# Mobilitets- och parkeringsutredning

## - för *Inom Vallgraven 12*

KOUCKY & PARTNERS
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

**2018**

**Koucky & Partners AB**

**På uppdrag av Hufvudstaden**

| | |
|---|---|
| Titel: | Mobilitets- och parkeringsunderlag – för Inom Vallgraven 12 |
| Författare: | Martin Forsberg, Koucky & Partners |
| Uppdragsgivare: | Henrik Gustafson, Hufvudstaden |
| Kontaktpersoner: | Henrik Gustafson, Hufvudstaden<br>Martin Forsberg, Koucky & Partners |
| Uppdragsnummer: | 18013 |
| Datum: | 2019-01-15 |

# Sammanfattning

*En sammanfattning av mobilitets- och parkeringsutredningen.*
*Redovisa parkeringstal för bil och cykel efter analyssteg 3 och 4 om mobilitetsavtal tecknas.*
*Redovisa vilka mobilitetsåtgärder som kommer att genomföras.*
Hufvudstaden planerar en om- och nybyggnation av fastigheten *Inom Vallgraven 12*. Projektet innefattar totalt 38 969 BTA m², fördelat på 7 640 m² för handel och 33 129 m² för kontor (dessa ytor är både befintliga och tillkommande ytor). *Obs: exakta ytor kan komma att ändras.*

Detta underlag visar ett förslag (och det mest troliga intervallet) på behovet av parkering för bil och cykel för *Inom Vallgraven 12*. Underlaget baseras på upplägg för utredningar som angivet i ”Riktlinjer för mobilitet och parkering…” (Göteborgs Stad, 2018a):

## 1) Normalspann

### Bil

*Inom Vallgraven 12* ligger i centralaste Göteborg i direkt anslutning till Brunnsparken. Området tillhör Zon A: *”A. Innerstaden inkl. Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter”*. Följande normalspann gäller för handel och kontor inom Zon A:

- Handel, 13-0 bpl/1000 m² (startvärde 13 bpl/1000 m²)
- Kontor, 5-0 bpl/1000 m² (startvärde 5 bpl/1000 m²)

### Cykel

Gällande cykel anges det i ”Riktlinjer för mobilitet och parkering…” (Göteborgs Stad, 2018a): *”För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten”.*

För att få fram behovet av cykelplatser för kontor och handel har information om resealstring, färdmedelsandel, med mera hämtats från Göteborgs Stad[1] [2] [3].

För handel anges i resekalkyl 3,3 personer/m², dock är detta främst för besökande, och en uppskattning av andelen för anställda av detta mått har inte gjorts. Istället har behovet av cykelplatser för handel bedöms vara betydligt lägre/m² för sysselsatta i handel än för kontor. För kontor (se nedan) har 10-24 m²/anställd i kombination med färdmedelsandel och ”veckomaxtimmen” använts. Ett uppskattat ”spann” för handel är att räkna 60 m²/anställd vid handel, vilket räknat på 7640 m² ger 127 anställda.

Resekalkyl för resandemönster år 2035 ger genomsnittlig färdmedelsandel 11,2 % cykel (totalt för alla resor) och för arbetsresor är snittet ca 19,6 % resande med cykel med ett ”årsmax” på 27,4 % cykelresor[4] till arbetet.

---

[1] http://th.tkgbg.se/sv-se/2f%C3%B6ruts%C3%A4ttningar/2eplaneringsf%C3%B6ruts%C3%A4ttningar/2eftrafikdata/2ef5resalstring.aspx
[2] http://resekalkyl.tkgbg.se/statistik/resekalkyl
[3] http://resekalkyl.tkgbg.se/assets/Resekalkyl-UserManual.pdf
[4] Vilket är ca 40 % mer än årssnittet

Att bedöma veckomax är svårt utifrån information som finns att tillgå men om vi utgår från att 50 % av alla sysselsatta (räknat i heltidstjänster) i *handel* är på plats samtidigt ger det 64 personer och efter ”årsmax”, 27,4 % andel cykelresor till arbetet, behövs således 17 cykelplatser för verksamma inom *handel*.

33129 m² kontor och räknat 10-24 m²/anställd ger 3312-1380 anställda. Resekalkyl ger genomsnittlig färdmedelsandel 11,2 % cykel år 2035 och för arbetsresor är genomsnittet 14 % med ett ”årsmax” på ca 27,4 % arbetsresor med cykel. Att bedöma veckomax gällande antalet anställda som är på plats samtidigt är svårt utifrån information som finns att tillgå men om vi utgår från ett veckomax där 70 % av alla sysselsatta i *kontor* är på plats ger det 2318-966 personer och efter ”årsmax” 27,4 % cykelresor behövs således 635-265 cykelplatser för kontor (max).

Totalt behov uppgår till ca 652-282 cykelplatser (startvärden). Observera att detta spann utgör ett övergripande behov och ”startvärden” inför detaljplan baserat på den information som finns att tillgå idag. En mer konkret lösning och ett exakt antal platser får utredas inför bygglov. T.ex. påverkas behovet starkt av vilken typ av handel och vilken typ av kontorsplatser som kommer att finnas i fastigheten[5].

*Tabell 1 Normalspann cykel*

| Verksamhet | Normalspann cpl | Föreslaget spann |
|---|---|---|
| Handel | ”20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten” | 60 m²/anställd/27,4 % ”årsmax”/ 50 % veckomax (dessa är startvärden) |
| Kontor | ”20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten” | 10-24 m²/anställd/27,4 %, ”årsmax”/70 % veckomax (dessa är startvärden) |

**2) Lägesbedömning**
Områdets lokalisering i centralaste Göteborg (inom Vallgraven), stadens bästa tillgång till god kollektivtrafik, närheten till urbana verksamheter med mera bedöms möjliggöra ett avdrag på startvärdet, både för handel och för kontor.

*Tabell 2 Steg 2 med avdrag - bil*

| Verksamhet | Startvärde | Avdrag Steg 2 | P-tal efter Steg 2 |
|---|---|---|---|
| Handel | 13 bpl/1000 m² | - 5 bpl/1000 m² | 8 bpl/1000 m² |
| Kontor | 5 bpl/1000 m² | - 1 bpl/1000 m² | 4 bpl/1000 m² |

Hur *Lägesbedömning* påverkar behovet av cykelplatser behöver konkretiseras till bygglov.

**3) Projektanpassning**
Projektets förutsättningar och inriktning bedöms leda till ytterligare avdrag av startvärdet, både för handel och kontor.

*Tabell 3 Steg 3 med avdrag - bil*

| Verksamhet | P-tal efter steg 2 | Avdrag Steg 3 | P-tal efter Steg 3 |
|---|---|---|---|
| Handel | 8 bpl/1000 m² | - 5 bpl/1000 m² | 3 bpl/1000 m² |
| Kontor | 4 bpl/1000 m² | - 1 bpl/1000 m² | 3 bpl/1000 m² |

Hur *Projektanpassning* påverkar behovet av cykelplatser behöver konkretiseras till bygglov.

**> Steg 1-3 möjliggör avdrag av antalet bilplatser och cykelplatser, både för handel och för kontor.**

**4) Mobilitetslösningar**

[5] https://www.lokalguiden.se/magasinet/artikel/hur-mycket-plats-tar-en-anst-aelld

För att stärka föreslagen parkeringslösning och antalet bilplatser kommer Hufvudstaden att:

- bygga ett cykelgarage med bra, säkra cykelställ och tillgång till luft samt dusch- och ombytesmöjligheter
- ta fram och ge information till företag och anställda i fastigheten om möjligheter till hållbart resande till och från fastigheten
- ta marknadsmässig betalt för bilplatserna

*Tabell 4 Steg 4 med avdrag - bil*

| Verksamhet | P-tal efter steg 3 | Avdrag Steg 4 | P-tal efter steg 4 |
|---|---|---|---|
| Handel | 3 bpl/1000 m² | - 1,25 bpl/1000 m² | 1,75 bpl/1000 m² |
| Kontor | 3 bpl/1000 m² | - 1,25 bpl/1000 m² | 1,75 bpl/1000 m² |

# Innehållsförteckning

**1 INLEDNING ..... 7**
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE ..... 7
**2 MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING ..... 8**
2.1 NORMALSPANNET (ANALYSSTEG 1) ..... 8
2.2 LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2) ..... 9
2.3 PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3) ..... 13
2.4 MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4) ..... 14
**3 SAMLAD BILD – PARKERING ..... 15**
3.1 REKOMMENDATIONER OM UTFORMNING AV MOBILITET OCH PARKERING ..... 17
**4 REFERENSER ..... 18**

# 1 Inledning

## 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

*Beskriv syftet med utredningen kortfattat.*
Koucky & Partners har fått i uppdrag av Hufvudstaden att fram ett underlag för mobilitet och parkering för *Inom Vallgraven 12*. Fastigheten ska genomgå om- och nybyggnation och tillkommande ytor för handel och kontor kommer att tillskapas.

Syftet med underlaget är att visa behovet av bil- och cykelplatser för att tillgodose god tillgänglighet till fastigheten för sysselsatta/verksamma.

*Beskriv syftet med projektet kortfattat. Beskriv den planerade exploateringen utifrån den mest sannolika användningen.*
Hufvudstadens planer är om- och nybyggnation av fastigheten *Inom Vallgraven 12* för utökade ytor för handel och kontor. Syftet med om- och nybyggnationen är ett ökat utbud av handel och kontor inom projektområdet.

# 2 Mobilitets- och parkeringsutredning

## 2.1 NORMALSPANNET (ANALYSSTEG 1)

*I detta avsnitt väljs normalspann och startvärden för bil och cykel.*

### Val av normalspann

*Ange relevanta normalspann enligt kartorna i "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" och dess anvisningar.*
Normalspann för Handel och Kontor inom Zon A visas i Tabell 1 och 2 nedan.

De övre värdena är "extremer" i sammanhanget och gäller verksamheter där billtillgänglighet och bilanvändning med största sannolikhet kommer att vara hög (såsom handel med skrymmande varor). På samma sätt är de lägre värdena "extremer" åt andra hållet där behovet av bil är mycket lågt (såsom centrumlokaliserad diversehandel med mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik).

*Tabell 5 Normalspann - bil*

| Verksamhet | Normalspann bpl |
|---|---|
| Handel | 13-0 bpl/1000 m² |
| Kontor | 5-0 bpl/1000 m² |

*Tabell 6 Normalspann - cykel*

| Verksamhet | Normalspann cpl | Föreslaget p-tal |
|---|---|---|
| Handel | "20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten" | 60 m²/anställd/27,4 % "årsmax"/50 % veckomax |
| Kontor | "20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten" | 10-24 m²/anställd/27,4 %, "årsmax"/70 % veckomax |

### Motivering vid gränszon

*Illustrera och motivera val av normalspann om projektet ligger i en gränszon mellan två normalspann*
Projektområdet ligger inom Zon A.

### Resultat analyssteg 1

*Redovisa vilka normalspann och startvärden som valts för bil och cykel.*
De normalspann och startvärden som gäller för handel och kontor inom Zon A är:

*Tabell 7 Normalspann och startvärde - bil*

| Verksamhet | Normalspann bpl | Startvärde |
|---|---|---|
| Handel | 13-0 bpl/1000 m² | 13 bpl/1000 m² |
| Kontor | 5-0 bpl/1000 m² | 5 bpl/1000 m² |

*Tabell 8 Normalspann och startvärde - cykel*

| Verksamhet | Normalspann cpl | Föreslaget spann |
|---|---|---|
| Handel | "20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten" | 60 m²/anställd/27,4 % "årsmax"/50 % veckomax |
| Kontor | "20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten" | 10-24 m²/anställd/27,4 %, "årsmax"/70 % veckomax |

## 2.2 LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2)

*I detta avsnitt bedöms läget mer i detalj. Lägesbedömningen kan ge avdrag på parkeringstalet.*

### Utredningsområde

*Avgränsa utredningsområdet. Redovisa med en tydlig kartbild och motivera vilka eventuella barriärer eller utbud/funktioner som vägts in i avgränsningen av utredningsområdet.*
Projektområdet ligger inom Zon A (inom Vallgraven). Projektområdet visas centralt på bild 1 och en radie om 400 meter (utredningsområdet) inom gul markering. Inom området är barriärerna vallgraven samt järnvägsspåren vid Göteborg C markerade.

*Bild 1 Projektområdet centralt med 400 meters radie och markerade "barriärer"*

### Lokalt torg

*Ange om projektet ligger nära lokalt torg (500 m)*
Ej aktuellt för Zon A

### Sammanvägd tillgänglighet

***Kollektivtrafik***
*Beskriv tillgången till kollektivtrafik i utredningsområdet. Avstånd till hållplatser (fågelvägen). Turtäthet.*
*Inom Vallgraven 12* har direkt närhet till god kollektivtrafik vid Brunnsparken och Göteborg C och Nils-Ericssonterminalen (endast ett par minuters gång från). Brunnsparken är Göteborgs mest trafikerade kollektivtrafikknutpunkt med spårvagnar och bussar som avgår löpande dygnet runt. Från Göteborg C och Nils-Ericssonterminalen avgår ett stort antal regionaltåg och regionbussar (Göteborgs Stad, 2018b).

***Cykel***
*Beskriv förutsättningarna för att cykla i utredningsområdet.*
Planområdet har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Det är endast ca 7 meter från planområdet till bra cykelinfrastruktur (se bild 2). Förutsättningar för cykling

bedöms vara väldigt goda och uppfylla kraven på bra cykelinfrastruktur i anvisningarna.

*Bild 2 Närhet till bra cykelinfrastruktur*

***Service och andra urbana verksamheter***

*Beskriv utbud av service och urbana verksamheter inom utredningsområdet.*

Inte aktuellt för utvecklingen av verksamheter.

***Övrigt***

*Beskriv andra förutsättningar som påverkar mobilitet och tillgänglighet inom utredningsområdet, t.ex. bilpooler.*

I närområdet har Sunfleet, Move About och Bilpoolen poolbilar. Sunfleet har t.ex. bilar på Drottninggatan 57, Nordstadstorget 2, Kronhusgatan 1A, Kruthusgatan 3, Magasinsgatan 15 m.fl. Move About har bilar vid Göteborg Centralstation. Bilpoolen har bilar på Heden, Rosenlundsplatsen, Nordstan och Packhuskajen. I närområdet finns det även en rad biluthyrningsföretag såsom Hertz, Sixt, Europcar och Perpetum biluthyrning.

I närområdet finns även det kommunala hyrcykelsystemet Styr & Ställ. De närmaste stationerna är Östra Hamngatan 34, Slussplatsen samt Drottningtorget 3. Med Styr och Ställ-cyklarna nås fastigheten snabbt från stora delar av centrala Göteborg. Göteborgs Stad, tillsammans med Mölndals stad, är vid skrivandet av denna utredning igång med en gemensam upphandling av ett hyrcykelsystem med fler cyklar och med ett större geografiskt omfång.

## Påverkas befintlig bebyggelse?

*Redovisa om projektet tar i anspråk befintliga parkeringsanläggningar som används av bostäder eller verksamheter i närheten.*

De befintliga bilplatserna i *Inom Vallgraven 12* kommer att bevaras och kompletteras med tillkommande bilplatser. De cykelplatser som idag finns i garaget

kommer att bytas ut och utökas till säkra och bra cykelplatser för de verksamma i fastigheten.

*Redovisa eventuella fastighetsrättsliga villkor för parkering för befintlig bebyggelse som berörs av projektet.*
Inte aktuellt för detta projekt.

### Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

*Redovisa om det finns ledig kapacitet i befintliga parkeringsanläggningar inom utredningsområdet som kan nyttjas. Parkering som används av befintliga bostäder/verksamheter betraktas som ledig kapacitet om de har tillgång till fler platser än riktlinjerna anger för ny bebyggelse. (Under förutsättning att platserna inte är fastighetsrättsligt reglerade genom servitut el.dyl.)*
Ledig kapacitet i parkeringsanläggningar i närområdet bedöms inte att påverka behovet av bilplatser för sysselsatta/verksamma i *Inom Vallgraven 12*.

Dock ska 7 stycken *boendeplatser natt* (C4n) som idag finns längs Östra Larmgatan och som försvinner i och med om- och nybyggnationen av fastigheten att ersättas. Vid kontakt med de närliggande P-hus Nordstan och P-hus City har det framkommit att det finns ledig kapacitet i båda dessa anläggningar:

P-hus Nordstan erbjuder idag en lösning med boendeparkering/boendekort för 1950:-/månad och har kapacitet att lösa de 7 platserna som efterfrågas.

P-hus City[6] har i dagsläget ett tiotal lediga platser för uthyrning tillgängliga 24 timmar om dygnet. Under året pendlar det oftast mellan 0-10 lediga platser i denna kategori av parkering. Denna kategori av plats kostar 2400 SEK ex moms för företag och 2300 SEK ex moms för privatpersoner. För boendeparkering med nattillstånd och fria helger för privatpersoner finns det ”god tillgång” enligt APCOA. Kostnad för dessa platser är 1300 SEK för företag och 1100 SEK för privatpersoner.

Övrig beläggning ligger på 75-90 % beroende av veckodag och månad (APCOA, 2018). Det finns således goda möjligheter för boende som idag står på boendeplats natt längs Östra Larmgatan att parkera på P-hus City.

### Reglering och prissättning av parkering på gatumark

*Redovisa förutsättningar att parkera på gatumark. Tidsbegränsning, kostnad, boendeparkering.*
Inom utredningsområdet är det reglerad parkering som eventuellt kan användas av besökare.

Trafikkontoret har tidigare genomfört en inventering av bilplatser i närområdet kring projektområdet/Östra Larmgatan (utifrån tidsbegränsning, boendeplatser mm).

### Byggskede

*Beskriv om/hur mobilitet och parkering för befintliga boende eller verksamheter inom utredningsområdet påverkas under byggskedet.*
Viss påverkan på de befintliga bil- och cykelplatserna under byggskedet är möjlig. Exakt påverkan är dock svår att sia om i detta skede.

### Resultat analyssteg 2

*Redovisa om närhet till lokalt torg och/eller sammanvägd tillgänglighet ger avdrag från startvärdena. Ange parkeringstal för bil och cykel efter analyssteg 2.*

[6] https://www.apcoa.se/

Ovan presenterade faktorer såsom den mycket goda tillgängligheten med cykel och framförallt kollektivtrafik (stadens bästa utbud) gör resande med kollektivtrafik till och från fastigheten (både lokalt och regionalt) till det mest attraktiva resesättet. Analyssteg 2 visar hur lägesbedömningen påverkar behovet av bilplatser för *Inom Vallgraven 12*. Analyssteg 2 föreslås ge följande avdrag för handel och kontor:

*Tabell 9 Avdrag analyssteg 2 - bil*

| Verksamhet | Startvärde | Avdrag Steg 2 | P-tal efter Steg 2 |
|---|---|---|---|
| Handel | 13 bpl/1000 m² | - 5 bpl/1000 m² | 8 bpl/1000 m² |
| Kontor | 5 bpl/1000 m² | - 1 bpl/1000 m² | 4 bpl/1000 m² |

Behovet av bilparkering bland anställda, både inom handel och kontor inom fastigheten bedöms som lågt, inte minst på grund av den goda kollektivtrafiken och närheten till bra cykelinfrastruktur (7 meter). Att avdragen ser olika ut beror på att behovet bedöms vara likvärdigt mellan de olika verksamhetstypernas personal och att det i dagsläget inte är känt hur efterfrågan mellan de olika verksamheterna ser ut.

Hur *Lägesbedömning* påverkar behovet av cykelplatser behöver konkretiseras till bygglov (se behov av cykelplatser under kap 3).

*Redovisa om befintlig bebyggelse berörs, om det finns ledig kapacitet i befintliga anläggningar, om gatumark inom utredningsområdet bör regleras för att undvika ”parkeringsflykt” samt om det behövs åtgärder under byggskedet för befintliga bostäder eller verksamheter.*

Vid skrivandet av detta underlag är det inte klart hur grävning/schaktning påverkar befintliga bil- och cykelplatser inom projektområdet.

”Parkeringsflykt” bedöms inte vara en risk då behovet av bilplatser som ska tillses kommer vara snarlikt det fungerande utbud/efterfrågan som i fastigheten idag (se mer under kap 2.8).

## 2.3 PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3)

*I detta avsnitt redovisas projektets specifika förutsättningar. Projektanpassningen kan innebära både ett avdrag eller en höjning för parkeringstalet.*

### Lägenhetssammansättning (för bostäder)

*Redovisa projektets sannolika lägenhetssammansättning.*
Inga bostäder byggs inom projektområdet.

### Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

*Beskriv verksamheternas typ och karaktär utifrån antal besökande och anställda.*
Hufvudstadens planer innefattar om- och nybyggnation av fastigheten *Inom Vallgraven 12*. Projektet innefattar totalt 38 969 BTA m², fördelat på 7 640 m² för handel och 33 129 m² för kontor (inklusive befintliga och tillkommande ytor).

Det är i dagsläget inte känt vilka företag som kommer att hyra kontorsplats i fastigheten eller vilka typer av kontorsplatser som ska tillses (egna kontor, öppna landskap, aktivitetsbaserade kontor). Det är inte heller känt vilken typ av handel som kommer att etablera sig i fastigheten.

### Möjligheter till samnyttjande av parkering

*Redovisa om det finns särskilt goda eller särskilt dåliga möjligheter till samnyttjande.*
Bil- och cykelplatser kommer att samlas i garage. Samnyttjande bedöms vara svårt att genomföra på grund av det totalt sett låga antalet bilplatser samt utifrån de behov/efterfrågan av parkering som finns (under öppettider handel och kontorstider kontor).

### Förutsättningar för kostnadstäckning

*Beskriv förutsättningar för kostnadstäckning för bilparkering.*
Förutsättningarna för kostnadstäckning för de tänkta bilplatserna är goda. Avgift för bilplatserna kommer att vara marknadsmässiga.

### Fördelning av parkeringsplatser

*Redovisa förväntad fördelning mellan parkering för boende, besökare och anställda.*
Centralt för projektet är ett antal bil- och cykelplatser som fortsatt ger sysselsatta i fastigheten god tillgänglighet med bil och/eller cykel. Det är endast bil- och cykelplatser för verksamma/sysselsatta som kommer att tillses i garaget. Även fortsättningsvis kommer inga särskilda besöksplatser för bil eller cykel att tillses.

### Resultat analyssteg 3

*Redovisa om projektanpassningen ger avdrag eller påslag på parkeringstalen. Ange parkeringstal för bil och cykel efter analyssteg 3.*
Ovan presenterade faktorer, framförallt att det endast är platser för sysselsatta/verksamma i fastigheten som ska tillses, påverkar behovet av bilplatser. Analyssteg 3 föreslås ge följande avdrag för handel och kontor:

*Tabell 10 Avdrag analyssteg 3 - bil*

| Verksamhet | P-tal efter steg 2 | Avdrag Steg 3 | P-tal efter Steg 3 |
|---|---|---|---|
| Handel | 8 bpl/1000 m² | - 5 bpl/1000 m² | 3 bpl/1000 m² |
| Kontor | 4 bpl/1000 m² | - 1 bpl/1000 m² | 3 bpl/1000 m² |

Behovet av bilparkering bland anställda, både inom handel och kontor inom fastigheten bedöms som lågt, inte minst på grund av den goda kollektivtrafiken och närheten till bra cykelinfrastruktur (7 meter). Att avdragen ser olika ut beror på att behovet bedöms vara likvärdigt mellan de olika verksamhetstypernas personal och att det i dagsläget inte är känt hur efterfrågan mellan de olika verksamheterna ser ut.

Hur *Projektanpassning* påverkar behovet av cykelplatser behöver konkretiseras till bygglov (se behov av cykelplatser under kap 3).

## 2.4 MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4)

*I detta avsnitt redovisas vilka mobilitetsåtgärder byggherren/exploatören åtar sig. Mobilitetsåtgärder är frivilligt för byggherren. Avsnittet utgår om byggherren avstår från mobilitetsåtgärder.*

För en god tillgänglighet till fastigheten för sysselsatta/verksamma kommer Hufvudstaden att genomföra följande mobilitetslösningar:

- Cykelgarage med säkra cykelplatser, dusch och ombytesmöjligheter, tillgång till luft samt automatiska dörrar
- Information om möjligheter till hållbart resande till och från fastigheten till företag och anställda i fastigheten
- Marknadsmässiga avgifter för bilplatserna

Dessa åtgärder bedöms stärka föreslaget parkeringstal både för bil och för cykel, både för handel och kontor.

### Resultat analyssteg 4

*Redovisa om mobilitetsåtgärder ger avdrag från parkeringstalen för bil. Baspaket och stjärnåtgärder. Ange parkeringstal för bil och cykel efter analyssteg 4.*

Ovan presenterade faktorer i analyssteg 4 föreslås ge avdrag på behovet av bilplatser för handel och kontor enligt:

*Tabell 11 Avdrag analyssteg 4 - bil*

| Verksamhet | P-tal efter steg 3 | Avdrag Steg 4 | P-tal efter steg 4 |
|---|---|---|---|
| Handel | 3 bpl/1000 m² | - 1,25 bpl/1000 m² | 1,75 bpl/1000 m² |
| Kontor | 3 bpl/1000 m² | - 1,25 bpl/1000 m² | 1,75 bpl/1000 m² |

Behovet av cykelplatser påverkas inte av *mobilitetsåtgärder*.

# 3 Samlad bild – parkering

Tabellerna nedan sammanfattar steg 1-4 och visar föreslagna p-tal samt antal platser, både för bil och cykel.

*Tabell 12 Samlad bild steg 1-4 - bil*

| Verk-samhet | Startvärde bpl/1000 m2 | Avdrag steg 2 | Avdrag steg 3 | Avdrag steg 4 | Föreslaget p-tal, bpl/1000 m² | BTA | Antal bpl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Handel | 13 | -5 | -5 | -1,25 | 1,75 bpl/1000 m² | 7640 | 13 |
| Kontor | 5 | -1 | -1 | -1,25 | 1,75 bpl/1000 m² | 31329 | 55 |
| **Totalt** | | | | | | 38969 | **68** |

Besöksparkeringar har inte tidigare tillsetts och kommer inte heller framöver att tillses av fastighetsägaren. Besökande med bil hänvisas till omkringliggande markparkeringar och parkeringsanläggningar. Det är endast bilplatser för sysselsatta/verksamma som fortsatt kommer att tillses i fastigheten.

Föreslagna antalet bilplatser i tabellen ovan är inom det intervall som bedöms vara det mest troliga för att tillse behovet av bilparkering i *Inom Vallgraven 12*. Intervallet är 1-2 bpl/1000 m² för både handel och kontor och ger totalt 49-78 bilplatser:

1 bpl/1000 m² för handel ger: 8 bpl
1 bpl/1000 m² för kontor ger: 31 bpl
Totalt: 49 bpl

1,5 bpl/1000 m² för handel ger: 11 bpl
1,5 bpl/1000 m² för kontor ger: 47 bpl
Totalt 58 bpl

***1,75 bpl/1000 m² för handel ger: 13 bpl***
***1,75 bpl/1000 m² för kontor ger: 55 bpl***
***Totalt 68 bpl (se tabell 14)***

2 bpl/1000 m² för handel ger: 15 bpl
2 bpl/1000 m² för kontor ger: 63 bpl
Totalt: 78 bpl

*Tabell 13 Samlad bild steg 1-4 - cykel*

| Verk-samhet | Normalspann cpl | Föreslaget p-tal | Antal cpl |
|---|---|---|---|
| Handel | ”20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten” | 60 m²/anställd/27,4 % ”årsmax”/ 50 % veckomax (dessa är startvärden) | 17 |
| Kontor | ”20-40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten” | 10-24 m²/anställd/27,4 %, ”årsmax”/70 % veckomax (dessa är startvärden) | 635-265 |
| **Totalt** | | | **652-282** |

Behovet av cykelplatser visas i tabellen ovan och utgör inför detaljplan ett inledande ”spann”. I dagsläget saknas uppgifter om typ av kontor och handel som kommer att etableras inom fastigheten vilket gör det svårt att ange ett mer konkret antal platser och en exakt lösning. Inför bygglov, baserat på typ av handel och typ av/utformning

av kontor som ska etablera sig samt hur t.ex. Lägesbedömning påverkar behovet av cykelplatser kan en mer exakt lösning tas fram.

**Kommentar**
Fördelningen av bilplatserna mellan de olika verksamheterna (handel respektive kontor) i fastigheten idag är okänd, därför används här ett snitt räknat på total BTA och inte efter respektive verksamhet.

Dagens BTA är 22 138 m² och i fastigheten ryms idag 45 bilplatser.

Tillkommande yta är 16 831 m², en ökning med ca 43 %. Utifrån samma p-behov/utbud som idag blir det tillkommande behovet 45 platser x 0,43 = 21 (20,7) nya bilplatser för den tillkommande BTA. Detta ger ett totalt behov på 66 platser (45 + 21). Föreslaget antal bilplatser är 68 stycken, se tabell 12.

Föreslagen lösning ger således, i stort sett, samma antal platser som ”dagens utbud” uppräknat utifrån tillkommande BTA ger.

I och med ny- och ombyggnation påverkas de 7 boendeplatser natt som idag finns längs Östra Larmgatan. Dessa kommer att ersättas och placeras i ett närliggande P-hus. Exakt lösning för detta är under utredning.

## 3.1 REKOMMENDATIONER OM UTFORMNING AV MOBILITET OCH PARKERING

*Vid behov ange lämplig utformning och placering av parkering för bil och cykel.*

Exakta ritningar med lösning av bil- och cykelplatser är under framtagande.

# 4 Referenser

APCOA (2018) Information om beläggning, kapacitet med mera (information på mejl 2018-11-09).

Göteborgs Stad (2018a) Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov. Dnr: 16-0469

Göteborgs Stad (2018b) Detaljplan för Utveckling inom Vallgraven 12 inom stadsdelen Vallgraven i Göteborg. Samrådshandling maj 2018

Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se