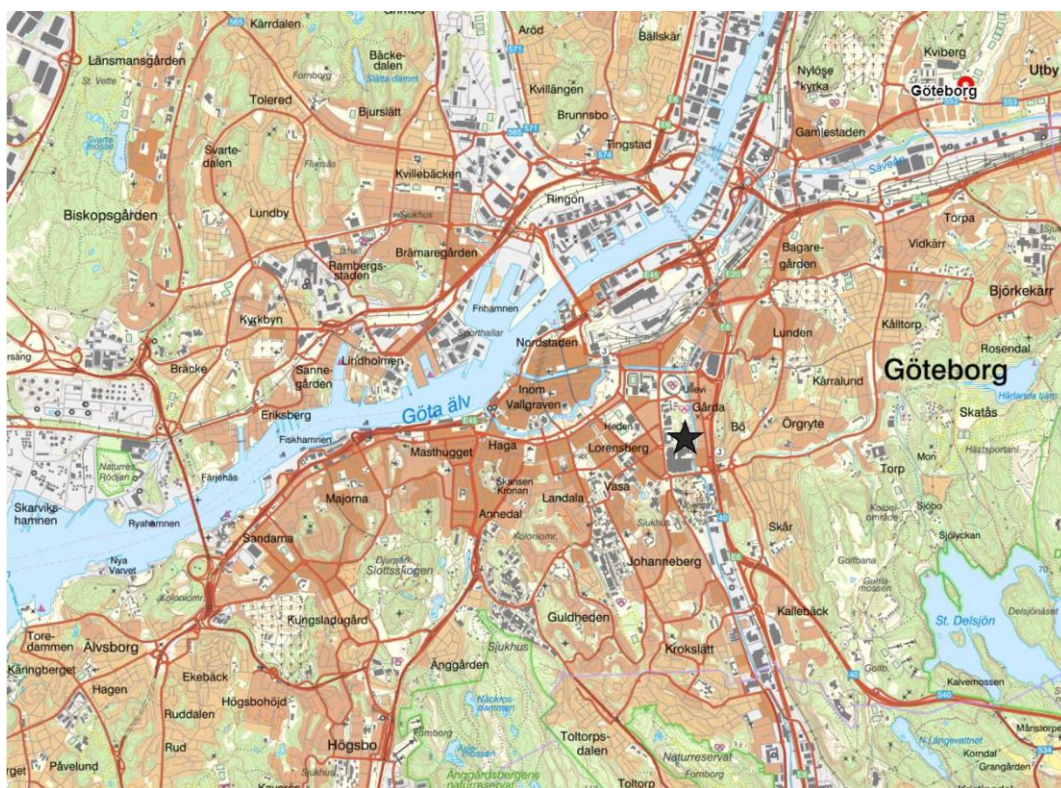
► Innehåll

1	Inledning	4
2	Antal personer	6
2.1	Förutsättningar	6
2.2	Resultat av antal personer	6
3	Parkeringstal	7
3.1	Startvärde parkeringstal	7
3.2	Projektanpassning av parkeringstal på grund av särskilda förutsättningar	7
3.3	Resultat parkeringstal på grund av projektets särskilda förutsättningar	8
3.4	Justering av parkeringstal med hänsyn till mobilitetsåtgärder	8
3.5	Resultat antal parkeringsplatser	9
4	Parkeringsplatser	10
4.1	Bilparkering	10
4.1.1	Antal platser för ersättning	10
4.1.2	Antal platser för rörelsehindrade samt övriga fordon	11
4.1.3	Sammanställning bilparkering	11
4.1.4	Samnyttjande	11
4.1.5	Parkeringshantering vid tävlingar	12
4.2	Cykelparkering	13
4.2.1	Sammanställning	13
4.2.2	Samnyttjande	13
5	Parkeringslösning	14
5.1	Bilplatser	14
5.1.1	Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet	14
5.1.2	Samverkan mellan flera exploatörer inom planen	14
5.1.3	Lokalisering, utrymme och utformning	14
5.2	Cykelplatser	15
5.2.1	Lokalisering, utrymme och utformning	15
6	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	16
6.1	Parkering på gatumark	16
6.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	16
6.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	16

1 Inledning

Den centralt belägna badhusanläggningen Valhalla uppfyller inte funktionskraven som finns för nuvarande kundgrupper i ett modernt centralbad. En ny anläggning behövs därmed för att möta de behov som finns i staden. Där ska det bland annat finnas tillgång till motionssim, fritids- och föreningsaktiviteter och simundervisning. Det ska även vara möjligt att arrangera simtävlingar på SM-nivå. I samband med detaljplanearbetet för den nya simhallen tas denna mobilitets- och parkeringsutredning fram.

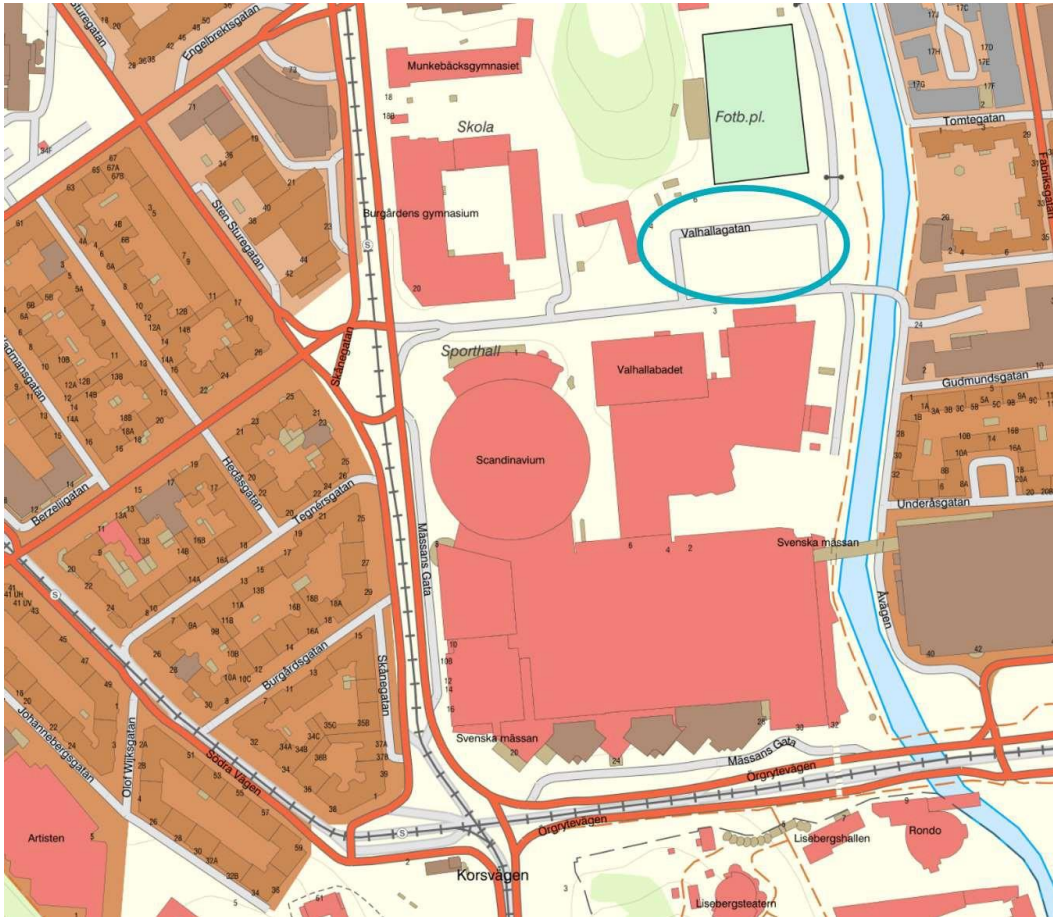
Detaljplaneområdet är beläget i Gårda i centrala Göteborg, norr om Valhallagatan och Valhallabadet, nordöst om inomhusarenan Scandinavium och Svenska Mässan, se Figur 1. Idag utgörs området av en parkeringsplats.



Figur 1 - Simhallens lokalisering. Karta från Lantmäteriet.

Projektet innefattar rivning av befintlig anläggning där badhus och gym bedrivs, som ersätts med ett nytt badhus på andra sidan vägen. BTA för den nya anläggningen planeras till omkring 28 000 kvm. Ungefärligt detaljplaneområde presenteras i Figur 2.

Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2 har använts som underlag för utredningen.



Figur 2 - Ungefärlig markering av detaljplaneområdet. Karta från Lantmäteriet.

För verksamheter som exempelvis simhall, ishall, sjukhus och arena saknas startvärden för parkeringstal. Göteborgs stads anvisningar för mobilitet och parkering anger att lämpligt utrymme för parkering ska bedömas i varje enskilt fall genom en särskild utredning. Modellen bygger på att först uppskatta antalet samtidigt närvarande anställda och besökare, därefter uppskatta antal fordon de använder enligt trafikstrategins målsättning om framtida färdmedelsfördelning och till slut uppskatta hur många parkeringsplatser dessa fordon kräver.

Parallellt med arbetet med denna mobilitets- och parkeringsutredning har det pågått ett arbete med en grön resplan för området. I det arbetet har respektive aktör i området fått på sig att genomföra ett paket av mobilitetsåtgärder. Åtgärderna ska främja resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Som ett resultat av dessa mobilitetsåtgärder ska parkeringstalet för verksamheterna och bostäderna som ingår i den gröna resplanen utgå från att bilandelen är 7 %. Som en känslighetsanalys i denna rapport har även ett parkeringstal som utgår från en bilandel på 10 % beräknats.

2 Antal personer

2.1 Förutsättningar

Verksamheten som ska bedrivas är en simhall som beräknas ha 1 000 000 besökare per år. Den befintliga simhallen som den planerade anläggningen ska ersätta har idag drygt hälften så många besökare per år. Därmed kan det antas att de dimensionerande siffrorna för simhallen i dagsläget kan dubblas för att få motsvarande siffror för den planerade verksamheten. Idag finns en sporthall i anslutning till Valhallabadet. Då även sporthallen ska flyttas, inkluderas även dess besöksstatistik i utredningen. Sporthallens kapacitet kommer öka med 62,5% i den planerade anläggningen och därmed kommer dess dimensionerande siffror att öka med denna andel.

I samtal med sakkunnig på Got Event brukar simhallens besökares vistelser vara omkring två timmar långa. Ifrån data försedd av den befintliga anläggningen, har ett veckomax på antalet besökare under de 14 första veckorna under 2023 fastställts. Tävlingar ingår i statistikunderlaget för antal besökare till sim- och sporthallen. Dessa besökstal har exkluderats, då de inte är representativa för dimensionerande veckomax. För simhallen var det då 1 150 besökare samtidigt, mellan kl. 8:00-10:00 på en vardag, vilket blir de dimensionerande tidpunkterna. Vid den tidpunkten beräknades det vara 23 anställda på anläggningen. Det dimensionerande besökstalet för sporthallen var 950 personer. Med dessa antal som utgångspunkt blir de dimensionerande antal besökare och anställda för den planerade simhallen 2 300 besökare och 50 anställda. För sporthallen blir det 1 550 besökare.

2.2 Resultat av antal personer

Följande ingångsvärden antas för simhallen angående antalet samtidigt närvarande anställda och besökare under den dimensionerande tidpunkten:

- Anställda: 50 st.
- Besökare, simhall: 2 300 st.
- Besökare, sporthall: 1 550 st.
- Totalt samtidigt närvarande: 3 900 st.

3 Parkeringstal

3.1 Startvärde parkeringstal

Verksamheten kommer att anläggas i den före detta stadsdelen Centrum, vilket innebär att målsättningen är att 25 % av de anställda och 11 % av besökarna tar sig till anläggningen med cykel (se Tabell 1). Vidare ska badet placeras i en del av staden där man planerar för en grön resplan. I den gröna resplanen är det beslutat att parkeringstalen ska utgå från en bilandel på 7 %. Som en känslighetsanalys har även en bilandel på 10 % studerats. Bilandelen utgår ifrån att Idrotts- och föreningsförvaltningen genomför ett paket av mobilitetsåtgärder. Det leder till att effekten av dessa mobilitetsåtgärder är inbakade i startvärdet.

Tabell 1 - Framtida färdmedelsandelar för cykel i Göteborgs före detta 21 stadsdelar, fördelat på anställda och besökare. Aktuellt värde markerat.

Stadsdel	Anställda [%]	Besökare [%]
Askim	21	9
Backa	38	16
Bergsjön	6	2
Biskopsgården	19	8
Centrum	25	11

De resulterade p-talen blir följande:

Tabell 2 - Sammanställning av bil- och cykelparkering.

	P-tal	Projektanpassning
Bil		
Scenario 1: samtliga närvarande, 7 %	0,07	
Scenario 2: samtliga närvarande, 10 %	0,1	
Cykel		
Anställda	0,25	
Besökare, simhall	0,11	
Besökare, sporthall	0,11	

3.2 Projektanpassning av parkeringstal på grund av särskilda förutsättningar

Den befintliga verksamheten drar idag till sig besökare från större delar av Göteborgsområdet, utöver Göteborg, Mölndal och Partille (GMP). Detta förutsätts även stämma för den planerade simhallen. Besökare utanför GMP-området kommer rimligtvis ha svårt att ta sig till verksamheten via cykel, varför det föreslås att ingen cykelparkering etableras för besökare utanför GMP-området.

Statistikunderlag från Got Event används för att uppskatta andelen besökare som inte kommer att komma ifrån GMP-området. Statistiken är baserad på totala inpasseringar per person och år, för besökare med aktiva abonnemang. Eftersom det endast är personer med abonnemang som beräknats i statistiken påverkar inte tävlingstillfällena resultatet märkbart, då majoriteten av besökarna och deltagarna under

tävlingarna troligtvis inte har aktiva abonnemang på badanläggningen. Statistiken visar att närmare 40% av besökarna med abonnemang var från andra delar än GMP. Andelen uppskattas dock inte vara något mindre för samtliga besökare för det nya badet. Därmed uppskattas 30% av besökarna till det framtida badet bo utanför GMP-området. Av samtliga besökare kommer alltså 70% utgöras av personer inom GMP som därmed har möjlighet att cykla till anläggningen. Sänkningen antas ha en direkt effekt på parkeringstalet, vilket resulterar i att parkeringstalet för cykel sänks med 30 %. Majoriteten av besökare utanför GMP-området förutsätts ankomma till badet med kollektivtrafik.

Som en ytterligare projekthanpassning förutsätts att det i genomsnitt färdas två personer i varje bil, vilket i sin tur leder till en halvering av parkeringstalet för bil.

3.3 Resultat parkeringstal på grund av projektets särskilda förutsättningar

Tabell 3 - Sammanställning av parkeringstal för bil och cykel.

	P-tal	Projekthanpassning
<i>Bil</i>		
Scenario 1	0,07	$0,07 * 0,5 = 0,035$
Scenario 2	0,1	$0,1 * 0,5 = 0,05$
<i>Cykel</i>		
Anställda	0,25	0,25
Besökare, simhall	0,11	$0,11 * 0,7 = 0,077$
Besökare, sporthall	0,11	$0,11 * 0,7 = 0,077$

3.4 Justering av parkeringstal med hänsyn till mobilitetsåtgärder

I arbetet med grön resplan har respektive aktör fått till sig ett paket av mobilitetsåtgärder som ska genomföras. Mobilitetsåtgärderna är uppdelade på åtgärder som genomförs i planeringsskedet, utbyggnadsskedet och användarskedet samt mellan åtgärder som Idrotts- och föreningsförvaltningen ska ha huvudansvar för och åtgärder som de ska medverka i, men inte ha huvudansvar för. Effekten av mobilitetsåtgärderna är inbakade i startvärdet och påverkar parkeringstalet för bil genom att bilandelen ska beräknas vara 7 %. Ingen ytterligare justering av parkeringstalet sker därför på grund av mobilitetsåtgärder.

Arbetet med att sammanställa exakt vilka mobilitetsåtgärder som ska hamna på Idrotts- och föreningsförvaltningen pågår, men i dagsläget är det planerat för att Idrotts- och föreningsförvaltningen har huvudansvar för ca 15 mobilitetsåtgärder och medverkar i ca 14 mobilitetsåtgärder. Se bilaga mobilitetsåtgärder för föreslagna mobilitetsåtgärder vid tidpunkten för framtagnandet av denna mobilitets- och parkeringsutredning.

3.5 Resultat antal parkeringsplatser

De slutgiltiga parkeringstalen för cykel för anställda är 0,25 och 0,08 för besökare. Eftersom parkeringstalet för bil redan är framtaget för grön resplan förblir detta 0,035 och 0,05 för scenario 1 respektive 2 för samtliga närvarande vid den dimensionerande timmen. Antalet parkeringsplatser för den nya bebyggelsen presenteras i Tabell 4. Resultatet blir totalt 137 respektive 195 bilparkeringsplatser för scenario 1 och 2, samt 309 cykelparkeringsplatser.

Tabell 4 - Sammanställning av antalet parkeringsplatser.

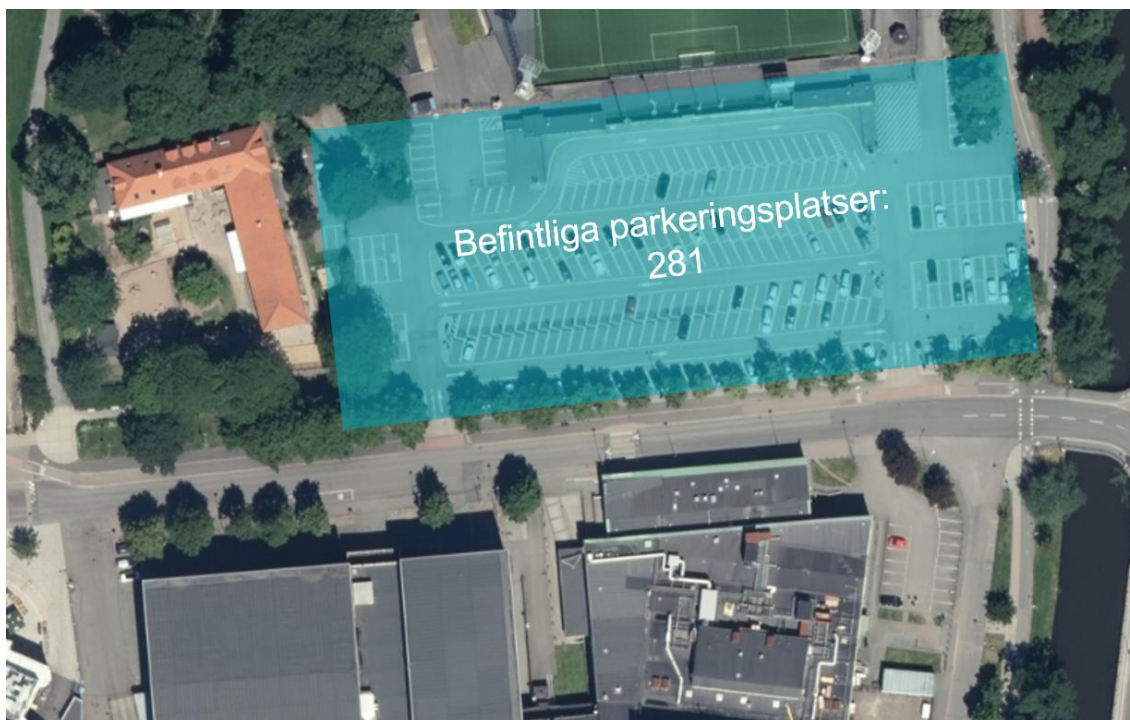
	<i>P-tal</i>	<i>Antal samtidigt närvarande</i>	<i>Antal beräknade p-platser</i>
<i>Bil</i>			
<i>Scenario 1: 7%</i>	0,035	3 900	137
<i>Scenario 2: 10%</i>	0,05	3 900	195
<i>Cykel</i>			
<i>Anställda</i>	0,25	50	13
<i>Besökare, simhall</i>	0,077	2 300	177
<i>Besökare, sporthall</i>	0,077	1 550	119

4 Parkeringsplatser

4.1 Bilparkering

4.1.1 Antal platser för ersättning

Centralbadet kommer att byggas på en befintlig parkeringsyta med 281 parkeringsplatser, norr om Valhallavägen. Marken där dagens parkeringsyta ligger, ägs av exploateringsnämnden och arrenderas ut till parkeringsbolaget. Inga av dagens platser är kopplade mot något gällande bygglov eller detaljplan, eller annan typ av långsiktiga avtal¹. Ett fåtal parkeringsplatser är tillståndsparkering för bilpoolsbilar. Uppsägningstiden för dessa platser är en månad. Samtliga 281 parkeringsplatser kommer att rivas i samband med utbyggnaden av Centralbadet. Dessa parkeringsplatser tillgodoser bilparkeringsbehovet av bland annat Valhallabadet, Valhalla sporthallar, Scandinavium och Filmstaden Bergakungen. För att studera hur rivandet av parkeringsplatserna påverkar parkeringsbehovet i området görs en uppskattning om hur många av dagens parkeringsplatser som används av besökarna till Valhallabadet eller sporthallarna. Uppskattningen bygger på att ett parkeringstal tas fram för det befintliga badet och sporthallarna. Parkeringstalet utgår från 2100 närvarande i veckomaxtimmen, med 2 personer per bil i genomsnitt och en bilandel på 25 % (värdet från år 2014). Det ger ett parkeringsbehov på 263 parkeringsplatser för befintligt Valhallabad och sporthallar. I och med att det befintliga badet och sporthallarna rivs, försvinner efterfrågan på dessa 263 parkeringsplatser. Resterande 18 parkeringsplatser rekommenderas att ersättas i någon av de närliggande parkeringsanläggningarna.



Figur 3 - Flygfoto där befintliga parkeringsplatser är utmärkta. Karta från Lantmäteriet.

¹ Information från Davis Bergström på p-bolaget Göteborg via mail 2024-05-06.

4.1.2 Antal platser för rörelsehindrade samt övriga fordon

En analys av behov av antal parkeringsplatser för rörelsehindrade (PRH) är genomförd. Anvisningarna för mobilitet och parkering anger att tre procent av startvärdets antal parkeringsplatser ska etableras. Med en bilandel på 7 % respektive 10%, vilket är det som beslutats i arbetet med grön resplan, blir antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade 8 respektive 12 stycken platser.

I dagsläget har befintligt bad och sporthallar 6 PRH. Eftersom besöksantalet för badet och sportanläggningen beräknas öka med 100% respektive 62,5% beräknas att en proportionerlig ökning av PRH-platser motsvara en ökning med 80 %. För den planerade anläggningen innebär en ökning med 80 %, att ytterligare 5 PRH-platser anläggs. Det rekommenderade antalet PRH-platser blir därmed 11 stycken.

4.1.3 Sammanställning bilparkering

Tabell 5 - Sammanställning av bilparkeringsplatser.

	Antal parkeringsplatser
Bil, scenario 1 (7 %)	
Totalt	137
Parkering för rörelsehindrade	11
Parkering för tjänstefordon	1
Bil, scenario 2 (10 %)	
Totalt	195
Parkering för rörelsehindrade	11
Parkering för tjänstefordon	1

4.1.4 Samnyttjande

Enligt Göteborgs stads mall ska följande kriterier vara uppfyllt för att samnyttjande ska vara aktuellt:

- Ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad.
- Platserna finns i en öppen anläggning.
- Möjligheterna till samnyttjande är varaktiga.
- Gångavstånden för respektive kategori inte överstiger 700 meter.
- Antalet parkeringsplatser som ska samnyttjas ska inte understiga 50 parkeringsplatser.

Trafikkontorets modell för samnyttjande ger inte beläggningsdata för den typen av verksamheter som är aktuella i projektet. En bedömning görs därför för verksamheten utifrån dess förutsättningar.

Ovanstående kriterier är uppfyllt för den aktuella exploateringen. Samnyttjande skulle därmed kunna vara aktuellt för anläggningen. Parkeringsytan ligger strategiskt i staden och är därmed en attraktiv parkering för många. Det kan även förbättra kostnadstäckningen för parkeringsanläggningen. Vidare hade samnyttjande kunnat ersätta delar av de parkeringsplatser som vi inte kunde ersätta. Enligt data från den nuvarande verksamheten minskar antalet besökare efter klockan 18. Efter klockan 20 är det i genomsnitt totalt 613 besökare på anläggningen vilket utgör 29 % av antalet människor på anläggningen under den dimensionerande timmen. Därmed hade det varit passande med samnyttjande med verksamheter som har fler besökare under kvällstid, som exempelvis biografen Bergakungen och Scandinavium. Då parkeringslösningen bygger på parkeringsköp i en större extern anläggning, kommer platserna att samnyttjas med andra aktörer. Exakt vilka aktörer det handlar om är ännu inte beslutat, varför samnyttjande ännu inte kan beräknas.

Det negativa med samnyttjande skulle kunna vara att andra parkörer tar parkeringsplatserna som är dimensionerade för badet.

4.1.5 Parkeringshantering vid tävlingar

Anläggningen kommer att användas för större simtävlingar vilket kommer att medföra ett större behov än vanligt av parkeringsplatser. Vid dessa tillfällen kommer uppskattningsvis 450 parkeringsplatser att behövas. För att tillgodose detta behov kommer omkringliggande parkeringsplatser att behövas användas. I Figur 7 presenteras de största parkeringsanläggningar som finns inom det maximala gångavståndet 700 meter. Utöver de utmärkta parkeringsanläggningarna i Figur 4 finns även flertalet mindre parkeringsplatser längs gator inom en 700 metersradie. Samtliga parkeringsplatser tillhör Göteborgs stad.



Figur 4 - Avstånd mellan den planerade verksamheten och närmaste större parkeringsanläggningar. Karta från Lantmäteriet.

Eftersom planområdet är beläget i centrala Göteborg finns det flera parkeringsanläggningar inom 700 meters verkligt gångavstånd från verksamheten, se Figur 4. Därför kan besökare under perioder då simhallen har större besökarantal än normalt, använda sig av de omkringliggande parkeringsplatserna på motsvarande sätt som för nuvarande simhall. Frågan hur parkering ska lösas vid maxbeläggning för simhallen och andra verksamheter kommer även att studeras inom ramen för grön resplan i hela programområdet.

4.2 Cykelparkering

4.2.1 Sammanställning

Tabell 6 - Sammanställning cykelparkering.

	Antal parkeringsplatser
Cykel	
Anställda	12
Besökare, simhall	177
Besökare, sporthall	119
Totalt	308

4.2.2 Samnyttjande

Riktlinjerna anger ett maximalt gångavstånd mellan entré och cykelparkering på 25 meter för besökare och 50 meter för anställda. Detta medför att cykelparkering bedöms svårt att samnyttja i området och därför görs ingen samnyttjandeberäkning för cykelparkering.

5 Parkeringslösning

5.1 Bilplatser

5.1.1 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

För parkeringsanläggningar inom acceptabelt gångavstånd, se kapitel 4.1.5. All parkering förutsätts lösas i extern parkeringsanläggning. Exakt vilken anläggning är ännu inte beslutad och arbete med det pågår i arbetet med den gröna resplanen.

5.1.2 Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Parkeringsplatserna för verksamheten kommer att lokaliseras i en extern anläggningen. Parkeringsplatserna kommer inte att vara reserverade för badets anställda eller besökare och kommer att kunna användas av alla aktörer i närområdet.

5.1.3 Lokalisering, utrymme och utformning

Väster om byggnaderna planeras att 6 PRH-platser etableras, inom 25 meters gångavstånd från entrén. Mellan de två byggnaderna anläggs ytterligare 5 PRH-platser, inom 25 meters gångavstånd från entrén. Norr om den östra byggnaden anläggs 6 platser för driftfordon. Övrig bilparkerings löses med parkeringsköp i närliggande parkeringsanläggning. Figur 5 visar en översikt över PRH- och driftdonsparkering.



Figur 5. Förslag på parkering för rörelsehindrade, driftfordon och cykelparkering.

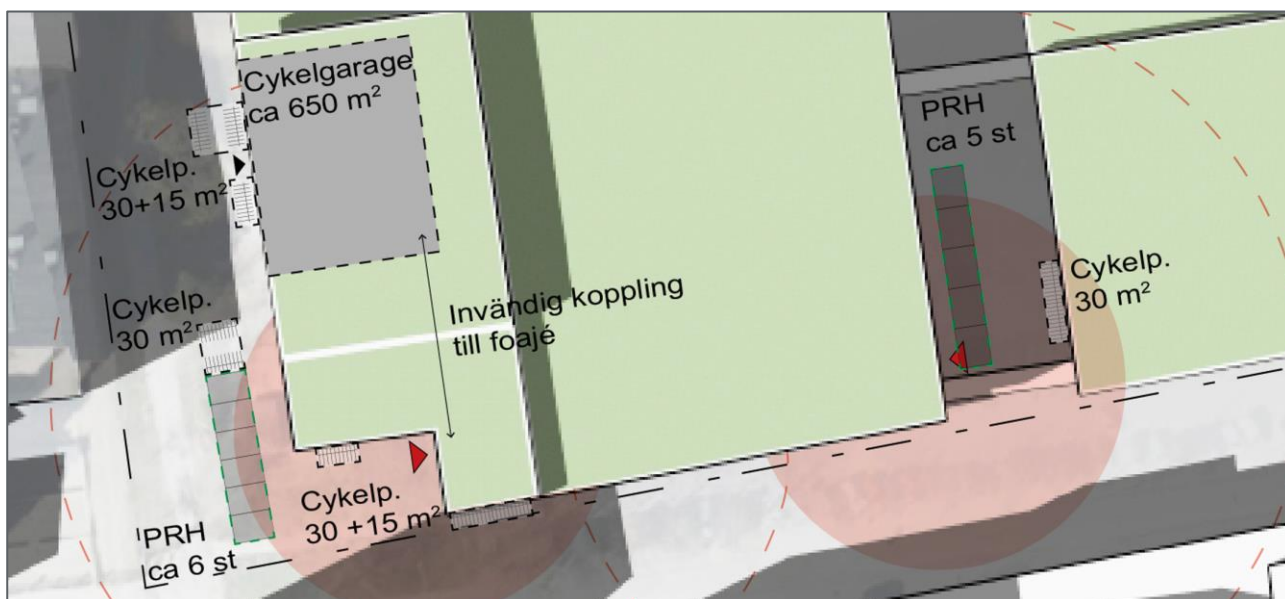
5.2 Cykelplatser

5.2.1 Lokalisering, utrymme och utformning

Majoriteten av cykelparkeringsplatserna löses internt i byggnaden i ett 650 kvadratmeter stort utrymme. Tanken är att upplevelsen för cyklisterna ska vara att utrymmet är inbjudande och attraktivt och att man som cyklist premieras. Utrymmet ska vara väl upplyst och dekorerat för vistelse. Utrymmet innehåller platser för vanliga cyklar och specialcyklar, där samtliga platser har möjliggör för ramlåsning av cykeln. Cykelgaraget kan med fördel användas av besökare till närliggande verksamheter, som till exempel den nya arenan, på andra sidan Valhallagatan. Övriga kvaliteter som diskuterats för cykelgaraget är:

- Loungeplats med möjlighet att fylla på vatten.
- Förvaringsskåp för batteri och annan utrustning.
- Mekyta med verktyg och cykelpump.
- Bemannad cykelverkstad / cykelshop.

Utomhus etableras cykelparkeringsytor på cirka 150 kvadratmeter, i närheten till respektive huvudentré. Figur 6 visar en översikt över planerade cykelparkeringsplatser.



Figur 6. Översikt över cykelparkeringsplatser.

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

Reglering av parkering på gatumark inom utredningsområdet är relevant att undersöka för att bedöma risken för parkeringsflykt från den planerade anläggningen.

På Valhallagatan finns det korttidsparkeringar på 10 respektive 30 minuter. Som tidigare nämnt finns det avgiftsbelagd gatumarksparkering på flertalet områden inom utredningsområdet, där taxan varierar mellan 23- 30 kr/h alla dagar mellan 08-22 och 2 kr/h övrig tid. På den befintliga parkeringsplatsen ämnad för den befintliga verksamhetens besökare är taxan 23 kr/h. I arbetet med detaljplanen för området kommer Valhallagatan att byggas om och det är sannolikt att de befintliga platserna längs gatan kommer att försvinna eller ändra reglering.

Den planerade parkeringsanläggningen kommer att ha avgiftsbelagda platser. Taxan kommer att vara i linje med omkringliggande parkeringsanläggningar, vilket leder till att risken för parkeringsflykt till omgivande gatunät är liten.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Den planerade parkeringsanläggningens förutsättningar för kostnadstäckning beror på reglering och prissättning av kringliggande anläggningar och gatuparkering.

Om kringliggande anläggningar och gatuparkering har lägre kostnad och motsvarande tidsreglering som planområdets anläggning kommer besökare troligtvis i första hand att välja kringliggande platser.

Eftersom parkeringslösning ännu inte är beslutad redovisas kostnadstäckning både för markparkering och parkering i garage nedan.

Enligt Malmö stad uppskattas anläggningskostnaden för en markparkering till 25 000 kr (år 2020), vilket är relativt billigt jämfört med andra parkeringstyper. Enligt samma källa kan den årliga anläggningskostnaden uppskattas till 140 kr/mån. Till det tillkommer uppskattningsvis lika stor kostnad per månad för drift, underhåll och förvaltning. Månadskostnaden för markparkeringarna kan därför totalt uppskattas till omkring 300 kr/månad.

Enligt samma källa uppskattas anläggningskostnaden för garage med källarplan 1 och 2 att vara 300 000 kr respektive 380 000 kr. Den årliga anläggningskostnaden uppskattas till 1 850 kr/mån respektive 2 500 kr/mån. Till det tillkommer uppskattningsvis lika stor kostnad per månad för drift, underhåll och förvaltning.

Parkeringsplatserna är centralt belägna i staden, vilket innebär att platserna bör vara lättuthyrda. Om varje parkeringsplats antas hyras ut för 30 kr timmen i 10 timmar per dygn, genererar varje parkeringsplats ca 9 000 kr per månad. Denna intäkt räcker gott och väl för att täcka kostnaderna för markparkering. Även parkering i garage bör kunna få kostnadstäckning med denna intäkt.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Utbyggnadsordning är ännu inte fastställd. I arbetet med grön resplan har Idrotts- och föreningsförvaltningen tagit på sig att säkerställa att det finns god tillgång till cykelparkering i området under utbyggnadsskedet.