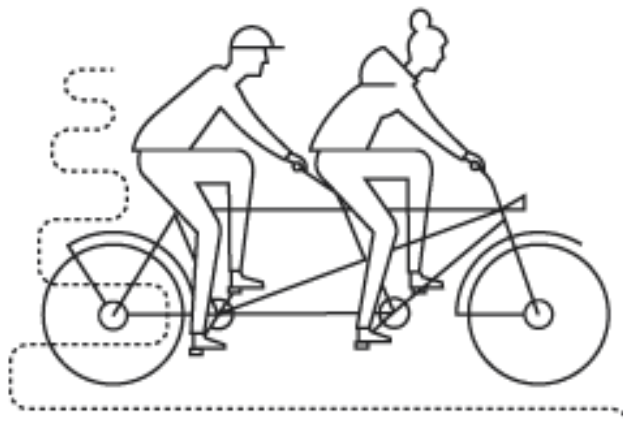


# Mobilitets- och parkeringsutredning

för detaljplan för bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken

Datum	2024-05-17
Författare	Johanna Lindberg, <a href="mailto:johanna.lindberg@urbanistastad.se">johanna.lindberg@urbanistastad.se</a>
Beställare	Serneke Fastighetsstyrning AB



# Sammanfattning

Mobilitets- och parkeringsutredningen för ny bebyggelse inom planområdet är framtagen till detaljplanens samråd. Utredningen följer gällande Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad 24 april 2018 samt Anvisning till Riktlinjer för mobilitet och parkering version 1.2, 17 december 2021.

Inom planområdet planeras det för flerbostadshus med lokaler för verksamheter i bottenvåningarna. Planen kommer innefatta 152 lägenheter och ca 1200 BTA verksamheter. På platsen låg historiskt en cirkus, men idag består planområdet till största del av ett befintligt parkeringsdäck. Planförslaget syftar till att utöver bostäder och lokaler möjliggöra för ett parkeringsgarage som ska rymma både parkeringsbehov från den nya bebyggelsen samt till viss del ersätta den befintliga allmänna parkeringen som finns på platsen idag. En separat ersättningsutredning är framtagen för de bilparkeringsplatser som påverkas vid rivning av befintligt parkeringsdäck.

Resultatet av de fyra analysstegen är:

Steg 1: Normalspann: området ligger i innerstaden, zon A.

Steg 2: Lägesbedömning: Lägesbedömningen och den sammanvägda tillgängligheten visar att tillgängligheten för kollektivtrafik och cykel är god, liksom utbudet av service och andra urbana verksamheter. Behovet av bilparkering justeras därför ned.

Steg 3: Projektanpassning: Lägenhetssammansättningen är genomsnittlig, med varken övervägande del små eller stora lägenheter. Parkeringstalet för bostäder justeras därför inte ned i detta steg. Parkeringstalet för verksamheter justeras ner, med avseende på att verksamheterna i husets bottenvåning kommer att omfattas av handel och urbana verksamheter med ett delvis lokalt kundunderlag, samt besökare av icke bilburen karaktär, vilket räknas som sällanköpshandel.

Steg 4: Mobilitetsåtgärder: Exploatören åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder enligt baspaketet och stjärnpaket för både bostäder och handel, i syfte att ytterligare sänka bilparkeringstalet.

## Resultat parkeringstal

Tabellen nedan visar de resulterande parkeringstalen för bil och cykel för respektive kategori. Parkeringstalet för cykel kvarstår vid startvärdet för respektive kategori.

	Parkeringstal efter steg 1–4
Bil	
Bostäder	0,25 per lägenhet
Handel/urbana verksamheter	1,3 per 1000 BTA
Cykel	
Bostäder	2,5 per lägenhet
Handel/urbana verksamheter - Anställda	2,5 per 1000 BTA
Handel/Urbana verksamheter - Besökare	4,95 per 1000 BTA

### Slutgiltigt parkeringstal

Det slutgiltiga antalet parkeringsplatser för bil presenteras i tabellerna nedan. För den nya bebyggelsen kommer det tillkomma 43 parkeringsplatser, resterande 69 platser är ersättningsplatser.

Kategori	Antal parkeringsplatser
Bostäder	38 (varav 2 platser för rörelsehindrade)
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	1
Handel/Urbana verksamheter - Besökare	1
Bilpool	3 (antalet bilpoolsplatser som ska avsättas enligt baspaketet för mobilitetsåtgärder för bostäder).
Totalt antal platser	43

### Antal parkeringsplatser för bil för ny bebyggelse

Kategori	Antal parkeringsplatser
Parkeringsplatser för ny bebyggelse	40 (varav 2 platser för rörelsehindrade)
Ersättningsplatser	69 (varav 3 platser för rörelsehindrade)
Bilpool	3
Totalt antal platser	112

### Antal parkeringsplatser i garage, ersättningsplatser inkluderat

Det slutgiltiga antalet parkeringsplatser för cykel presenteras i tabellen nedan.

Kategori	Antal parkeringsplatser
Cykelparkering i låst utrymme – Samnyttjande boende och anställda	304
Bostäder - Besökare	76
Handel/Urbana verksamheter Besökare	6
Totalt antal platser	386

*Antal parkeringsplatser för cykel*

Parkeringsplatserna för bil kommer vara lokaliserade i två plan i parkeringsgaraget med samtliga bilplatser i samma anläggning. Parkeringstillstånd till de nya bostäderna köps av förvaltaren. De 2 platserna för rörelsehindrade kommer lokaliseras nära entréer i parkeringsgaraget. Cykelparkeringarna kommer att vara lokaliserade både i garaget, på kvartersmark på innergården och även utanför huset.

Gatumarksparkeringen i området är tidsreglerad och avgiftsbelagd. Avgiften är i de allra flesta fall 30 kr/h alla dagar mellan kl. 08-22, och 2 kr/h övrig tid. Gatuparkeringen har en tidsbegränsning på 30 min respektive 24 h.

Förutsättningarna för att få en hög kostnadstäckning bedöms vara goda, med avseende på det centrala läget i staden, där efterfrågan bedöms vara hög vad gäller såväl boende, liksom för anställda och besökare till de många verksamheter som finns i närheten av projektområdet.

## Innehåll

Inledning.....	7
Bakgrund och syfte .....	7
P-tal.....	9
Steg 1: Normalspann.....	9
Fastställ zon .....	9
Startvärde för bilparkering .....	9
Startvärde för cykelparkering.....	10
Resultat startvärde .....	11
Steg 2: Lägesbedömning .....	12
Bilparkering bostäder och verksamheter .....	12
Cykelparkering bostäder.....	19
Cykelparkering verksamheter.....	19
Resultat lägesbedömning.....	20
Steg 3: Projektanpassning .....	20
Bilparkering bostäder .....	20
Bilparkering verksamheter .....	21
Cykelparkering bostäder.....	21
Cykelparkering verksamheter.....	22
Resultat projektanpassning.....	22
Steg 4: Mobilitetslösningar .....	22
Bostäder.....	23
Verksamheter.....	23
Resultat mobilitetslösningar .....	24
Resultat P-tal .....	25
P-tal bil och cykel .....	25
Parkeringsplatser .....	26
Bilparkering .....	26
Antal platser för ny bebyggelse.....	26
Antal platser för rörelsehindrade.....	26

Sammanställning av parkering för ny bebyggelse.....	26
Samnyttjande av parkering för ny bebyggelse.....	27
Antal platser för ersättning .....	27
Sammanställning .....	28
Cykelparkering.....	28
Antal platser för ny bebyggelse.....	28
Samnyttjande av cykelparkering.....	29
Sammanställning .....	29
Parkeringslösning .....	30
Bil .....	30
Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet .....	30
Lokalisering, utrymme och utformning .....	30
Cykel.....	32
Lokalisering, utrymme och utformning.....	32
Reglering, kostnadstäckning och byggskede .....	33
Parkering på gatumark, förutsättningar för kostnadstäckning samt hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet.....	33
Källförteckning .....	34
Bilaga 1 .....	36
Mobilitetslösningar .....	36
Bostäder.....	36
Verksamheter.....	38

# Inledning

## Bakgrund och syfte

Inom planområdet, i anslutning till Götaplatsen, Avenyn och Heden, i den södra delen av kvarteret i korsningen Södra Vägen/Berzelligatan, prövas en ny detaljplan med möjligheten att bygga flerbostadshus med utrymmen i gatunivå för urbana verksamheter. På platsen kan rymmas ca 152 lägenheter i varierad storlek samt lokaler för handel och urbana verksamheter, såsom restauranger, butiker, caféer och gallerier på ca 1200 BTA. Se Figur 1 för projektområdets placering i centrala Göteborg nedan.



Figur 1: Projektområdets placering i centrala Göteborg

Utvecklingen av planområdet är en del av ett hållbart Göteborg, i ett område som ska vara livskraftigt och bidra till ett gott liv. Platsens strategiska läge i staden mellan stora utvecklingsområden gör att planområdet har stora möjligheter att knyta samman olika områden i de centrala delarna av Göteborg och kan bli ett gott exempel för fortsatt planering av den stadsutveckling som sker för Heden, Korsvägen, Avenyn och Renströmsparken.

Utredningen syftar till att belysa kommande mobilitet och parkeringsbehov och föreslå lösningar kopplade till platsens förutsättningar och stadens mål. Området är av riksintresse för kulturmiljövården. Ett av detaljplanens syften är att bostäderna och verksamheterna i det centrala läget ska stärka omgivande gator och öka tryggheten i området. I detaljplanearbetet ska ersättning av befintliga parkeringar hanteras. Enligt markanvisningen från 2016<sup>1</sup> skulle samtliga 287 platser i befintlig parkeringsanläggning ersättas i samband med byggnationen.

Utredningen kommer ingå som underlag för detaljplanarbetet och följer Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad<sup>2</sup> med tillhörande anvisningar<sup>3</sup>.

I utredningen följs den arbetsprocess som beskrivs i stadens riktlinjer för mobilitet och parkering. Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: startvärde, lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar. Det kommande behovet av bilplatser och cykelparkeringsplatser presenteras i utredningen.

---

<sup>1</sup> Fastighetskontoret, Göteborgs stad, 2016

<sup>2</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2018)

<sup>3</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2021)



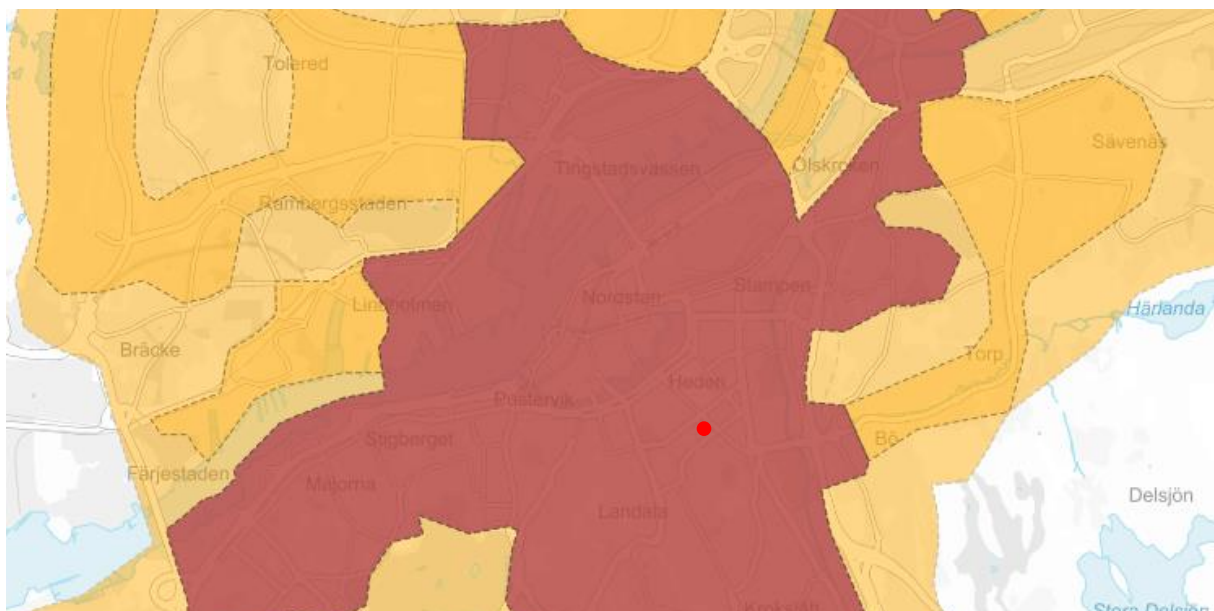
## P-tal

### Steg 1: Normalspann

I detta avsnitt väljs normalspann och startvärden för bil- och cykelparkering.

#### Fastställ zon

Projektet ligger i Lorensberg, som ingår i innerstaden, zon A, se Figur 2 nedan.



Figur 2: Projektets placering i Göteborg, zon A

#### Startvärde för bilparkering

##### Bostäder

Som beskrivits ovan, så prövar Serneke möjligheten för att bygga flerbostadshus med 152 bostäder inom planområdet. För zon A är normalspannet för bilparkeringstal 0,2 - 0,5 platser per lägenhet. Besöksparkering är inkluderat.

Startvärde för parkeringstal för bil för denna typ av bebyggelse inom zon A sätts till 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet.

### Verksamheter

Projektområdet ligger i området som i riktlinjerna klassificeras som innerstaden. Beroende på typ av handel samt geografiskt läge så varierar efterfrågan på parkering. Enligt riktlinjerna är normalspannet för handel i detta läge 0 – 13 platser per 1000 BTA. Vanligtvis är efterfrågan på bilparkering vid dagligvaruhandel större än vid andra verksamheter eller annan handel.

Utöver bostäder så planeras också lokaler för verksamheter. Dessa kommer att vara ca 1200 BTA och kan antas komma att omfatta urbana verksamheter såsom restauranger, butiker, café och gallerier som förväntas ha ett delvis lokalt eller icke bilburet kundunderlag. Verksamheterna kommer att ligga i bottenvåningarna.

13 bilplatser per 1000 BTA utgör startvärde för parkeringstal för de typer av handelsverksamheter som antas etableras inom planområdet.

### Startvärde för cykelparkering

#### Bostäder

För flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning (varken övervägande del små eller övervägande del stora lägenheter) krävs minst 2 cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Cykelplatserna för besökare eller tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer.

Startvärde för cykelparkering för bostäderna inom projektet blir 2,5 (för mer information om vilka lägenheter som planeras, se Tabell 6: Planerad lägenhetsfördelning)

#### Verksamheter

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Vanligtvis medför det cykelparkeringsplatser för 20 - 40 procent av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten. Projektet är lokaliserat inom stadsområdet Centrum. Utgångspunkten här är att 25 procent av verksamheternas anställda ska kunna cykla till och från arbetet. Motsvarande andel för besökare i veckomaxtimmen är 11 procent.

Vid framtagande av startvärde för cykelparkering för verksamheterna (handel/urbana verksamheter) har siffrorna angående personaltäthet och besökare per 1000 m<sup>2</sup> inom

handel som anges i anvisningarna<sup>4</sup> använts. För handel antas det i veckomaxtimmen vara 10 sysselsatta per 1000 m<sup>2</sup> och 45 besökande per 1000 m<sup>2</sup>.

Detta innebär ett startvärde för parkeringstal för cykel på 2,5 per 1000 m<sup>2</sup> för sysselsatta, och 4,95 per 1000 m<sup>2</sup> för besökare till handel. Startvärde för parkeringstal för cykel för handel blir således 7,45, se Tabell 1 nedan.

Typ	Stadsdel	Persontäthet per 1000 m <sup>2</sup>	Andel cykelresor inom stadsdelen	P-tal startvärde per 1000 m <sup>2</sup>
Handel/Urbana verksamheter (restauranger, butiker, café, galleri)	Centrum			7,45
Anställda		10	25 %	2,5
Besökare		45	11 %	4,95

Tabell 1: Startvärde för cykelparkering - verksamheter

## Resultat startvärde

Projektområdet ligger i zon A, innerstaden. Detta ger startvärden för parkeringstal enligt Tabell 2 nedan.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
<b>Bil</b>				
Bostäder	0,5			
Handel/Urbana Verksamheter	13			
<b>Cykel</b>				
Bostäder	2,5			
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	2,5			
Handel/Urbana verksamheter - Besökare	4,95			

Tabell 2: Startvärde - parkeringstal för bil och cykel

<sup>4</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2021

## Steg 2: Lägesbedömning

Nedan bedöms projektområdets läge mer i detalj, och bostädernas och verksamheternas parkeringstal för bil och cykel anpassas efter läget och platsens förutsättningar.

Exploateringen **planeras på "Cirkustomten"**, i Lorensberg, i stadsområde Centrum. Platsen för exploateringen är belägen öster om Lorensbergsteatern, och på platsen finns idag ett tillfälligt parkeringsdäck, som ska rivas till fördel för den nya exploateringen. Projektområdet avgränsas av Södra Vägen i öster och Berzeliigatan i söder. I väster gränsar området mot Lorensbergsteatern och i norr mot Lorensbergsparken. Området ligger cirka 1,5 km från Göteborgs centralstation. I Figur 1: *Projektområdets placering i centrala Göteborg*, visas en översiktsbild av projektområdet.

### Bilparkering bostäder och verksamheter

#### Stort stadsdelscentrum

**Aktuellt projekt ligger inom zon A, och berörs således inte av 'stort stadsdelscentrum'.**

#### Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär direkt 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 sänkas.

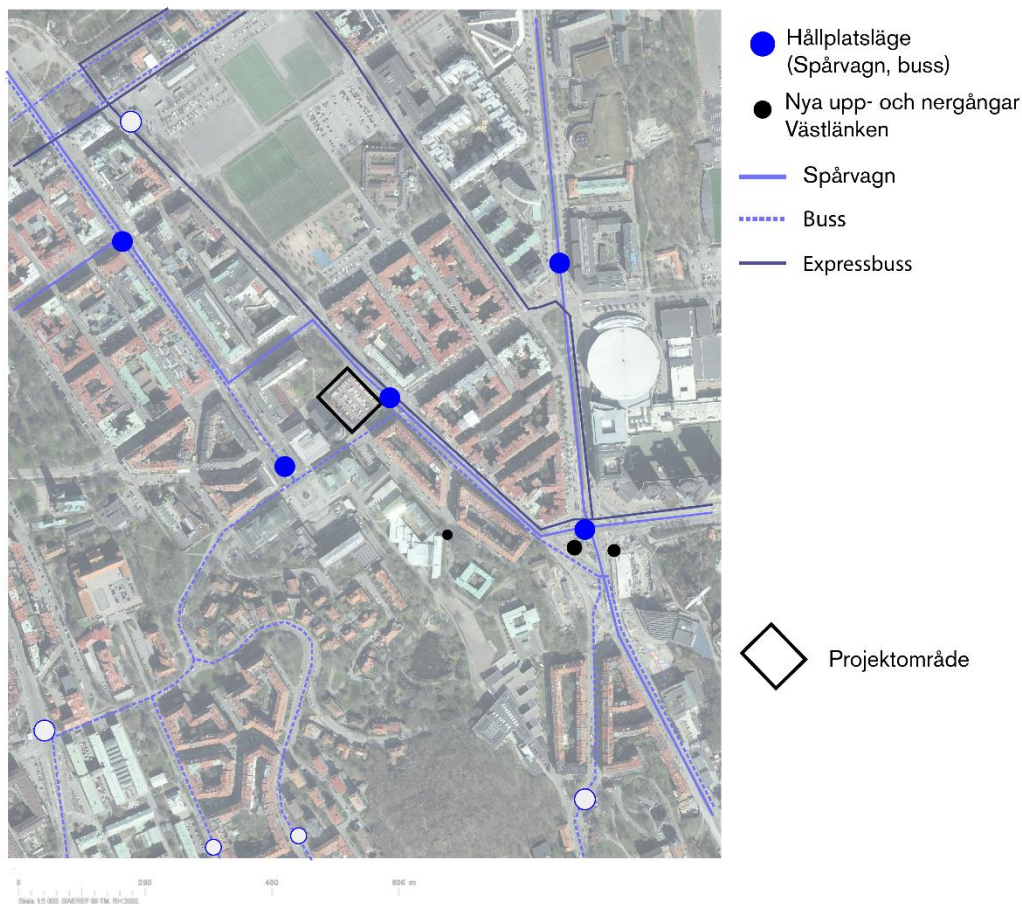
I nedanstående stycken beskrivs argumenten för att planområdet, när det är utbyggt, kan anses ha god sammanvägd tillgänglighet.

#### Kollektivtrafik

Enligt riktlinjerna avses direkt närhet till god kollektivtrafik ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns, med minst tiominuterstrafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement.

Projektområdet har direkt närhet till god kollektivtrafik. Kollektivtrafikhållplatserna Berzeliigatan och Götaplatsen ligger i direkt anslutning till projektområdet. Hållplatserna trafikeras av flera olika spårvagns- och/eller busslinjer. Även Scandinaviums kollektivtrafikhållplats ligger inom utredningsområdet, och Valands kollektivtrafikhållplats angränsar till utredningsområdet. Även dessa hållplatser trafikeras av flera spårvagns- och/eller busslinjer. Korsvägen som är en viktig kollektivtrafikknutpunkt, ligger inom utredningsområdet. Vid Korsvägen passerar många olika spårvagnslinjer och fler än tio olika busslinjer. Se hållplatser i Figur 3 nedan, och turtätheten på de närmaste

hållplatserna i Tabell 3: Buss- och spårvagnslinjer som trafikerar närliggande hållplatser och deras turtäthet under maxtimme.



Figur 3: Hållplatslägen med god kollektivtrafik inom och i anslutning till utredningsområdet.

Hållplats	Linje		Turtäthet
	Buss	Spårvagn	
Berzeliigatan	Röd Express, X4, 50, Flygbussarna	4, 5	5–10 minuters trafik
Götaplatsen	18		8–10 minuters trafik
Scandinavium		2, 6, 8, 13	8–10 minuters trafik
Valand	18,753	3, 4, 5, 7, 10	8–15 minuters trafik
Korsvägen	50, 52, 100, 101, 102, 120, 300, 430, 758, Röd Express, X4, Flygbussarna, Flixbus	2, 4, 5, 6, 8, 13	5–15 minuters trafik

Tabell 3: Buss- och spårvagnslinjer som trafikerar närliggande hållplatser och deras turtäthet under maxtimme.

Kollektivtrafiken i utredningsområdet kommer att stärkas ytterligare i framtiden. Vid Korsvägen, cirka 400 meter från projektområdet, byggs en av Västlänkens tågstationer. Västlänken är en järnväg i tunnel som byggs under centrala Göteborg. Stationen vid Korsvägen kommer att bli en av Sveriges tio mest trafikerade tågstationer och väntas vara färdigbyggd i början av 2030-talet. Varje dygn beräknas 20 000 - 25 000 resenärer passera stationen<sup>5</sup>. Därmed blir Korsvägen en än viktigare knutpunkt i kollektivtrafiken, såväl för Göteborg som för regionen i stort. En av Västlänksstationens uppgångar kommer finnas vid universitetsbyggnaden Artisten, i korsningen mellan Johannebergsgatan och Olof Wijksgatan<sup>6</sup>.

Västlänkens uppgång vid Johannebergsgatan/Olof Wijksgatan innebär att de som på sikt kommer att bosätta sig eller vara verksamma i anslutning till planområdet, kommer att få en än bättre tillgång till kollektivtrafik jämfört med vad området har att erbjuda redan idag. Avståndet från projektområdet till Västlänkens uppgång i korsningen Johannebergsgatan/Olof Wijksgatan är cirka 200 meter.

Längs Engelbrektskatan på sträckan mellan Skånegatan och Södra Vägen, planerar Göteborgs Stad att anlägga en ny spårvägsanläggning, Engelbrektslänken. Länken kommer huvudsakligen att användas för omlodningstrafik och skapar ett mer robust och flexibelt spårvägsnät<sup>7</sup>.

Spårvägen medger både ett förtätat spårvägsnät och goda förutsättningar till ökad kapacitet i kollektivtrafiken i centrala Göteborg. Ingen ny hållplats planeras dock (i befintligt förslag) och därmed förändras inte tillgängligheten till kollektivtrafik i området initialt av Engelbrektslänkens tillkommande. I detaljplanen tas dock höjd för att en hållplats kan byggas<sup>8</sup>.

### Cykel

Projektområdet har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Det övergripande cykelvägnätet breder ut sig öster och söder om projektområdet, där enkelriktade

---

<sup>5</sup> Trafikverket, 2021

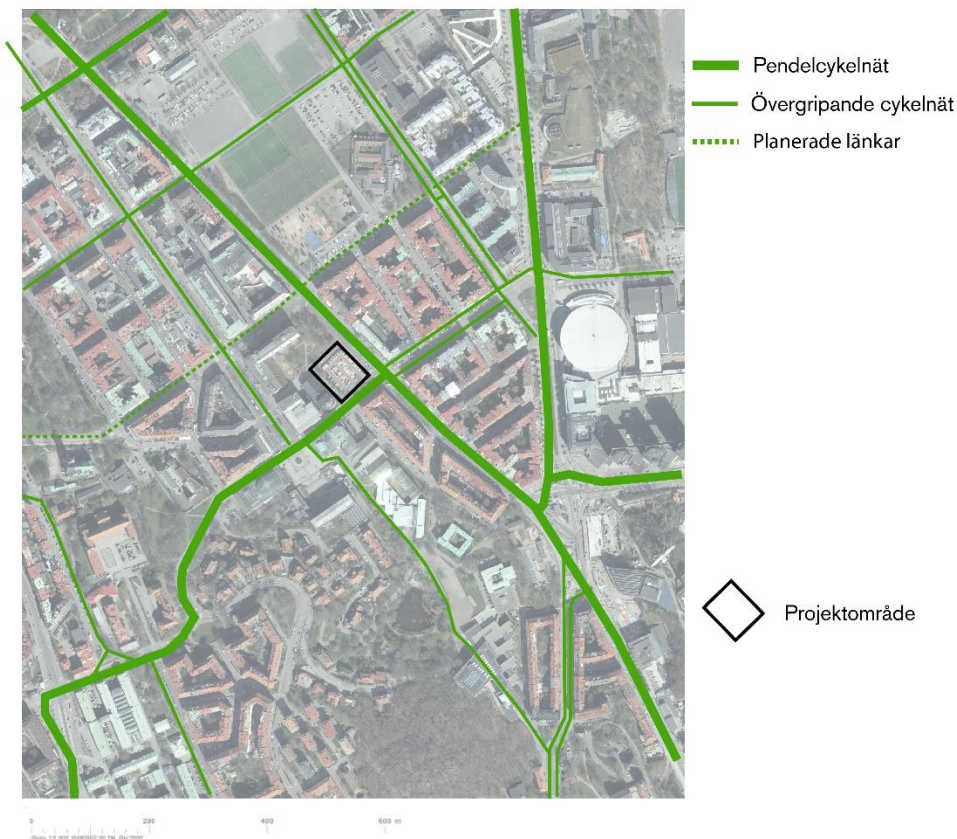
<sup>6</sup> Göteborgs Stad, 2021

<sup>7</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2020

<sup>8</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2020

cykelbanor finns. Längs med Södra Vägen tar man sig vidare mot Korsvägen i sydlig riktning och mot Göteborgs centrum i nordlig riktning.

Vid Korsvägen, i nära anslutning till projektområdet, planeras för förbättringar av gång- och cykelbanorna, liksom planerad gång- och cykelbana längs Johannebergsgatan. Dessa planerade cykelvägar kommer att bidra till ytterligare stärkta cykelkopplingar i utredningsområdet. Skånegatan, som ligger inom projektets utredningsområde, är en del av Göteborgs pendlingscykelnät. Detta innebär att framkomligheten är prioriterad, exempelvis genom att trafiksignalerna har intervall där cykeltrafiken prioriteras, att drift och underhåll håller en hög standard året runt och att cykelbanorna ska möjliggöra för cyklister att cykla i olika hastigheter. I Göteborgs trafiknätsplan<sup>9</sup> pekas cykelbanorna längs Södra Vägen också ut som en del av Göteborgs framtida pendlingscykelnät. Befintliga och planerade cykelvägar illustreras i Figur 4.



<sup>9</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2021a

Figur 4: Befintliga och planerade cykelvägar i direkt närhet till projektområdet.

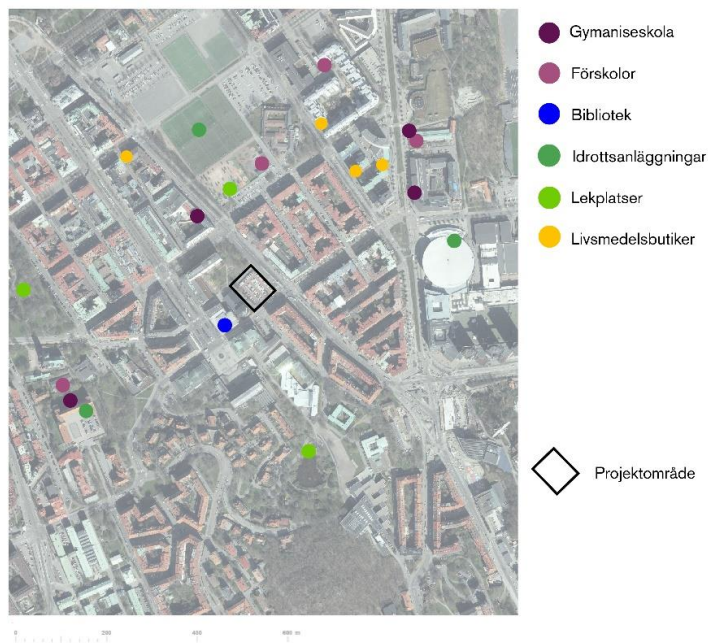
#### Service och andra urbana verksamheter (avser bostäder)

Begreppet service innefattar enligt riktlinjerna dagligvaruhandel, förskolor, grundskolor, öppen hälso-/sjukvård, tandvård med mera. Urbana verksamheter inbegriper sådant som sällanköpshandel, restauranger och kultur. Enligt riktlinjerna definieras direkt närhet till god service som ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns.

Projektområdet är beläget centralt i staden och viktiga vardagsfunktioner återfinns inom gång- och cykelavstånd. Utredningsområdet består till stor del av bostäder, men även hotell, restauranger och sällanköpshandel. Det finns gott om urbana verksamheter, i direkt anslutning till projektområdet ligger bland annat Lorensbergsteatern, Göteborgs Stadsbibliotek, Göteborgs konstmuseum, Stadsteatern och Göteborgs konserthus. I anslutning till utredningsområdet ligger Liseberg, Universeum och Världskulturmuseet.

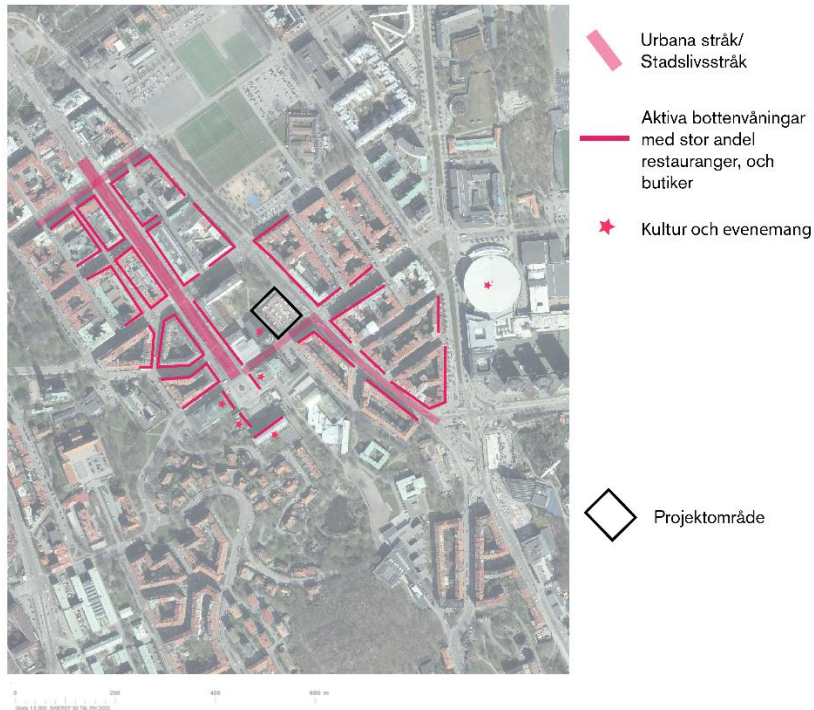
Projektområdet har direkt närhet till god service. Det finns flera livsmedelsbutiker inom 500 meters avstånd. Idrottsanläggningar, lekplatser, kommunal service i form av bibliotek, gymnasieskola och förskolor ligger också inom 500 meter från projektområdets gräns. Inom utredningsområdet finns vårdcentraler (privata). Grundskolor ligger utanför utredningsområdet.

I Figur 5 och Figur 6 nedan visas utbudet av service och urbana verksamheter.



Figur 5: Utbud av olika former av service i närheten av projektområdet





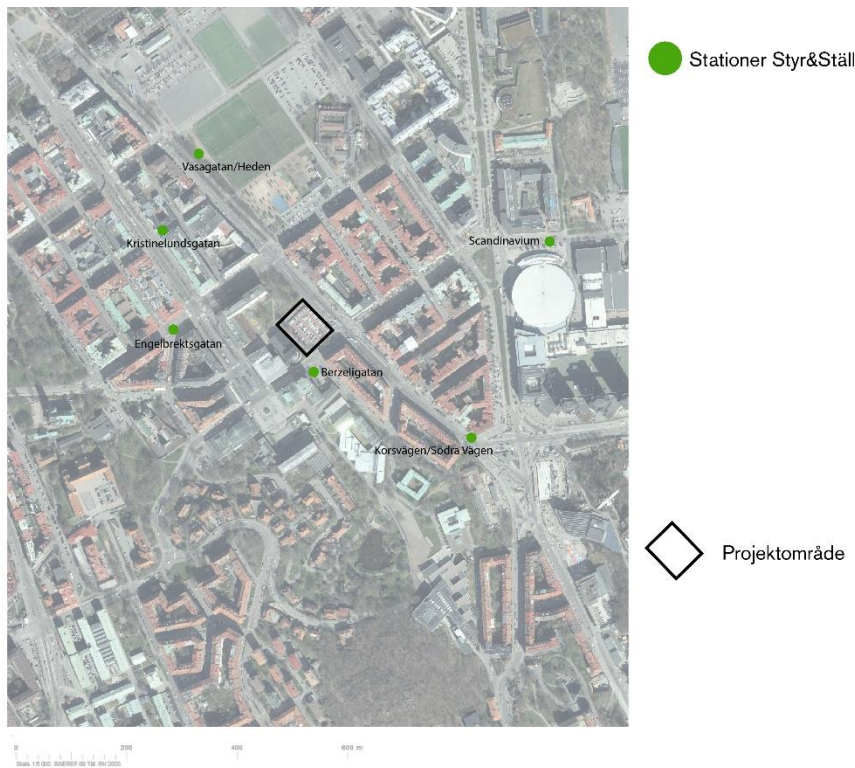
Figur 6: Utbud av urbana verksamheter i närheten av projektområdet

### Övrigt

I utredningsområdet finns hyrcykelsystem och bilpooler, vilket påverkar mobiliteten och tillgängligheten för projektområdet.

### Hyrcykelsystem

Inom utredningsområdet finns flera hyrcykelstationer, "Styr & Ställ" (se Figur 7 nedan), vars operatör är Nextbike. Stationerna inom utredningsområdet är Berzelligatan (50 meter), Engelbrektsgatan (250 meter), Korsvägen/Södra Vägen (300 m), Kristinelundsgatan (350 meter), Vasagatan/Heden (350 meter) och Scandinavium (400 meter).



Figur 7: Styr & ställ-stationer i direkt närhet till projektområdet

### Bilpooler

Det finns tre bilpoolsoperatörer inom utredningsområdet, Volvo on Demand, Bilpoolen.nu och Kinto Share. Volvo on Demand finns på två platser inom utredningsområdet, i det parkeringsdäck som står på projektområdet (0 meter) och längs Engelbrektsgatan (250 meter). Bilpoolen.nu finns vid Götabergsgatan (400 meter). Kinto Share finns i befintligt parkeringsdäck på projektområdet (0 meter) och i P-hus Avenyn (250 meter).

### Sammanfattning bostäder

Den sammanvägda tillgängligheten för området bedöms enligt ovan som god. En avräkning från startvärdet för bilparkeringstal för flerbostadshus genomförs därför.

Parkeringstalet för bil för bostäder sänks med 0,05 mot startvärdet.

### Verksamheter

Gällande parkeringstal för bil för handel/urbana verksamheter så kan avdraget ges i tre steg, där minskningen från startvärdet sker i procentenheter, se modellen för avdrag i Tabell 4 nedan.

Zon	Lägesbedömning			Projekt- anpassning	Mobilitets- åtgärder
	Bas	Bytespunkt	Extra		
A	15 (-1,95)	15 (-1,95)	10 (-1,3)	30	30

Tabell 4: Modell för lägesbedömning och projektanpassning för kontor och handel.

Den goda sammanvägda tillgängligheten av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur innebär att det första avdraget för "bas" görs (15 procentenheter från startvärdet i zon A). Avdrag för "bytespunkt" kan också göras (ytterligare ett avdrag med 15 procentenheter), eftersom projektet uppfyller ett av de villkor som anges i anvisningarna<sup>10</sup>: "projektet ligger inom 700 meters gångavstånd från Korsvägen". Planområdet uppfyller inte kraven för att göra avdrag för "extra", projektområdet ligger inte inom 900 meters gångavstånd från hållplatserna Brunnsparken eller Centralstationen.

#### Sammanfattning verksamheter

Ovan sammantaget så uppfyller projektet de villkor som anges i anvisningarna, sånär som på avdraget för 'extra', som inte uppfylls.

Parkeringsstalet för bil för verksamheter sänks med 3,9 per 1000 BTA mot startvärdet.

Se aktuellt p-tal efter avdrag för lägesbedömning i Tabell 5: *Lägesbedömning – parkeringstal för bil och cykel* nedan.

#### Cykelparkering bostäder

Läges- och tillgänglighetsanalysen ovan visar att området har god cykelinfrastruktur och projektområdet är högst centralt beläget. Parkeringsstalen för cykel bibehålls enligt startvärdet.

Parkeringsstalet för cykel för bostäder i lägesbedömningen kvarstår på 2,5.

#### Cykelparkering verksamheter

Även för handel/urbana verksamheter föreslås cykelparkeringstalen bibehållas i lägesbedömningen.

Parkeringsstalet för cykel för verksamheter i lägesbedömningen kvarstår på 7,45.

---

<sup>10</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborg stad (2021)

## Resultat lägesbedömning

Justeringar på bilparkeringstal görs enligt Tabell 5 nedan.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
Bostäder	0,5	0,45 (-0,05)		
Handel/Urbana verksamheter	13	9,1 (-3,9)		
Cykel				
Bostäder	2,5	→		
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	2,5	→		
Handel/Evenemang Besökare	4,95	→		

Tabell 5: Lägesbedömning –parkeringstal för bil och cykel

## Steg 3: Projektanpassning

Nedan redovisas projektets specifika förutsättningar utifrån de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i detta steg. Resultatet redovisas i Tabell 7: *Projektanpassning – parkeringstal för bil och cykel*.

### Bilparkering bostäder

#### Lägenhetssammansättning

Lägenheter i olika storlekar kommer att byggas. Den procentuella fördelningen av lägenheter visas i Tabell 6: *Planerad lägenhetsfördelning* Fördelningen bedöms vara genomsnittlig, med varken övervägande del små eller övervägande del stora lägenheter.

Antal RoK	Procentuell fördelning antal lägenheter	>50 kvm
1,5	14 %	Nej
2	24 %	Ja
3	45 %	Ja
4	17 %	Ja

Tabell 6: Planerad lägenhetsfördelning

En genomsnittlig fördelning av lägenhetsstorlekar innebär att parkeringstalet för bil för de planerade bostäderna kvarstår från föregående analyssteg.

### Bilparkering verksamheter

Enligt anvisningarna<sup>11</sup> kan anpassningar av parkeringstalet för bil för handelsverksamhet göras utifrån typ av handel. Parkeringstalet kan bland annat sänkas för handel utan dagligvaror/livsmedel, liksom för handel i blandad stadsbebyggelse, **där typen utgörs "av handel i traditionell stadsbebyggelse i till exempel kvarterstruktur med handel i bottenplan och kan vara såväl cityhandel som lokala torg, det vill säga handel med i huvudsak lokalt kundunderlag"**<sup>12</sup>. Sänkning kan även göras om kundkretsen är av lokal eller icke bilburna karaktär. I det aktuella projektet planeras för verksamhetslokaler i husets bottenvåning. Ett troligt scenario är att verksamheterna kommer att omfattas av handel och urbana verksamheter såsom restauranger, butiker, caféer och gallerier med ett delvis lokalt kundunderlag, samt icke-bilburna besökare. Dessa typer av verksamheter räknas som sällanköpshandel. Därmed görs ett avdrag för parkeringstalet för bil med 30% av startvärdet för planerade verksamheter. Avdraget i projektanpassningen blir 3,9.

Aktuellt parkeringstal för bil efter avdrag för projektanpassning visas Tabell 7:

*Projektanpassning – parkeringstal för bil och cykel* nedan.

### Cykelparkering bostäder

Såsom beskrivs ovan så planeras för lägenheter med varierande storlek och fördelningen bedöms vara genomsnittlig, med varken övervägande del små eller övervägande del stora lägenheter.

---

<sup>11</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborg stad (2021)

<sup>12</sup> Ibid, 2021, s. 5

Normal fördelning av lägenheter enligt Tabell 6: *Planerad lägenhetsfördelning* ovan innebär att parkeringstalet för cykel kvarstår enligt tidigare analyssteg.

### Cykelparkering verksamheter

Parkeringstalet för handel/urbana verksamheter kvarstår enligt tidigare analyssteg.

### Resultat projekthanpassning

Bilparkeringstalet för verksamheter justeras utifrån resonemanget ovan. Parkeringstal för bil vad gäller bostäder kvarstår enligt föregående bedömningssteg. Parkeringstalet för cykel påverkas inte i någon av kategorierna i detta bedömningssteg, se Tabell 7 nedan.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projekthanpassning	Mobilitetslösningar
<b>Bil</b>				
Bostäder	0,5	0,45 (-0,05)	→	
Handel/Urbana verksamheter	13	9,1 (-3,9)	5,2 (-3,9)	
<b>Cykel</b>				
Bostäder	2,5	→	→	
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	2,5	→	→	
Handel/Urbana verksamheter - Besökare	4,95	→	→	

Tabell 7: Projekthanpassning – parkeringstal för bil och cykel

### Steg 4: Mobilitetslösningar

I syfte att erhålla god mobilitet och för att minska behovet av att äga och använda bil avser exploatören att utföra ett antal mobilitetsåtgärder för både bostäder och verksamheter. I

Tabell 8 och

Tabell 9 redovisas vilka åtgärder byggaktören åtar sig att genomföra för projektet och hur de är tänkta att genomföras. Se bilaga 1 för beskrivningar. Mobilitetsåtgärderna regleras i ett mobilitetsavtal mellan byggherren och staden. Inte förrän avtalet är påskrivet kan en sänkning av parkeringstalet i detta steg tillgodoräknas.

## Bostäder

Samtliga åtgärder i baspaketet och trestjärnigt stjärnpaket kommer att genomföras, se Tabell 8. Detta innebär att ett avdrag på 0,2 på parkeringstalet kommer att kunna genomföras. Åtgärden kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar ersätts av kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar i stjärnpaketet. Åtgärden begränsning av fasta bilparkeringsplatser i baspaketet ersätts av begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå, i stjärnpaketet.

Baspaketet	Stjärnpaket
Startpaket till nyinflyttade	Realtidstavlor för kollektivtrafik
Löpande information om mobilitet	Leveranstjänster
Extra god cykelparkering	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå
Parkeringshyran särredovisas	Digital tjänst för mobilitet 
Bilpoolsplatser	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade 
Mobilitetsansvarig	Bilpool 

Tabell 8: Mobilitetslösningar Bostäder

## Verksamheter

För verksamheterna kommer samtliga åtgärder i baspaket att genomföras. Detta innebär att ett avdrag på 15 procent på startvärdet på parkeringstalet kommer att kunna göras. Trestjärnigt stjärnpaket kommer också genomföras, vilket innebär ett avdrag på ytterligare 15 procent. Åtgärden begränsning av fasta parkeringsplatser i baspaketet kommer ersättas av begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå, i stjärnpaketet. Se Tabell 9 nedan.

Baspaketet	Stjärnpaket
Startpaket till nyinflyttade verksamheter	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå
Löpande information om mobilitet	Årlig mobilitetsaktivitet
Realtidstavlor för kollektivtrafik	Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande
Extra god cykelparkering	Avgiftssystem för anställdas bilparkering ★
Dusch och omklädningsrum	Digital tjänst för mobilitet ★
Bilparkeringshyran särredovisas	Bilpool för tjänsteresor ★
Mobilitetsansvarig	

Tabell 9: Mobilitetslösningar Verksamheter

## Resultat mobilitetslösningar

Resultatet på bilparkeringstalen efter att avtal slutits angående samtliga mobilitetsåtgärder ovan visas i Tabell 10: *Mobilitetslösningar – parkeringstal för bil och cykel* nedan.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
<b>Bil</b>				
Bostäder	0,5	0,45 (-0,05)	→	0,25 (-0,05, -0,15)
Handel/Urbana verksamheter	13	9,1 (-3,9)	5,2 (-3,9)	1,3 (-1,95, -1,95)
<b>Cykel</b>				
Bostäder	2,5	→	→	
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	2,5	→	→	
Handel/Urbana verksamheter - Besökare	4,95	→	→	

Tabell 10: Mobilitetslösningar – parkeringstal för bil och cykel



## Resultat P-tal

I Tabell 11 nedan presenteras resultatet av samtliga analyssteg – normalspann (startvärde), lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar.

### P-tal bil och cykel

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
<b>Bil</b>				
Bostäder	0,5	0,45	→	0,25
Handel/Urbana verksamheter	13	9,1	5,2	1,3
<b>Cykel</b>				
Bostäder	2,5	→	→	
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	2,5	→	→	
Handel/Urbana verksamheter - Besökare	4,95	→	→	

Tabell 11: Resultat P-tal bil och cykel

## Parkeringsplatser

### Bilparkering

#### Antal platser för ny bebyggelse

Det kommande behovet av bilparkeringsplatser presenteras i Tabell 12 nedan.

Bil	Beräknat parkeringstal	Anta/Yta	Antal parkeringsplatser
Bostäder	0,25	152 st	38
Handel/Urbana verksamheter	1,3	1200 BTA	2

Tabell 12: Behov av bilparkeringsplatser för ny bebyggelse

#### Antal platser för rörelsehindrade

Antal platser för rörelsehindrade utgör 3 % av det totala antalet parkeringsplatser utifrån startvärdet, således blir antalet platser för rörelsehindrade 2 st, vilka kommer lokaliseras i parkeringsgaraget max 25 meter från entréer.

#### Sammanställning av parkering för ny bebyggelse

Tabell 13 nedan visar antalet bilparkeringsplatser för ny bebyggelse. Enligt anvisningarna<sup>13</sup> är det 10 anställda på 45 besökare för handel, de 2 parkeringsplatserna för verksamheter delas upp utifrån denna fördelning upp på 1 för anställda och 1 för besökare.

Kategori	Antal parkeringsplatser
Bostäder	38 (varav 2 platser för rörelsehindrade*)
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	1
Verksamheter/Urbana verksamheter - Besökare	1
Bilpool	3**
Totalt antal platser	43

Tabell 13: sammanställning av bilparkeringsplatser för ny bebyggelse

\*3 procent av bilplatserna i nya parkeringsgaraget.

<sup>13</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborg stad 2021

\*\*antal bilpoolsplatser som ska avsättas enligt baspaketet för mobilitetsåtgärder för bostäder.

### Samnyttjande av parkering för ny bebyggelse

Det kommer till viss del vara samnyttjande av parkeringen. För den tillkommande parkeringen för ny bebyggelse kommer ingen samnyttjan ske mellan boende och besökare till verksamheterna. Dock kommer ersättningsplatserna från tidigare parkeringsdäck kunna samnyttjas av boende och besökare.

### Antal platser för ersättning

Befintligt parkeringsdäck rivs i samband med exploateringen. Enligt markanvisningen för Cirkus Lorensberg<sup>14</sup> ska ett nytt parkeringsgarage etableras. I markanvisningsavtalet ställdes krav på att minst 287 parkeringsplatser skulle anläggas och hyras ut till allmänheten. De funktionella förutsättningarna för att ersätta all parkering är dock inte jämförbara med dagens enkla parkeringsdäckslösning.

I ersättningsutredningen för planområdet<sup>15</sup> presenteras beläggningen i befintligt parkeringsdäck, samt information om hur bilparkeringsplatserna är reglerade. Vidare i ersättningsutredningen beskrivs hur många bilplatser som kan ersättas på platsen, förslag på vilka parkeringsbehov som ska prioriteras samt vilka konsekvenserna blir för användarna av de bilplatser som inte ersätts.

Det nya parkeringsgaraget har utrymme för 100–112 beroende på utformning. Hädanefter, samt i ersättningsutredningen, kommer utgå från utformningen med flest platser, alltså 112. Av dessa kommer 40 är platser vara för ny bebyggelse samt 3 bilpoolsplatser. Således blir 69 av platserna så kallade ersättningsplatser.

---

<sup>14</sup> Fastighetskontoret, Göteborgs Stad (2016)

<sup>15</sup> Serneke (2024)

## Sammanställning

I Tabell 14 nedan presenteras en sammanställning av antalet bilparkeringsplatser, ersättningsplatser inkluderat.

Kategori	Antal parkeringsplatser
Parkering för ny bebyggelse - Boende	38 (varav 2 platser för rörelsehindrade*)
Parkering för ny bebyggelse – Handel/urbana verksamheter	2
Bilpool	3**
Ersättningsplatser	69
Totalt antal platser	112

Tabell 14: Sammanställning av alla bilparkeringsplatser

\*3 procent av bilplatserna

\*\*antal bilpoolsplatser som ska avsättas enligt baspaketet för mobilitetsåtgärder för bostäder.

## Cykelparkering

### Antal platser för ny bebyggelse

Det kommande behovet av cykelparkeringsplatser presenteras i Tabell 15 nedan.

Cykel	Beräknat parkeringstal	Anta/Yta	Antal parkeringsplatser
Bostäder - Boende	2	152 st	304
Bostäder - Besökare	0,5	152 st	76
Handel/Urbana verksamheter - Anställda	2,5	1200 BTA	3
Handel/Urbana verksamheter - Besökare	4,95	1200 BTA	6
Summa			389

Tabell 15: Behov av cykelparkeringsplatser för ny bebyggelse

## Samnyttjande av cykelparkering

Graden av möjlighet till samnyttjande presenteras i Tabell 17 nedan och baseras på Trafikkontoret, Göteborgs Stads modell i *Mall för samnyttjande av bilplatser*<sup>16</sup> (se Tabell 16: *Procentsatser vid samnyttjande*). Inom planområdet kommer cykelparkeringen för boende och anställda i verksamheterna att samnyttjas. Besöksparkeringen för bostäder och handel kommer inte samnyttjas, då dessa cyklister förväntas besöka platsen liknande tider på dygnet.

Kategori	Mån-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80%	80%	70%	100%
Handel/Urbana verksamheter	40%	80%	100%	5%

Tabell 16: Procentsatser vid samnyttjande

Kategori	Mån-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder - Boende	243	243	213	304
Handel/Urbana verksamheter Anställda	1,2	2,4	3	0,15
Summa	188	185	164	304

Tabell 17: Samnyttjande av cykelparkering boende och anställda

## Sammanställning

I Tabell 18 nedan visas en sammanställning av antalet cykelparkeringsplatser.

Kategori	Antal parkeringsplatser
Cykelparkering i låst utrymme – Samnyttjande boende och anställda	304
Bostäder - Besökare	76
Handel/Urbana verksamheter Besökare	6
Totalt antal platser	386

Tabell 18: Sammanställning av alla cykelparkeringsplatser

<sup>16</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2019

## Parkeringslösning

### Bil

#### Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

På Parkering Göteborgs webbplats<sup>17</sup> finns information om lediga tillståndspplatser. Vid Hvitfeldtska Gymnasiet finns ett fåtal lediga tillståndspplatser, cirka 500 meter från projektområdet (ingen hänsyn tagen till topografin, där en meters höjdskillnad räknas som tio meter i gångavstånd). För att parkeringsplatserna ska kunna nyttjas som boendeparkering ska gångavståndet vara max 500 meter. Det finns således ingen möjlighet att inhysa dessa parkeringar inom accepterat maximalt avstånd.

#### Lokalisering, utrymme och utformning

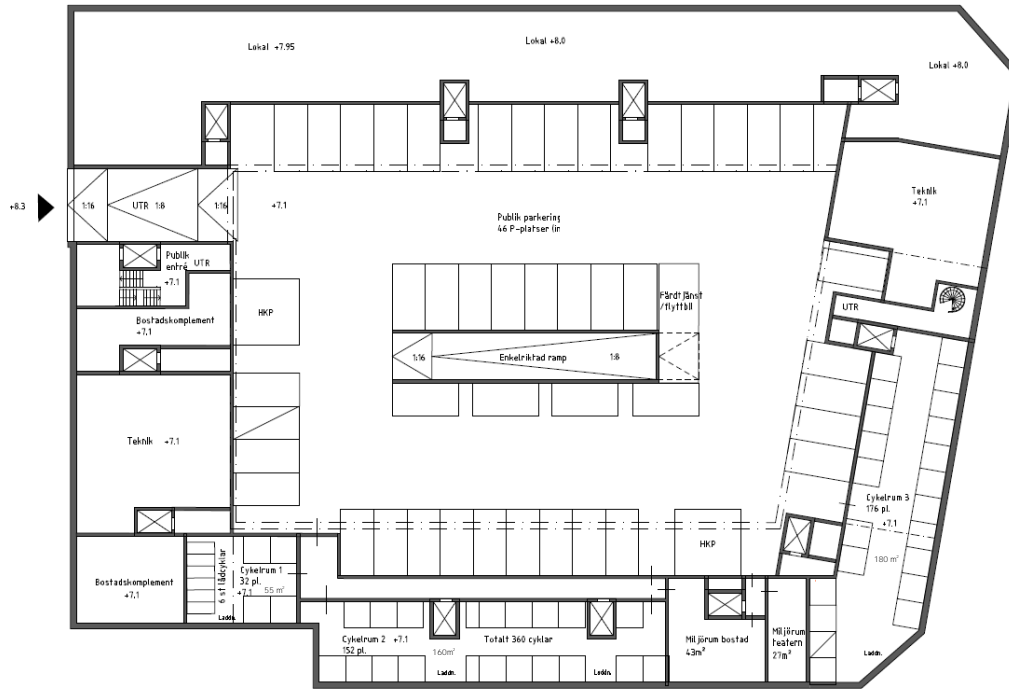
Bilparkering kommer lösas i parkeringsgaraget. Parkeringsplatserna för bil kommer vara lokaliserade i två plan i parkeringsgaraget med samtliga bilplatser – både från tillkommande exploatering och ersättningsplatser, i samma anläggning. Parkeringstillstånd kan hanteras genom köp av förvaltaren. Platser för rörelsehindrade kommer vara lokaliserade med max 25 meters gångavstånd till entréerna. För mindre leveranser löses lastning och lossning till bostäder och tillkommande verksamhet genom att angöra från det underjordiska garaget. För sophämtning samt större leveranser löses lastning och lossning på torgytorna på västra och södra sidan av byggnaden, se Figur 10. För mindre leveranser till bostäder och tillkommande verksamhet löses lastning och lossning genom att angöra från det underjordiska garaget

Se Tabell 19 för fördelning av platser och Figur 8 och 9 för lokalisering av parkeringsplatserna.

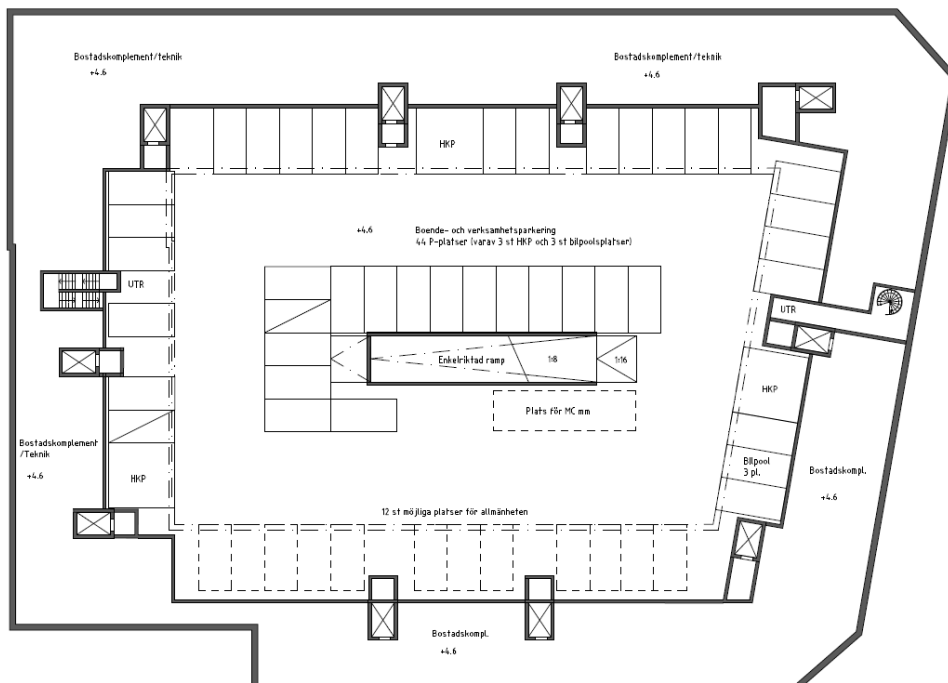
Kategori	Antal parkeringsplatser
Parkeringsplatser för ny bebyggelse – Bostäder	38 (varav 2 platser för rörelsehindrade)
Parkering för ny bebyggelse – Handel/urbana verksamheter	2
Bilpool	3
Ersättningsplatser	69 (varav 3 platser för rörelsehindrade)
Totalt antal platser	112

Tabell 19: Fördelning av bilparkeringsplatser

<sup>17</sup> Parkering Göteborg (2021)



Figur 8: Lokalisering av parkering – källarplan 1



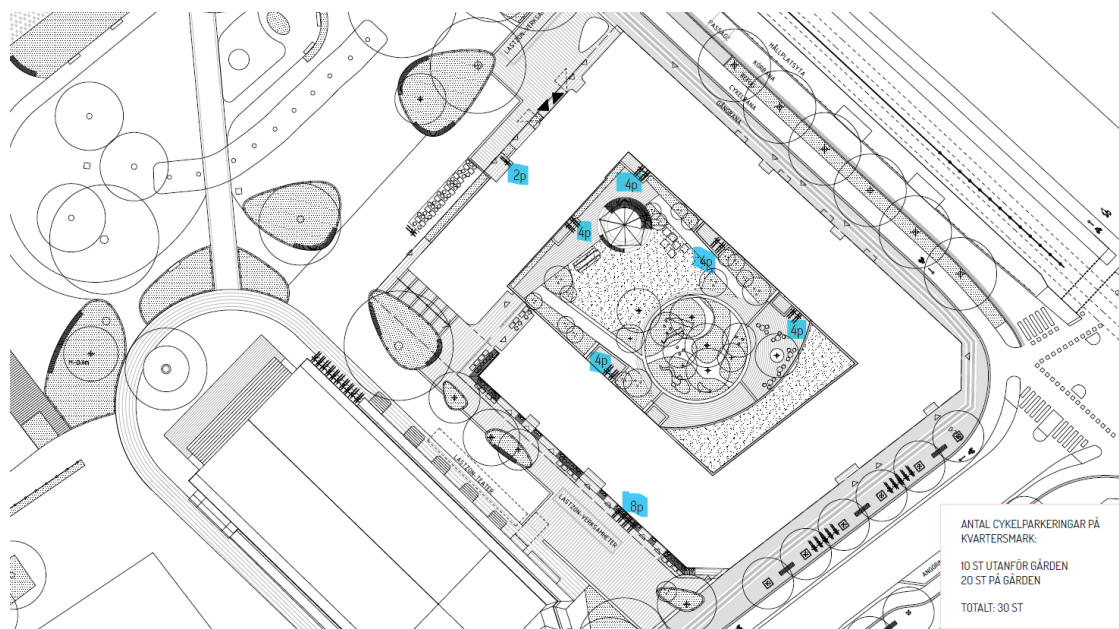
Figur 9: Lokalisering av parkering – källarplan 2

## Cykel

### Lokalisering, utrymme och utformning

Cykelparkering kommer anordnas enligt kvalitetskrav på cykelparkering i anvisningarna<sup>18</sup>, samt med vägledning av Göteborgs Stads dokument Cykelparkeringsguide – Till dig som planerar och bygger fastigheter<sup>19</sup>.

Det kommande behovet av cykelparkeringsplatser är 386 stycken. Cykelparkeringarna kommer vara lokaliserade parkeringsgaraget, på kvartersmark på innergården och utanför huset, se Figur 8 och Figur 10 för lokalisering av cykelparkering.



Figur 10: Lokalisering av cykelparkering på kvartersmark

För besökare till verksamheter i bottenvåningarna får cykelparkeringen ha ett maximalt gångavstånd på 25 meter till entré. På den västra och södra sidan av byggnaden finns cykelparkering utanför gården på kvartersmark. På den östra sidan av byggnaden löses cykelparkering på allmän plats GATA vid Berzeliigatan, vilket är förankrat med Göteborgs stad.

<sup>18</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2021b)

<sup>19</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2022)



## Reglering, kostnadstäckning och byggskede

### Parkering på gatumark, förutsättningar för kostnadstäckning samt hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Gatumarksparkeringen i området är tidsreglerad och avgiftsbelagd. Avgiften är i de allra flesta fall 30 kr/h alla dagar mellan kl. 08-22, och 2 kr/h övrig tid. Gatuparkeringen har en tidsbegränsning på 30 min respektive 24 h. Det är inte klart vad det kommer att kosta att parkera i det nya parkeringsgaraget.

Risken att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv bedöms vara låg, med avseende på kostnaden för gatumarksparkering. Det anses dessutom finnas behov av såväl gatuparkeringen som de allmänna platserna i parkeringsgaraget, således finns ingen förväntad risk att parkeringarna inte nyttjas. Vad gäller boendeparkeringen är risken låg att den inte kommer att nyttjas. Kommunen har boendeparkering på gatumark i området, de boende i den nytillkommande bebyggelsen bör dock inte bli behörig att nyttja den.

Om befintlig gatuparkering skulle bli mer attraktiv än den parkering som byggs i samband med exploateringen finns det en risk för en hårdare konkurrens om parkeringen på gatan. Detta skulle innebära att det blir svårare för såväl tillståndshavare som besökare till verksamheter att hitta en parkeringsplats i närhet till sin målpunkt.

Ambitionen är att kostnader för parkering ska belasta den som nyttjar parkeringsplatsen. Förslagsvis ska avgiften för bilparkering baseras på de verkliga produktions- och driftkostnaderna och tydligt särredovisas på hyresavier eller motsvarande. Förutsättningarna för att få en hög kostnadstäckning bedöms vara goda, med avseende på det centrala läget i staden, där efterfrågan bedöms vara hög vad gäller såväl boende, liksom för anställda och besökare till de många verksamheter som finns i närheten av projektområdet.

Under byggskedet så hänvisas parkörerna som brukar använda befintlig anläggning till den tillfälliga parkeringsanläggningen på Heden.

## Källförteckning

Fastighetskontoret, Göteborgs Stad (2016), *Markanvisning för Cirkus Lorensberg*

[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/markanvisningMarkanvisning%20f%C3%B6r%20Cirkus%20Lorensberg--Beslut%20om%20markanvisning%202016-06-13/\\$File/Cirkus\\_Lorensberg\\_beslutFN160613.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/markanvisningMarkanvisning%20f%C3%B6r%20Cirkus%20Lorensberg--Beslut%20om%20markanvisning%202016-06-13/$File/Cirkus_Lorensberg_beslutFN160613.pdf?OpenElement)

Göteborgs Stad (2021), Stadsutveckling Göteborgs webbplats. Hämtad från

<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/korsvagen/21-06-08>

Parkering Göteborg (2021) Information om lediga tillståndspplatser. Hämtad från:

<https://www.parkeringgoteborg.se/hitta-parkering/?searchtext=Lorensberg%2C+G%C3%B6teborg%2C+Sverige&VisitOrRent=Rent&submit-id5534d996955a1=Visa> 2021-10-29

Serneke (2024) Ersättningsutredning befintlig parkering för detaljplanen för bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken 2024-05-17

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2021) *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov, Version 1.2*, Göteborg den 17 december 2021

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2018) *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov*, 24 april 2018

Trafikkontoret, Göteborgs stad (2022) *Cykelparkeringsguide - Till dig som planerar och bygger fastigheter*, [trafikkontoret\\_cykelskrifter\\_planerare2\\_2020.pdf](trafikkontoret_cykelskrifter_planerare2_2020.pdf) (goteborg.se)

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2021a) Göteborgs trafiknätsplan – trafikanspråk idag och i framtiden. Hämtad från:

<https://tkgbg.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8fc886160c6b4394ba86257add3bf419> 21-08-19

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2021b) *210915 Kvalitetskrav på cykelparkering i Anvisningarna* – beslutsunderlag för vidareutveckling anvisningar

Trafikkontoret, Göteborgs stad (2020) *Mobilitets- och parkeringsutredning i samband med detaljplan för spårväg i Engelbrektsgatan*, Trafikkontoret

<https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Heden%20->

[%20Sp%C3%A5rv%C3%A4g%20i%20Engelbrektskatan%20mellan%20S%C3%B6dra%20V%C3%A4gen%20och%20Sk%C3%A5negatan-Plan%20ut%C3%B6kat%20f%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-Mobilitets-%20och%20parkeringsutredning/\\$File/19%20Mobilitets-%20och%20parkeringsutredning.pdf?OpenElement](#)

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2019) *Mall för samnyttjande av bilplatser*

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2015) Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/538134e2-844e-4e46-acc4-fe74a673cefb/Cykelprogram\\_antagen\\_web\\_FINAL.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/538134e2-844e-4e46-acc4-fe74a673cefb/Cykelprogram_antagen_web_FINAL.pdf?MOD=AJPERES)

Trafikverket, (2021) Frågor och Svar om Västlänken, 21-08-18,  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vastlanken--smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/>

Västtrafik (2021) Information från olika tidtabeller, Västtrafiks webbplats 21-10-12

# Bilaga 1

## Mobilitetslösningar

### Bostäder

#### Mobilitetsåtgärder Baspaket

##### Startpaket till nyinflyttade

Ett mobilitetspaket ska ordnas per lägenhet vid inflyttning under hela avtalsperioden. Mobilitetspaketet ska innehålla information om lokala målpunkter och hållplatser, om hållbart resande, uppgifter/länkar till mer information, eventuella samåkningsmöjligheter i området etc. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil, såsom reflexer, paraply, väska, regnponcho, cykelbelysning, sadelskydd eller liknande. Syftet är att uppmuntra de boende att göra sina resor till fots, på cykel, kollektivt eller med poolbil, i stället för att behöva ha egen bil.

##### Löpande information om mobilitet

De boende kommer att hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen kan delges genom nyhetsbrev eller andra tillgängliga informationskanaler och handla om nya tidtabeller i kollektivtrafiken, **påminnelse om att det är 'dags att rulla ut cykeln för våren' och liknande. Syftet ska vara att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.**

##### Extra god cykelparkering

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder för cykelparkering. Utformningen ska vara genomtänkt och användarvänlig. Skyltning och belysning ska vara god och cykelpump ska finnas nära parkeringarna. Dörrar till cykelparkering ska ha automatisk dörröppning. Fastighetsägaren ska årligen sanera gamla cyklar. Syftet är att boende ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

##### Begränsning av fasta bilparkeringsparkeringsplatser

Maximalt 50 procent av samtliga bilparkeringsparkeringsplatser ska vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare och att färre platser därmed behövs.

##### Bilparkeringshyran särredovisas

Parkering får inte ingå i hyresavtal eller upplåtelseavtal avseende bostadsrättslägenhet. Om den boende hyr bilparkering ska kostnad för denna särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra den verkliga kostnaden för bilinnehav bland de boende.

### Bilpoolsplatser

Minst en utpekad parkeringsplats för poolbilar ska redovisas per 50 lägenheter. Bilpoolsplatserna kommer att lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Platserna ska vara utöver de ordinarie parkeringarna. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolsplatser ska tillgodoses. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.

### Mobilitetsansvarig

Sernekes projektchef för detaljplanen ansvarar för att de fysiska åtgärderna i mobilitetsavtalet genomförs i byggskedet. Serneke säkerställer sedan att en roll med mobilitetsansvar utses för fastigheten. Personen med denna roll ansvarar för att åtgärderna genomförs och följs upp i användarskedet, och kommer vara stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

### Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

#### Realtidstavlor för kollektivtrafiken

Realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för boende, såsom i uppgångar och/eller entréer. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att underlätta för kollektivt resande.

#### Leveranstjänst

Fastighetsägaren kommer att tillse att det finns utrymme för utlämning av paket inom eller i nära anslutning till fastigheten, exempelvis genom leveransskåp. Fastighetsägaren ska också ansvara för att det finns en leverantör som tillhandahåller paketutlämningstjänsten under hela mobilitetsavtalets löptid. Syftet är att underlätta för boende att hämta ut paket utan tillgång till bil.

#### Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 procent av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga. Syftet är att bilplatserna ska utnyttjas effektivt och att färre platser därmed ska behövas

#### Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade

Fastighetsägaren erbjuder kostnadsfritt nyinflyttade en kollektivtrafikbiljett med 90 dagars giltighet inom zon A, för varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten, under hela mobilitetsavtalets löptid. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och att etablera en vana hos de boende att resa kollektivt.

### Bilpool

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 bilpoolsfordon per 50 lägenheter finns stationerat i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till området. Efterfrågan på bilpoolsfordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Observera att det inte är krav på att samma bilpoolsleverantör används under hela mobilitetsavtalets löptid. Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.

### Digital tjänst för mobilitet

Fastighetsägaren ska tillse att de boende i fastigheten har tillgång till en digital tjänst som samlar fastighetsnära mobilitetstjänster. Den digitala tjänsten ska möjliggöra för boende att hitta, boka och betala sina resor på ett enkelt sätt. De boende kommer ha tillgång till appen *Care of Serneke* där mobilitetstjänster som bilpool kommer kunna bokas och betalas. Appen kommer också ge möjlighet till att se realtidstavlor för kollektivtrafik. Syftet är att underlätta för kombinerat resande med olika färdslag och att det ska vara enkelt att boka, betala och få information om tillgängliga mobilitetstjänster.

## Verksamheter

### Mobilitetsåtgärder Baspaket

#### Startpaket till nyinflyttade verksamheter (anställda)

Ett mobilitetspaket ska ordnas till samtliga anställda när en verksamhet flyttar in i fastigheten. Paketet ska innehålla information om åtagandena i mobilitetsavtalet samt annan relevant information. Exempelvis på detta är kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Paketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present till den anställda som underlättar resor utan bil. Mobilitetspaketet kommer att anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna. Syftet är att informera anställda i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

#### Löpande information om mobilitet (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ger löpande information till anställda fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen kan exempelvis handla om olika möjligheter att besöka fastigheten eller att transportera varor utan att använda bil, cykelparkeringars lokalisering eller hemkörningstjänster av varor. Informationen anpassas till verksamheterna som finns i lokalerna. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

#### Realtidstavlor för kollektivtrafik (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för anställda och besökare, såsom i uppgångar och/eller entréer. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att underlätta för kollektivt resande.

#### Extra god cykelparkering (anställda)

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder för cykelparkering. Utformningen ska vara genomtänkt och användarvänlig. Skyltning och belysning ska vara god och cykelpump ska finnas nära parkeringarna. Dörrar till cykelparkering ska ha automatisk dörröppning. Fastighetsägaren ska årligen sanera gamla cyklar. Syftet är att anställda ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

#### Dusch och omklädningsrum (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att dusch och omklädningsrum med möjlighet att förvara personliga tillhörigheter såsom hjälm, skor och ombyte erbjuds. Utrymmet kan med fördel även omfatta torkmöjligheter och ska finnas i eller i nära anslutning till fastigheten. Syftet är att det ska vara enkelt för anställda att cykelpendla

#### Bilparkeringshyran särredovisas (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att kostnad för bilparkering särredovisas på avtal och avier. Kostnaden ska inte ingå i hyresavgift eller motsvarande. Fastighetsägaren ska verka för att bilparkering inte subventioneras. Syftet är att medvetandegöra de som använder bil om kostnaden för bilparkering.

#### Begränsning av fasta parkeringsplatser (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 % av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga, det vill säga reserverade för enskilda anställda. Syftet är att bilplatserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed ska behövas.

#### Mobilitetsansvarig

Sernekes projektchef för detaljplanen ansvarar för att de fysiska åtgärderna i mobilitetsavtalet genomförs i byggskedet. Serneke säkerställer sedan att en roll med mobilitetsansvar utses för fastigheten. Personen med denna roll ansvarar för att åtgärderna genomförs och följs upp i användarskedet, och kommer vara stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

#### Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

##### Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 procent av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga, det vill säga reserverade för enskilda anställda. Syftet är att bilplatserna ska utnyttjas effektivt och att färre platser därmed ska behövas.

##### Årlig mobilitetsaktivitet (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska genomföra en årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för anställda att resa hållbart till arbetet och i tjänsten. Aktiviteten ska som

minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och kan därutöver till exempel omfatta prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande och uppmuntra anställda att resa utan bil. I fastigheter som planeras få ett betydande inslag av kunder eller besökare, till exempel handel, ska, utöver ovan, ett årligt event genomföras med särskilda aktiviteter och erbjudanden för att uppmärksamma kunder om möjligheten att gå, cykla eller resa kollektivt till fastigheten. Det kan till exempel vara kostnadsfri cykelservice, rabatter, tävlingar eller prova-på-aktiviteter. Syftet är att återkommande och på ett positivt sätt uppmuntra kunder att resa utan bil.

#### Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande (anställda)

Fastighetsägaren tillser att alla verksamheter i fastigheten har rese- och mötespolicy som syftar till att främja hållbart resande och minska behovet av bilparkering. Detta hanteras genom att en skrivelse ingår i hyresavtalet för respektive verksamhet. Syftet är att uppmuntra verksamheterna till ett kontinuerligt arbete med att påverka anställdas resor i tjänsten samt till och från arbetet.

#### Avgiftssystem för anställdas bilparkering (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att avgifterna för bilparkering är tim- eller dygnsbaserade för anställda, inte månads- eller årsbaserade. Syftet är att synliggöra kostnaden för varje parkeringstillfälle och uppmuntra ett aktivt färdmedelsval.

#### Bilpool för tjänsteresor (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att anställda i fastigheten har tillgång till bilpool för tjänsteresor. Bilpoolen lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att ge anställda enkel tillgång till bil under arbetsdagen, för att minska privat bilanvändning i tjänsten och hålla nere efterfrågan på arbetsplatsparkering.

#### Digital tjänst för mobilitet (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att de anställda i fastigheten har tillgång till en digital tjänst som samlar fastighetsnära mobilitetstjänster. Den digitala tjänsten ska möjliggöra för anställda att hitta, boka och betala sina resor på ett enkelt sätt. De anställda kommer ha tillgång till appen *Care of Serneke* där mobilitetstjänster som bilpool kommer kunna bokas och betalas. Appen kommer också ge möjlighet till att se realtidstavlor för kollektivtrafik. Syftet är att underlätta för kombinerat resande med olika färdslag och att det ska vara enkelt att boka, betala och få information om tillgängliga mobilitetstjänster.