

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

2022-04-05

Rev 2022-08-29

Rev 2022-09-13

Rev 2022-10-13

Rev 2023-01-20

Rev 2023-02-24

**Björn Carlsson
Erika Lennartsson
Hanna Ljungblad
Frida Leksell
Jonas Khan**

SWECO SOCIETY AB

Sammanfattning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är framtagen till detaljplanens granskning. Utredningen följer gällande riktlinjer och anvisningar version 1.2.

Detaljplanen består av tre delområden som utvecklas av sammanlagt fyra 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.

Analyssteg 1-Normalspann och 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 Göteborgsområdet 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.

Analyssteg 2-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.

Analyssteg 3-Projektanpassning

Cykelparkeringstalet för studentlägenheterna föreslås vara 1,5. Likaså för företagslägenheterna anges ett parkeringstal för cykel på 1,5.

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.

Analyssteg 4-Mobilitetsåtgärder

2 av 4 byggherrar planerar att använda möjligheten att ytterligare sänka bilparkeringstalet 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. Wallenstam och SGS planerar även att införa mobilitetsåtgärder för att ytterligare sänka bilparkeringstalet för företagslägenheter samt studentbostäder.

Trafikkontoret och Fastighetskontoret ska vid behov samordna exploateringsavtal/genomförandeavtal med mobilitetsavtal. Trafikkontoret ansvarar för att kontakt tas med Fastighetskontoret. Mobilitetsavtalet tecknas mellan Göteborgs kommun

genom trafiknämnden samt berörda fastighetsägare. Mobilitetsavtalet ska följa fastigheten, inte byggherren/exploatören och tecknas därför med fastighetsägaren.

Mobilitetsavtalet ska vara tecknat innan detaljplanen antas respektive innan bygglovsansökan anses ha kompletta handlingar. Om ett projektområde omfattar flera fastighetsägare kan det bli nödvändigt att teckna flera mobilitetsavtal för detaljplanen. I detta fall avser samtliga fastighetsägare att införa mobilitetsåtgärder i sina projekt.


I slutet av denna rapport redovisas vilka mobilitetsåtgärder respektive fastighetsägare planerar att införa.

Resulterande parkeringstal


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

Med den nu mest troliga användningen och aktuella bruttoytor ger ovanstående parkeringstal ett totalt behov i planen på **1 639** cykelparkeringsplatser och **315** bilparkeringsplatser. Av det totala cykelparkeringsbehovet utgörs 120 platser av ersättningsplatser. Av det totala bilparkeringsbehovet utgörs 123 platser av ersättningsplatser för de parkeringar som idag finns på Ernst Fontells plats.

Tabell 1 Resulterande parkeringstal för cykel

	Parkeringstal slutresultat efter steg 1–4 (platser/1000 m ² BTA alt per lägenhet)	Ytor eller antal (m ² BTA eller lägenhet)	Total efterfrågan (antal platser)
 -Cykel			
Wallenstam			
Företagslägenheter	1 (per lgh)	47 st	47
Publik verksamhet	13,9	2 000 m ²	28
Tennisanläggning	3,8	7 189 m ²	27
Kontor	12	25 643 m ²	308
Delsumma:			410
Vasakronan			
Kontor	12	35 000 m ²	420
Delsumma:			420
Klippan			
Publik verksamhet	13,9	465 m ²	6
Kontor	12	31 250 m ²	375
Delsumma:			381
SGS			
Studentbostäder	1,5 (per lgh)	184 st	276
Publik verksamhet	13,9	1 422 m ²	20
Kontor	12	985 m ²	12
Delsumma:			308
Ersättningsplatser			120
Totalsumma Cykel:			1 639

Tabell 2 Resulterande parkeringstal för bil

	Parkeringstal slutresultat efter steg 1–4 (platser/1000 m ² BTA alt per lägenhet)	Ytor eller antal (m ² BTA eller lägenhet)	Total efterfrågan (antal platser)
 -Bil			
Wallenstam			
Företagslägenheter	0,05 (per lgh)	47 st	2
Publik verksamhet	2	2 000 m ²	4
Tennisanläggning	1,6	7 189 m ²	12
Kontor	2	25 643 m ²	51
Delsumma:			69
Vasakronan			
Kontor	1,5	35 000 m ²	53
Delsumma:			53
Klippan			
Publik verksamhet	2	465 m ²	1
Kontor	2	31 250 m ²	63
Delsumma:			64
SGS			
Studentbostäder	0 (per lgh)	184 st	0
Publik verksamhet	2	1 422 m ²	3
Kontor	3	985 m ²	3
Delsumma:			6
Ersättningsplatser			123
Summa			315

Innehållsförteckning

1	Läsanvisning	1
2	Bakgrund och syfte	1
3	Projekten inom detaljplan Smålandsgatan (Ernst Fontells plats m. fl.)	2
3.1	Delområde 1, Wallenstam - Idrott, kontor och företagslägenheter vid Smålandsgatan (Heden 47:2)	2
3.2	Delområde 2, Vasakronan - Rättscentrum vid Ernst Fontells Plats (Heden 42:1)	3
3.3	Delområde 3, Klippan och SGS - Bostäder och kontor vid Ernst Fontells plats (del av Heden 705:13).	4
4	Parkeringstal	5
4.1	Analyssteg 1 – Normalspann och startvärden	5
4.2	Analyssteg 2 - Lägesbedömning	12
4.3	Analyssteg 3 - Projektanpassning	20
4.4	Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar	23
4.5	Resulteraende parkeringstal	25
5	Parkeringsplatser	26
5.1	Ersättningsplatser	26
5.2	Platser för ny bebyggelse och ersättningsplatser	28
5.3	Parkeringslösning	29
5.4	Lokalisering och utformning av parkering	29
6	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	32
6.1	Parkering på gatumark	32
6.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	32
6.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	33

1 Läsanvisning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är framtagen till detaljplanens granskning. Utredningens uppbyggnad följer gällande riktlinjer.

2 Bakgrund och syfte

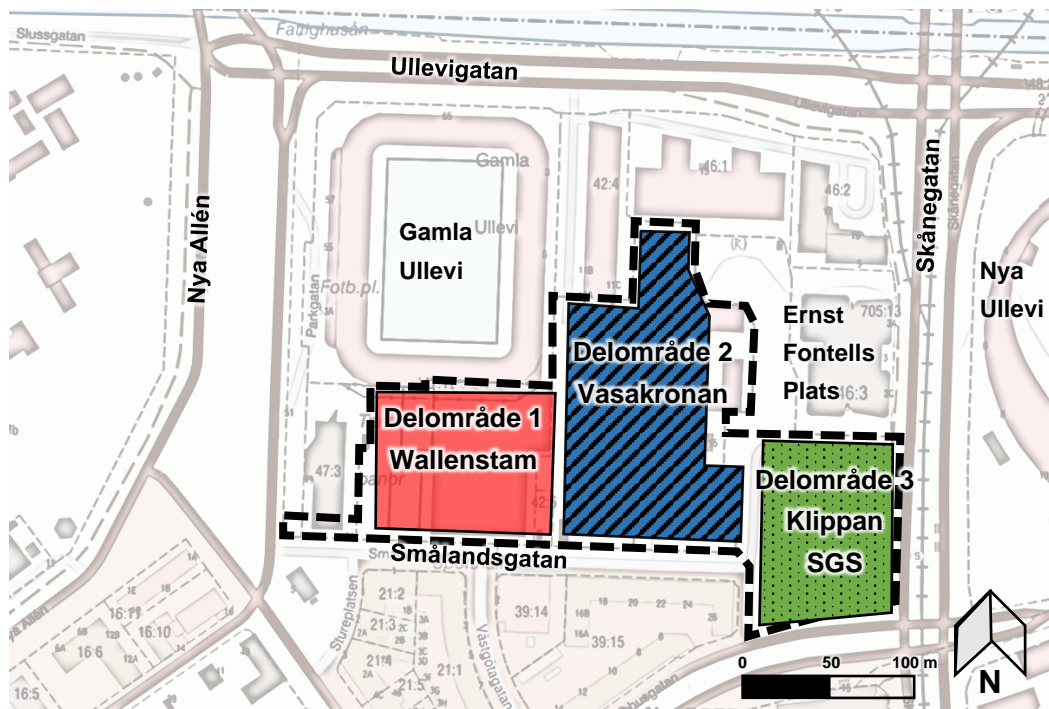
Kvarteren utmed Smålandsgatan i norra delen av stadsdelen Heden planeras att bebyggas. Planen omfattar tre olika delområden där de olika delarnas innehåll föreslås vara kontor, bostäder, småskalig handel samt en idrottsanläggning.

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 1.2. Dessa refereras till som "riktlinjerna" och "anvisningarna". Information har även hämtats från respektive fastighetsägare (Wallenstam, Vasakronan, Klippan och SGS). Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann, Lägesbedömning, Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar*.

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

Projektet ligger i centrala Göteborg, i stadsdelen Heden som tillhör stadsdelsnämnden *Centrum*. Enligt anvisningarna tillhör området zon A för bostäder samt verksamheter. 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: Lantmäteriet. Informationens källa: Stadsbyggnadskontoret.

3.1 Delområde 1, Wallenstam - 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 m² 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 3 för planerad fördelning av bruttoareor och antal lägenheter.

Tabell 3. Planerad fördelning av bruttoareor och antal lägenheter inom delområde 1 (Wallenstam).

Wallenstam	
Typ	Antal lägenheter eller m ² BTA
Företagslägenheter	47 st (2 784 m ²)
Publik verksamhet	2 000 m ²
Tennisanläggning	7 189 m ²
Kontor	25 643 m ²
Totalt	37 616 m²

3.2 Delområde 2, Vasakronan - 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 dagläget 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 4 för planerad fördelning av bruttoareor.

Tabell 4 Planerad fördelning av bruttoareor inom delområde 2 (Vasakronan).

Vasakronan	
Typ	m ² BTA
Häkteslokaler	3 000 m ²
Ledningscentral och andra verksamhetsytor, ej kontor	2 000 m ²
Kontor	35 000 m ²
Totalt	40 000 m²

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, Klippan och SGS - 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 SGS Studentbostäder och Klippan Kulturfastigheter.

Se Figur 1 för projektets läge samt Tabell 5 för planerad fördelning av bruttoareor.

Tabell 5 Planerad fördelning av bruttoareor och antal lägenheter inom delområde 3

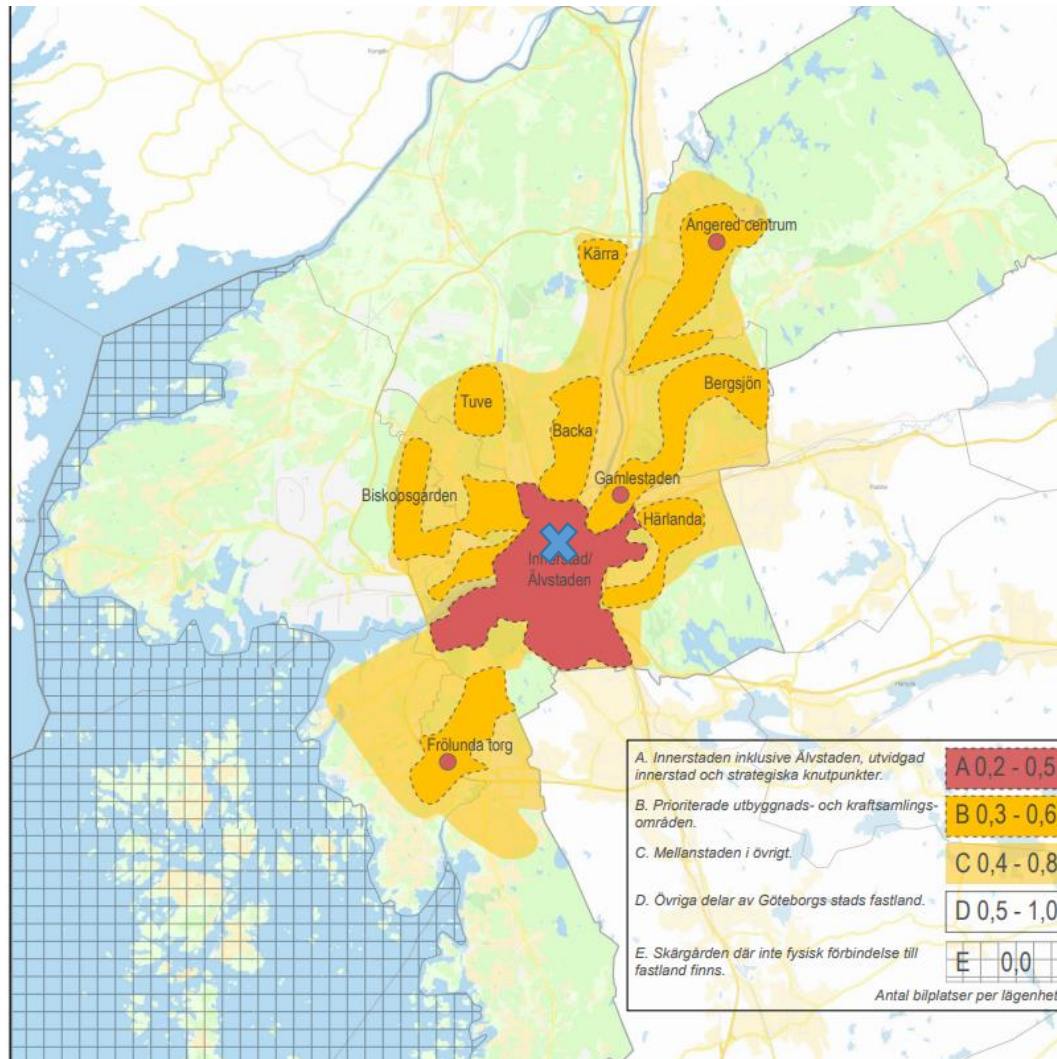
Klippan och SGS	
Typ	Antal lägenheter eller m ² BTA
Klippan (34 935 m² BTA)	
Kontor 5 (Klippan)	31 250 m ²
Publik verksamhet (Klippan)	465 m ²
Andra verksamhetsytor (ej kontor) (Klippan)	3220 m ²
SGS (11 800 m² BTA)	
Studentbostäder	184 st (9 393 m ²)
Kontor	985 m ²
Publik verksamhet	1 422 m ²
Totalt	46 735 m²

4 Parkeringstal

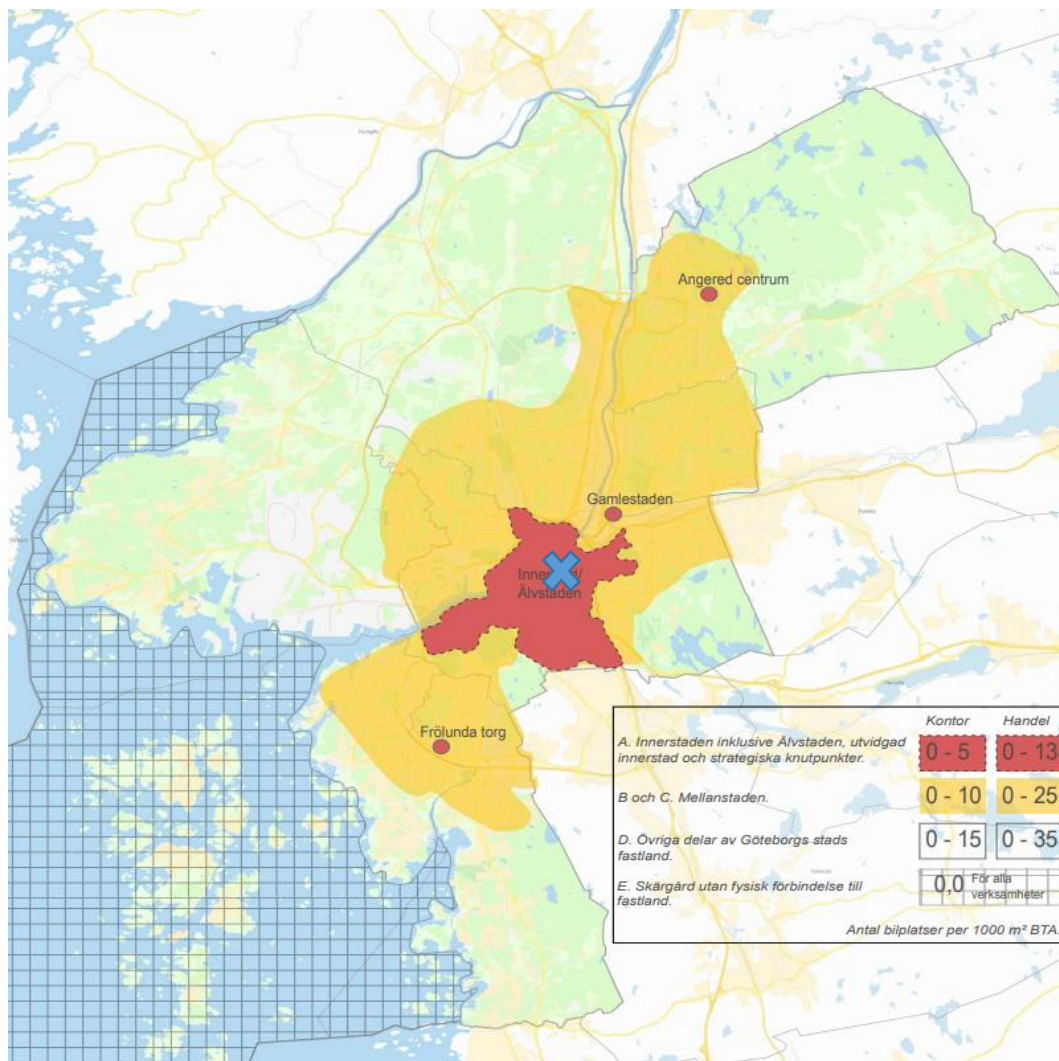
4.1 Analyssteg 1 – Normalspann och startvärden

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 4.1.3.

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



Figur 2 Normalspannskarta för flerbostadshus där markering "X" visar på var i staden projektområdet är lokaliserat.



Figur 3 Normalspannskarta för verksamheter där markering "X" visar på var i staden projektområdet är lokaliserat.

4.1.1 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

För studentbostäder ska platser dessutom ordnas för lastning och lossning, rörelsehindrad samt servicefordon, detta ger ett tillskott på totalt 3 bilplatser.

Företagslägenheter

Bostäderna inom delområde 1 (Wallenstam) kommer sannolikt att bli företagslägenheter samt vara övervägande små till storleken, cirka 40 m² BTA och inredda för en person.

Företagslägenheterna bedöms likna kategoriområdet *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 0,05 plats/lägenhet för företagslägenheterna i projektet, i nivå med efterfrågan på Friggagatan.

Kontor

Enligt riktlinjerna har kontor normalspannet 0-5 platser per 1 000 m² 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 m² BTA.

Publik verksamhet (Butik/café)

För att hitta ett lämpligt startvärde för de publika ytorna, 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 kaféet bedöms antalet samtidiga besökare och sysselsatta i veckomaxtimmen vara 110 respektive 7 per 1 000 m² BTA. För att säkerställa att 15 % av dessa har bilparkeringsplats så blir resultatet 13 platser per 1 000 m² 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

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

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 7 189 m² 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 platser per 1 000 m² 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 m² 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. 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 vilket i så fall motsvarar ett parkeringstal på 1,9 bilplatser/1 000 m² BTA.

Det centrala läget i staden 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 tennisanläggningen sätts till 1,6 bilplatser/1 000 m² BTA.

4.1.2 Startvärde för cykelparkering

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

Studentbostäder och företagslägenheter

Valt startvärde för cykelparkeringstal för studentbostäder samt företagslägenheter inom projektet blir 1,5 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 anställda 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 m² BTA per anställd gjorts. Antalet besökare har antagits utifrån ett resonemang i den tidigare parkeringsnormen i Göteborgs stad² där det anges att antalet besökare till kontor bedöms vara mellan 3 och 6 per 1 000 m² 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 m² 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 respektive 11 % av samtliga besökare en cykelparkeringsplats behövs 10,3 cykelplatser per 1 000 m² BTA för kontoren.

För ytorna innehållande publika verksamheter (butik, café) bedöms antalet samtliga besökare och sysselsatta i veckomaxtimmen vara 110 respektive 7 per 1 000 m² BTA. För att ge 11 % respektive 25 % av dessa en cykelparkeringsplats behövs 13,9 platser per 1 000 m² BTA som därmed väljs som startvärde för dessa lokaler.

För tennisanläggningen (Wallenstam) bedöms antalet samtliga besökare och sysselsatta vara 48 respektive 10 för 7 000 m² BTA enligt resonemanget i kapitel 4.1. För att ge 11 % av samtliga besökare respektive 25 % av sysselsatta en cykelparkeringsplats behövs 1,1 plats per 1 000 m² BTA. Detta väljs därför som parkeringstal för cykel.

En sammanfattning över de antal samtliga besökare och antal sysselsatta som använts för val av startvärden återges i Tabell 6.

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

Tabell 6 Sammanställning av antaganden över antal sysselsatta och samtidigt besökare till verksamheterna samt startvärden för cykelparkeringstal.

Typ	m ² BTA	m ² BTA/ anställd	Antal samtidigt närvarande Sysselsatta/ 1000 m ² BTA	Antal samtidiga besökare/1 000 m ² BTA	Cykelplatser/ 1 000 m ² BTA
Wallenstam					
Publik verksamhet	2 000	-	14	110	13,9
Tennisanläggning	7 189	-	10 ³	48 ⁴	1,1
Kontor	25 643	25	40	3,15	10,3
Vasakronan					
Kontor	35 000	25	40	3,15	10,3
Klippan					
Publik verksamhet	465	-	7	110	13,9
Kontor	31 250	25	1250	3,15	10,3
SGS					
Publik verksamhet	1 422	-	7	110	13,9
Kontor	985	25	80	3,15	10,3



³ Totalt antal anställda

⁴ Totalt antal samtidiga besökare

4.1.3 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 7 nedan.

Tabell 7. Resultaterande 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 m ² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)
 -Cykel					
Wallenstam					
Företagslägenheter	1,5 (per lgh)				
Publik verksamhet	13,9				
Tennisanläggning	1,1				
Kontor	10,3				
Vasakronan					
Kontor	10,3				
Klippan					
Publik verksamhet	13,9				
Kontor	10,3				
SGS					
Studentbostäder	1,5 (per lgh)				
Publik verksamhet	13,9				
Kontor	10,3				
 -Bil					
Wallenstam					
Företagslägenheter	0,05 (per lgh)				
Publik verksamhet	13				
Tennisanläggning	1,6				
Kontor	5				
Vasakronan					
Kontor	5				
Klippan					
Publik verksamhet	13				
Kontor	5				
SGS					
Studentbostäder	0,05 (per lgh)				
Publik verksamhet (SGS)	13				
Kontor 4 (SGS)	5				

4.2 Analyssteg 2 - Lägesbedömning

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 lokal-kategori varefter resultatet av hela analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 4.2.3.

4.2.1 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 500 meter verkligt avstånd 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 4.

Den närmaste hållplatsen, Ullevi Södra, ligger strax sydöst om projektområdet på Skånegatan. Hållplatsen trafikeras idag av spårvagnarna 2, 6, 8 och 13. Linje 2 trafikeras 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.

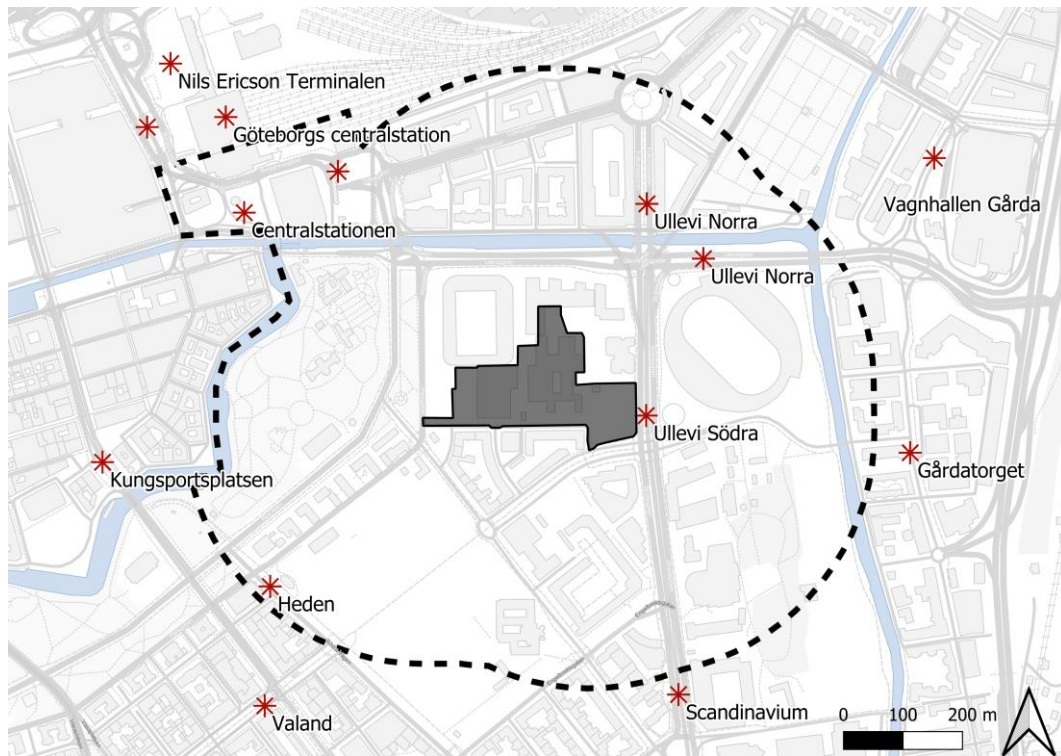
Även Ullevi Norra ligger inom projektområdet. Denna hållplats trafikeras idag av spårvagnarna 1, 3, 6, 8 samt buss 60. Linje 1 trafikeras mellan Tynnered och Östra Sjukhuset, linje 3 mellan Marklandsgatan och Kålltorp och linje 60 mellan Masthugget och Redbergsplatsen.

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.

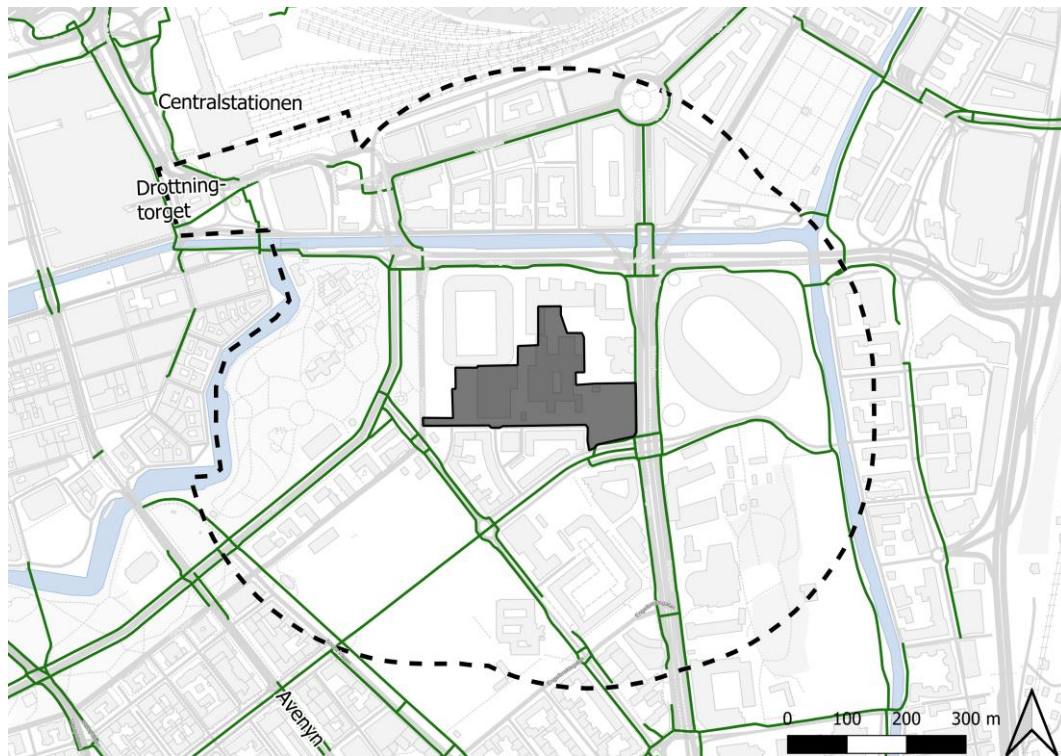
De framtida stationerna för Västlänken vid Centralen och Korsvägen samt regionbussterminalen Nils Ericsonterminalen nås med strax under en kilometers promenad eller cykelresa.



Figur 4 Hållplatser och resecentrum i utredningsområdet. Projektområdet svart färg och utredningsområdet markerat med svart streckad linje. Befintliga kollektivtrafikshållplatser är markerade med röd stjärna. Källa: © OpenStreetMaps bidragsgivare. Informationens källa: NVDB, Trafikverket.

Cykeltilgængelighed

Cykeltilgængeligheden er god eftersom projektområdet har direkte nærhed til bra cykelinfrastruktur och korta avstånd inom området och till andra centrala delar av staden.



Figur 5 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 nærhed till vad som i Göteborgs stads *Cykelprogram för en nära storstad* anges som pendlingscykelnät samt i direkt nærhed 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.

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

Service och andra urbana verksamheter (berör ej studentbostäder eller verksamheter)

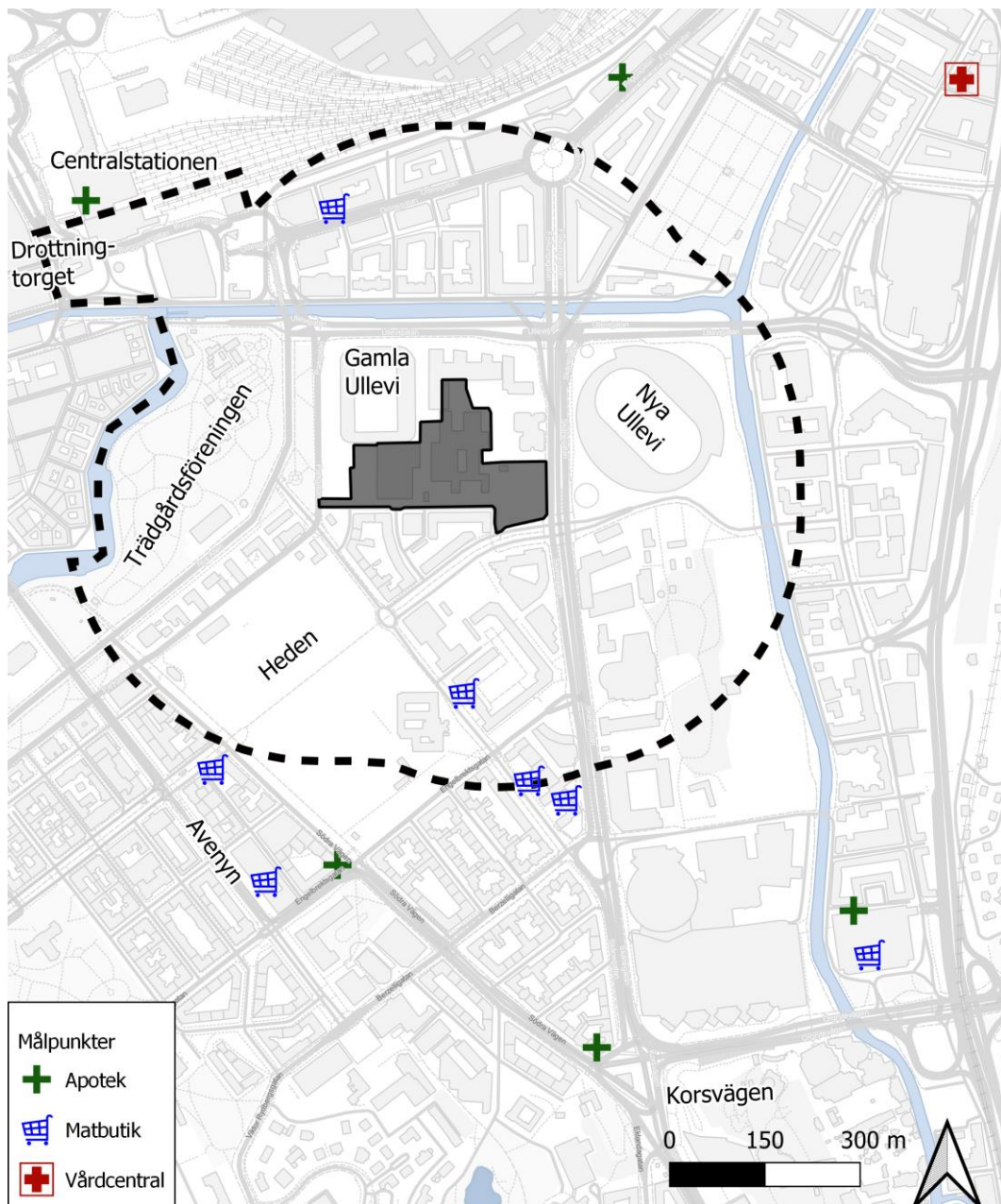
Om direkt närhet till service och urbana verksamheter uppfylls kan bilparkeringstalen för bostäder sänkas. Begreppet service innefattar enligt riktlinjerna dagligvaruhandel, förskolor, grundskolor, öppen hälso-/sjukvård, tandvård med mera, och begreppet urbana verksamheter innefattar sällanköpshandel, 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 6 nedan.

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



Figur 6 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.

4.2.2 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. Detta innebär att lägesbedömningen för kontor och handel kan göra avdrag gällande "Avgångar" (god sammanvägd tillgänglighet, dvs direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur) med 15 %, vidare så kan avdrag göras i kategorin "Bytespunkt" (projektet ligger inom 700 m gångavstånd från hållplatser inom Vallgraven) med 15 %, slutligen kan ytterligare avdrag göras i kategorin "Extra" med 10 %. Detta ger en total minskning av startvärdet med 40 % för kontor och handel.

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 kontorsytorna 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 40 % eller 2 platser/1 000 m² BTA.

För tennisanläggningen och den publika verksamheten har analyssteg 2 redan inkluderats i resonemangen i kapitel 4 och startvärdet behålls.

Parkeringstalen för studentbostäderna och företagslägenheterna är bägge satta till 0,05 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 m² BTA för alla kontor.

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

4.2.3 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet erhålls efter analyssteg 2 parkeringstalen enligt Tabell 8 nedan.

Tabell 8. Resultterande parkeringstal efter analyssteg 2.

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

4.3 Analyssteg 3 - Projektanpassning

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 studentlägenheterna utgörs av ett rum och kök. Då startvärdet är satt till 0,05 för båda kategorier 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.

Den publika verksamheten (butik, café) 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 m² BTA för denna verksamhet. Detta är en minskning med 88 %.

Gällande kontor så är delområde 2 (Vasakronan) ett område som kommer att bestå av stora ytor med få personal. Det rör sig om häkteslokaler och stora administrativa ytor vilket medför en lägre personaltäthet än 36 anställda per 1000 m². Även antalet besökande är få i förhållande till värdena i anvisningarna pga. karaktären för verksamheten. Med anledning av ovanstående argument bedöms verksamheten skilja sig så pass mycket från standardvärdena att verksamheten kan tillgodoräkna sig ett avdrag på 30 % i detta steg.

För tennisanläggningen har analyssteg 3 redan inkluderats i resonemangen i kapitel 4.

Kontorsdelen för Wallenstam, Vasakronan, Klippan och SGS förväntas inte skilja sig avsevärt från värdena i anvisningarna, detta medför att ingen förändring sker för dessa fastigheter i detta steg.

4.3.2 Cykelparkering

Företagslägenheter och studentbostäder

Företagslägenheterna kommer vara runt 40 m² 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 bibehålls 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 den publika verksamheten (butik, café) har analyssteg 3 redan inkluderats i resonemangen i kapitel 4.1.2 och startvärdet behålls.



Startvärdet för cykel för tennisanläggningen baseras på antagandet att 11 % av samtida 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 m² BTA.

Befintliga byggnader inom projektområdet med inriktning på rättsväsendeverksamhet har ungefär 3 cykelplatser/1 000 m² 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 m² 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 m² 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 9 nedan.

Tabell 9. Resultaterande parkeringstal efter analyssteg 3.

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

4.4 Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar

I detta avsnitt redovisas vilken ambition respektive exploatör har angående införandet av mobilitetsåtgärder. Genom att införa mobilitetsåtgärder kan användningen av hållbara färdmedel främjas samtidigt som parkeringstalet för bil kan hållas nere. Parkeringstalen för cykel justeras inte i analyssteget. Resultatet av analyssteget presenteras i tabellform i avsnitt 4.4.1.

4.4.1 Wallenstam

Wallenstam avser att införa mobilitetsåtgärder vilket medför att Wallenstams parkeringstal för verksamheter (kontor och handel) reduceras med 20 %.

För att möjliggöra justeringen av parkeringstalet avser Wallenstam att införa samtliga åtgärder ur riktlinjernas baspaket med mobilitetsåtgärder för verksamheter (kontor och handel) samt ytterligare tre åtgärder ur riktlinjernas stjärnpaket med mobilitetsåtgärder för nämnd kategori varav en är markerad med stjärna. Dessa tre är: Yta för cykelservice (anställda), Cyklar för tjänsteresor (Stjärnåtgärd) samt Avgifter för besökandes bilparkering.

Åtgärden Mobilitetsansvarig ingår i riktlinjernas baspaket och syftar till att fastighetsägaren ska tillse en person som mobilitetsansvarig för fastigheten.

Under projektering och byggtid kommer ansvaret för mobilitet att ligga på projektchefen. Projektchefen är mobilitetsansvarig i det interna team där bland annat förvaltare, marknadsavdelning, kundansvariga, uthyrningskoordinator, uthyrare kommersiellt, uthyrare bostäder, controllers och projektsamordnare ingår.

I förvaltningskedet övergår ansvaret till fastighetens förvaltare som då blir mobilitetsansvarig. Teamet som kommer att vara involverade i frågorna är detsamma som i projekterings- och utbyggnadsfasen.

Personen ansvarar för att mobilitetsavtalet genomförs/efterlevs och är Stadens kontaktperson under avtalstiden. Exploatören arbetar redan idag med mobilitetsfrågor som beslutats i mobilitetsavtal vid ett av deras projekt i Kallebäck.

4.4.2 Vasakronan

Vasakronan avser inte att införa några mobilitetsåtgärder vilket medför att parkeringstalet inte ändras efter steg 3.

4.4.3 Klippan

Klippan avser att införa mobilitetsåtgärder vilket medför att Klippans parkeringstal för verksamheter (kontor och handel) reduceras med 20 %.

För att möjliggöra justeringen av parkeringstalet avser Klippan att införa samtliga åtgärder ur riktlinjernas baspaket med mobilitetsåtgärder för verksamheter (kontor och handel) samt ytterligare tre åtgärder ur riktlinjernas stjärnpaket med mobilitetsåtgärder för nämnd kategori varav en är markerad med stjärna. Dessa tre är: Cyklar för tjänsteresor (Stjärnåtgärd), Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå (anställda) samt Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande (anställda)



4.4.4 SGS

SGS avser att införa mobilitetsåtgärder för studentbostäderna vilket medför att SGS parkeringstal för dessa reduceras med 0,05.

De mobilitetsåtgärder SGS avser att införa för studentbostäderna är följande: Startpaket till nyinflyttade, Löpande information om mobilitet, Extra god cykelparkering samt Mobilitetsansvarig för fastigheten. Gällande mobilitetsansvarig så är upplägget detsamma som i exemplet ovan (Wallenstam). Mobilitetsansvaret ligger alltså i ett initialt skede hos projektchefen för att sedan övergå till fastighetens förvaltare. Personen ansvarar för att mobilitetsavtalet genomförs/efterlevs och är Stadens kontaktperson under avtalstiden.



4.4.5 Resultat av analyssteg 4

Tabell 10. Resultande parkeringstal efter analyssteg 4.

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

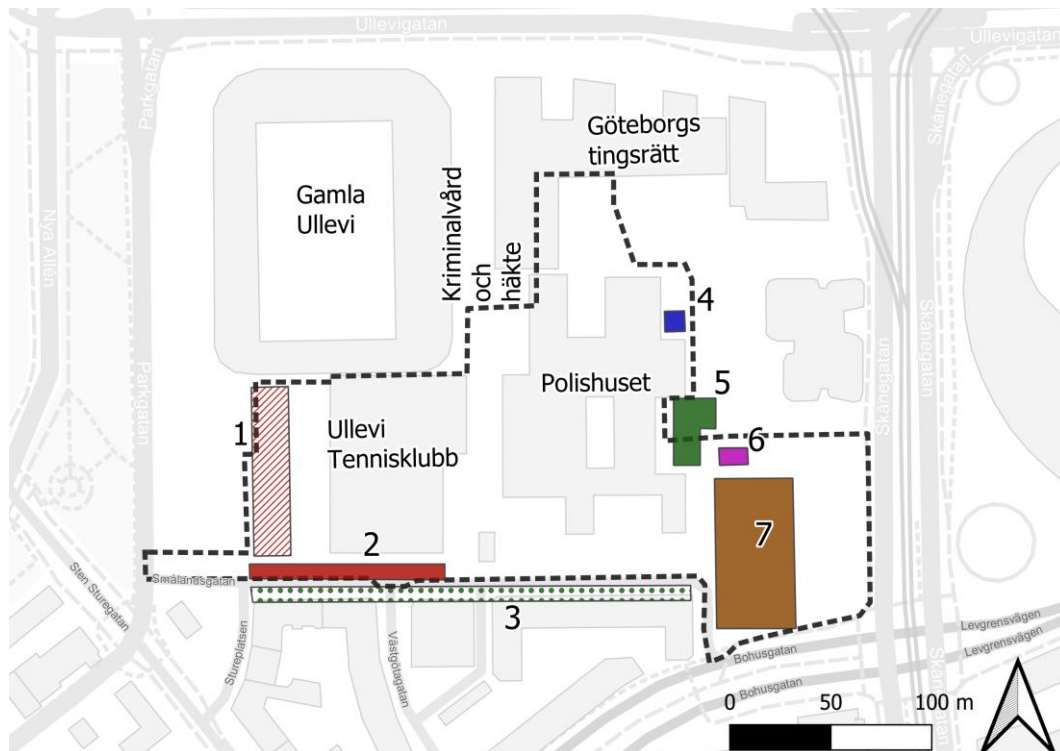
4.5 Resulterande parkeringstal

Tabell 11 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		
Wallenstam		
Företagslägenheter	1 (per lgh)	1 (per lgh)
Publik verksamhet	13,9	13,9
Tennisanläggning	3,8	3,8
Kontor	12	12
Vasakronan		
Kontor	12	12
Klippan		
Publik verksamhet	13,9	13,9
Kontor	12	12
SGS		
Studentbostäder	1,5 (per lgh)	1,5 (per lgh)
Publik verksamhet	13,9	13,9
Kontor	12	12
 -Bil		
Wallenstam		
Företagslägenheter	0,05 (per lgh)	0,05 (per lgh)
Publik verksamhet	2	2
Tennisanläggning	1,6	1,6
Kontor	3	2
Vasakronan		
Kontor	1,5	1,5
Klippan		
Publik verksamhet	2	2
Kontor	3	2
SGS		
Studentbostäder	0,05 (per lgh)	0 (per lgh)
Publik verksamhet	2	2
Kontor	3	3

5 Parkeringsplatser

5.1 Ersättningsplatser



Figur 7 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 7 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 ersätts 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 innehåses 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/timme 08-22, övrig tid 2 kr/timme och max 24 timmars parkering. I dagsläget finns inget behov av att förändra dessa i samband med detaljplanen.

Tabell 12 Sammanfattning över hantering av befintlig bilparkering inom planen.

Befintlig bilparkering	Platser	Hanteras
Sydöstra hörnet, brun färg (7) i Figur 7	123	Ersätts till fullo (1:1), ej klart var de ersätts
Väster om tennishallen, skrafferad röd färg (1) i Figur 7	50	Arrende, löper ut 2023 Ej tänkt för parkering och ersätts ej i planen
På mark kring tennishallen, röd färg (2) i Figur 7	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 7. 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 13 och 14 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 ersättningsplatser som behöver lösas.

Tabell 13. Total efterfrågan på cykelparkeringsplatser i projektet.

	Parkeringstal slutresultat efter steg 1–4 (platser/1000 m ² BTA alt per lägenhet)	Ytor eller antal (m ² BTA eller lägenhet)	Total efterfrågan (antal platser)
 -Cykel			
Wallenstam			
Företagslägenheter	1 (per lgh)	47 st	47
Publik verksamhet	13,9	2 000 m ²	28
Tennisanläggning	3,8	7 189 m ²	27
Kontor	12	25 643 m ²	308
Delsumma:			410
Vasakronan			
Kontor	12	35 000 m ²	420
Delsumma:			420
Klippan			
Publik verksamhet	13,9	465 m ²	6
Kontor	12	31 250 m ²	375
Delsumma:			381
SGS			
Studentbostäder	1,5 (per lgh)	184 st	276
Publik verksamhet	13,9	1 422 m ²	20
Kontor	12	985 m ²	12
Delsumma:			308
Ersättningsplatser			120
Totalsumma Cykel:			1 639

Tabell 14 Total efterfrågan på bilparkeringsplatser i projektet.

	Parkeringsstal slutresultat efter steg 1–4 (platser/1000 m ² BTA alt per lägenhet)	Ytor eller antal (m ² BTA eller lägenhet)	Total efterfrågan (antal platser)
 -Bil			
Wallenstam			
Företagslägenheter	0,05 (per lgh)	47 st	2
Publik verksamhet	2	2 000 m ²	4
Tennisanläggning	1,6	7 189 m ²	12
Kontor	2	25 643 m ²	51
Delsumma:			69
Vasakronan			
Kontor	1,5	35 000 m ²	53
Delsumma:			53
Klippan			
Publik verksamhet	2	465 m ²	1
Kontor	2	31 250 m ²	63
Delsumma:			64
SGS			
Studentbostäder	0 (per lgh)	184 st	0
Publik verksamhet	2	1 422 m ²	3
Kontor	3	985 m ²	3
Delsumma:			6
Ersättningsplatser			123
Summa			315

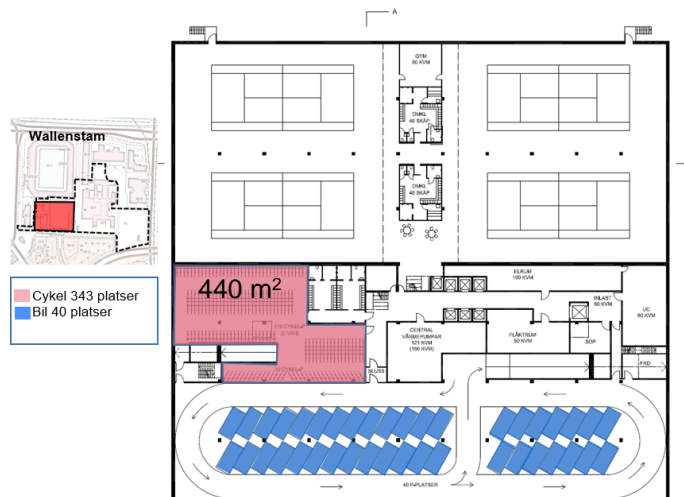
5.3 Parkeringslösning

Utredningsområdet har ingen ledig kapacitet för arbetsplatsparkering dagtid eller bostadsparkering med uppställningstid på över 8 timmar. Slutsatsen blir att projekten inom planen behöver klara all sin parkering, för alla kundgrupper, på egen fastighetsmark med undantag för SGS som finns beskrivet under kapitel 5.4.

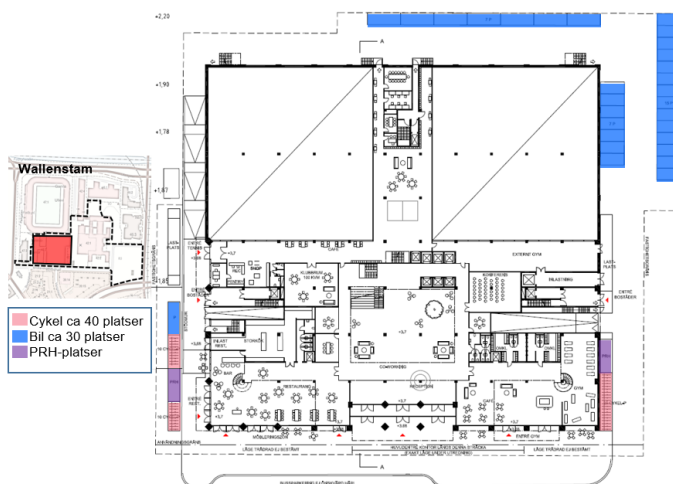
5.4 Lokalisering och utformning av parkering

Varje exploatör avser tillgodose efterfrågan av parkering vid sina projekt i garage samt viss markparkering.

I figurerna nedan presenteras skisser som visar på att plats finns inom planområdet för de parkeringsplatser som efterfrågas.



Figur 8 Parkeringslösning för bil och cykel i garage, Wallenstam



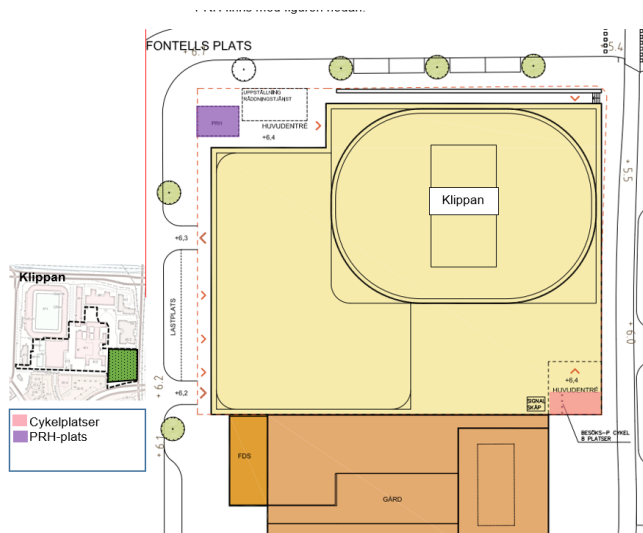
Figur 9 Parkeringslösning för bil och cykel i markplan, Wallenstam

Som ovan skisser visar så möter Wallenstam efterfrågan på platser för både cykel och bil. Totalt skapas ca 383 platser för cykel samt ca 70 platser för bil. Antal platser för rörelsehindrade ska utgöra 3 procent av parkeringsbehovet efter analyssteg 1. Detta motsvarar i Wallenstams fall 4 platser. Cykelplatserna i garage kommer att ha ett fritt mått på 2,75 meter mellan raderna av cykelplatser. Vidare kommer avståndet mellan varje cykelplats vara 0,60 meter. En cykelplats har en beräknad längd på 1,85 meter.

Vasakronan kommer att anordna platser för cyklar i bottenvåningen i huset i Garnisonsparken samt vid lämpliga ställen i gatuplan längs Smålandsgatan. De har även tillgång till 50 platser i parkeringshus Bärnstenen som de kommer att behålla inom Vasakronan för att kunna tillgodoräkna sig dessa platser för projektet.

Klippan fastigheter kan med anledning av sekretess inte visa på några planer för parkeringsytor i byggnaden. Antalet parkeringar beskrivs därför i text här nedan utifrån 31 250 BTA för kontor och 465 BTA publik yta, bifogat finns även en översiktlig bild över PRH-platser samt besöksplatser för cykel.

- Cykelparkering, publik. 8 platser utanför passcentral på södra sidan. Se bifogad fil.
- Bilparkering, publik. 1 plats. Här önskas nyttja och tillgodoräkna sig en av kommunens p-platser längs Skånegatan vid passentrén. 1 p-plats på kvartersmark medför att GC-banan skulle behöva korsas.
- Cykelparkering, intern. Finns i markplan. Utrymmet är på ca 220 kvm och rymmer fler än 375 cyklar med cykelställ i två våningar. Rummet är optimerat för logistiken kring cyklar.
- Bilparkering, intern. Fler än 75 platser. Dessa ryms i garaget under byggnaden. Inga specifika ritningar finns att tillgå pga. sekretess.
- PRH finns med figuren nedan.

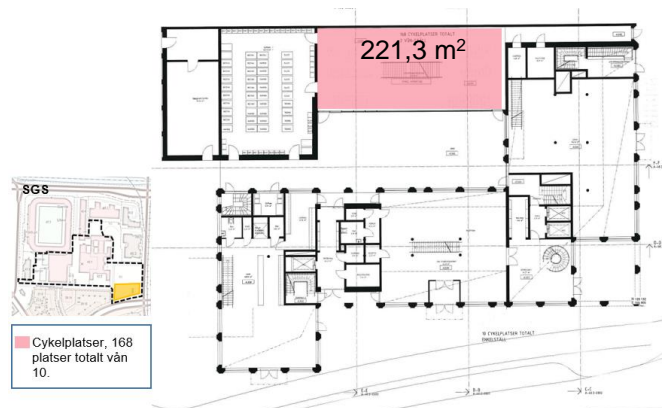


Figur 10 Beskrivning över platser för cykel (besök) samt yta för PRH.

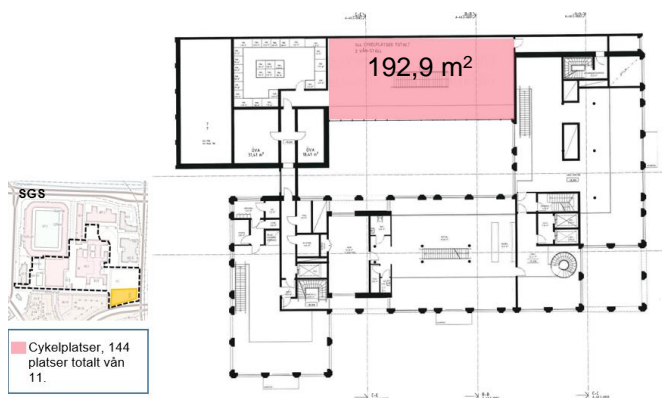
SGS kommer att ha totalt 312 cykelplatser inomhus, fördelat på våning 10 (168 platser fördelat på en yta om 221,3 m²) samt våning 11 (144 platser fördelat på en yta om 192,9 m²). Parkeringsplatser för bil kommer att lösas via ett parkeringsköp med Parkeringsbolaget. Gällande parkeringsplats för rörelsehindrade (PRH-plats) så finns möjlighet att anlägga detta på kvartersmark (se inringad yta i figur 11).



Figur 11 Beskrivning över cykelplatser markplan (publik).



Figur 12 Beskrivning cykelplatser vån 10, SGS.



Figur 13 Beskrivning cykelplatser vån 11, SGS.

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

I kapitlet presenteras vilket parkeringsutbud som finns i detaljplanens närområde idag, förutsättningarna för kostnadstäckning av parkering inom detaljplanen och hur parkeringsfrågan planeras hanteras under genomförandet.

6.1 Parkering på gatumark

Parkeringsplatserna i områdets närhet är reglerade via avgift eller parkeringstillstånd, kostnaden för de avgiftsbelagda parkeringsplatserna sträcker från 22-24 kronor per timme mellan 08-22. De platser som kräver parkeringstillstånd har det generellt sett under kontorstid. Detta medför en låg risk att besökare, boende eller anställda nyttjar närområdets bilparkeringar istället för att nyttja de avsedda platserna på respektive fastighet. Varje fastighetsägare ska göra en prismodell för sina bilparkeringsplatser för att säkerställa att denna risk förblir låg.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Avgiften för den som använder en parkeringsplats väntas spegla investeringskostnaden för den och särredovisas mot övriga hyreskostnader i linje med Göteborg Stads riktlinjer. Eftersom projektet är i detaljplaneskedet har inte investeringskostnaden för parkeringsplatserna uppskattats än. Som riktvärde kan kostnaden för en parkeringsplats i garage uppskattas till mellan 300,000 och 400,000 sek. Därutöver tillkommer en kostnad för drift och underhåll. Beroende på avskrivningstid kan sedan en månadskostnad uppskattas.

Förutsättningarna för kostnadstäckning inom de respektive fastighetsägares område är hög. Då inga bostäder kommer att ha några bilparkeringsplatser knutna till sig så fördelas kostnaden på respektive verksamhet/lokal. Denna avgift särredovisas i de fall de samfaktureras för verksamheterna/lokal.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Idag finns ingen planerad utbyggnadsordning av projektområdet och därför ges ingen beskrivning om hur parkering hanteras under byggskedet i detta skede