Mobilitets- och parkeringsutredning till detaljplan för verksamheter och kategoribostäder vid Smålandsgatan (Ernst Fontells plats m fl)

SAMRÅD, 2020-10-13

Björn Carlsson
Erika Lennartsson
Hanna Ljungblad
Frida Leksell

SWECO SOCIETY AB

Sammanfattning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är framtagen till detaljplanens samråd. Utredningen följer gällande riktlinjer och anvisningar version 1.1 men kapitel som berör frågor som normalt löses senare i planprocessen är lämnade tomma i denna version.

Parkeringstalet för kontorsverksamhet är fortsatt föremål för arbete och dialog. Bedömningarna, beräkningarna och slutsatserna avseende det parkeringstalet kan därför komma att ändras i det fortsatta arbetet och uppdateras i så fall inför detaljplanens granskning.

Detaljplanen består av tre delområden som utvecklas av sammanlagt fem olika byggherrar. Den nya bebyggelsen kommer innehålla företagslägenheter, butik/café-verksamhet, tennisanläggning, kontorsytor, utökade verksamhetsytor för Polisen och Rättscentrum samt studentbostäder.

En del av planen innebär utbyggnad av befintligt polishus. Behovet av parkering för utryckningsfordon och andra verksamhetsfordon kopplat till Polisen kommer dock inte att förändras jämfört med idag varför denna utredning heller inte studerar den frågan ytterligare.

Startvärden

Projektet ligger i den mest centrala zonen och för studentbostäder och kontor finns startvärden att hämta i riktlinjerna. För företagslägenheter har en särskild studie gjorts av liknande verksamheter i närområdet och byggherrens liknande produkter på andra platser i Göterborgsområdet som tillsammans gett underlag för lämpliga parkeringstal. För butik/café verksamheten och tennisanläggningen utgår det föreslagna startvärdet för parkeringstal från beräknat antal samtidigt närvarande personer och den framtida bedömda färdmedelsfördelningen som anges i riktlinjerna.

Lägesbedömning

Planområdet har en mycket god sammanvägd tillgänglighet med ett stort antal hållplatser och knutpunkter, däribland Göteborgs centralstation, inom utredningsområdet samt ett cykelnät av hög klass i direkt närhet till planområdet. För bostadsändamålet finns matvarubutik och annan service inom utredningsområdet och hela Göteborgs City med Nordstan-Innanför Vallgraven-Aveny strax utanför. Den goda tillgängligheten har föranlett ett ökat cykelparkeringstal och sänkt bilparkeringstal för kontorsverksamheterna.

Projektanpassning

Då ca 80 % av studentlägenheterna är inredda för ensamhushåll sänkts cykelparkeringstalet i detta steg. En liknande situation gäller för företagsbostäderna som även de får sänkt cykelparkeringstal på grund av att de är inredda för en person och att målgruppen inte förväntas ha någon, eller möjligen en, cykel. Kunderna till butik/café-lokalerna som planeras i samband med tennis- och kontorsverksamheterna i västra delen av planområdet förväntas redan befinna sig i området av andra skäl, till exempel som sysselsatta på omkringliggande kontorsverksamheter eller idrottsutövare på idrottsanläggningarna. Därmed förväntas mycket få separata bilresor genereras av denna verksamhet och bilparkeringstalet sänks i detta steg.

Mobilitetsåtgärder

Alla byggherrar planerar att använda möjligheten att ytterligare sänka bilparkringstalet för kontor genom att åta sig att genomföra ett antal redovisade mobilitetsåtgärder. Ett utkast till mobilitetsavtal tas fram inför granskningen av planen och signeras inför antagandet.

Resulterande parkeringstal

Tabellen nedan sammanfattar de resulterande parkeringstalen för respektive lokalkategori efter tre respektive fyra beräkningssteg.

	Parkeringstal efter steg 1-3 (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	**Parkeringstal efter steg 1-4** (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)
-Cykel		
Studentbostäder	1,5 (per lgh)	1,5 (per lgh)
Företagslägenheter	1 (per lgh)	1 (per lgh)
Butik/café	13,9	13,9
Tennisanläggning	3,8	3,8
Kontor	12	12
-Bil		
Studentbostäder	0,05 (per lgh)	0,05 (per lgh)
Företagslägenheter	0,07 (per lgh)	0,07 (per lgh)
Butik/café	2	2
Tennisanläggning	1,6	1,6
Kontor	3,75	2

Med den nu mest troliga användningen och aktuella bruttoytor ger ovanstående parkeringstal ett totalt behov i planen på **1 393** cykelparkeringsplatser och **286** bilparkeringsplatser. Av det totala bilparkeringsbehovet utgörs 123 platser av ersättningsplatser för de parkeringar som idag finns på Ernst Fontells plats.

Kapitlen om samnyttjande, lokalisering, utformning och reglering av parkeringslösningen kompletteras till detaljplanens granskning. Då kommer även hanteringen av parkeringssituationen under byggskedet att beskrivas.

Innehållsförteckning

1 Läsanvisning 1

2 Bakgrund och syfte 1

3 Projekten inom detaljplan Smålandsgatan (Ernst Fontells plats m. fl.) 2

3.1 Delområde 1 - Idrott, kontor och företagslägenheter vid Smålandsgatan (Heden 47:2) 2

3.2 Delområde 2 - Rättscentrum vid Ernst Fontells Plats (Heden 42:1) 3

3.3 Delområde 3 - Bostäder och kontor vid Ernst Fontells plats (del av Heden 705:13). 3

4 Parkeringstal 5

4.1 Startvärde - Analyssteg 1 5

4.2 Lägesbedömning - Analyssteg 2 11

4.3 Projektanpassning - Analyssteg 3 19

4.4 Mobilitetslösningar - Analyssteg 4 22

4.5 Resulterande parkeringstal 24

5 Parkeringsplatser 25

5.1 Ersättningsplatser 25

5.2 Platser för ny bebyggelse och ersättningsplatser 27

5.3 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet 27

5.4 Samnyttjande och samverkan mellan flera exploatörer i planen 28

5.5 Lokalisering och utformning av parkering 28

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede 28

6.1 Parkering på gatumark 28

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning 28

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet 28

1 Läsanvisning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är framtagen till detaljplanens samråd. Utredningens uppbyggnad följer gällande riktlinjer men kapitel som berör frågor som normalt löses senare i planprocessen är lämnade tomma i denna version. Dessa kommer att kompletteras inför detaljplanens granskning.

Utredningens resultat är granskat av Trafikkontoret i två omgångar under sommaren och hösten 2020 men parkeringstalet för kontorsverksamhet är fortsatt föremål för arbete och dialog. Bedömningarna, beräkningarna och slutsatserna avseende det parkeringstalet kan därför komma att ändras i det fortsatta arbetet och uppdateras i så fall inför detaljplanens granskning.

2 Bakgrund och syfte

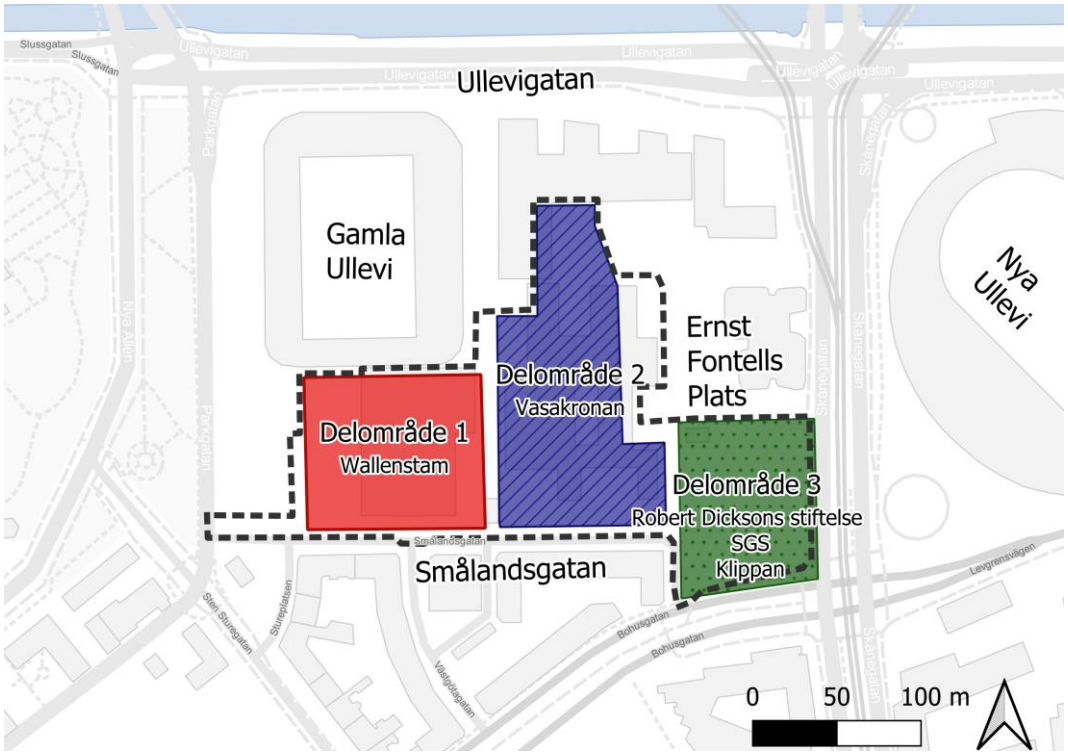
Kvarteren utmed Smålandsgatan i norra delen av stadsdelen Heden planeras att bebyggas. Planen omfattar tre olika delområden där de olika delarnas innehåll föreslås vara kontor, bostäder, småskalig handel samt en idrottsanläggning.

Denna utredning syftar till att belysa platsens förutsättningar för en hållbar tillgänglighet, i linje med stadens mål, samt hur dessa påverkar det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel.

Utredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 24 april 2018) och tillhörande anvisningar i version 1.1. Dessa refereras till som ”riktlinjerna” och ”anvisningarna”. Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann, Lägesbedömning, Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar.*

3 Projekten inom detaljplan Smålandsgatan (Ernst Fontells plats m. fl.)

Projektet ligger i centrala Göteborg, i stadsdelen Heden som tillhör stadsdelsnämnden *Centrum*. Projektet består av tre delområden och utvecklas av sammanlagt fem olika byggherrar. Bebyggelsen kommer innehålla företagslägenheter, butik/caféverksamhet, tennisanläggning, kontorsytor, utökade verksamhetsytor för Polisen och Rättscentrum samt studentbostäder. En stor del av kontorsytorna kommer att vara inriktade mot verksamheter för rättsväsendet.



Figur 1 Översiktsplan över planområdet och de olika ingående projekten. Kartunderlagets källa: © OpenStreetMaps bidragsgivare. Informationens källa: Stadsbyggnadskontoret.

3.1 Delområde 1 - Idrott, kontor och företagslägenheter vid Smålandsgatan (Heden 47:2)

Projektet innehåller en kontorsbyggnad med en bottenvåning som planeras innehålla konferens, café/restaurang och eventuellt butiksytor mot Smålandsgatan. Vidare planeras en tennisanläggning med åtta banor samt någon form av företagsbostäder där hyresgästerna bor i korta perioder och där majoriteten av lägenheterna är små (cirka 40 m^2 BTA). Exploateringen ryms inom fastigheten Heden 47:2 som i dagsläget består av tennisbanor och en parkeringsplats. Ansvarig byggherre är Wallenstam.

Se Figur 1 för projektets läge samt Tabell 1 för planerad fördelning av bruttoareor och antal lägenheter.

Tabell 1. Planerad fördelning av bruttoareor och antal lägenheter inom delområde 1.

Typ	Antal lägenheter eller m^2 BTA
Företagslägenheter (Wallenstam)	ca 50 st
Butik/café (Wallenstam)	1 000 m^2
Tennisanläggning (Wallenstam)	7 000 m^2
Kontor 1 (Wallenstam)	21 000 m^2

3.2 Delområde 2 - Rättscentrum vid Ernst Fontells Plats (Heden 42:1)

Projektet innehåller utbyggnad av häktet, utbyggnad av verksamhetslokaler såsom ledningscentral och liknande samt nya kontorsytor för rättsväsendet. Exploateringen sker inom fastigheten Heden 42:1 som i dagsläget består av ett polishus och innebär såväl nya byggnader som påbyggnad av befintligt polishus. Ansvarig byggherre är Vasakronan.

Se Figur 1 för projektets läge samt Tabell 2 för planerad fördelning av bruttoareor.

Tabell 2 Planerad fördelning av bruttoareor inom delområde 2

Typ	m^2 BTA
Häkteslokaler (Vasakronan)	3 000 m^2
Ledningscentral och andra verksamhetsytor, ej kontor (Vasakronan)	2 000 m^2
Kontor 2 (Vasakronan)	15 000 m^2

De delar av projektet som syftar till att bygga ut häktet samt lokaler för ledningscentral och liknande kommer i sig inte att leda till fler sysselsatta eller besökare. De personer som tidvis uppehåller sig här har sin ”fasta” arbetsplats i de befintliga eller nya kontorsytorna. Mot bakgrund av detta sätts det beräknade parkeringsbehovet för dessa ytor till 0 och ingen vidare utredning görs.

Den källarparkering och inhägnade gård som finns i och invid dagens polishus kommer inte att beröras av projektet. Behovet av parkering för utryckningsfordon och andra verksamhetsfordon kopplat till Polisen kommer inte att förändras i och med det nya projektet varför denna utredning heller inte studerar den frågan ytterligare. Det avtal som redan finns om uppställning av 10 utryckningsfordon på Ernst Fontells plats berörs inte heller av projektet eller denna utredning.

3.3 Delområde 3 - Bostäder och kontor vid Ernst Fontells plats (del av Heden 705:13).

Projektet innehåller kontorsytor och studentbostäder. Exploateringen sker inom del av fastigheten Heden 705:13 som inom aktuellt område idag består av ett grönområde samt

bilparkering och cykelparkering. Ansvariga byggherrar är Robert Dicksons Stiftelse (RDS), SGS Studentbostäder och Klippan Kulturfastigheter.

Se Figur 1 för projektets läge samt Tabell 3 för planerad fördelning av bruttoareor.

Tabell 3 Planerad fördelning av bruttoareor och antal lägenheter inom delområde 3

Typ	Antal lägenheter eller m^2 BTA
Kontor 3 (RDS)	500 m^2
Studentbostäder (SGS)	260 st
Kontor 4 (SGS)	2 000 m^2
Kontor 5 (Klippan)	27 500 m^2

4 Parkeringstal

4.1 Startvärde - Analyssteg 1

I detta kapitel väljs normalspann och startvärden för cykel- och bilparkeringstal. Efter beskrivningar och argumentation per lokalkategori i de inledande avsnitten sammanställs resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 4.1.2.

Planområdet ligger i den mest centrala zonen *A Innerstad/Älvstaden*.
Startvärde för bilparkering

I detta kapitel beskrivs startvärden för bilparkering och hur dessa har valts för respektive lokalkategori.

Studentbostäder

I riktlinjerna anges att parkeringstalet för *kategoriboenden såsom exempelvis student-, ungdoms- och forskarbostäder, trygghetsbostäder/äldreboende och BMSS-boende (Bostäder med särskild service) kan sättas nära noll.* Vidare specificerar anvisningarna att detta för studentbostäder innebär 0,05 parkeringsplatser för bil per bostad, totalt för boende och besökande. Därmed sätts värdet för studentbostäder inom delområde 3 (SGS Studentbostäder) till 0,05 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Företagslägenheter

Bostäderna inom delområde 1 (Wallenstam) kommer sannolikt att bli företagslägenheter samt vara övervägande små till storleken, cirka 40 m^2 BTA och inredda för en person. Företagslägenheterna bedöms likna kategoriboendet *forskarbostäder* enligt föregående stycke då de är relativt små och målgruppen är till exempel personer med konsultuppdrag eller projektanställningar på några månader men som egentligen bor på annan ort. Dessa hyresgäster reser till Göteborg med i huvudsak buss, tåg och flyg och har bara undantagsvis bil. Mot denna bakgrund borde även dessa lägenheter få ett startvärde liknande det för studentlägenheter på 0,05 bilparkeringsplatser per lägenhet.

För att mer precist bedöma lämpligt parkeringstal för denna typ av boende har två jämförelser gjorts.

- På Friggagatan ca 500 meter från det aktuella projektet ligger idag en jämförbar verksamhet med ca 70 företagslägenheter och fyra parkeringsplatser. Verksamhetsutövaren säger sig ha efterfrågan på ytterligare en eller två platser men en sådan efterfrågan är oregelbunden och svår att verifiera. Det ”faktiska” parkeringstalet för den verksamheten motsvarar således 0,057 platser/lägenhet idag. Med fem platser skulle det istället bli 0,071 platser/lägenhet och med sex platser 0,085 platser/lägenhet.
- Den aktuella byggherren Wallenstam har redan ca 150 lägenheter av den här typen på olika platser i Göteborgsområdet. Efterfrågan på parkeringsplatser i det beståndet varierar mellan 0 och 0,5 platser/lägenhet med en tydlig koppling mellan låg efterfrågan och centralt läge. För den del av beståndet som ligger runt Avenyn/Heden/Korsvägen är efterfrågan 0 eller nära 0 medan den är högre i t ex Mölndal och Kvillebäcken. Genomsnittet för lägenheterna i Wallenstams bestånd vid Avenyn/Heden/Korsvägen är 0,076 platser/lägenhet.

Trots jämförelserna ovan är det inte givet att det ”faktiska” parkeringstalet vid en befintlig verksamhet är det lämpliga vid en nyetablerad. Tanken med såväl trafikstrategin som gällande riktlinjer för mobilitet- och parkeringsplanering är att planeringen ska stödja ett förändrat resmönster med mindre bilandel i framtiden. Utifrån detta resonemang väljs parkeringstalet 0,07 plats/lägenhet för företagslägenheterna i projektet, i nivå med efterfrågan på Friggagatan och strax under genomsnittet för Wallenstams övriga lägenheter av samma typ i samma läge.

Kontor

Enligt riktlinjerna har kontor normalspannet 0-5 platser per 1 000 m^2 BTA i den mest centrala zonen. På samma sätt som för bostäder väljs det övre värdet i normalspannen som startvärde för kontorsytorna, det vill säga 5 platser per 1 000 m^2 BTA.

Butik/café

För att hitta ett lämpligt startvärde för butik/caféytorna, som inte täcks in av normalspannet för verksamheter används Trafikstrategins färdmedelsandelar för bil inom stadsdelsnämnden Centrum. Andelen bilresor i Centrum år 2035 är enligt Trafikstrategin 15 %[1]. För butiken och cafét bedöms antalet samtidiga besökare och sysselsatta i veckomaxtimmen vara 110 respektive 7 per 1 000 m^2 BTA. För att säkerställa att 15 % av dessa har bilparkeringsplats behövs 17,6 platser per 1 000 m^2 BTA vilket därför väljs som startvärde.

Tennisanläggningen

Tennisanläggningen och andra idrottsanläggningar har inget startvärde i riktlinjerna. Även detta hanteras därför genom en sammanvägd bedömning utifrån Trafikstrategins färdmedelsandelar samt jämförelse med annan tennisanläggning i Göteborg. Vidare beskrivs vilken typ av kunder verksamheten förväntas ha och dess läge i staden. Tillsammans ger detta ett startvärde som även inkluderar en läges- och projektanpassning (steg 1-3).

Antalet samtidiga besökare och sysselsatta vid tennisanläggningen bedöms vara 48 respektive 10 för 7 000 m^2 BTA. Antalet samtidiga besökare har bedömts utifrån att det kommer att finnas åtta tennisbanor som vardera genererar i genomsnitt tre personer (några spelar singel, andra dubbel). Siffran har sedan dubblerats för att täcka in behovet då byten mellan bokade träningspass sker. För att säkerställa att 15 % av dessa har bilparkeringsplats behövs 1,2 plats per 1 000 m^2 BTA.

Detta kan jämföras med befintlig anläggning på platsen som innehåller sju inomhusbanor och två utomhusbanor och kan antas täcka ungefär samma yta som den nya tennisanläggningen. Till den befintliga anläggningen finns cirka 14 parkeringsplatser med varierande reglering. Med antagandet att den nya och gamla anläggningen har samma kundgrupp, samma resmönster och samma storlek, samt att tennisspelarna endast står på dessa 14 platser, skulle det motsvara 2,0 bilplatser per 1 000 m^2 BTA.

Ytterligare en jämförelse har gjorts med tennisanläggningen i Örgryte. Den anläggningen ligger inom zon B och består av 16 tennisbanor och 4 padelbanor. Förutom tennis och padel inhyser den anläggningen dessutom en tennisshop, en restaurang, sjukgymnaster, gym och bastu. Totalt finns 112 bilplatser till samtliga av dessa verksamheter.

[1]Färdmedelsandelen motsvarar ett genomsnitt för resor till-/från och inom respektive stadsdel över hela dygnet för samtliga ärenden. Ur MALL-Särskild utredning

Tennisdelen antas uppta knappt 60 % av parkeringsplatserna och dess verksamhet bedöms vara 2,5 gånger så stor som tennisanläggningen vid Smålandsgatan. Zon B innebär cirka dubbelt så stort maxvärde för kontor och verksamheter jämfört med Zon A, ett förhållande som antas gälla även för sportanläggningar. Med dessa antaganden skulle motsvarande antal parkeringsplatser för den nya tennisanläggningen intill Ullevi bli 13 stycken vilket i så fall motsvarar ett parkeringstal på 1,9 bilplatser/1 000 m^2 BTA.

Det centrala läget i staden (se mer under kapitel 4.2) och den plana topografin ger bra förutsättningar för cykling och kollektivtrafikresor. Vidare kommer de besökare som är barn eller ungdomar sakna körkort vilket ökar möjligheterna till ökad andel cykel- eller kollektivtrafikresor jämfört med verksamheter som används av en större andel vuxna. Det centrala läget med flertalet kontor och bostäder i närheten ger också goda möjligheter för gångresor.

Baserat på de olika resonemangen ovan väljs ett parkeringstal som ligger mellan de jämförbara anläggningarnas parkeringstal och det som trafikstrategins målstyrda beräkningar ger. Parkeringstalet för tennisanläggnigen sätts till 1,6 bilplatser/1 000 m^2 BTA.

4.1.1 Startvärde för cykelparkering

I detta kapitel beskrivs startvärden för cykelparkering och hur dessa har valts för respektive lokalkategori.

Studentbostäder och företagslägenheter

För flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs minst 2 cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Cykelplatserna för besökare eller tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer. Valt startvärde för cykelparkeringstal för studentbostäder samt företagslägenheter inom projektet blir 2,5 platser per lägenhet.

Verksamheter (kontor, butik, café och idrott)

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om framtida cykelanvändning. Som nämns i projektbeskrivningen är projektet lokaliserat inom stadsdelsnämnden Centrum. Inom denna stadsdel är utgångspunkten att 25 % av verksamheternas anställa ska kunna cykla till och från arbetet, medan motsvarande andel för besökare i veckomaxtimmen uppgår till 11 %.

Vid val av startvärde för kontoren har ett antagande om personaltätheten 25 m^2 BTA per anställd gjorts. Antalet besökare har antagits utifrån ett resonemang i den tidigare parkeringsnormen i Göteborgs stad[2] där det anges att antalet besökare till kontor bedöms vara mellan 3 och 6 per 1 000 m^2 BTA och dag. Med ett medelvärde mellan 3 och 6, samt att 70 % av dessa bedöms vara på plats samtidigt, ger det ett värde på 3,15 samtidigt närvarande besökare per 1 000 m^2 BTA kontor. Detta har även jämförts med den faktiska efterfrågan på cykelplatser vid kontorshuset Bärnstenen (Sweco och PWC m fl) i närheten av aktuellt planområde och anses rimligt. För att ge 25 % av de sysselsatta

[2] Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov, Göteborgs stad 2011

respektive 11 % av samtidiga besökare en cykelparkeringsplats behövs 10,3 cykelplatser per 1 000 m^2 BTA för kontoren.

För ytan innehållande butik/caféverksamhet (Wallenstam) bedöms antalet samtidiga besökare och sysselsatta i veckomaxtimmen vara 110 respektive 7 per 1 000 m^2 BTA. För att ge 11 % respektive 25 % av dessa en cykelparkeringsplats behövs 13,9 platser per 1 000 m^2 BTA som därmed väljs som startvärde för dessa lokaler.

För tennisanläggningen (Wallenstam) bedöms antalet samtidiga besökare och sysselsatta vara 48 respektive 10 för 7 000 m^2 BTA enligt resonemanget i kapitel 0. För att ge 11 % av samtidiga besökare respektive 25 % av sysselsatta en cykelparkeringsplats behövs 1,1 plats per 1 000 m^2 BTA. Detta väljs därför som parkeringstal för cykel.

En sammanfattning över de antal samtidiga besökare och antal sysselsatta som använts för val av startvärden återges i Tabell 4.

Tabell 4 Sammanställning av antaganden över antal sysselsatta och samtidiga besökare till verksamheterna samt startvärden för cykelparkeringstal.

Typ	m^2 BTA	m^2 BTA/ anställd	Antal samtidigt närvarande sysselsatta	Antal samtidiga besökare	Cykelplatser/ 1 000 m^2 BTA
Butik/café (Wallenstam)	1 000	-	7	110	13,9
Tennisanläggning	7 000	-	10	48	1,1
Kontor 1 (Wallenstam)	21 000	25	840	66	10,3
Kontor 2 (Vasakronan)	15 000	25	600	47	10,3
Kontor 3 (RDS)	500	25	20	2	10,3
Kontor 4 (SGS)	2 000	25	80	6	10,3
Kontor 5 (Klippan)	27 500	25	1100	87	10,3

4.1.2 Resultat av startvärde, analyssteg 1

Området ligger i det som i riktlinjerna definieras som Innerstaden/Älvstaden. Detta tillsammans med beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet ger startvärden för cykel- och bilparkeringstal enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Resulterande parkeringstal efter analyssteg 1. Startvärden för cykel- och bilparkeringstal för respektive lokalkategori. Besöksparkering är inkluderad i parkeringstalen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)
-Cykel					
Studentbostäder (SGS)	2,5 (per lgh)				
Företagslägenheter (Wallenstam)	2,5 (per lgh)				
Butik/café (Wallenstam)	13,9				
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,1				
Kontor 1 (Wallenstam)	10,3				
Kontor 2 (Vasakronan)	10,3				
Kontor 3 (RDS)	10,3				
Kontor 4 (SGS)	10,3				
Kontor 5 (Klippan)	10,3				
-Bil					
Studentbostäder (SGS)	0,05 (per lgh)				
Företagslägenheter (Wallenstam)	0,07 (per lgh)				
Butik/café (Wallenstam)	17,6				
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,6				
Kontor 1 (Wallenstam)	5				
Kontor 2 (Vasakronan)	5				
Kontor 3 (RDS)	5				
Kontor 4 (SGS)	5				
Kontor 5 (Klippan)	5				

4.2 Lägesbedömning - Analyssteg 2

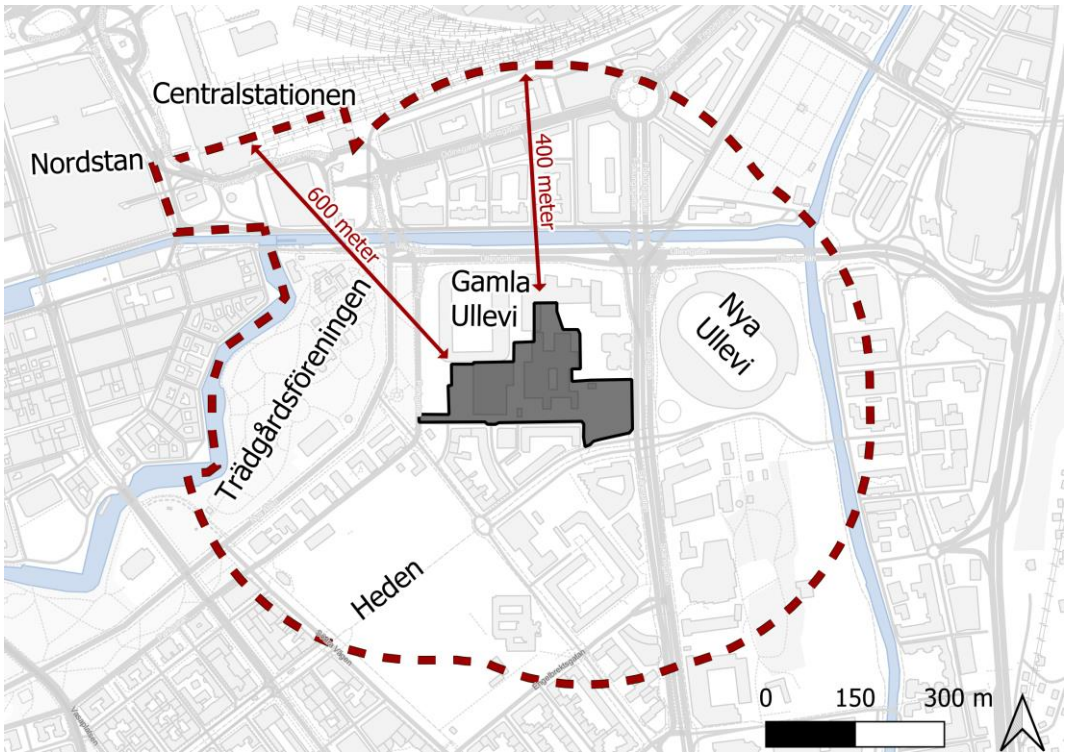
I detta kapitel analyseras projektområdets läge i staden. Kapitlet beskriver den sammanvägda tillgängligheten till och från området med olika färdmedel samt utbudet av service.

De första avsnitten behandlar var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i detta steg.

Därefter beskrivs argumenten för eventuella justeringar av parkeringstalen per lokalkategori varefter resultatet av hela analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 4.2.4.

4.2.1 Utredningsområde

Utredningsområdet utgörs enligt riktlinjerna av en buffert på 400 meter från projektområdets ytterkant och avgränsas av Vallgraven i väster, se Figur 2. Eftersom Göteborgs Centralstation ligger ungefär 600 meter ifrån projektområdet och är vad som i riktlinjerna klassas som en *plats med större utbud av service eller viktig funktion* utökas utredningsområdet till att inkludera även denna plats.



Figur 2 Projektområdet är svart markerad. Streckad mörkröd linje markerar utredningsområdet. Kartunderlagets källa: © OpenStreetMaps bidragsgivare. Informationens källa: Stadsbyggnadskontorets riktlinjer för mobilitet och parkering.

4.2.2 Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet. Om god sammanvägd tillgänglighet uppfylls kan parkeringstalen blir lägre än startvärdena.

Kollektivtrafik

Enligt riktlinjerna definieras direkt närhet till god kollektivtrafik som hållplatser inom 400 meter från projektområdets gräns med minst tiominuterstrafik under högtrafik.

Utredningsområdet ligger i direkt närhet till kollektivtrafik. Inom utredningsområdet finns fyra hållplatser och ett resecentrum, se Figur 3.

Den närmaste hållplatsen, Ullevi Södra, ligger strax sydöst om projektområdet på Skånegatan. Hållplatsen trafikeras idag av spårvagnarna 2, 6, 8 och 13. Linje 2 trafikerar mellan Högsbotorp och Mölndal, linje 6 mellan Länsmansgården och Kortedala, linje 8 mellan Frölunda och Angered och linje 13 mellan Saltholmen och Brämaregården. Kollektivtrafiken går under Corona-pandemin med anpassad trafikering men turtätheten är normalt avsevärt tätare än tiominuterstrafik. Från hållplatsen nås Centralstationen och Svingeln på tre minuter, Stenpiren på tio minuter, Korsvägen på två minuter, Chalmers på sex minuter och Sahlgrenska på tio minuter.

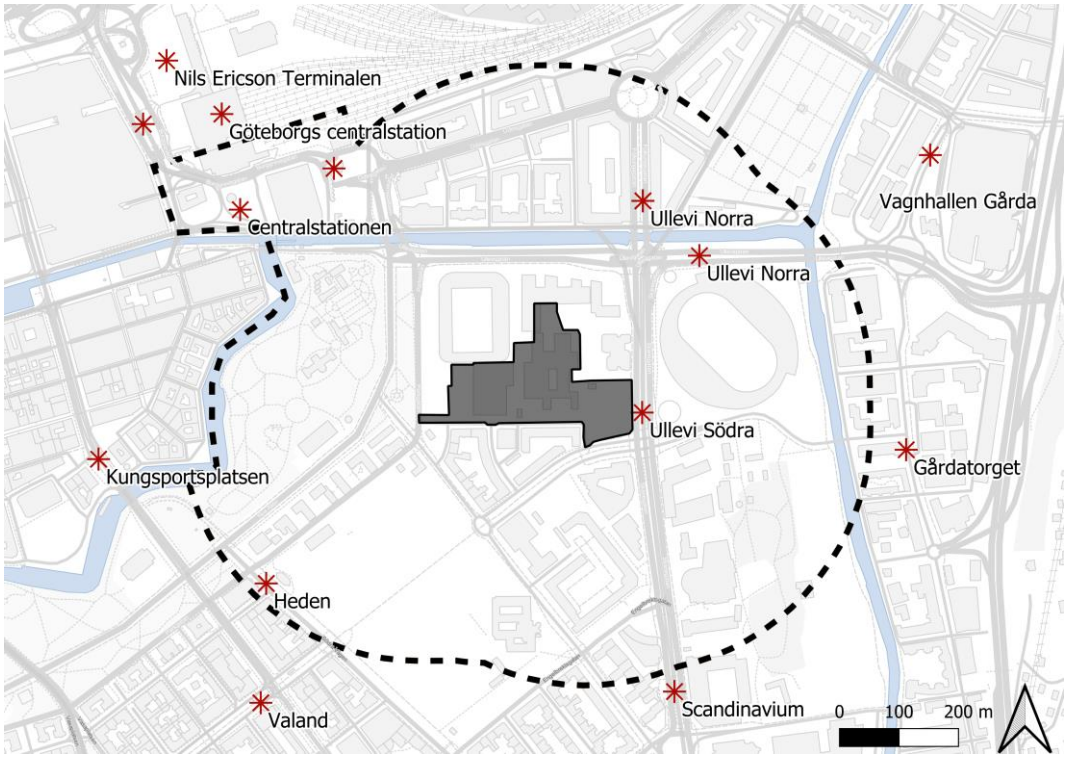
Även Ullevi Norra ligger inom projektområdet. Denna hållplats trafikeras idag av spårvagnarna 1, 3, 6, 8 samt buss 60. Linje 1 trafikerar mellan Tynnered och Östra Sjukhuset, linje 3 mellan Marklandsgatan och Kålltorp och linje 60 mellan Masthugget och Redbergsplatsen.

Åkareplatsen Resecentrum ligger också inom utredningsområdet och trafikeras av buss 100 och 101 Borås-Göteborg, buss 300 Kinna-Göteborg samt Gråbosnabben Brobacka-Göteborg.

Även Polhemsplatsen ligger inom utredningsområdet. Hållplatsen trafikeras av linjerna 513 Heden-Öjersjö-Partille-Heden, 519 Jonsered-Heden samt Blå Express Särö-Göteborg.

Slutligen ligger även Centralstationens spårvagnshållplats samt Göteborgs Central med förbindelser ut i regionen inom utredningsområdet.

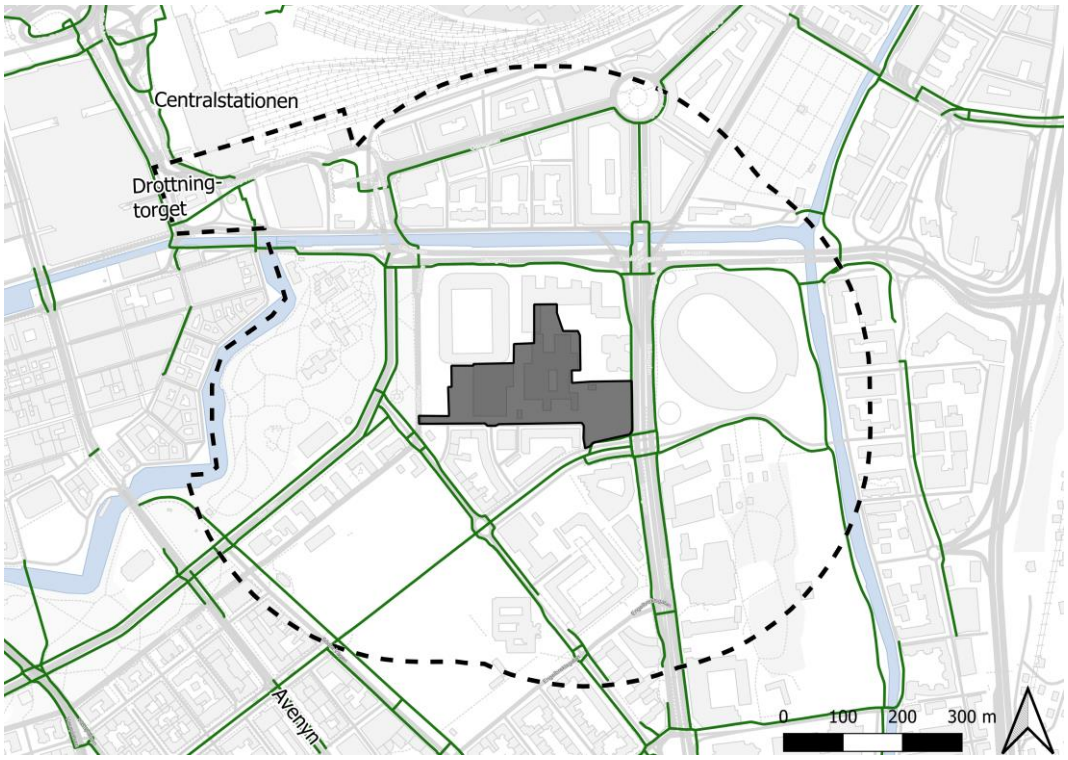
De framtida stationerna för Västlänken vid Centralen och Korsvägen samt regionbussterminalen Nils Ericsonterminalen nås med strax under en kilometers promenad eller cykelresa.



Figur 3 Hållplatser och resecentrum i utredningsområdet. Projektområdet svart färg och utredningsområdet markerat med svart streckad linje. Befintliga kollektivtrafikhållplatser är markerade med röd stjärna. Källa: © OpenStreetMaps bidragsgivare. Informationens källa: NVDB, Trafikverket.

Cykeltillgänglighet

Cykeltillgängligheten är god eftersom projektområdet har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur och korta avstånd inom området och till andra centrala delar av staden.



Figur 4 Befintligt separerat cykelvägnät markerad med grön linje. Projektområdet är markerad i svart och projektområdet med svart streckad linje. Kartunderlagets källa: © OpenStreetMaps bidragsgivare. Informationens källa: NVDB, Trafikverket.

Projektområdet ligger i direkt närhet till vad som i Göteborgs stads *Cykelprogram för en nära storstad* anges som pendlingscykelnät samt i direkt närhet till det övergripande cykelvägnätet. Pendlingscykelnät definieras som cykelvägnät med mycket god framkomlighet där man når stadens tyngdpunkter, bostadsområden, större arbetsplatser samt grannkommunernas cykelvägnät. Inom cirka fem minuters cykling från projektområdet nås målpunkter som Göteborgs Centralstation, Nordstan, Scandinavium, Svenska mässan och Avenyn där i stort sett all typ av service finns tillgänglig.

Lånecyklar är ett komplement till kollektivtrafik och egen cykel och ger användarna ökad flexibilitet och tillgänglighet. Lånecykelsystemet Styr&Ställ har under sommaren 2020 bytts ut till ett uppgraderat system med fler stationen som täcker in både Göteborg och Mölndal. Inom utredningsområdet finns fem stationer; korsningen Bohusgatan/Skåne-gatan, utmed Ullevigatan strax öster om Tingsrätten, Folkungagatan, Bergakungen och Heden/Sten Sturegatan.

Service och andra urbana verksamheter (berör bostäder)

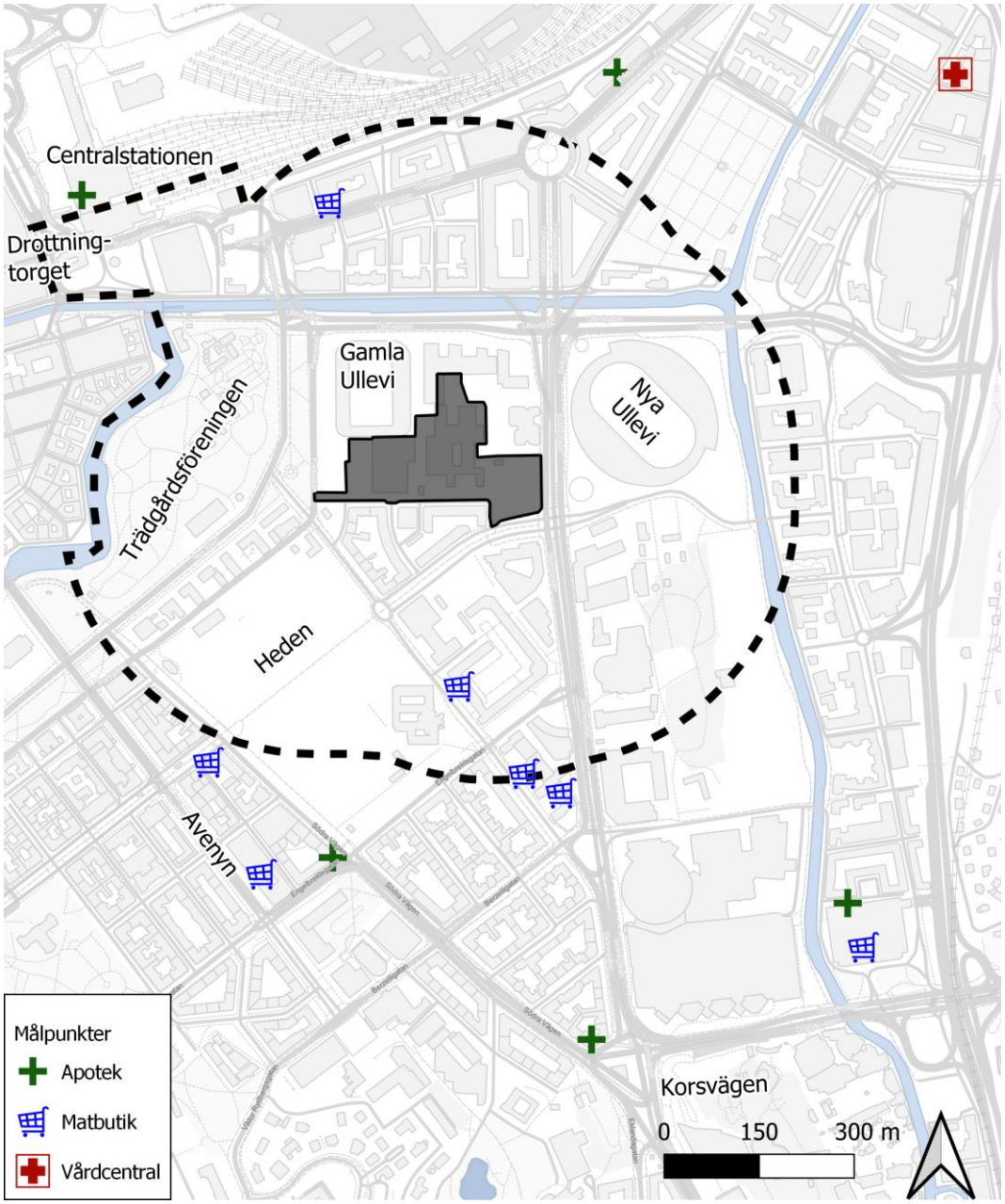
Om direkt närhet till service och urbana verksamheter uppfylls kan bilparkeringstalen för bostäder sänkas. Begreppet service innefattar enligt riktlinjerna dagligvaruhandel, förskolor, grundskolor, öppen hälso-/sjukvård, tandvård med mera, och begreppet urbana verksamheter innefattar sällanköpshandel, restauranger och kultur med mera. Enligt riktlinjerna definieras direkt närhet till god service som ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns.

Utredningsområdet är centralt beläget i staden vilket innebär att viktiga vardagsfunktioner återfinns inom gång- och cykelavstånd. I dagsläget består utredningsområdet mestadels av kontor och bostäder. Det innehåller också flertalet restauranger, en servicebutik, flera hotell, Nya- och Gamla Ullevi, Scandinavium, flera gym, Ullevi Tennisklubb, biograf Bergakungen samt två stycken livsmedelsbutiker belägna på Sten Sturegatan i direkt närhet till projektområdet. Inom utredningsområdet återfinns även Trädgårdsföreningen, Burgårdsparken med en skatepark samt delar av Heden.

Förskolor, grundskolor, två gymnasier, Idrottshögskolan och tandläkare återfinns inom utredningsområdet, medan vårdcentraler finns belägna strax utanför utredningsområdet. Strax utanför utredningsområdet återfinns även sällanköpshandel i till exempel Nordstan och längs Avenyn.

Se befintligt utbud av service och urbana verksamheter i Figur 5 nedan.

Den planerade bebyggelsen kommer att utveckla området med framför allt kontorsverksamhet, men även en mindre mängd bostäder.



Figur 5 Utbud av service och urbana verksamheter. Service och verksamheter som ligger inom streckad linje ligger i direkt närhet till planområdet (400 m). Källa: © OpenStreetMaps bidragsgivare.

4.2.3 Argumentation parkeringstal utifrån lägesbedömningen

I föregående kapitel beskrivs läget och den sammanvägda tillgängligheten för projekten utmed Smålandsgatan i de termer som anges i riktlinjerna. I detta kapitel förs mot denna bakgrund argumentation om varför parkeringstalen från analyssteg 1 kan justeras.

Bilparkering

Projektområdet ligger i den centrala delen av den mest centrala zonen Zon A vilket betyder att parkeringstalen relativt sett bör kunna sänkas från startvärdet som alltid väljs i den högsta änden av spannet.

Området har också en god koppling till staden både till fots och med cykel. Inom ett kort gång- och cykelavstånd nås stora delar av stadens centrala delar med ett stort utbud av handel, service och andra urbana verksamheter. I nära anslutning till projektområdet nås pendlingscykelnätet och flera hållplatser med goda kommunikationsmöjligheter till andra delar av staden. Kollektivtrafiktillgängligheten är mycket god både mot stadstrafiken och ut i regionen. Göteborgs Centralstation ligger cirka 600 meter från projektområdet och med spårvagn nås målpunkter så som Centralstationen, Korsvägen och Svingeln på cirka tre minuter samt Sahlgrenska och Stenpiren på 5-10 minuter.

För färdmedelsvalet till, och därmed bilparkeringsefterfrågan vid, arbetsplatser är det främst arbetsplatsens läge och tillgänglighet som styr. Resenären väljer färdmedel vid hemmet och sannolikheten att välja något annat än egen bil ökar avsevärt om kontoret är lätt att nå med gång, cykel eller kollektivtrafik. För parkeringsefterfrågan vid bostaden kan mobilitets- och påverkansåtgärder ha stor påverkan medan människor som anländer till arbetsplatsen redan har valt färdmedel. Med detta resonemang bör den möjliga sänkningen av parkeringstalet för kontor mot bakgrund av den sammanvägda tillgängligheten kunna viktas högre än motsvarande sänkning för bostäder. Enligt samma logik bör mobilitetsåtgärder för kontorsytor inte viktas lika högt som de gör för bostäder. Mot bakgrund av detta bedöms planområdets mycket centrala läge och goda sammanvägda tillgänglighet kunna ge en sänkning av bilparkeringstalet på 25 % eller 1,25 plats/1 000 m^2 BTA. Detta är enligt ovanstående resonemang något mer än de 16,7 % som gäller för bostäder i motsvarande läge.

För tennisanläggningen och butik/caféverksamheten har analyssteg 2 redan inkluderats i resonemangen i kapitel 0 och startvärdet behålls.

Parkeringstalen för studentbostäderna och företagslägenheterna är satta till 0,05 respektive 0,07 i analyssteg 1. Den sammanvägda tillgängligheten för området bedöms enligt ovan som god och parkeringstalen kan behållas på en redan låg nivå.

Cykelparkering

För kontorsytorna ökas cykelparkeringstalen med hänvisning till det centrala läget inom Zon A med den direkta närheten till pendelcykelstråket samt den sänkning av parkeringstal för bil som görs för kontorsytorna i detta steg. Parkeringstalen för cykel för kontorsytorna höjs med cirka 15 % och sätts till 12 cykelplatser per 1 000 m^2 BTA för alla kontor.

För bostäderna anses startvärdet vara rimligt utifrån läget. Ingen justering görs i detta steg.

4.2.4 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet erhålls efter analyssteg 2 parkeringstalen enligt Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Resulterande parkeringstal efter analyssteg 2.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)
-Cykel					
Studentbostäder (SGS)	2,5 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	→		
Företagslägenheter (Wallenstam)	2,5 (per lgh)		→		
Butik/café (Wallenstam)	13,9		→		
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,1		→		
Kontor 1 (Wallenstam)	10,3		↗ 12		
Kontor 2 (Vasakronan)	10,3		↗ 12		
Kontor 3 (RDS)	10,3		↗ 12		
Kontor 4 (SGS)	10,3		↗ 12		
Kontor 5 (Klippan)	10,3		↗ 12		
-Bil					
Studentbostäder (SGS)	0,05 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	→		
Företagslägenheter (Wallenstam)	0,07 (per lgh)		→		
Butik/café (Wallenstam)	17,6		→		
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,6		→		
Kontor 1 (Wallenstam)	5		↘ 3,75		
Kontor 2 (Vasakronan)	5		↘ 3,75		
Kontor 3 (RDS)	5		↘ 3,75		
Kontor 4 (SGS)	5		↘ 3,75		
Kontor 5 (Klippan)	5		↘ 3,75		

4.3 Projektanpassning - Analyssteg 3

I detta kapitel redovisas projektets specifika förutsättningar utifrån var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i detta steg.

Därefter redovisas resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 4.3.3.

4.3.1 Bilparkering

Företagslägenheter och studentbostäder

Företagslägenheterna och studentbostäderna kommer vara övervägande små till storleken och med i huvudsak en boende per lägenhet. Cirka 80 % av student-lägenheterna utgörs av ett rum och kök. Då startvärdet är satt till 0,07 respektive 0,05 behålls detta värde i steg 3.

Verksamheter (kontor, butik, café och idrott)

Avdrag från värdet efter analyssteg 2 kan ges om verksamheten har specifika förutsättningar som minskar behovet av parkering för bil. Mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkretsen förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär bör ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll.

Butik- och caféverksamheten (Wallenstam) kommer att i hög grad vara integrerad med idrotts- och kontorsverksamheten. Dess kunder förväntas redan befinna sig i området av andra skäl, till exempel som sysselsatta på omkringliggande kontorsverksamheter eller idrottsutövare på idrottsanläggningarna. Därmed bedöms att mycket få separata bilresor genereras av denna verksamhet och därför bör de få ett parkeringstal för bil nära 0. Det kan dock inte uteslutas att det kan förekomma enstaka bilresor och därför väljs parkeringstalet 2 bilplats/1 000 m^2 BTA för denna verksamhet.

För tennisanläggningen har analyssteg 3 redan inkluderats i resonemangen i kapitel 0.

4.3.2 Cykelparkering

Företagslägenheter och studentbostäder

Företagslägenheterna kommer vara runt 40 m^2 BTA och inredda för en person. Målgruppen är till exempel personer med projektanställningar på några månader men som egentligen bor på annan ort. Även om det är tänkbart, och önskvärt, att sådana personer skaffar en egen cykel för resorna inom Göteborg är sannolikheten liten för att det blir fler än en cykel per lägenhet i genomsnitt. Antalet besökare med cykel till sådana bostäder bedöms även vara lägre än för vanliga bostäder. Cykelparkeringstalet vid företagslägenheterna sänks därför till 1 cykelparkering/lägenhet varav 0,8 i cykelrum/förråd och 0,2 för besökare eller tillfällig användning av boende.

Cirka 80 % av studentlägenheterna utgörs av ett rum och kök och övriga lägenheter byggs för två personer per hushåll. SGS liknande projekt på Olofshöjd, Sven Brolids väg och Östra Kålltorp har mellan 1,3 och 1,5 cykelplats per lägenhet inklusive besöksplatser och där finns inget som tyder på att detta skulle vara för låg kapacitet. Samtidigt ligger det aktuella projektet något mer centralt varför parkeringstalet bör hamna i den övre delen av det spannet. För besöksparkering tillgänglig utomhus säger erfarenheten från SGS att 0,2 platser per lägenhet är tillräckligt.

Mot bakgrund av erfarenhet från SGS liknande projekt sänks parkeringstalet för cykel vid studentlägenheterna till 1,5 cykelparkeringar/lägenhet varav 1,3 i cykelrum/förråd och 0,2 för besökare eller tillfällig användning av boende.

Verksamheter (kontor, butik, café och idrott)

För butik/caféverksamheten har analyssteg 3 redan inkluderats i resonemangen i kapitel 4.1.1 och startvärdet behålls.

Startvärdet för cykel för tennisanläggningen baseras på antagandet att 11 % av samtidiga besökare cyklar till anläggningen. Givet argumentationen kring det lokala upptagningsområdet, centrala läget och den idrottande kundgruppen bedöms detta värde som för lågt. Ett antagande om att 50% av besökarna kommer med cykel bedöms som rimligt. Utifrån det antagandet höjs parkeringstalet till 3,8 cykelplatser per 1 000 m^2 BTA.

Befintliga byggnader inom projektområdet med inriktning på rättsväsendeverksamhet har ungefär 3 cykelplatser/1 000 m^2 BTA med mycket hög beläggning. I dessa byggnader är personaltätheten dock lägre än i de tillkommande kontorsverksamheterna. Kontorsfastigheten Bärnstenen (Sweco, PwC m fl) har knappt 15 cykelplatser/1 000 m^2 BTA med hög beläggning men en något högre personaltäthet än tillkommande kontorsverksamheter. Därmed bedöms cykelparkeringstalet för tillkommande kontorsverksamheter behöva bli någonstans mellan 3 och 15. Eftersom parkeringstalet för bil för de tillkommande kontorsytorna sänkts med anledning av det centrala läget och den höga sammanvägda tillgängligheten bör värdet hamna i den övre delen av detta spann. Baserat på detta bedöms talen från steg 2 om 12 cykelplatser/1 000 m^2 BTA vara lämpligt och behålls även i steg 3.

4.3.3 Resultat av analyssteg 3

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet erhålls efter analyssteg 3 parkeringstalen enligt Tabell 7 nedan.

Tabell 7. Resulterande parkeringstal efter analyssteg 3.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)
-Cykel					
Studentbostäder (SGS)	2,5 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	→	↘ 1,5 (per lgh)	
Företagslägenheter (Wallenstam)	2,5 (per lgh)		→	↘ 1 (per lgh)	
Butik/café (Wallenstam)	13,9		→	→	
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,1		→	↗ 3,8	
Kontor 1 (Wallenstam)	10,3		↗ 12	→	
Kontor 2 (Vasakronan)	10,3		↗ 12	→	
Kontor 3 (RDS)	10,3		↗ 12	→	
Kontor 4 (SGS)	10,3		↗ 12	→	
Kontor 5 (Klippan)	10,3		↗ 12	→	
-Bil					
Studentbostäder (SGS)	0,05 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	→	→	
Företagslägenheter (Wallenstam)	0,07 (per lgh)		→	→	
Butik/café (Wallenstam)	17,6		→	↘ 2	
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,6		→	→	
Kontor 1 (Wallenstam)	5		↘ 3,75	→	
Kontor 2 (Vasakronan)	5		↘ 3,75	→	
Kontor 3 (RDS)	5		↘ 3,75	→	
Kontor 4 (SGS)	5		↘ 3,75	→	
Kontor 5 (Klippan)	5		↘ 3,75	→	

4.4 Mobilitetslösningar - Analyssteg 4

För kontorsverksamheterna planerar byggherrarna att genomföra ett antal mobilitetsåtgärder. I riktlinjerna saknas vägledning för mobilitetsåtgärder avseende kontor varför såväl föreslagna åtgärder som deras effekt på bilparkeringstalet får bedömas från fall till fall. Åtgärdspaketet nedan bygger på en kombination av åtgärder använda i liknande projekt i närområdet, åtgärdsförslag i stadens förarbete till mobilitetsåtgärder för kontor samt byggherrarnas egna förslag.

Byggherrarna i planen planerar att genomföra följande åtgärder som överenskoms i mobilitetsavtal, ett per byggherre. Ett utkast till mobilitetsavtal tas fram inför granskningen av planen och ska vara slutfört och signerat inför antagandet.

Åtgärdspaketet för kontorsverksamheterna i planen kommer att innehålla:

- Cykelgarage med bra, säkra cykelställ och tillgång till pump.
- Dusch- och ombytesmöjligheter för att underlätta cykelpendling.
- Startpaket till nyinflyttade verksamheter. Ett mobilitetspaket sätts samman och kommuniceras verksamheterna och deras anställda vid inflyttning i fastigheten under hela avtalstiden. Paketet kan innehålla information om t ex information om kollektivtrafikutbud och andra mobilitetstjänster i närområdet, tips på reseeappar, cykelfaciliteterna i huset mm.
- Löpande information om mobilitet. De sysselsatta i verksamheten ska löpande informeras om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen ska anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna.
- Realtidstavlor för kollektivtrafiken. Realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för sysselsatta och besökare och hålls i kontinuerlig drift.
- Marknadsmässig avgift för bilplatserna och särredovisad kostnad för hyra av bilparkeringen till hyresgästerna.
- Max 10 % av bilparkeringarna reserverade.
- Utformning som stödjer gående och cyklister. Entréytor, utöver de som behövs för rörelsehindrade och leveranser, ska prioriteras för gående, cyklister och cykelparkering. Parkering och ytor för biltrafik inom och i anslutning till området, ska utformas så att det inte ger omvägar eller andra försämringar för fotgängare och cyklister.
- Väghållning och skötsel. Fastighetens gångstråk och cykelbanor ska hållas i gott skick och fotgängare och cyklister ska prioriteras. Särskilt fokus läggs på vinterväghållning och belysning.

Genom en kombination av ovanstående mobilitetsåtgärder, överenskomna i mobilitetsavtal inför antagandet, uppmuntras och underlättas ett resande med andra färdsätt än bil. För bostäder kan avdrag på bilparkeringstalet ges med mellan 17 % och 67 % beroende på mobilitetsåtgärdernas omfattning. Mot bakgrund av detta bedöms åtgärderna enligt ovan kunna ge en sänkning av bilparkeringstalet för kontor på 35 % eller 1,75 plats/1 000 m^2 BTA.

För övriga verksamhetstyper i projektet planeras inga mobilitetsåtgärder och parkeringstalen från steg 3 kvarstår.

4.4.1 Resultat av analyssteg 4

Tabell 8. Resulterande parkeringstal efter analyssteg 4.

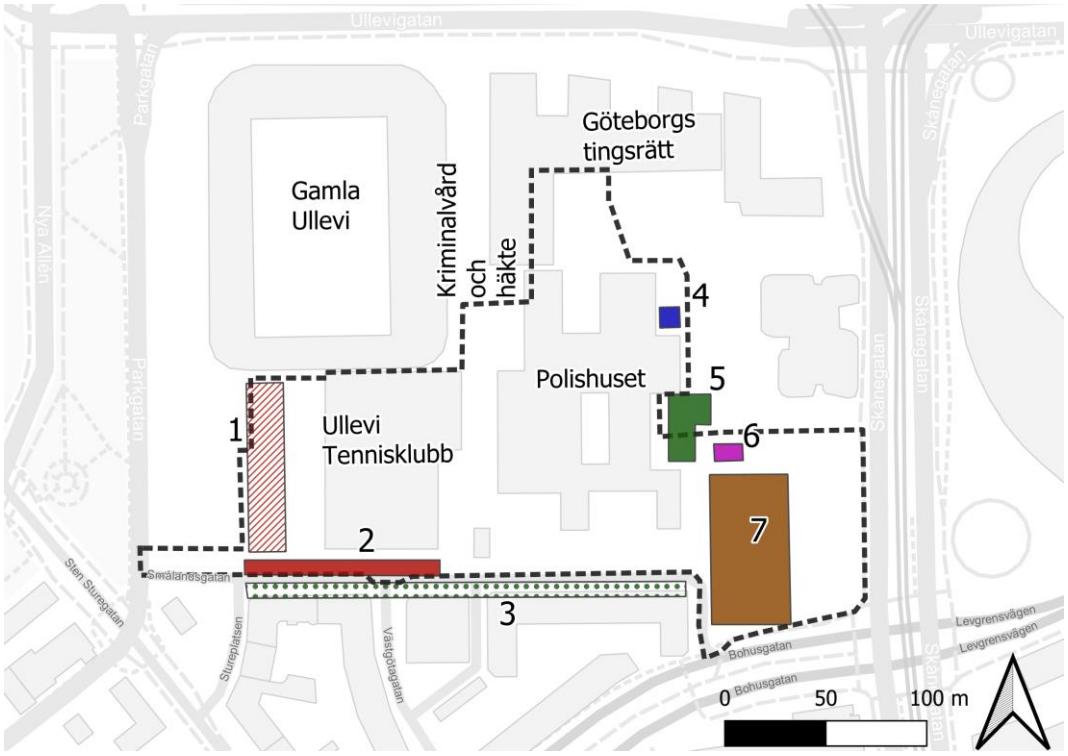
Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m² BTA eller lägenhet)
-Cykel					
Studentbostäder (SGS)	2,5 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	→	↘ 1,5 (per lgh)	→
Företagslägenheter (Wallenstam)	2,5 (per lgh)		→	↘ 1 (per lgh)	→
Butik/café (Wallenstam)	13,9		→	→	→
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,1		→	↗ 3,8	→
Kontor 1 (Wallenstam)	10,3		↗ 12	→	→
Kontor 2 (Vasakronan)	10,3		↗ 12	→	→
Kontor 3 (RDS)	10,3		↗ 12	→	→
Kontor 4 (SGS)	10,3		↗ 12	→	→
Kontor 5 (Klippan)	10,3		↗ 12	→	→
-Bil					
Studentbostäder (SGS)	0,05 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	→	→	→
Företagslägenheter (Wallenstam)	0,07 (per lgh)		→	→	→
Butik/café (Wallenstam)	17,6		→	↘ 2	→
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,6		→	→	→
Kontor 1 (Wallenstam)	5		↘ 3,75	→	↘ 2
Kontor 2 (Vasakronan)	5		↘ 3,75	→	↘ 2
Kontor 3 (RDS)	5		↘ 3,75	→	↘ 2
Kontor 4 (SGS)	5		↘ 3,75	→	↘ 2
Kontor 5 (Klippan)	5		↘ 3,75	→	↘ 2

4.5 Resulterande parkeringstal

	Parkeringstal efter steg 1-3 (platser/1000 m^2 BTA eller lägenhet)	**Parkeringstal efter steg 1-4** (platser/1000 m^2 BTA eller lägenhet)
-Cykel		
Studentbostäder (SGS)	1,5 (per lgh)	1,5 (per lgh)
Företagslägenheter (Wallenstam)	1 (per lgh)	1 (per lgh)
Butik/café (Wallenstam)	13,9	13,9
Tennisanläggning (Wallenstam)	3,8	3,8
Kontor 1 (Wallenstam)	12	12
Kontor 2 (Vasakronan)	12	12
Kontor 3 (RDS)	12	12
Kontor 4 (SGS)	12	12
Kontor 5 (Klippan)	12	12
-Bil		
Studentbostäder (SGS)	0,05 (per lgh)	0,05 (per lgh)
Företagslägenheter (Wallenstam)	0,07 (per lgh)	0,07 (per lgh)
Butik/café (Wallenstam)	2	2
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,6	1,6
Kontor 1 (Wallenstam)	3,75	2
Kontor 2 (Vasakronan)	3,75	2
Kontor 3 (RDS)	3,75	2
Kontor 4 (SGS)	3,75	2
Kontor 5 (Klippan)	3,75	2

5 Parkeringsplatser

5.1 Ersättningsplatser



Figur 6 Befintliga bil- och cykelparkeringar inom projektområdet. Mängd och typ per markerat område framgår av texten i nedanstående avsnitt. Kartunderlagets källa: © OpenStreetMaps bidragsgivare. Informationens källa: Utförd under inventering av Sweco, mars 2020.

5.1.1 Bilparkering

Figur 6 ovan visar de befintliga parkeringsytor som finns inom projektområdet. I sydöstra hörnet av detaljplanen finns 123 bilplatser, markerad i brun färg (7), som erfordrar parkeringstillstånd. Dessa nyttjas av sysselsatta på polismyndigheten (polisen, kriminalvården och häktet) samt till viss del av utryckningsfordon. Platserna är som mest nyttjade under förmiddagen. Denna markparkering kommer att tas bort men samtliga platser ersättas i form av garage under tillkommande byggnader inom delområde 3, se Figur 1.

Framför entrén till polismyndigheten, grönt i figuren (5), finns 10 bilplatser på allmän platsmark som används av utryckningsfordon och kommer att behållas.

Väster om Tennishallen, markerad med skrafferad röd färg (1), finns 50 avgiftsbelagda bilplatser tillgängliga för allmänheten med en timtaxa på 20 kr alla dagar 08-22, övrig tid 2 kr/timme. Ytan för parkeringen är inte reglerad i nuvarande detaljplan och skapades egentligen för att hantera supportrar under högriskmatcher och har troligen blivit en parkeringsplats för att hitta ett användningsområde över tid. Fastigheten ägs idag av Göteborgs stad och parkeringsytan belastas av ett arrende som innehas av Got Event. Avtalstiden löper till och med 2023-12-31 och avses inte förlängas eftersom det tas fram en ny detaljplan med annan markanvändning. Då denna yta således aldrig varit specifikt

ämnad för parkering, och det heller inte finns några avtal med befintliga användare, ersätts inte dessa platser i kommande detaljplan.

Längs Smålandsgatans nordvästra del, och i gränden öster om tennishallen, markerad med röd färg (2), finns totalt 14 avgiftsbelagda platser reserverade för Ullevi tennisklubb. Dessa kommer att tas bort i och med den nya detaljplanen och tennisanläggningens parkeringsbehov tillgodoses genom framräknade parkeringstal för den nya anläggningen.

Längs Smålandsgatan finns boendeparkering och gatuparkering tillgängliga för allmänheten, markerat med gröna prickar (3), med en taxa på 20 kr/timma 08-22, övrig tid 2 kr/timmar och max 24 timmars parkering. I dagsläget finns inget behov av att förändra dessa i samband med detaljplanen.

Tabell 9 Sammanfattning över hantering av befintlig bilparkering inom planen.

Befintlig bilparkering	Platser	Hanteras
Sydöstra hörnet, brun frärg (7) i Figur 6	123	Ersätts till fullo (1:1) inom delområde 3
Väster om tennishallen, skrafferad röd färg (1) i Figur 6	50	Arrende (ej avseende parkering) löper ut 2023 Ej tänkt för parkering och ersätts ej i planen
På mark kring tennishallen, röd färg (2) i Figur 6	14	Ersätts enligt ny behovsberäkning för ny tennishall

5.1.2 Cykelparkering

Norr om den stora markparkeringen finns en yta med cykelparkering innehållande cirka 120 platser, markerat med magenta färg (6) i Figur 6. Dessa kommer att omlokaliseras och ersättas i samma utsträckning i samband med ombyggnationen.

Vidare finns ytterligare 52 cykelplatser på ytan markerat med blå yta (4) i figuren. Dessa berörs inte av ombyggnationen och kommer att behållas.

5.2 Platser för ny bebyggelse och ersättningsplatser

I tabell 7 nedan sammanställs den totala efterfrågan på cykel- och bilparkering givet de parkeringstal som tagits fram i tidigare kapitel och ytorna för respektive lokalkategori samt de ersättningsplaster som behöver lösas.

Tabell 10. Total efterfrågan på cykel- och bilparkeringsplatser i projektet.

	Parkeringstal slutresultat efter steg 1–4 (platser/1000 m² BTA alt per lägenhet)	Ytor eller antal (m² BTA eller lägenhet)	Total efterfrågan (antal platser)
-Cykel			
Studentbostäder (SGS)	1,5 (per lgh)	ca 260 st	390
Företagslägenheter (Wallenstam)	1 (per lgh)	ca 50 st	50
Butik/café (Wallenstam)	13,9	1 000 m²	14
Tennisanläggning (Wallenstam)	3,8	7 000 m²	27
Kontor 1 (Wallenstam)	12	21 000 m²	252
Kontor 2 (Vasakronan)	12	15 000 m²	180
Kontor 3 (RDS)	12	500 m²	6
Kontor 4 (SGS)	12	2 000 m²	24
Kontor 5 (Klippan)	12	27 500 m²	330
Ersättningsplatser			120
Summa			**1 393**
-Bil			
Studentbostäder (SGS)	0,05 (per lgh)	ca 260 st	13
Företagslägenheter (Wallenstam)	0,07 (per lgh)	ca 50 st	4
Butik/café (Wallenstam)	2	1 000 m²	2
Tennisanläggning (Wallenstam)	1,6	7 000 m²	12
Kontor 1 (Wallenstam)	2	21 000 m²	42
Kontor 2 (Vasakronan)	2	15 000 m²	30
Kontor 3 (RDS)	2	500 m²	1
Kontor 4 (SGS)	2	2 000 m²	4
Kontor 5 (Klippan)	2	27 500 m²	55
Ersättningsplatser			123
Summa			**286**

5.3 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

För Wallenstams projekt kan delar av efterfrågan för kontorsytorna eventuellt komma att lösas genom parkeringsavtal med fastigheten Stampgatan 12-14. Gångavståndet mellan den nya kontorsfastigheten och parkeringarna blir då 450 meter.

Utöver ovan har ingen ledig kapacitet för arbetsplatsparkering dagtid eller bostadsparkering med uppställningstid på över 8 timmar gått att finna inom utredningsområdet. Slutsatsen blir att projekten inom planen behöver klara all sin parkering, för alla kundgrupper, på egen fastighetsmark.

5.4 Samnyttjande och samverkan mellan flera exploatörer i planen

Kompletteras inför detaljplanens granskning.

5.5 Lokalisering och utformning av parkering

Kompletteras inför detaljplanens granskning.

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

Kompletteras inför detaljplanens granskning.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Kompletteras inför detaljplanens granskning.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Kompletteras inför detaljplanens granskning.