

Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan, Lindholmsplatsen, Göteborg



2025

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Älvstranden Utveckling AB

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan,
Lindholmsplatsen, Göteborg

Version 4.0

Datum: 2025-03-07

Författare: Michael Koucky

Medarbetare: -

Uppdragsgivare: Älvstranden Utveckling AB

Kontaktpersoner: Michael Koucky, Koucky & Partners AB
Frida Johansson, Älvstranden Utveckling AB

Uppdragsnummer: 23014-3

Illustration på framsida: Helena Bergendahl

Sammanfattning

Bakgrund

Älvstranden Utveckling planerar att bebygga Lindholmsplatsen med ett nytt verksamhetshus på 75 000 kvm BTA som ska innehålla kontor, möjligen hotell samt verksamhetslokaler för exempelvis konferens eller handel. Inom fastigheten förväntas i framtiden 3-4 000 personer arbeta eller mötas.

Fastigheterna som berörs är Lindholmen 735:502 och Lindholmen 735:496 samt delar av Lindholmen 6:5. Idag används projektområdet primärt för bilparkering genom markparkering och ett parkeringshus.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av parkering och eventuella mobilitetstjänster för arbetet med detaljplanen för det aktuella projektet. Utredningen har följt anvisningarna i stadens riktlinjer men har även tagit hänsyn till underlaget om mobilitet och parkering som har tagits fram för planprogrammet för Lindholmen. Parkeringsbehovet har beräknats för två scenarier: Scenario 1 utan hotell med 71 500 kvm BTA kontor och scenario 2 med 51 500 kvm kontor och 20 000 kvm hotell.

Parkeringsbehovet

Parkeringsbehovet har bedömts för båda scenarier. Eftersom det fortfarande är öppet om en del av lokalytan ska användas för hotell eller ej valdes att i detaljplaneskedet utgå ifrån den funktionen som medför högsta parkeringsbehovet.

Utan mobilitetsåtgärder (steg 3) är parkeringsbehovet för nyproduktionen 257 bilplatser och 990 cykelplatser för varianten utan hotell respektive 250 bilplatser och 743 cykelplatser för varianten med hotell .

För att minska parkeringsbehovet för bil genomförs ett paket av mobilitetsåtgärder som består av grundpaketet och sex ytterligare mobilitetsåtgärder. Genom dessa åtgärder kan parkeringsbehovet minskas till 149 bilplatser för variant 1 (utan hotell) respektive 172 (med hotell). Antalet cykelplatser kvarstår.

För variant 2 (med hotell) kan behovet av fysiska parkeringsplatser genom samnyttjande reduceras till 156 bilplatser. Det högsta parkeringsbehovet för bil har variant 2 (med hotell) och det värdet används i detaljplaneskedet. Utöver det tillkommer 20 bilplatser för att uppfylla ett befintligt servitut vilket leder till ett slutligt behov av **176 bilplatser**.

För cykelparkeringar har variant 1 (utan hotell) största behovet, 990 cykelplatser. Det värdet används i detaljplanesked.

Befintliga parkeringar

Inom planområdet finns idag en markparkering med 96 bilplatser och ett garage med 456 platser, totalt 552 bilplatser. Samtliga faller bort genom den planerade bebyggelsen. Endast 20 av platserna är knutna till fastigheter genom ett servitut (se föregående avsnitt). Därmed minskar projektet det totala antalet parkeringsplatser på Lindholmen.

En aktuell beläggingsstudie för Lindholmen som togs fram inom ramen av arbetet med planprogrammet visar att det finns en överkapacitet av parkeringsplatser på Lindholmen. Enligt Göteborgs Stads mål ska motorfordonstrafiken minska med 25%. Med hänsyn till det målet föreslås i underlaget till planprogrammet för Lindholmen om mobilitet och parkering att det totala antalet parkeringsplatser på Lindholmen inte ska öka men snarare minska. Därför ska de borttagna parkeringsplatserna inte ersättas.

Parkeringslösningar

Inom fastigheten planeras två källarplan varav ett eller två kan komma att nyttjas för bilparkering. Om bilparkering anläggs på båda källarplan kan totalt upp till 200 platser tillhandahållas inom fastigheten, vilket täcker hela parkeringsbehovet.

Om bilparkering endast anläggs på ett källarplan minskar kapaciteten inom fastigheten till cirka 124 platser. I så fall behöver resterande behov täckas genom parkeringsköp i närområdet.

Behovet av cykelparkeringar täcks genom cykelrum på plan -1, med direkt tillgång från markplan genom ramper och en total kapacitet för 1 000 cyklar.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	1
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	1
1.2	METOD.....	2
1.3	RAPPORTSTRUKTUR	2
2	TILLKOMMANDE BEBYGGELSE OCH DESS PARKERINGSBEHOV	3
2.1	PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER	3
	PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1	4
2.2	LÄGESBEDÖMNING, STEG 2	6
2.3	PROJEKTANPASSNING, STEG 3.....	9
2.4	MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4	11
2.5	SAMNYTTJANDE	12
2.6	SLUTLIG PARKERINGSBEHOV	13
3	BEFINTLIGA PARKERINGAR OCH ERSÄTTNINGSBEOHV	15
3.1	BEFINTLIGA PARKERINGAR.....	15
3.2	REGLERINGAR	16
3.3	ERSÄTTNINGSBEOHV	16
3.4	BYGGSCHEDE	16
4	PARKERINGSLÖSNINGAR - BIL	17
4.1	PARKERINGSBEHOV.....	17
4.2	BEFINTLIGA PARKERINGAR I NÄROMRÅDET	17
4.3	PARKERINGSLÖSNINGAR	19
4.4	KOSTNADSTÄCKNING.....	21
4.5	BILPOOLSPARKERING.....	21
4.6	PÅVERKAN PÅ PARKERINGSUTBUDET	21
5	PARKERINGSLÖSNINGAR - CYKEL.....	22
5.1	PARKERINGSBEHOV.....	22
5.2	BEFINTLIGA CYKELPARKERINGAR I NÄROMRÅDET	22
5.3	NYA CYKELPARKERINGSPLATSER	22
	BILAGA 1: SERVICUTSAVTAL.....	23

1 Inledning

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Älvstranden Utveckling planerar att bebygga Lindholmsplatsen med ett nytt verksamhetshus på 75 000 kvm BTA som ska innehålla kontor, möjligen hotell samt verksamhetslokaler för exempelvis konferens eller handel. Inom fastigheten förväntas i framtiden 3-4 000 personer arbeta eller mötas.

Platsen används idag primärt för bilparkering och innehåller markparkering och ett parkeringshus. Fastigheterna som berörs är Lindholmen 735:502 och Lindholmen 735:496 samt delar av Lindholmen 6:5.



Bild 1: Ortofoto av projektområdet (rött markerat) på Lindholmsplatsen. Området innehåller idag en markparkering och ett parkeringshus



Bild 2: Gatuvy över Lindholmsplatsen, med parkeringshuset i bakgrunden. Bild: Google Maps

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av parkering och eventuella mobilitetstjänster för arbetet med detaljplanen för det aktuella projektet.

Utredningen ska redogöra för områdets och projektets förutsättningar när det gäller tillgänglighet med olika färdmedel, vilka specifika faktorer som påverkar behovet av parkering och ska tydliggöra hur det bedömda parkeringsbehovet kan tillgodoses.

Den ska vara ett underlag för framtagningen av detaljplanen som säkerställer att det finns möjligheten att täcka det framtida behovet av parkering för både bil och cykel. Därmed sätter den ramarna för möjliga lösningar i bygglovsskedet.

1.2 METOD

Utredningen har utgått ifrån en analys av förutsättningarna i området kring fastigheten och följer anvisningarna till Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021.

Den tar även hänsyn till analyserna och rekommendationerna i underlaget om parkering och mobilitet till planprogrammet för Lindholmen¹. Göteborg Stads har som mål i Miljö- och Klimatprogrammet² att minska den motoriserade vägtrafiken med 25% till 2030 jämfört med 2010, samtidigt som det idag finns ett överskott av parkeringsplatser på Lindholmen

1.3 RAPPORTSTRUKTUR

Rapporten är strukturerat i följande delar:

- Tillkommande bebyggelse och dess parkeringsbehov
- Befintlig parkering, dagens nyttjande och ersättningsbehov
- Möjligheter att täcka parkeringsbehovet

¹ Koucky & Partners, 2024: Parkering och mobilitet på Lindholmen: Underlag till planprogrammet. Rapport på uppdrag av Exploateringsförvaltningen.

² Göteborgs Stad, 2023: Miljö- och klimatprogram 2021-2030. Beslutat av kommunfullmäktige. Senast reviderad: 2023-01-26. Dnr. 0409/19

2 Tillkommande bebyggelse och dess parkeringsbehov

2.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Inom projektområdet planeras ett kontorshus i 6-24 våningar med totalt 75 000 kvm ljus BTA. Bild 3 illustrerar den planerade bebyggelsen i en volymstudie.



Bild 3: Volymstudie av den planerade bebyggelsen på Lindholmsplatsen. Bild: Älvstranden Utveckling.

Fastigheten ska i huvudsak användas för kontorverksamhet, en del möjligen för hotellverksamhet. Entréplan (3 500 kvm) ska användas till centrumverksamhet som restauranger, handel och service. Fördelningen mellan olika verksamheter är inte helt fastlagd än i detta skede, i utredningen används en trolig fördelning.

För kontor finns parkeringstal för bil baserad på lokalyta. Behovet av cykelparkeringar bygger på antalet personer. För kontor antas här 36 anställda/1000 kvm och 4 besökare/1000 kvm, enligt stadens anvisningar, motsvarande 25 kvm per person.

För hotell används ett nyckeltal på 52 kvm BTA per rum och 300 kvm per anställd³

För handel/service används 10 anställda/1000 kvm och 45 besökare/1000 kvm, enligt anvisningarna.

För restaurang antas 1 person/3 kvm, varav 5% personal och 95% besökare, motsvarande 17 anställda/1000 kvm och 317 besökare/1000 kvm.

För konferensverksamhet är det svårt att uppskatta antalet närvarande på en viss yta, eftersom det troligen är sällsynt att samtliga konferenslokaler och mötesrum är bokade samtidigt och till full kapacitet. Här antas en genomsnittlig beläggning av 1 person per 20

³ Baserad på uppgifter i: Göteborgs Stad, Stadsbyggnadsförvaltningen, 2024: Nyckeltal. Användbara antaganden om personintensitet och ytbehov.

kvm BTA konferenslokal, varav 10% personal och 90% besökare. Det motsvarar 5 anställda/1000 kvm och 45 besökare/1000 kvm.

Tabell 1 sammanfattar den tillkommande bebyggelsen och antalet personer som används för att bedöma parkeringsbehovet. Eftersom det är osäker om en del av fastigheten ska användas som kontor eller som hotell beskrivs båda möjligheter.

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	71 500 kvm	2 574 anställda 286 besökare
Restaurang	1 000 kvm	17 anställda 317 besökare
Handel/service	1 000 kvm	10 personal 45 besökare
Konferenslokaler	1 500 kvm	8 personal 68 besökare

Tabell 1a: Tillkommande verksamhetsytor och antal förväntade personer som högst vistas i byggnaden samtidigt för scenario 1, utan hotell

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	51 500 kvm	1 854 anställda 206 besökare
Hotell	20 000 kvm	385 rum 67 anställda
Restaurang	1 000 kvm	17 anställda 317 besökare
Handel/service	1 000 kvm	10 personal 45 besökare
Konferenslokaler	1 500 kvm	8 personal 68 besökare

Tabell 1b: Tillkommande verksamhetsytor och antal förväntade personer som högst vistas i byggnaden samtidigt för scenario 2, med hotell

PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

Fastigheten ligger i Zon A enligt Göteborgs *Riktlinjer för mobilitet och parkering*.

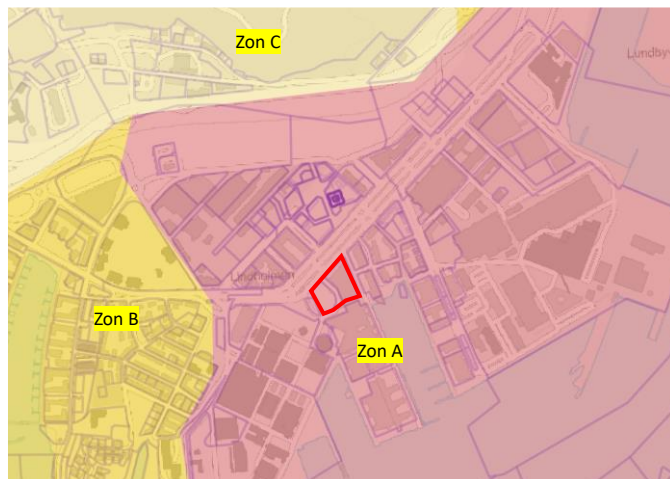


Bild 4: Projektområdets ligger i zon A enligt Göteborgs zonindelning för parkering.

I tabellerna 2 och 3 sammanfattas parkeringstalen i analyssteg 1 och det tillkommande parkeringsbehovet utifrån de föreslagna startvärdena.

Parkeringsstal, steg 1

För kontor och handel används startvärden enligt anvisningarna. Parkeringstalen för restaurang och konferens bygger på en färdmedelsandel av 10% för bil utifrån målbilden för Lindholmen som beskrivs i underlaget för planprogrammet. För hotell används ett parkeringstal på 0,15 bilplatser per hotellrum för gästernas behov, motsvarande ca. en parkeringsplats per sju hotellrum. Antalet baseras på parkeringsutbudet i hotell i centralt innerstadsläge. För hotellets gäster föreslås inget parkeringstal för cykel.

Verksamhet	Parkeringsstal bil	Parkeringsstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare.
Hotell	0,15 bpl/hotellrum 10% av antalet anställda	Inget parkeringstal för gäster 36% av antalet anställda.
Restaurang/café	10% av antalet anställda & besökare	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare
Handel, service	13 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare
Konferens, möten	10% av antalet anställda & besökare	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare

Tabell 2: Parkeringstalen för bil i analyssteg 1.

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 71 500 kvm, 2 574 anställda, 286 besökare	358	927	43
Restaurang, café, 1000 kvm, 17 anställda, 317 besökare	33	6	48
Handel, service, 1 000 kvm	13	4	7
Konferens, möten, 1 500 kvm, 8 anställda, 68 besökare	8	3	10
Totalt	411	939	107

Tabell 3a:: Behov av bil- och cykelplatser för projektet för scenario 1, utan hotell

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 51 500 kvm 1 854 anställda, 206 besökare	257	667	31
Hotell, 20 000 kvm, 385 rum 67 anställda	58 7	24	0
Restaurang, café, 1000 kvm, 17 anställda, 317 besökare	33	6	48
Handel, service, 1 000 kvm	13	4	7
Konferens, möten, 1 500 kvm, 8 anställda, 68 besökare	8	3	10
Totalt	376	704	96

Tabell 3b: Behov av bil- och cykelplatser för projektet för scenario 2, med hotell

2.2 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Lindholmsplatsen har mycket god anknnytning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, se bild 5 och 6.

En cykelbana passerar direkt framför projektområdet och genom färjeförbindelsen till Stenpiren kan cyklister även enkelt korsa älven. Vidare planeras en cykelbro från Packhuskajen till Hugo Hammars kaj som förväntas vara klar mellan 2031 och 33⁴. Den bron kommer att förbättra tillgängligheten med cykel ytterligare.

Cykelinfrastruktur i närheten av projektområdet. Cykelbanor passerar i omedelbar anslutning och genom färjeförbindelsen från Lindholmsspiren är området även enkelt att nå med cykel från Stenpiren.

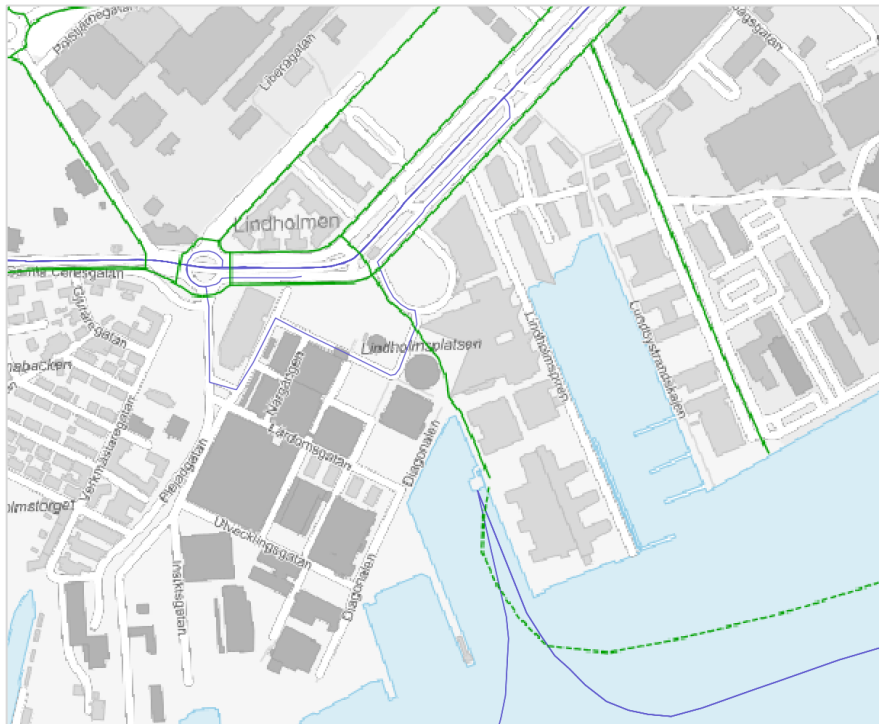


Bild 5: Cykelinfrastruktur i närheten av projektområdet. Cykelbanor passerar i omedelbar anslutning och genom färjeförbindelsen från Lindholmsspiren är området även enkelt att nå med cykel från Stenpiren

Tillgängligheten med kollektivtrafik är mycket god. Hållplatsen *Lindholmen* ligger på 25m-avstånd från projektområdet och trafikeras idag av buslinjerna 16, 19, 21, 31, 99 och X1. Avgångsfrekvensen är mycket hög. Vidare finns frekventa färjeförbindelser med avgiftsfria färjor till Stenpiren från hållplatsen Lindholmsspiren, på ca. 200m gångavstånd från projektområdet.

⁴ Gång- och cykelbro Packhuskajen-Hugo Hammars kaj. <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/gang--och-cykelbro-packhuskajen---hugo-hammars-kaj>

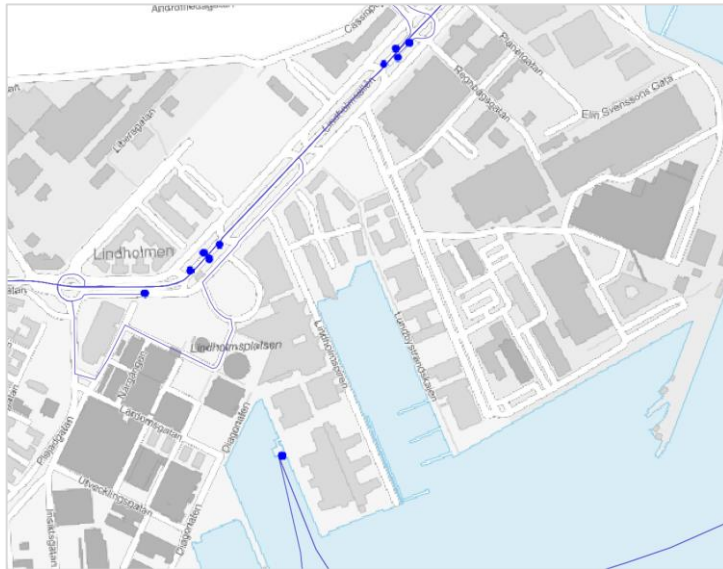


Bild 6: Hållplatslägen för kollektivtrafik i närheten av projektområdet.

Kollektivtrafikkapaciteten förstärks genom en ny spårvagnslinje till Lindholmen med hållplats vid Lindholmsplatsen. Arbetet har påbörjats och trafikering planeras till 2026. På längre sikt

På längre sikt planeras att förlänga spårvagnslinjen mot Stigberget och Linnéplatsen med en tunnel under älven, se bild 7. Den utbyggnaden förväntas ge en kraftfull förstärkning av kapaciteten och -tillgängligheten eftersom Lindholmen då kan trafikeras från två håll och får fler direkta förbindelser till andra delar av staden. Utbyggnaden planeras till 2039.



Bild 7: Planerade satsningar som förstärker tillgängligheten till Lindholmen: Ny spårvagnslinje, (A, 2026), ny gratis färjeförbindelse (B, 2025) och gång- och cykelbro (C 2033). Den befintliga skyttelfärjan (D) bibehålls. Vidare planeras en spårvagnstunnel mot Stigberget med anslutning till Linnéplatsen (E, 2039)

Sammanlagd bedöms tillgängligheten redan idag som god och förväntas förbättras ytterligare genom stadens utbyggnadsplaner. Det medger enligt anvisningar ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkering för verksamheter. För bytespunkter med ett stort utbud av kollektivtrafiklinjer medges ett ytterligare avdrag på 15%. Enligt samråd med företrädare

för Exploateringsförvaltningen⁵ uppfyller projektområdet det kriteriet. Därmed medges ett sammanlagt avdrag på 30% av startvärdet för bilparkering för verksamheter. För hotellgäster görs inget avdrag eftersom det föreslagna parkeringstalet redan utgår från erfarenhetsvärden från hotell i centralt innerstadsläge med mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik.

I tabellerna 4&5 sammanfattas parkeringstalen i analyssteg 2 och det tillkommande parkeringsbehovet utifrån de föreslagna parkeringstalen.

Parkeringsstal, steg 2

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-30%	3,5 bpl/1000 kvm BTA
Hotell	0,15 bpl/hotellrum 10% av antalet anställda	0 för besökare -30% för personal	0,15 bpl/hotellrum 7% av antalet anställda
Restaurang/café	10% av antalet anställda & besökare	-30%	7% av antalet anställda & besökare
Handel, service	13 bpl/1000 kvm BTA	-30%	9,1 bpl/1000 kvm BTA
Konferens, möten	10% av antalet anställda & besökare	-30%	7% av antalet anställda & besökare

Tabell 4: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Parkeringsbehov, steg 2

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 71 500 kvm, 2 574 anställda, 286 besökare	250	927	43
Restaurang, café, 1 000 kvm	23	6	48
Handel, service, 1 000 kvm	9	4	7
Konferens, möten, 1 500 kvm	6	3	10
Totalt	288	939	107

Tabell 5a: Behov av bil- och cykelplatser för Lindholmsplatsen i analyssteg 2 för scenario 1, utan hotell.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 51 500 kvm 1 854 anställda, 206 besökare	180	667	31
Hotell, 20 000 kvm, 385 rum 67 anställda	58 5	24	0
Restaurang, café, 1 000 kvm	23	6	48
Handel, service, 1 000 kvm	9	4	7
Konferens, möten, 1 500 kvm	6	3	10
Totalt	281	704	96

Tabell 5: Behov av bil- och cykelplatser för Lindholmsplatsen i analyssteg 2 för scenario 2, med hotell.

⁵ Niklas Dimakis, Exploateringsförvaltningen, muntligt

2.3 PROJEKTANPASSNING, STEG 3

I detta steg tas hänsyn till de specifika förhållanden inom projektet och hur de påverkar parkeringsbehovet.

Parkeringsbehovet för kontorsverksamhet och personal i andra verksamheter bedöms inte påverkas i detta steg. Däremot påverkas parkeringsbehovet för besökare till restaurang, handel och service och konferens. Restaurang samt handel/service förmodas primärt serva personer som redan befinner sig i huset eller inom gångavstånd. Parkeringstalen för bil för handel sänks därför med 80% eftersom personalens behov kvarstår. Cykelparkeringstalen för besökare till handel sänks till noll. För restaurang sänks parkeringstalen för besökare till noll för både bil och cykel.

Även konferens/möten bedöms att användas av personer som redan finns inom fastigheten, men även av externa. Därför sänks parkeringstalen för cykel och bil med 30%.

Parkeringstal, steg 3

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	3,5 bpl/1000 kvm BTA	-	3,5 bpl/1000 kvm BTA
Hotell	0,15 bpl/hotellrum 10% av antalet anställda	0 för besökare -	0,15 bpl/hotellrum 7% av antalet anställda
Restaurang/café	7% av antalet anställda & besökare	ingen för anställda sänkning till noll för besökare	7% av antalet anställda noll för besökare
Handel, service	9,1 bpl/1000 kvm BTA	Sänkning med 80%	1,82 bpl/1000 kvm BTA
Konferens, möten	7% av antalet anställda & besökare	ingen för anställda sänkning med 30% för besökare	7% av antalet anställda & 5% av besökare

Tabell 6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 3.

Parkeringstalen för cykel förändras i motsvarande grad.

Parkeringsbehov, steg 3

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 71 500 kvm, 2 574 anställda, 286 besökare	250	927	43
Restaurang, café, 1 000 kvm	1	6	0
Handel, service, 1 000 kvm	2	4	0
Konferens, möten, 1 500 kvm	4	3	7
Totalt	257	940	50

Tabell 7a: Behov av bil- och cykelplatser för Lindholmsplatsen i analyssteg 3 för scenario 1, utan hotell

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
------------	--------------	---------------------------	--------------------------

Kontor, 51 500 kvm 1 854 anställda, 206 besökare	180	667	31
Hotell, 20 000 kvm, 385 rum 67 anställda	58 5	24	0
Restaurang, café, 1 000 kvm	1	6	0
Handel, service, 1 000 kvm	2	4	0
Konferens, möten, 1 500 kvm	4	3	7
Totalt	250	704	38

Tabell 7b: Behov av bil- och cykelplatser för Lindholmsplatsen i analyssteg 3 för scenario 2, med hotell

2.4 MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4

Genom att fastighetsägaren implementerar mobilitetsåtgärder som minskar behovet av bil, ökar attraktiviteten av alternativa färdmedel eller på annat sätt påverkar färdmedelsvalet från bil till andra färdmedel, kan parkeringstalen för bil sänkas. I stadens anvisningar pekas möjliga mobilitetsåtgärder för kontor och handel ut, med tillhörande reduktion av parkeringstalen.

Genom att införa ett baspaket av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalen för kontor och handel minskas med 15% av startvärdet. Baspaketet innehåller följande åtgärder som behöver implementeras i sin helhet:

Startpaket till nyinflyttade verksamheter

- Löpande information om mobilitet
- Realtidstavlor för kollektivtrafik
- Extra god cykelparkering
- Dusch och omklädningsrum
- Bilparkeringshyran särredovisas
- Begränsningar av fasta bilparkeringsplatser (max 50% fasta platser)
- Mobilitetsansvarig för fastigheten

Genom ytterligare mobilitetsåtgärder kan parkeringstalen stegvis med som högst ytterligare 15% av startvärdet. För maximal reduktion (-30% av startvärdet) krävs, förutom åtgärderna i stjärnpaketet, att minst sex ytterligare mobilitetsåtgärder implementeras, vara minst tre så kallade stjärnåtgärder.

Nedan listas exempel på möjliga åtgärder:

- Årlig mobilitetsaktivitet
- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nya anställda (stjärnåtgärd)
- Yta för cykelservice
- Cyklar för tjänsteresor (stjärnåtgärd)
- Begränsningar av fasta bilparkeringsplatser (högst 10% fasta platser)
- Bilpool för tjänsteresor (stjärnåtgärd)
- Samlade bilparkeringsanläggningar (stjärnåtgärd)
- Avgiftssystem för anställds parkering (stjärnåtgärd)
- Avgifter för besökandes bilparkering (stjärnåtgärd)
- Rese- och mötespolicy för att främja hållbart resande
- Digital tjänst för mobilitet (stjärnåtgärd)
- Öppna mobilitetslösningar (stjärnåtgärd)
- Egna förslag

För projektet föreslås att genomföra mobilitetsåtgärder som ger maximalt möjligt avdrag, -30% av startvärdet för kontor. Inga mobilitetsåtgärder föreslås för hotell och handel.

Nedan presenteras ett paket av mobilitetsåtgärder för detaljplaneskedet.

Mobilitetsåtgärderna avser endast kontorsverksamheterna, de andra verksamheter berörs inte.

	Mobilitetsåtgärd	Stjärnåtgärd
1	Avgiftssystem för anställdas bilparkering	X
2	Avgifter för besökandes bilparkering	X
3	Cyklar för tjänsteresor	X
4	Bilpool för tjänsteresor	X
5	Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå (max 10% fasta platser)	
6	Årlig mobilitetsaktivitet	

Tabell 8: Föreslagna mobilitetsåtgärder för projektet.

Genomförandet av mobilitetsåtgärderna säkerställs genom ett mobilitetsavtal mellan Göteborgs Stad och exploatören innan planen antas.

I bygglovsskedet kan urvalet av mobilitetsåtgärder komma att ändras och ett nytt mobilitetsavtal tecknas.

Parkeringsbehov, steg 4

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	3,5 bpl/1000 kvm BTA	-30% av startvärdet (-1,5)	2 bpl/1000 kvm BTA
Hotell	0,15 bpl/hotellrum 10% av antalet anställda	0 för besökare -	0,15 bpl/hotellrum 7% av antalet anställda
Restaurang/café	7% av antalet anställda noll för besökare	-	7% av antalet anställda noll för besökare
Handel, service	1,82 bpl/1000 kvm BTA	-	1,82 bpl/1000 kvm BTA
Konferens, möten	7% av antalet anställda & 5% av besökare	-	7% av antalet anställda & 5% av besökare

Tabell 9: Parkeringstalen för bil i analyssteg 4

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Parkeringsbehov, steg 4

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 71 500 kvm, 2 574 anställda, 286 besökare	143	927	43
Restaurang, café, 1 000 kvm	1	6	0
Handel, service, 1 000 kvm	2	4	0
Konferens, möten, 1 500 kvm	3	3	7
Totalt	149	940	50

Tabell 10a: Behov av bil- och cykelplatser för Lindholmsplatsen i analyssteg 4 för scenario 1, utan hotell

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 51 500 kvm 1 854 anställda, 206 besökare	103	667	31
Hotell, 20 000 kvm, 385 rum 67 anställda	58 5	24	0
Restaurang, café, 1 000 kvm	1	6	0
Handel, service, 1 000 kvm	2	4	0
Konferens, möten, 1 500 kvm	3	3	7
Totalt	172	704	38

Tabell 10: Behov av bil- och cykelplatser för Lindholmsplatsen i analyssteg 4 för scenario 2, med hotell

2.5 SAMNYTTJANDE

Om parkeringsplatser delas mellan olika verksamheter där närvaro över tiden skiljer sig finns möjlighet att samnyttja parkeringsplatser. För scenario 1(utan hotell) bedöms det inte finnas någon större samnyttjandepotential eftersom närvaron över tid bedöms vara snarlig för de flesta verksamheter. För scenario 2 (med hotell) kan det dock finnas ett

samnyttjandepotential eftersom parkeringsbehovet för hotellet bedöms vara som högst över natt då kontorsverksamhet har ett lägre behov.

I Göteborgs anvisningar föreslås följande högsta nyttjandegrader för hotell: Måndag-fredag dag 50%, Fredag kväll 50%, Lördag dag 30%, Natt 100%. Med hänsyn till projektets läge kan det antas att en betydande del av hotellbesökarna är resenärer på tjänsteresa med ärenden inom Lindholmen, exempelvis för möten. Därför föreslås en högre nyttjandegrad på dagtid måndag-fredag än i anvisningarna, 75%.

För restaurang, café, konferens och service antas viss verksamhet även på kvällen och lördag (50%).

I tabell 11 redovisas parkeringsbehovet för scenario 2 för olika tider.

Verksamhet	P-behov, bil, max	Mån-fre dag	Fre kväll	Lördag dag	Natt
Kontor,	103	100%/ 103	20%/21	10%/10	10%/10
Hotell,	63	75%/48	50%/32	30%/19	100%/64
Restaurang, café	1	100%/1	50%/1	50%/1	0%/0
Handel, service	2	100%/2	50%/1	50%/1	0%/0
Konferens, möten	3	100%/2	50%/2	50%/2	0%/0
Totalt	172	156	57	33	74

Tabell 11: Behov av bil- och cykelplatser för Lindholmsplatsen i analyssteg 4 för scenario 2, med hotell

Maxbehovet uppstår på dagtid, veckodagar och uppgår till 156 platser.

Parkeringsbehovet för scenarion 2 kan därmed tillgodoses med 156 fysiska parkeringsplatser, förutsatt att det inte förekommer några reserverade platser för en viss verksamhet.

2.6 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV

Scenario 1 (utan hotell)

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen, med hänsyn till läget och de föreslagna mobilitetsåtgärder för scenario 1 (utan hotell) är:

- **149 bilplatser**
- **990 cykelplatser, varav 940 för personal och 50 för besökare.**

Antalet bilplatser förutsätter att baspaketet och sex ytterligare mobilitetsåtgärder genomförs.

Av de 149 bilplatser behöver 12 platser vara anpassade för rörelsehindrade. Antalet motsvarar 3% av det beräknade parkeringsbehovet i steg 1 (411 platser).

Scenario 2 (med hotell)

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen, med hänsyn till läget och de föreslagna mobilitetsåtgärder samt samnyttjande för scenario 2 (med hotell) är:

- **156 bilplatser**
- **742 cykelplatser, varav 704 för personal och 38 för besökare.**

Antalet bilplatser förutsätter att baspaketet och sex ytterligare mobilitetsåtgärder genomförs samt att samtliga parkeringsplatser kan samnyttjas, dvs. inga reserverade platser för en viss verksamhet förekommer.

Av de 149 bilplatser behöver 11 platser vara anpassade för rörelsehindrade. Antalet motsvarar 3% av det beräknade parkeringsbehovet i steg 1 (376 platser).

Föreslaget slutlig behov

Det är i dagsläge osäker vilket av de två föreslagna varianterna (med eller utan hotell) kommer att realiserar. För att ta höjd för båda möjligheter föreslås därför i detaljplaneskede att utgå ifrån de högsta värdena från de två varianterna:

- **156 bilplatser (scenario 2 med hotell, med samnyttjande)**
- **990 cykelplatser (scenario 1 utan hotell)**

På det viset säkerställs att parkeringsbehovet kan täckas oavsett vald variant.

3 Befintliga parkeringar och ersättningsbehov

3.1 BEFINTLIGA PARKERINGAR

Inom projektet ska ytor med befintliga parkeringsplatser användas, både markparkeringar och ett parkeringshus som ska rivas, se bild 8.



Bild 8: Ortofoto av projektområdet (rött markerat) på Lindholmsplatsen. Området innehåller idag en markparkering och ett parkeringshus

Markparkering

På markparkeringen finns **96 bilparkeringsplatser**. Av dessa är de flesta avgiftsbelagd per timme, men det finns även förhyrda platser, platser reserverade för bilpoolsbilar och 30-minuters-platser. Inom anläggningen finns även en snabbaddare för elbilar och flera laddplatser med mindre effekt.

Beläggingsgraden är hög på dagtid. Vid två beläggningsmätningar som genomfördes 2023-04-04 och 2023-04-24 i tidsramen kl. 9:30-11:30 och 12:30-15:30. Den genomsnittliga beläggningsgraden som mättes var 91 bilar, motsvarande en beläggingsgrad på 95%. En ytterligare beläggningsmätning genomfördes 2023-08-17 mellan kl. 10:30 och 11:30. Vid den mätningen registrerades 72 bilar, motsvarande en beläggingsgrad på 75%.

Garaget

Garaget har 5 våningar med totalt **456 bilplatser**. Av dessa är 140 öppna för allmänheten som avgiftsparkering (plan 1-2). De resterande platser på plan 3-5 (316) är låsta för allmänheten används som tillståndsparkering eller för fasta förhyrda platser. Vid beläggningsmätningarna som genomfördes 2023-04-04 och 2023-04-24 i tidsramen kl. 9:30-11:30 och 12:30-15:30 fanns i genomsnitt 92 bilar parkerade i garaget, motsvarande en beläggingsgrad på 20%. En ytterligare beläggningsmätning genomfördes 2023-08-17

mellan kl. 10:30 och 11:30. Vid den mätningen registrerades 129 bilar, motsvarande en beläggingsgrad på 28%.

Sammanlagd

Det totala antalet befintliga parkeringsplatser inom planområdet uppgår till **552 platser**. Den totala beläggingsgraden var vid mätningarna i april 2023 33% (183 bilar) och 36% vid mätningen i augusti 2023 (201 bilar).

3.2 REGLERINGAR

För den övervägande majoriteten av parkeringsplatserna inom projektområdet har **ingen reglering i en detaljplan eller bygglov** till fastigheter som inte ingår i projektområdet kunnat identifieras.

Ett servitutsavtal har identifierats för fastigheten Lindholmen 735:502 (parkeringshuset) gentemot grannfastigheten Lindholmen 39:3 som innehåller en kontorsfastighet ("Zenseact-huset"). Servitutet innebär att 20 bilparkeringsplatser inom parkeringshusen är upplåtna för fastigheten Lindholmen 39:3, utan tidsbegränsning. Troligen behövs dessa platser för att uppfylla kraven i bygglovet för fastigheten Lindholmen 39:3.

Inom projektområdet finns fast, förhyrda platser och platser för tillståndsparkering. Dessa hyresavtal har begränsad löptid och kan sägas upp i god tid innan byggstart.

3.3 ERSÄTTNINGSBEHOV

Av de befintliga 552 bilparkeringsplatser inom projektområdet är **20 reglerade** till annan fastighet genom servitut, se bilaga 1. Dessa platser **behöver med säkerhet ersättas** som del av exploateringen.

För de resterande 532 platserna finns inget givet krav för ersättning eftersom inga fastigheter direkt är knutna till platserna och de förhyrda platserna kan sägas upp.

I arbetet med underlag till planprogrammet för Lindholmen genomfördes beläggingsstudier som visade att det finns ett betydande antal outnyttjade parkeringsplatser på Lindholmen. Se även avsnitt 4.2.

Därför föreslås att projektet **inte ska ansvara för att ersätta det borttagna parkeringsplatser** eftersom parkeringsbehovet som täcks av dagens anläggningar kan täckas genom det befintliga utbudet av mark- och garageparkeringar inom en 500 m radie.

3.4 BYGGSKEDE

Under byggskedet kommer de befintliga parkeringsplatser inom planområdet tas bort. Parkeringsbehovet under byggskedet bedöms kunna täckas med befintliga parkeringsplatser inom närområdet, se avsnitt 3.3.

4 Parkeringslösningar - bil

4.1 PARKERINGSBEHOV

Parkeringsbehovet för nyproduktionen uppgår till 156 bilplatser (se kapitel 2.6). Utöver det tillkommer ett ersättningsbehov av 20 platser för vilka det finns ett servitut (se kapitel 3.3). Därmed utgår det **totala behovet** som direkt kan kopplas till projektet till **176 bilplatser**.

4.2 BEFINTLIGA PARKERINGAR I NÄROMRÅDET

Parkeringsutbudet på Lindholmen

Utbudet och beläggningen av parkeringsplatser på Lindholmen har kartlagts i omgångar, senast i april 2023⁶. Den senaste kartläggningen visar att det då totalt fanns minst 7 261 bilparkeringsplatser på Lindholmen, se bild 9 för den geografiska avgränsningen.

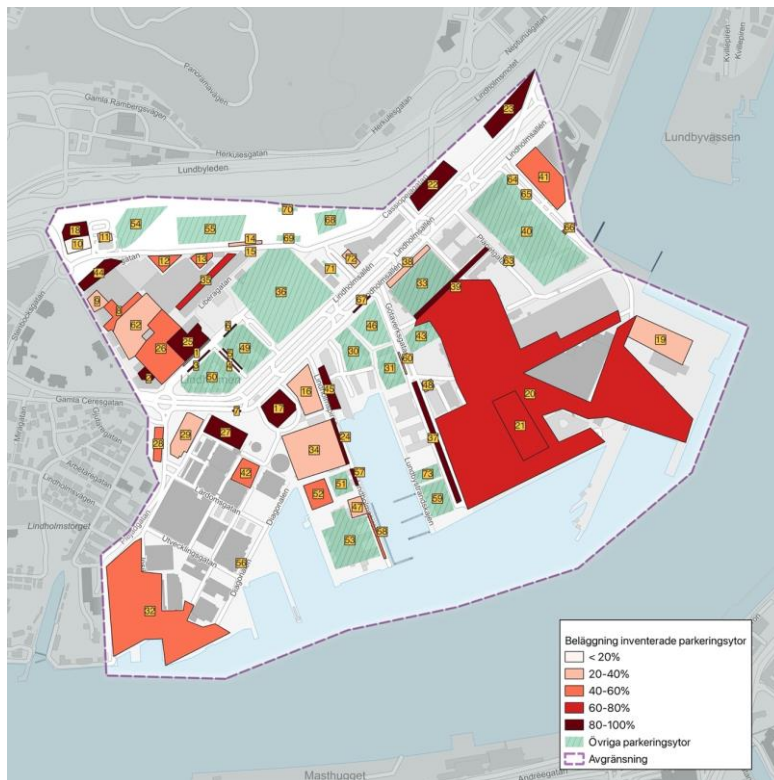


Bild 9. Avgränsning av beläggingsstudien genomförd under april 2023.

Beläggningen kunde inte mätas för samtliga platser, eftersom vissa parkeringsanläggningar var låsta eller inte öppnade än. Därav utgjorde en betydande del garage till specifika bostads- eller kontorsfastigheter. Totalt kunde beläggningen mätas för 4 811 platser, motsvarande 66% av samtliga platser. Dessa används primärt som arbetsplatsparkering. Beläggingsmätningarna genomfördes dagtid mellan 9:30 och 11:30 och mellan 13:30 och

⁶ Koucky & Partners, 2023: Delrapport – Beläggingsmätning Parkering Lindholmen. Utförd på uppdrag av Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad.

15:30 (2023-04-04 och 2023-04-24) på tider där flest personer kan förväntas vistas på sin arbetsplats.

På de 4 811 platser där beläggningen har inventerats var 2 721 bilar parkerade, motsvarande en beläggningsgrad på 57%. Det innebär att över 2 000 bilparkeringsplatser på Lindholmen var obelagda. Utöver detta har 412 nya parkeringsplatser byggts i närheten till hamnbanan (nr 54 & 55 på bild 9) som vid inventeringstillfället inte hade öppnats än.

Detta indikerar att det finns en betydande antal lediga parkeringsplatser på Lindholmen idag.

Parkeringsutbudet inom gångavstånd

En 500m radie från projektområdet bedöms som acceptabel gångavstånd för arbetsplatsparkering. Inom det avståndet har kapaciteten i befintliga anläggningar kartlagts. Anläggningar som också omfattas av aktuella detaljplaner (Chalmers-området, nr 27 & 28) har uteslutits.

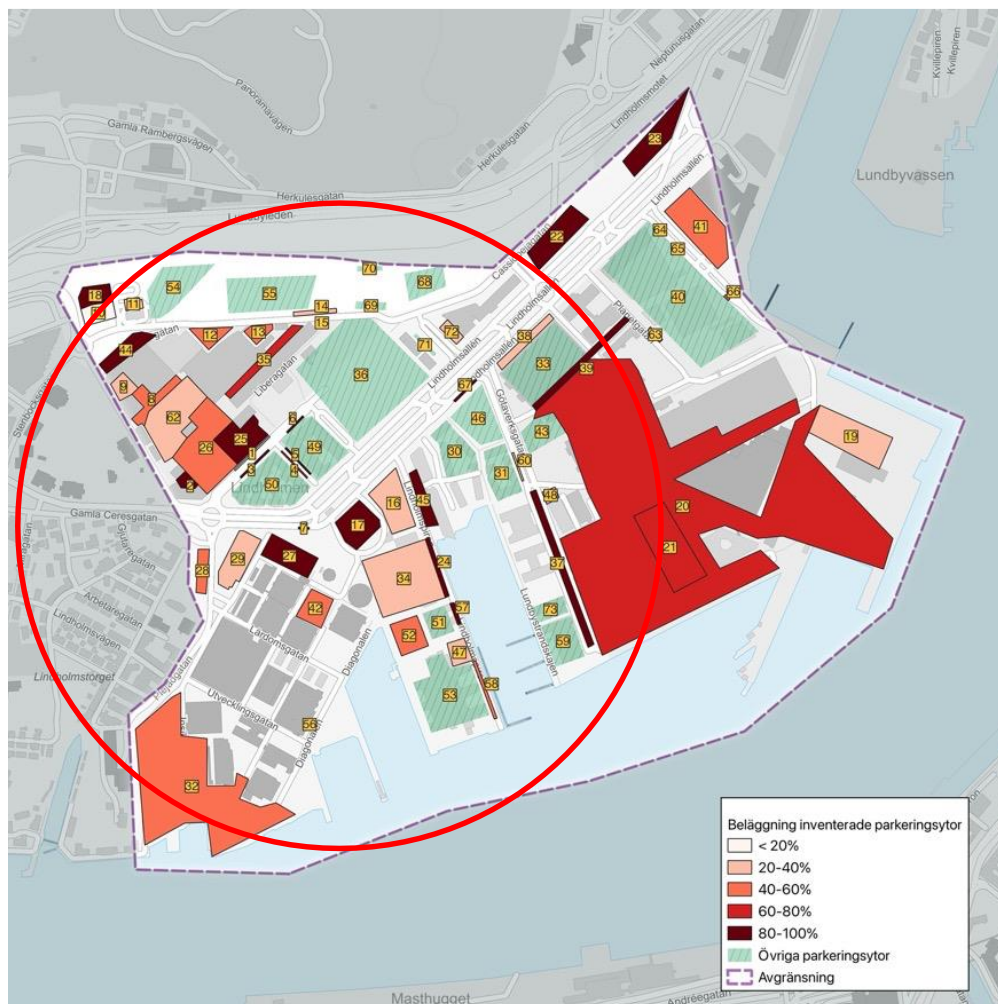


Bild 10. Befintliga parkeringsanläggningar inom en 500m radie från projektområdet.

De grönmarkerade parkeringsanläggningar i bild 10 utgör parkeringsanläggningar vars beläggning inte har kunnat inventeras. En majoritet av dem tillhör bostadsfastigheter, exempelvis nr. 36 (Karlstaden) och nr. 49 (SGS studentbostäder). Dessa bedöms inte som tillgängliga för att täcka projektområdets parkeringsbehov.

Nedan listas de parkeringsanläggningar som har beaktats, i avståndsordning till projektområdet. Endast anläggningar med beläggning under 80% har beaktats.

Parkering, nr & information	Antal platser	Parkerade bilar vid inventeringen, dagtid, april 2023	Ledig kapacitet
34, garage, ägs av Älvstranden	245	84	161
52, garage	21	9	12
47, garage	24	7	17
26, markparkering	309	128	181
62, markparkering	50	12	38
8, markparkering	50	26	24
9, markparkering	23	8	15
12, markparkering	35	19	16
13, markparkering	10	5	5
10, markparkering	30	2	28
11, markparkering	16	4	12
TOTALT	813	304	509

Tabell 9. Parkeringsanläggningar inom en 500m radie från projektområdet som är tänkbara för att täcka parkeringsbehovet.

Sammanställningen visar att det finns en betydande ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet, med **509 lediga platser** vid inventeringstillfället. Av dessa fanns ca. 370 platser inom 300m gångavstånd från projektområdet (nr. 34, 52,47, 26).

Utöver dessa platser tillkommer två nya parkeringsanläggningar mot hamnbanan (nr 54&55) som vid inventeringstillfället inte var öppnade, med totalt **412 nya parkeringsplatser**.

Reglering

Samtliga parkeringsplatser i närområdet är reglerade. Platserna i parkeringsanläggningar hyrs ut som fasta platser eller med tillståndsparkering. För markparkeringar gäller parkeringstillstånd från Parkering Göteborg som kostar 1 100 kr/mån respektive timavgift.

4.3 PARKERINGSLÖSNINGAR

Inom fastigheten planeras två källarplan varav ett eller två kan komma att nyttjas för bilparkering. Om bilparkering anläggs på båda källarplan kan totalt upp till 200 platser tillhandahållas inom fastigheten, vilket täcker hela parkeringsbehovet. Om endast ett källarplan används för bilparkering kan runt 124 bilplatser tillhandahållas inom fastigheten. Resterande behov behöver då täckas genom parkeringsköp, exempelvis i grannfastigheten Navet (nr 34 i bild 10) som ägs av Älvstranden Utveckling och har 245 bilplatser med låg belägningsgrad.

Nedan redovisas lösningen med bilparkeringar i två plan.

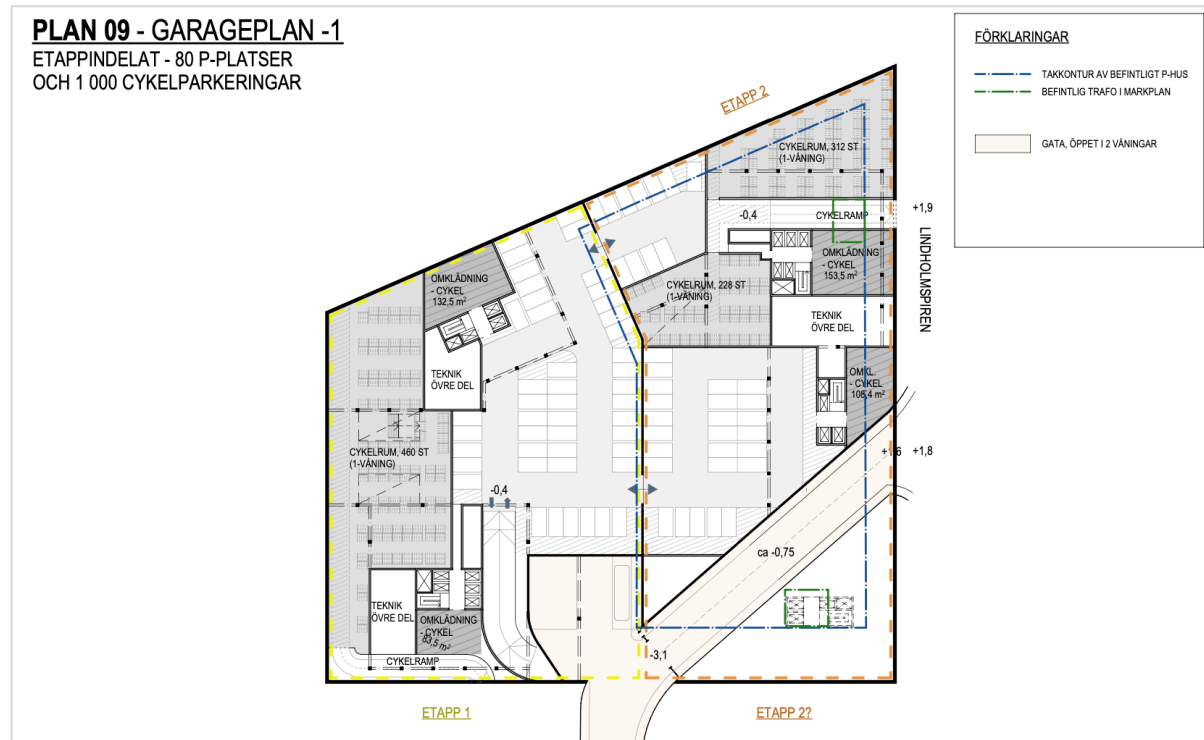
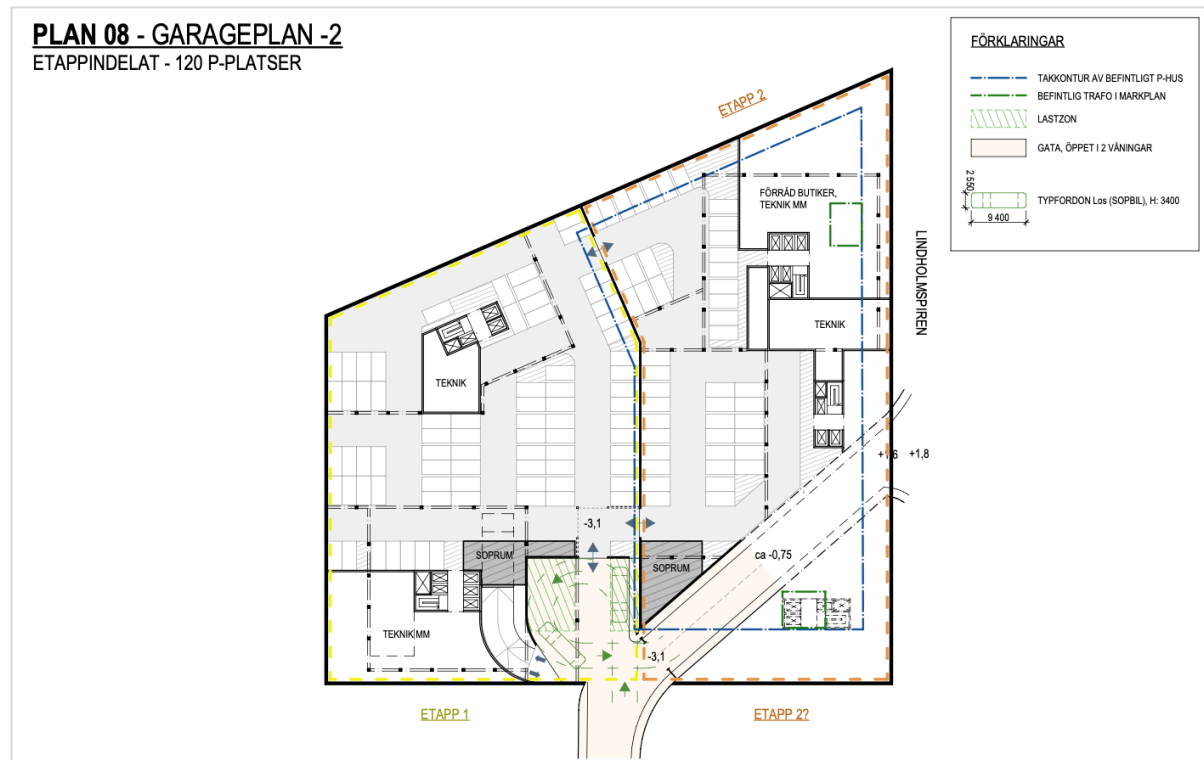


Bild 11&12: Parkeringslösningar för varianten med bilparkerar i båda källarplan. Totalt finns kapacitet för 200 bilparkerar.

Nedfarten till garaget sker genom den befintliga nedfarten till grannfastigheten (Navet) till plan -2. Därifrån kan plan -1 nås genom en intern ramp.

Platserna för rörelsehindrade placeras nära hissarna.

4.4 KOSTNADSTÄCKNING

Parkeringsarna inom den planerade anläggningen planeras att hyra ut till minst samma pris som för närliggande parkeringsplatser, med priset för markparkering (för närvarande 100 kr/mån) som lägsta tänkbara pris. Kostnadstäckning för både drifts- och kapitalkostnader av parkeringsanläggningen eftersträvas.

4.5 BILPOOLSPARKERING

En mobilitetsåtgärd som föreslås är tillgång till en bilpool för tjänsteresor, se kapitel 2.4. Redan idag finns två kommersiella bilpooler etablerade inom planområdet och bilpool ska fortsatt finnas tillgänglig. Därmed uppstår ett behov av lämpliga parkeringsplatser för bilpoolsbilar. Helst ska parkeringar för bilpoolsbilar placeras på ett sätt som gör fordonen väl synliga och enkelt tillgängliga. Bilarna ska helst även vara tillgängliga för verksamma och boende i närområdet.

Platser för bilpoolsbilar kan ordnas i det befintliga garaget inom byggnaden "Navet" eller inom det planerade nya garaget inom planområdet, beroende hur man slutligen väljer att disponera dessa ytor och om platserna bedöms som lämpliga för bilpool. Det kan även finnas möjlighet till lösningar i samverkan med närliggande fastigheter där bilpoolen samnyttjas och placeras i närheten, men utanför planområdet.

Därför bestäms den exakta lokaliseringen inte i detta skede men anpassas till vid respektive tillfälle tillgängliga platser med hänsyn till synlighet och tillgänglighet.

4.6 PÅVERKAN PÅ PARKERINGSUTBUDET

Totalt tillförs som högst 200 nya parkeringsplatser genom projektet, samtidigt som 552 befintliga platser tas bort. Netto minskas därmed antalet parkeringsplatser på Lindholmen med minst 352 platser.

På Lindholmen finns idag ett betydande överutbud av parkeringsplatser (se avsnitt 4.2). Vidare har staden som mål att minska motorfordonstrafiken med 25% till 2030. Därför är en nettominskning av antalet parkeringsplatser rimligt och även önskvärt och ligger i linje med rekommendationerna i underlaget om parkering och mobilitet till planprogrammet för Lindholmen⁷.

Reduktionen av utbudet kommer vidare att bidra till att befintliga, underutnyttjade parkeringsanläggningar utnyttjas bättre.

⁷ Koucky & Partners, 2024: Parkering och mobilitet på Lindholmen: Underlag till planprogrammet. Rapport på uppdrag av Exploateringsförvaltningen.

5 Parkeringslösningar - cykel

5.1 PARKERINGSBEHOV

Behovet av cykelparkering för nyproduktion är **990 platser, varav 940 för personal och 50 för besökare**. Platserna för anställda ska vara väderskyddade.

5.2 BEFINTLIGA CYKELPARKERINGAR I NÄROMRÅDET

Befintliga cykelparkeringar i närområdet har inte kapacitet att ta emot det beräknade behovet.

5.3 NYA CYKELPARKERINGSPLATSER

Behovet av cykelparkering ska i täckas genom cykelrum i källarplan, men en kapacitet på 1 000 cyklar, se bild 13. Tillgången sker från markplan genom två cykelramper. I anslutningen till cykelrummen planeras även omklädningsrum.

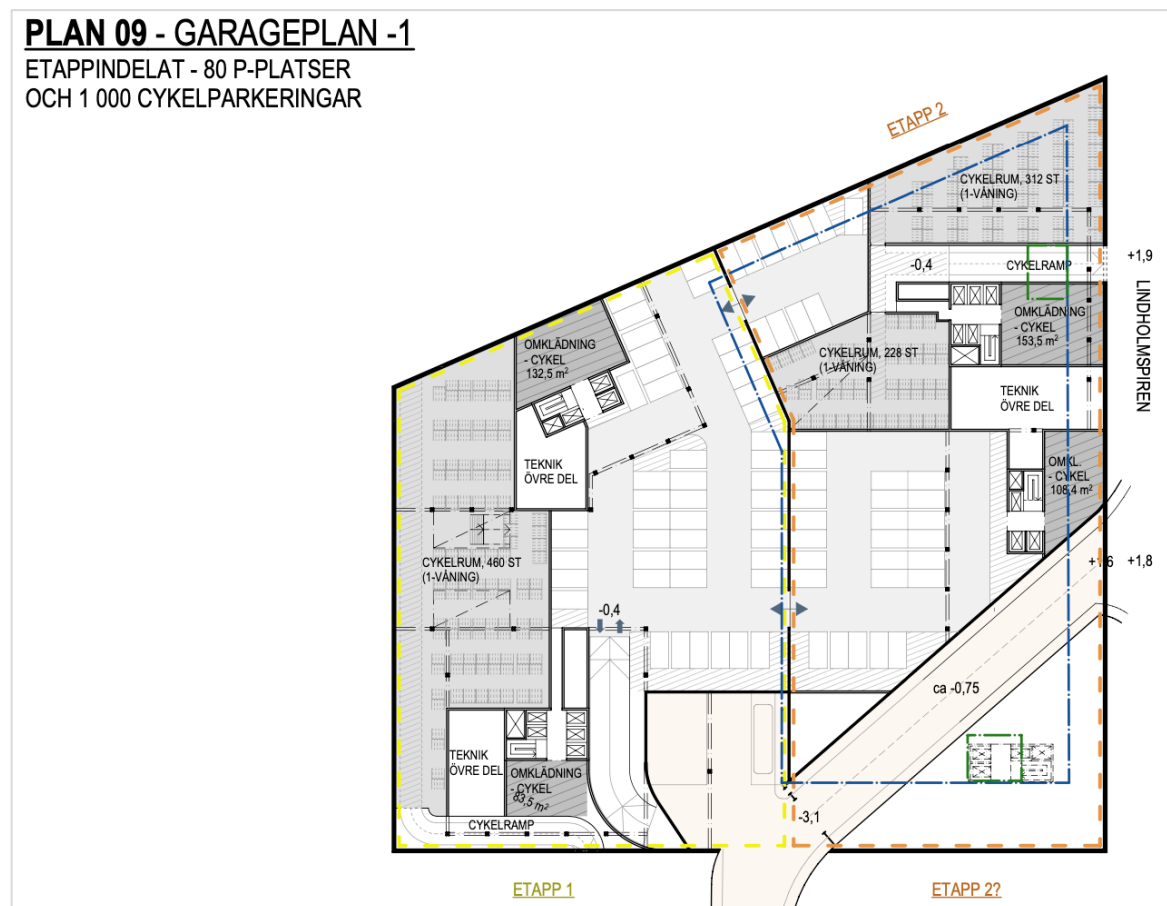
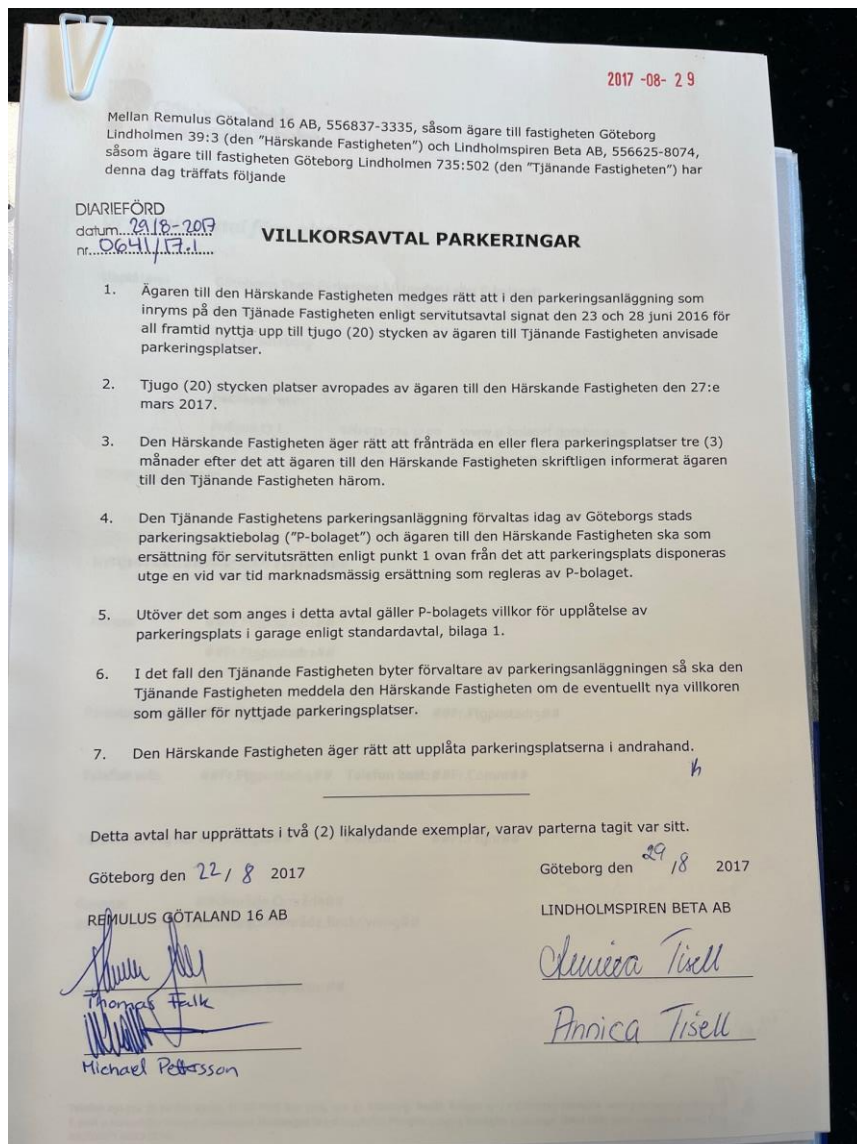


Bild 13. Garageplan -1, med utrymme för 1 000 cykelplatser. Tillfart till cykelplatserna sker genom en ramp från gatuplan.

Utöver cykelrummen planeras minst 50 cykelparkeringar utomhus i närheten av ingångarna. Den exakta lokaliseringen av dessa platser är inte bestämt än.

Bilaga 1: Servitutsavtal

Ett servitutsavtal har tecknats för fastigheten Lundholmen 735:502 (parkeringshuset) gentemot grannfastigheten Lindholmen 39:3 som innehåller en kontorsfastighet ("Zenseacthuset"). Servituten innebär att 20 bilparkeringsplatser inom parkeringshusen är upplåtna för fastigheten Lindholmen 39:3 utan tidsbegränsning.





Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

www.koucky.se

