

# Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan: Regnbågsgatan, Göteborg



2025

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Älvstranden Utveckling AB och Atrium  
Ljungberg AB

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

Version: 1.3

Kommentar: Uppdaterat situationsplan - angöringsbehov byggnad M1

Datum: 2025-04-25

Författare: Michael Koucky

Medarbetare: Jacob Thåqvist

Uppdragsgivare: Älvstranden Utveckling AB & Atrium Ljungberg AB

Kontaktpersoner: Michael Koucky, Koucky & Partners AB  
Annika Wilén, Älvstranden Utveckling AB  
Andreas Lundberg, Atrium Ljungberg AB

Uppdragsnummer: 24005

Illustration på framsida: Helena Bergendahl

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE .....	5
1.2	METOD.....	6
1.3	RAPPORTSTRUKTUR .....	6
<b>2</b>	<b>OMRÅDESBESKRIVNING OCH UTVECKLINGSPLANER .....</b>	<b>7</b>
2.1	ÖVERSIKT OCH UTVECKLINGSPLANER.....	7
2.2	TILLGÄNGLIGHET .....	10
2.3	PARKERINGSTAL - STARTVÄRDEN .....	12
2.4	DAGENS PARKERINGSSITUATION OCH ERSÄTTNINGSBEHOV .....	13
<b>3</b>	<b>DELOMRÅDE A .....</b>	<b>16</b>
3.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....	16
3.2	PARKERINGSBEHOV.....	16
<b>4</b>	<b>DELOMRÅDE B.....</b>	<b>20</b>
4.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....	20
4.2	PARKERINGSBEHOV.....	20
<b>5</b>	<b>DELOMRÅDE C.....</b>	<b>22</b>
5.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....	22
5.2	PARKERINGSBEHOV.....	22
<b>6</b>	<b>DELOMRÅDE D .....</b>	<b>24</b>
6.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....	24
6.2	PARKERINGSBEHOV.....	24
<b>7</b>	<b>DELOMRÅDE E .....</b>	<b>28</b>
7.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....	28
7.2	PARKERINGSBEHOV.....	28
<b>8</b>	<b>DELOMRÅDE F .....</b>	<b>31</b>
8.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....	31
8.2	PARKERINGSBEHOV.....	31
<b>9</b>	<b>DELOMRÅDE M1.....</b>	<b>33</b>
9.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....	33
9.2	PARKERINGSBEHOV.....	34

<b>10</b>	<b>DELOMRÅDE M2</b>	<b>38</b>
10.1	BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER	38
10.2	PARKERINGSBEHOV	39
<b>11</b>	<b>SAMMANSTÄLLNING OCH SAMNYTTJANDE</b>	<b>42</b>
11.1	TOTALA PARKERINGSBEHOVET – INNAN SAMNYTTJANDE	42
11.2	SAMNYTTJANDEMÖJLIGHETER	42
11.3	TOTALA PARKERINGSBEHOVET – MED SAMNYTTJANDE	45
<b>12</b>	<b>PARKERINGSLÖSNINGAR</b>	<b>46</b>
12.1	ÖVERSIKT	46
12.2	DELOMRÅDE A	47
12.3	DELOMRÅDE B	49
12.4	DELOMRÅDE C	50
12.5	DELOMRÅDE D	52
12.6	DELOMRÅDE E	55
12.7	DELOMRÅDE F	57
12.8	DELOMRÅDE M1	58
12.9	DELOMRÅDE M2	60
<b>13</b>	<b>KOSTNADSTECKNING OCH PÅVERKAN PÅ OMGIVNINGEN</b>	<b>62</b>
13.1	PRISSÄTTNING	62
13.2	REGLERING I NÄROMRÅDET	62
13.3	RISK FÖR PARKERINGSFLYKT	62
<b>14</b>	<b>PARKERING UNDER BYGGSKEDET</b>	<b>63</b>
	<b>BILAGA: BELÄGGNINGSSTUDIE</b>	<b>64</b>

# 1 Inledning

## 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Göteborgs Stad håller i samverkan med berörda fastighetsägare på att utveckla en ny detaljplan för området mellan Lindholmsallén, Regnbågsgatan, Anders Carlssons gata och Götaverksgatan på Lindholmen.

Området har tidigare använts för varvs- och industriändamål och består idag av en blandning av äldre industribebyggelse och nyare kontorsfastigheter. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ordnad utveckling och förtätning av området i linje med planprogrammet för Lindholmen.

Bild 1 visar området som berörs av detaljplanen. De berörda fastigheterna är Lundbyvassen 4:7, Lundbyvassen 4:9, Lundbyvassen 4:13, Lundbyvassen 4:20 samt delar av Lundbyvassen 4:6. Det är troligt att nya fastigheter kommer att bildas inom detaljplanerområdet.



*Bild 1.1: Området för detaljplanen (rött markerat) på Lindholmen.*

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 planområdets förutsättningar när det gäller tillgänglighet med olika färdmedel, vilka specifika faktorer som påverkar behovet av parkering samt vilket behov av bil- och cykelparkering som uppstår genom den planerade bebyggelsen. Vidare ska den tydliggöra hur det bedömda parkeringsbehovet kan tillgodoses.

Utredningen 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 Lindholmen<sup>1</sup>. Den betonar att Göteborg Stads har som mål i Miljö- och Klimatprogrammet<sup>2</sup> att minska den motoriserade vägtrafiken med 25% till 2030 jämfört med 2010, samtidigt som det idag finns ett överskott av parkeringsplatser på Lindholmen.

Utredningen har tagits fram i dialog och i samverkan med de berörda fastighetsägarna samt Stadsbyggnadsförvaltningen.

För de befintliga byggnaderna inom detaljplaneområdet som även fortsatt ska finnas kvar finns idag inga utpekade parkeringsplatser som ska täcka respektive byggnadens parkeringsbehov. För att bedöma det totala parkeringsbehovet inom planområdet inkluderar beräkningarna därför både de kvarstående befintliga byggnaderna och nyproduktionen.

Med andra ord så bedöms det framtida parkeringsbehovet för befintliga byggnader och för nyproduktion på samma sätt, enligt riktlinjerna som gäller för nyproduktion.

För att förstå dagens parkeringssituation genomfördes en beläggningsstudie i planområdet och dess omgivning.

## 1.3 RAPPORTSTRUKTUR

Planområdet innehåller flera fastigheter och olika fastighetsägare. Därför består utredningen av delar som berör hela planområdet och delar som berör specifika delar av området.

Rapporten är strukturerat i följande delar:

- Överblick över området, den planerade bebyggelsen samt områdets tillgänglighet och aktuella parkeringstal.
- Befintlig parkering, dagens nyttjande och ersättningsbehov
- Fördjupningar i delområden – planerad bebyggelse, parkeringsbehov
- Sammanställning av det totala parkeringsbehovet och potentialen för samnyttjande
- Föreslagna lösningar för att täcka parkeringsbehovet, per delområde
- Kostnadstäckning, påverkan på omgivningen
- Möjligheter att täcka parkeringsbehovet
- Parkering under byggskedet

---

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

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

## 2 Områdesbeskrivning och utvecklingsplaner

### 2.1 ÖVERSIKT OCH UTVECKLINGSPLANER

Planområdet kan delas upp i delar som har olika innehåll och delvis olika ägare, illustrerad i bild 2.

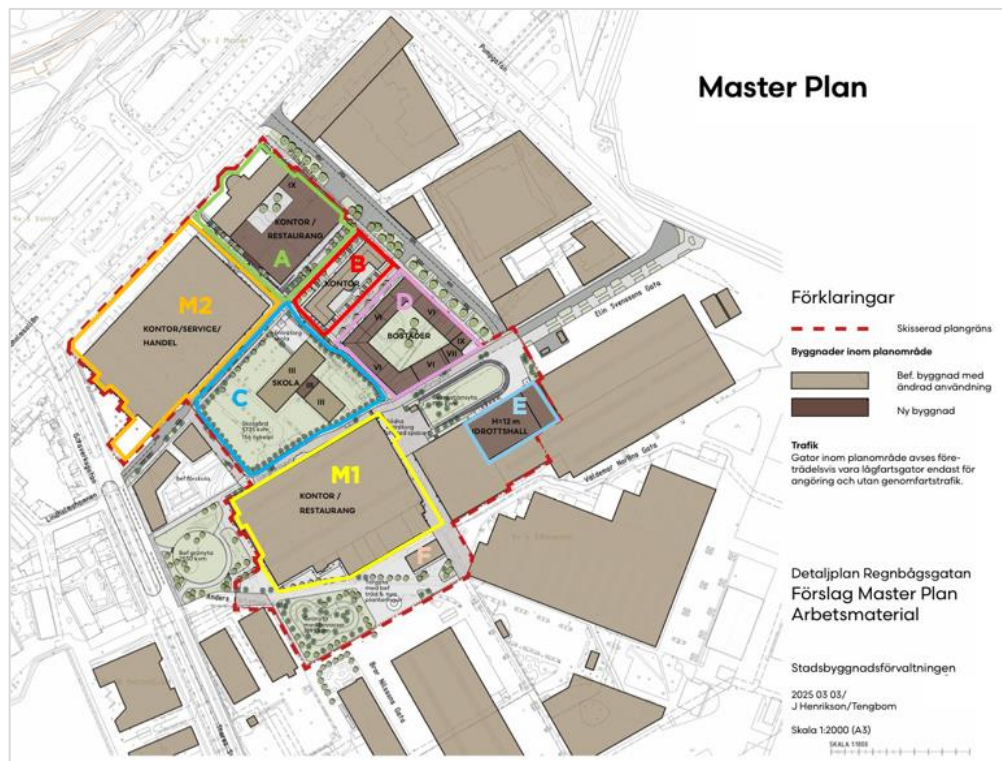


Bild 2.1: Delområden med olika funktioner och delvis olika ägare inom planområdet. .

Idag är vissa delområden egna fastigheter, andra är del av den större fastigheten Lundbyvassen 4:6. Se respektive fastighetsbeskrivning i efterföljande kapitel för fastighetsbeteckningen och mer detaljerade beskrivningar. Det är troligt att nya fastigheter kommer att bildas inom detaljplanområdet så att varje delområde blir en egen fastighet. .

Nedan beskrivs respektive delområde kort, följd av en översiktlig sammanställning.

#### Delområde A

Delområde A innehåller en befintlig kontorsbyggnad som ska byggas ut i höjden för att tillföra ytterligare kontorsyta. Bottenvåningen är i framtiden tänkt att användas som mötes- och konferenslokaler och ska även inhysa en restaurang.

Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB.

Total yta: 39 000 kvm BTA

Därav: 36 500 kvm kontor, 1 900 kvm konferens/möteslokaler, 600 kvm restaurang.

### **Delområde B**

Delområde B innehåller en befintlig kontorsbyggnad. Ingen förändring av byggnaden är planerad. Området ägs idag av Castellum AB.

Total yta: 4 500kvm BTA

Därav: 4 500 kvm kontor

### **Delområde C**

Delområde C innehåller en kontorsbyggnad. Byggnaden ska rivas eller byggas om till en grundskola (F-6) på totalt 4 800 kvm BTA som ska inrymma 380 elever/15 klasser. Området ägs av Stadsfastighetsförvaltningen.

Total yta: 4 800 kvm BTA

Därav: 4 800 kvm grundskola, F-6

### **Delområde D**

Delområde D innehåller markparkeringar, mindre bebyggelse och en grönyta. Området ska bebyggas med bostäder (15 000 kvm BTA, 176 lägenheter) med inslag av verksamhetslokaler på markplan (250 kvm BTA). Området ägs av Älvstranden Utveckling AB.

Total yta: 15 250 BTA

Därav: 15 000 kvm lägenheter (176) och handel/verksamheter (250 kvm)

### **Delområde E**

Delområde E är del av en befintlig industribyggnad. Den delen som ingår i den aktuella detaljplanen omfattar 10 000 kvm BTA som idag primärt används som lager och verkstadslokal.

Den framtida användningen av byggnaden är fortfarande osäker. Mest troligt är att den kommer att innehålla en blandning av olika verksamheter – kontor, en idrottshall i en våning (1 500 kvm BTA) och möjligen centrumsverksamhet och lager.

Idrottshallen ska på veckodagar användas av den planerade grundskolan i delområde D. På kvällar och helger kan idrottshallen komma att användas av idrottsföreningar.

Inom ramen av denna utredning utgås ifrån att byggnaden ska innehålla en idrottshall på 1 500 kvm BTA och 8 500 kvm BTA kontorslokaler.

Området ägs av Älvstranden Utveckling AB.

Total yta: 10 000 kvm BTA (inom detaljplaneområdet)

Därav: 1 500 kvm idrottshall, 8 500 kvm kontor

### **Delområde F**

Delområde F innehåller en befintlig byggnad på 620 kvm BTA som innehåller kontor, ytor för kursverksamhet (ABF) och som replokaler. För ändamålet av denna utredning hanteras delområdet som kontorsverksamhet. Ingen förändring av byggnaden är planerad.

Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB

Total yta: 620kvm BTA

Därav: 620 kvm kontor

### Delområde M1

Delområde M1 innehåller en befintlig industribyggnad som har omvandlats till att innehålla kontor, verkstadslokaler, undervisningslokaler, en restaurang och lagerytor. Den ska utvecklas med bl.a. ytterligare kontorsyta genom att tillföra entresolplan.

Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB

Total yta: 31 016 kvm BTA

Därav: 16 695 kvm kontor, 5 513 kvm verkstad, 2 123 kvm restaurang, 4 805 kvm lager/övrigt och 1 881 kvm utbildningslokaler

### Delområde M2

Delområde M2 innehåller en befintlig byggnad som delvis ska byggas om. Byggnaden innehåller ett bilgarage med 399 bilplatser i fem våningar, kontor, verkstads- och gymlokaler. Genom ombyggnad ska en dagligvaruhandelsbutik tillkomma.

Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB

Total yta: 24 750 kvm BTA

Därav: 15 750 kvm bilgarage (399 platser) , 3 000 kvm kontor, 3 000 kvm verkstad, 2 500 kvm dagligvaruhandel och 500 kvm gym.

### Ytterligare ytor

Inom planområdet finns utöver de 399 bilparkeringsplatserna i garaget i delområde D2 även 318 markparkeringar. Se även avsnitt 2.3.

### Sammanställning

Tabell 2.1 sammanställer ytorna och deras användning för planområdet.

Del/ägare	A	B	C	D	E	F	M1	M2	Totalt
	AL	Cas	SFF	ÄU	ÄU	AL	AL	AL	
Kontor	36 500	4 500			8500	620	16 695	3 000	69 815
Verkstad/labbar	600						5 513	3 000	9 113
Restaurang	600						2 123		2 723
Konferens/möte	1 900								1 900
Grundskola F-6			4 800						4 800
Idrottshall					1 500				1 500
Bostäder				15 250					15 250
Handel/service				250					250
Dagligvaruhandel								2 500	2 500
Utbildning							1 881		1 881
Lager/övrigt							4 805		4 805
Gym								500	500
Garage								15 750	15 750
<b>Totalt</b>	<b>39 600</b>	<b>4 500</b>	<b>4 800</b>	<b>15 500</b>	<b>10 000</b>	<b>620</b>	<b>31 017</b>	<b>24 750</b>	<b>130 787</b>

Tabell 2.1: Ytorna för olika funktioner i de olika delområdena inom planområdet, i kvm BTA. Delområden med olika funktioner och delvis olika ägare inom planområdet. Ägare: AL: Atrium Ljungberg AB, Cas: Castellum, SFF: Stadsfastighetsförvaltningen, ÄU: Älvstranden Utveckling AB

## 2.2 TILLGÄNGLIGHET

I detta avsnitt beskrivs planområdets zon och tillgänglighet, samt vilka parkeringstal som används för att bedöma det framtida parkeringsbehovet.

### Zon

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

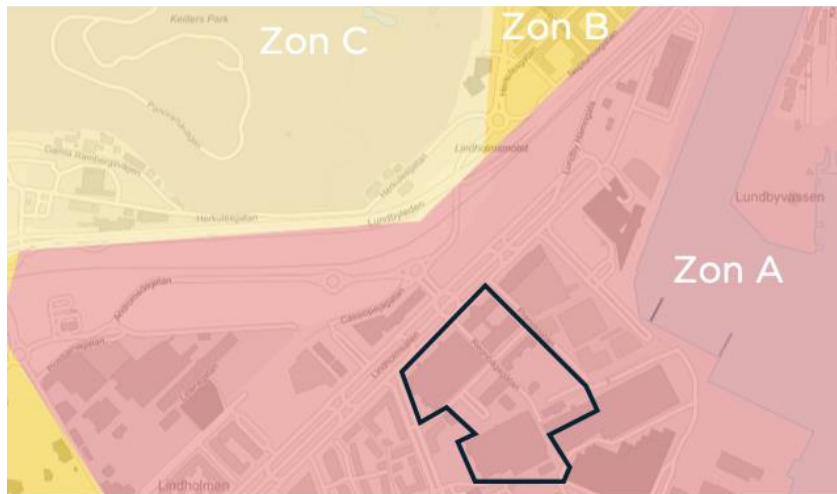
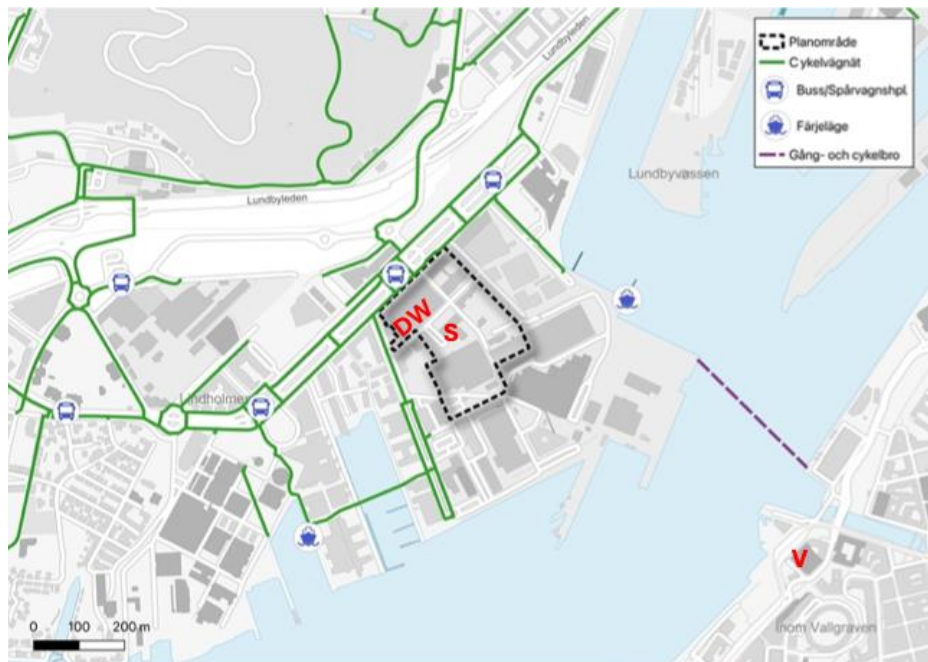


Bild 2.2: Planområdets läge i relation till Göteborgs zoner avseende parkeringstal. Området ligger i zon A (Innerstaden inklusive Älvstaden).

### Lägesbedömning, tillgänglighet

Planområdet har god anknäytning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, se bild 4.



*Bild 2.3: Cykelbanor (grön) samt kollektivtrafikhållplatser i omgivningen av planområdet. Gratisfärjan 287 mellan Pumpgatan och Stenpiren kan transportera 80 cyklar och ökar tillgängligheten med cykel från centrala staden. Till 2033 planeras även en gång- och cykelbro över älven (streckad lila linje). DW: Planerad dagligvaruhandel. S: planerad grundskola. V: närmaste vårdcentral idag.*

En cykelbana passerar direkt framför planområdet längs Lindholmsaléen. Genom gratisfärjan 287 mellan *Färjeläget Pumpgatan* och *Stenpiren* som rymmer 80 cyklar<sup>3</sup> skapas även god tillgängligheten till området för cyklister från södra älvstranden. Vidare planeras en gång- och cykelbro över älven som kommer att förbättra tillgängligheten för cyklister ytterligare. Bron planeras vara klar 2033.

Busshållplatsen *Regnbågsgatan* ligger i direkt anslutning till planområdet och trafikeras av linjerna 19 och 99. Under rusningstid har linje 19 (Backa-Eriksberg-Marklandsgatan) sex avgångar per timme i vardera riktning, linje 99 (Frölunda-Eriksberg-Hjalmar Brantingsplatsen) har tio avgångar per timme i vardera riktning. Ca. 200m från projektområdet ligger hållplatsen *Pumpgatan* som trafikeras av linjerna 16, 21, 31 och X1. Kollektivtrafikens kapacitet kommer att förstärkas ytterligare 2026 med en spårvagnslinje med hållplats *Pumpgatan* på ca. 120 m gångavstånd från planområdet (se bild 5). Även *Färjeläget Pumpgatan* med gratisfärjan 287 ligger inom 120 m gångavstånd från planområdet.



*Bild 2.4: 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 har planområdet **god sammanvägd tillgänglighet** med kollektivtrafik och cykel. **För kontor och handel medges därmed ett avdrag på 15% av startvärdet** av parkeringstalen för bil enligt stadens anvisningar.

En grundskola (F-6) och en dagligvaruhandel planeras inom området vilket ger mycket god tillgänglighet till skola och dagligvaruhandel. Närmaste öppna hälso-/sjukvård erbjuds idag på *Citysjukhuset 7+* i direkt anslutning till Resecentrum Stenpiren som kan nås från projektområdet med en kort promenad på 120m till *Färjeläget Stenpiren*. Det är troligt att även andra hälsorelaterade tjänster som tandvård eller apotek på sikt kommer att etableras

<sup>3</sup> <https://www.vasttrafik.se/om-vasttrafik/nyhetsarkiv/ny-farjelinje-mellan-stenpiren-och-lundbystrand/>

i området. Planområdet bedöms därmed även ha **god sammanvägd tillgänglighet** även för boende, vilket medger ett avdrag på bilplatser per lägenhet.

## 2.3 PARKERINGSTAL - STARTVÄRDEN

Nedan sammanställs de använda startvärden för parkeringstalen för olika verksamheter inom planområdet.

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

Inom områden finns en del verksamhetslokaler som används som verkstad/lab, med större yta per person än för kontor. Här antas halva persontäthet som för kontor för dessa lokaler, med motsvarande halvering av parkeringstalen för bil och antalet personer för cykel.

För restaurang och konferens föreslås ett parkeringstal baserad på antal personer och en målbild att 10% av resorna görs med egen bil. Det är betydligt lägre än riktlinjernas riktvärde för Lundby (21% bil<sup>4</sup>) och även lägre än riktvärdet för centrum (15%). I underlaget till parkering och mobilitet på Lindholmen<sup>5</sup> lyfts dock fram att målbilden av en färdmedelsandel på 15% bilresor troligen redan är uppnådd på Lindholmen och att det krävs en lägre andel bilresor i framtiden för att utvecklingen på Lindholmen ska ligga i linje med stadens mål enligt klimat- och hållbarhetsprogrammet. Därför har en målvärde på 10% valts.

För restaurang är persontätheten svårbestämd. I Stadsbyggnadsförvaltningens PM med nyckeltal<sup>6</sup> anges ett jämförelsevärde på 8 kvm BTA/gäst och 60 kvm BTA/anställd från en tidigare mobilitets- och parkeringsutredning för en hotellrestaurang i Göteborg och ett spann på 10-14 kvm BTA/besökare och 50-100 kvm BTA/anställd från andra kommuners nyckeltal. Med hänsyn till att restaurangerna i området kan förväntas ha hög beläggning på lunchtid används här en högre persontäthet, 1 besökare/5 kvm BTA, motsvarande 200 personer/1000 kvm BTA. För personal används 60 kvm BTA/anställd, motsvarande 17 anställda/1000 kvm BTA.

För konferensverksamhet är det svårt att uppskatta antalet närvarande på en viss yta eftersom det beror på konferensens upplägg och för att det troligen är sällsynt att samtliga konferenslokaler och mötesrum är bokade samtidigt och till full kapacitet. Antalet personer kan därför variera kraftigt. Här används en genomsnittlig beläggning av 1 person per 20 kvm BTA konferenslokal, varav 10% personal och 90% besökare. Det motsvarar 5 anställda/1000 kvm och 45 besökare/1000 kvm. Siffrorna baseras på uppgifter om uthyrningsgraden och uppskattningar om antal besökare från konferensanläggningen Lindholmen Conference Centre.

För dagligvaruhandel används startvärdet från riktlinjerna för behovet av bilplatser. Antalet anställda antas vara 10/1000 kvm BTA och antalet besökare 45/1000 kvm BTA. Värdena överensstämmer med riktvärdet i stadens anvisningar (s. 25).

För korttidsparkering för förskolor och grundskolor ligger projektområdet i zonen "Centrala Göteborg" enligt riktlinjernas områdeskarta (s.18), med ett startvärde på 0,8 bilplatser/klass

---

<sup>4</sup> Enligt Göteborg Stad, 2020: Mall för särskild utredning och stadens anvisningar kring mobilitet och parkering (s.17).

<sup>5</sup> Koucky & Partners, 2024: Parkering och mobilitet på Lindholmen: Underlag till planprogrammet. Rapport på uppdrag av Exploateringsförvaltningen.

<sup>6</sup> Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad, 2024: Nyckeltal Användbara antaganden om personintensitet och ytbehov.

för korttidsparkering för grundskola (F-6). På grund av områdets tänkta karaktär av tät innerstad görs i samråd med Stadsbyggnadsförvaltningen ett avsteg från zonindelningen och startvärdet för zonen "Innerstaden" används: 0,4 bilplatser per klass för anställda och 0,4 bilplatser per klass för korttidsparkering. Antalet klasser bygger på 26 barn/klasse och antalet personal på 2,5 pedagoger/klasse plus 4 anställda utöver pedagogerna, enligt anvisningarna. Antalet cykelplatser för personal bygger på antalet personer. Antalet cykelplatser för elever beräknas utifrån en av Stadsbyggnadsförvaltningen angivet nyckeltal för F-6: 10 cykelplatser per klass. Observera att anvisningar anger 15 platser per klass (s.19) men att det enligt uppgifter från Stadsbyggnadsförvaltningen är ett feltryck och att 10 platser är korrekt.

Verksamhet	P-tal bil	Enhet	P-tal cykel	Enhet
Bostäder	0,5	Per lägenhet	2,5	Per lägenhet
Kontor	5	Per 1000 kvm BTA	36% 15%	Av antal personal Av antal besökare
Verkstad, labb	2,5	Per 1000 kvm BTA	36% 15%	Av antal personal Av antal besökare
Dagligvaruhandel, handel/service	13	Per 1000 kvm BTA	36% 15%	Av antal personal Av antal besökare
Grundskola F-6 (anställda)	0,4	Per klass	36%	Av antal personal
Grundskola F-6 (korttid)	0,4	Per klass	10	Per klass
Konferens & restaurang (personal)	0,1	Per antal personal	36%	Av antal personal
Konferens & restaurang (besökare)	0,1	Per antal besökare	15%	Av antal besökare
Sporthall	0,1	Per antal besökare	15%	Av antal personal
Lager	0			
Utbildning (vuxna)	0,1	Per person	36%	Av antalet personer
Verksamhetslokaler	13	Per 1000 kvm BTA	36% 15%	Av antal personal Av antal besökare

Tabell 2.2: Startvärdena för beräkningen av parkeringsbehovet inom planområdet som ligger i zon A och inom stadsdelen Lundby

## 2.4 DAGENS PARKERINGSSITUATION OCH ERSÄTTNINGSBEHOV

För att kartlägga dagens utbud och användning av bilparkering inom planområdet har en parkeringsinventering och beläggningsstudie genomförts. Beläggningsmätningen genomfördes under en veckodag, på kontorstid (2024-03-21 mellan 13:30 och 15:30). Även parkeringsutbudet och beläggningsen i angränsande områden har inventerats. Beläggningsen av parkeringshuset i M2 (75 på bild 6) mättes ytterligare en gång, 2024-04-23, på samma tid som vid första inventeringen. Se bilaga 1 för en detaljerad redovisning av beläggningsmätningen.

Inom planområdet finns idag ett parkeringshus med 399 platser inom delområde M2 samt 318 markparkeringar, 717 parkeringsplatser totalt. Samtliga platser är reglerade med avgift, tillstånd eller tidsbegränsning.

Deras läge och uppmätta beläggningsgrad redovisas i bild 6. Parkeringshuset finns i nr 75, resterande är markparkeringar.

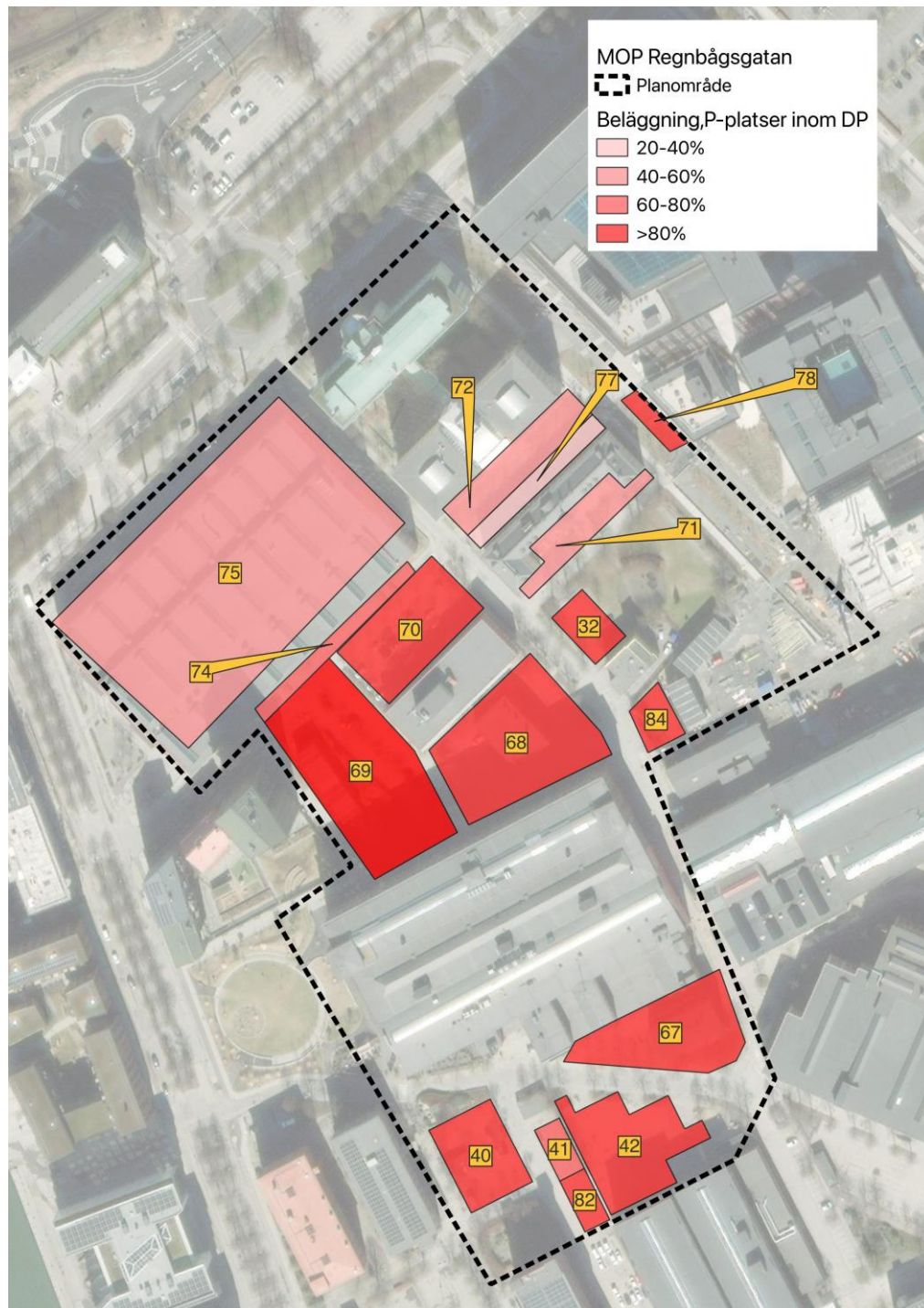


Bild 2.5: Befintliga parkeringsanläggningar inom planområdet.

**Totalt parkerades vid inventeringstillfället 474 bilar på området, motsvarande en beläggingsgrad på 66%. I parkeringshuset parkerade vid första inventeringen (24-03-21) 211 bilar, vid andra inventeringen (24-04-23) 188 bilar, motsvarande en genomsnittlig beläggning av 50%. Markparkeringarna hade högre beläggning, 86%.**

För att undersöka parkeringsutbudet och -nyttjandet inom närområdet genomfördes en utvidgad mätning av beläggningen även på parkeringar inom gångavstånd från planområdet, se bild 7. Se bilaga 1 för en mer detaljerad redovisning av beläggningsmätningen.

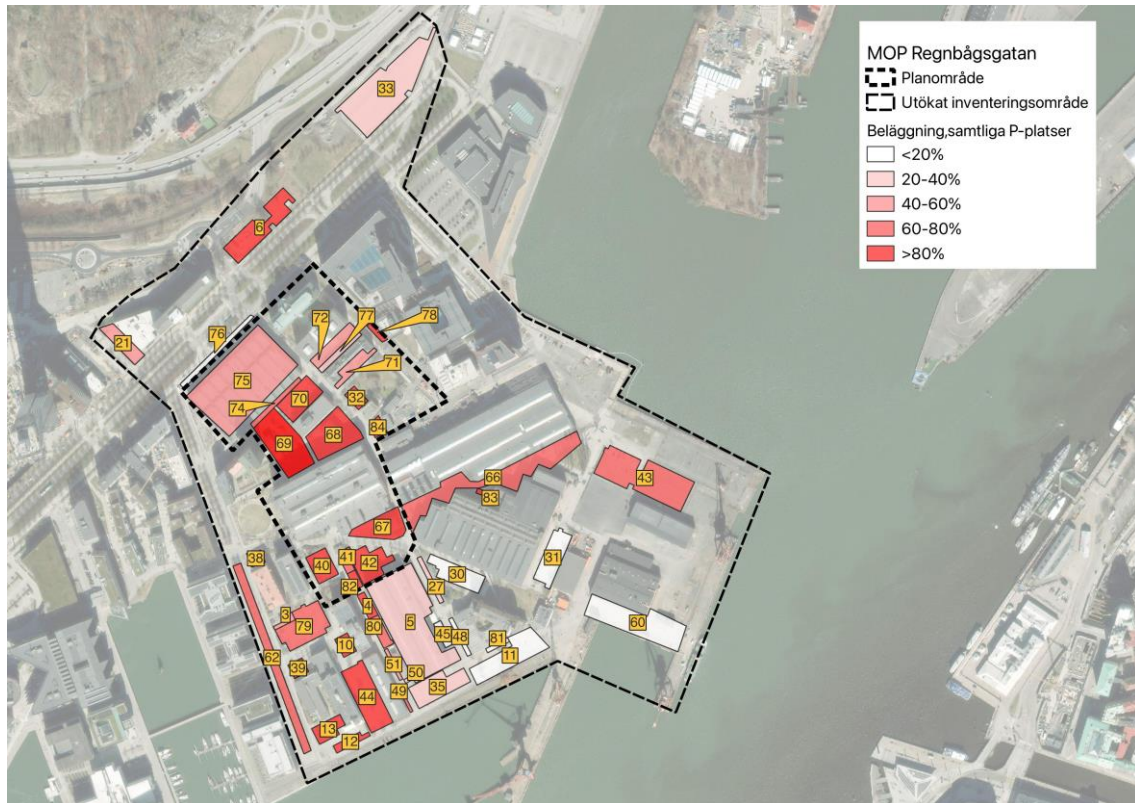


Bild 2.6: Befintliga parkeringsanläggningar inom planområdet och inom gångavstånd från området.

Inom hela inventerade området (inklusive planområdet) identifierades **2 517 bilparkeringsplatser**. Samtliga platser var reglerade, med avgift, tillstånd eller tidsbegränsning. Vid inventeringstillfället (2024-03-21 mellan 13:30 och 15:30) stod 1 369 bilar parkerade inom området, motsvarande en **belägningsgrad på 54%**. Antalet lediga platser var 1 148. **Det finns med andra ord ett betydande parkeringsöverskott inom området.**

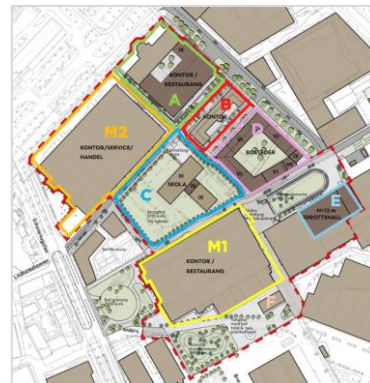
Ingen av de inventerade parkeringsplatser är genom detaljplan eller bygglov knuten till en specifik fastighet.

Med hänsyn till att:

- Parkeringsbehovet inom planområdet bedöms enligt aktuella parkeringstal utifrån hela planerade byggnadsbeståndet (både befintliga och nytillkomna),
- dagens parkeringsplatser inte är knutna till specifika fastigheter genom bygglov, avtal eller servitut,
- det idag finns ett betydande överskott av parkeringsplatser inom närområdet samt
- att Göteborg Stads har som mål i Miljö- och Klimatprogrammet<sup>7</sup> att minska den motoriserade vägtrafiken med 25% till 2030 jämfört med 2010

bedöms att det **inte finns något behov att ersätta befintliga markparkeringar** som faller bort inom planområdet utöver det behovet som beräknas utifrån parkeringstalen.

<sup>7</sup> Göteborgs Stad, 2023: Miljö- och klimatprogram 2021-2030. Beslutat av kommunfullmäktige. Senast reviderad: 2023-01-26. Dnr. 0409/19



## 3 Delområde A

### 3.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde A innehåller en befintlig kontorsbyggnad som ska byggas ut i höjden för att tillföra ytterligare kontorsyta. Delområdet motsvarar fastigheten Lundbyvassen 4:7. Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB.

Totalt planeras en byggnadsyta på 39 000 kvm BTA, varav 36 500 kvm är avsedda för kontor. Bottenvåningen är tänkt att användas som mötes- och konferenslokaler (1 900 kvm BTA) och ska även inhysa en restaurang (600 kvm). Inom området finns idag 14 markparkeringar.

Tabell 3 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	36 500 kvm	1 314 anställda 146 besökare
Konferens	1 900 kvm	10 anställda 86 besökare
Restaurang	600 kvm	10 personal 120 besökare

Tabell 3.1: Verksamhetsytor och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

### 3.2 PARKERINGSBEHOV

#### Startvärden, steg 1

För kontor 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 cykel används målbilden för stadsdelen Lundby enligt anvisningarna.

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Kontor	5 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
Restaurang/café	10% av antalet anställda & besökare	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare

Tabell 3.2: Parkeringstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	183	473	22
Konferens, möten - anställda	1	3	
Konferens, möten – besökare	9		13
Restaurang – anställda	1	4	
Restaurang – besökare	12		19
<b>Totalt</b>	<b>206</b>	<b>480</b>	<b>54</b>

Tabell 3.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1

### Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknypning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Konferens, möten	10% av antalet anställda & besökare	-15%	8,5% av antalet anställda & besökare
Restaurang/café	10% av antalet anställda & besökare	-15%	8,5% av antalet anställda & besökare

Tabell 3.4: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	155	473	22
Konferens, möten - anställda	1	3	
Konferens, möten – besökare	7		13
Restaurang – anställda	1	4	
Restaurang – besökare	10		19
<b>Totalt</b>	<b>174</b>	<b>480</b>	<b>54</b>

Tabell 3.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

### 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 restaurangen. Över 1 400 personer förväntas vara verksamma i fastigheten och restaurangen på 600 kvm förväntas uteslutande besökas av personer inom fastigheten eller inom gångavstånd. Restaurangen förväntas inte vara öppen på kvällar och helger förutom vid evenemang/konferenser i huset och attraherar därför inga ytterligare externa besökare. Parkeringsbehovet för restaurangen sänks därför till noll för både bil och cykel.

Även konferensdelen bedöms delvis användas av personer som redan finns i huset eller inom gångavstånd, men även ett större antal externa besökare kan förväntas. Därför sänks parkeringstalen för både bil och cykel med 30% av startvärdet.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	4,25 bpl/1000 kvm BTA	-	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Konferens, möten	8,5% av antalet anställda & besökare	-30% av startvärdet	5,5% av antalet anställda & besökare
Restaurang/café	8,5% av antalet anställda & besökare	-100%	0

Tabell 3.6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 3

Verksamhet	Parkeringstal cykel, föregående steg	Förändring	Parkeringstal cykel, steg 2
Kontor	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare	-	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare
Konferens, möten	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare	- -30% av startvärdet	36% av antalet anställda 10,5% av antalet besökare
Restaurang/café	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare	-100%	0

Tabell 3.7: Parkeringstalen för cykel i analyssteg 3

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	155	473	22
Konferens, möten - anställda	1	3	
Konferens, möten – besökare	5		9
Restaurang – anställda	1	4	
Restaurang – besökare	0		0
Totalt	162	480	31

Tabell 3.8: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 3

#### Mobilitetsåtgärder, steg 4

Inga mobilitetsåtgärder föreslås för delområdet i detaljplaneskedet.

## Slutlig parkeringsbehov

Tabell 3.9 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

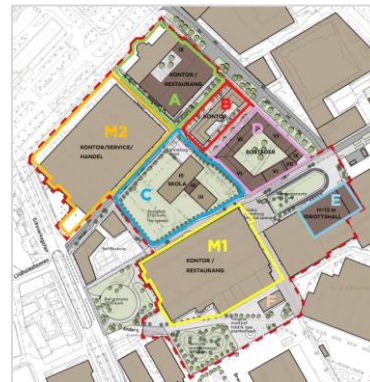
Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	155	473	22
Konferens, möten - anställda	1	3	
Konferens, möten – besökare	5		9
Restaurang – anställda	1	4	
Restaurang – besökare	0		0
Totalt	162	480	31

Tabell 3.10: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen.

Av bilplatserna ska **6 platser vid behov kunna utformas för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Dessa platser ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser, men utan restaurangbesökare (se avsnittet om projekthanpassning).

Minst en angöringsplats ska ordnas inom 25 m från en tillgänglig entré.

Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.



## 4 Delområde B

### 4.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde B innehåller en befintlig byggnad med 4 500 kvm BTA kontor. Delområdet motsvarar fastigheten Lundbyvassen 4:9. Ingen förändring av byggnaden är planerad. Området ägs idag av Castellum AB.

Inom området finns idag 31 markparkeringar. Den anslutande Regnbågsgatan kommer att höjas för att säkra tillgängligheten vid översvämningar. Därför kommer det att krävas en ramp vilket innebär att en del av dagens markparkeringarna kommer att falla bort på grund av att Regnbågsgatan höjs som ö

Tabell 3 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	4 500 kvm	162 anställda 18 besökare

Tabell 4.1: Verksamhetsytorna och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

### 4.2 PARKERINGSBEHOV

#### Startvärden, steg 1

För kontor används startvärden enligt anvisningarna. För cykel används målbilden för stadsdelen Lundby enligt anvisningarna.

Verksamhet	Parkeringsstal bil	Parkeringsstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare.

Tabell 4.2: Parkeringsstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	23	58	3

Tabell 4.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

#### Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknytning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	4,25 bpl/1000 kvm BTA

Tabell 4.4: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	19	58	3

Tabell 4.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

### Projektanpassning, steg 3

Inga förändringar för projektanpassning föreslås.

### Mobilitetsåtgärder, steg 4

Inga mobilitetsåtgärder föreslås för delområdet i detaljplaneskedet.

### Slutlig parkeringsbehov

Tabell 4.6 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

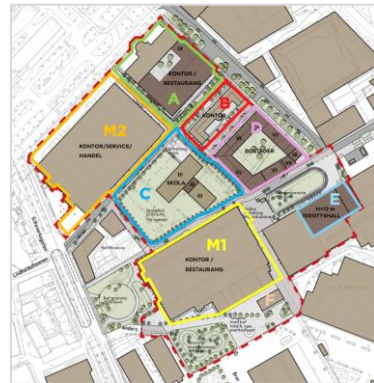
Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	19	58	3

Tabell 4.6: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna ska **minst 1 plats kunna utformas för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Platsen ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser respektive minst en plats.

Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.

## 5 Delområde C



### 5.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde C innehåller idag en äldre kontorsbyggnad. Området är idag del av fastigheten Lundbyvassen 4:6 men förväntas bli en egen fastighet. På området planeras en ny grundskola (F-6). Området ägs av Älvstranden Utveckling (mars 2025) men kommer att övergå till Exploateringsförvaltningen. Den tänkta byggherren är Stadsfastighetsförvaltningen.

Totalt planeras en skolbyggnad på 4 800 kvm BTA som ska kunna inrymma 380 elever, motsvarande 15 klasser (26 elever per klass). Utöver skolbyggnaden ska delområdet även innehålla en skolgård. Inom skolan förväntas 42 anställda, 2,5 pedagoger per klass plus fyra anställda utöver pedagogerna enligt stadens riktlinjer.

Inom området finns idag 93 markparkeringar.

Tabell 3 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

Verksamhet	Antal klasser	Totalt, personer
Skola F-6	15	380 elever
		42 anställda

Tabell 5.1: Verksamhetsytor och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

### 5.2 PARKERINGSBEHOV

#### Startvärden, steg 1

För skolverksamheten används startvärden enligt anvisningarna, med 0,4 bilplatser per klass för anställda och 0,4 bilplatser per klass för korttidsparkering. För cykel används för persona antalet anställda och målbilden för cykel för stadsdelen Lundby. För eleverna används ett viktad medel utifrån ett behov av 6 cykelplatser per klass för årskurser F-3 och 15 cykelplatser per klass för årskurser 4-9 (84x6 cpl +3x15 cpl)/7).

Verksamhet	Parkeringsstal bil	Parkeringsstal cykel
Skola F-6, anställda	0,4 per klass	36% av antalet anställda.
Skola F-6, korttidsparkering	0,4 per klass	10 per klass

Tabell 5.2: Parkeringsstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Skola F-6, anställda	6	15	
Skola F-6, korttidsparkering	6		
Skols F-6, elever			150
Totalt	12	15	150

Tabell 5.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1

## Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknytning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
Skola F-6, anställda	0,4 per klass	-15%	0,34 per klass
Skola F-6, korttidsparkering	0,4 per klass	-15%	0,34 per klass

Tabell 5.4: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Skola F-6, anställda	5	15	
Skola F-6, korttidsparkering	5		
Skols F-6, elever			150
Totalt	10	15	150

Tabell 5.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

## Projektanpassning, steg 3

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

Parkeringsbehovet bedöms inte påverkas i detta steg.

## Mobilitetsåtgärder, steg 4

Inga mobilitetsåtgärder föreslås för delområdet i detaljplaneskedet.

## Slutlig parkeringsbehov

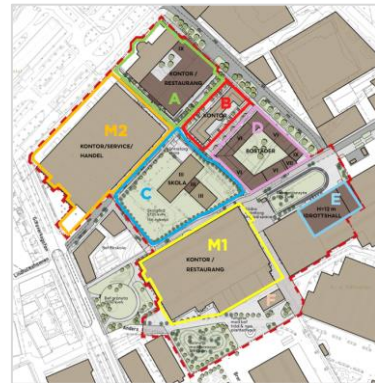
Tabell 5.6 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Skola F-6, anställda	5	15	
Skola F-6, korttidsparkering	5		
Skols F-6, elever			150
Totalt	10	15	150

Tabell 5.6: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna ska **minst 1 plats vid behov kunna utformas för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Platsen ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser respektive minst en plats.

Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.



## 6 Delområde D

### 6.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde D innehåller idag grönytor, en mindre garage/förrådsbyggnad samt parkering och lageryta. Området innehåller fastigheten Lundbyvassen 4:20, resten är idag del av fastigheten Lundbyvassen 4:6. Området förväntas bli en egen fastighet. Området ska bebyggas med bostäder, med ett mindre inslag av verksamhetslokaler på markplan. Inom området finns idag 22 markparkeringar.

Området ägs idag av Älvstranden Utveckling AB.

Totalt planeras en fastighetsyta på 15 250 kvm BTA, varav 15 000 kvm är avsedda för bostäder och 250 kvm för verksamhetslokaler. Den genomsnittliga storleken per lägenhet är 85 kvm BTA vilket resulterar i 176 lägenheter.

Tabell 3 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

Verksamhet	BTA/antal	Totalt, personer
Bostäder	176 lägenheter	-
Verksamhetslokaler, handel	250 kvm	5 anställda 15 besökare

Tabell 6.1: Verksamhetsytor och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

### 6.2 PARKERINGSBEHOV

#### Startvärden, steg 1

För lägenheter används startvärdet för bostäder enligt anvisningarna, för lokalerna startvärdet för handel. För att bedöma behovet av cykelparkering för lokalerna används antalet personer som förväntas vistas i dem och målbilden för stadsdelen Lundby enligt anvisningarna.

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Lägenheter	0,5 bpl/lägenhet	2 cpl/lägenhet för boende 0,5 cpl/lägenhet för besök, korttid
Verksamhetslokaler, handel	13 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare

Tabell 6.2: Parkeringstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende/anställda	P-behov, cykel, besökare
Lägenheter	88	352	88
Verksamhetslokaler, handel	3	2	2
Totalt	91	354	90

Tabell 6.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1

## Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknötning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur och närhet till service, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 0,05 bilplatser per lägenhet samt 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Lägenheter	0,5 bpl/lägenhet	-0,05	0,45 bpl/1000 kvm BTA
Verksamhetslokaler, handel	13 bpl/1000 kvm BTA	-15%	11 bpl/1000 kvm BTA

Tabell 6.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende/anställda	P-behov, cykel, besökare
Lägenheter	79	352	88
Verksamhetslokaler, handel	3	2	2
Totalt	82	354	90

Tabell 6.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

## Projektanpassning, steg 3

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

Parkeringsbehovet för bostäderna bedöms inte påverkas i detta steg. Verksamhetslokalerna förväntas innehålla mindre butiker eller tjänsteföretag som primär har kunder och verksamheter från närområdet som kunder. Därför föreslås ett avdrag motsvarande 30% av startvärdet för parkeringstalen för bil för dessa lokaler.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Lägenheter	0,45 bpl/1000 kvm BTA	-	0,45 bpl/1000 kvm BTA
Verksamhetslokaler, handel	11 bpl/1000 kvm BTA	-30% av startvärdet	7 bpl/1000 kvm BTA

Tabell 6.6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 3.

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende/anställda	P-behov, cykel, besökare
Lägenheter	79	352	88
Verksamhetslokaler, handel	2	2	2
Totalt	81	354	90

Tabell 6.7: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 3

## Mobilitetsåtgärder, steg 4

**Mobilitetsåtgärder** enligt anvisningarnas **baspaket** föreslås i detaljplaneskedet, dock endast för bostäderna, inte för verksamhetslokalerna.

Baspaketet innehåller följande åtgärder:

- Information: Startpaket till nyinflyttade och löpande information om mobilitet
- Kollektivtrafik: Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade
- Cykel: Extra god cykelparkering
- Bil: Bilparkeringshyran särredovisas, bilpoolsplatser
- Bil: Högs 50% fasta parkeringsplatser
- Övrigt: Mobilitetsansvarig för fastigheten finns.

Enligt kraven för baspaketet tillkommer tre bilpoolsplatser. Fastighetstutvecklaren ansvarar i planeringsskedet för att säkerställa det nödvändiga antal bilpoolsplatser. Fastighetsägaren ska säkerställa att det finns en mobilitetsansvarig som en permanent roll som säkerställer att mobilitetsåtgärder implementeras löpande även i förvaltningsskedet.

Älvstranden Utveckling AB avser att ytterligare sänka parkeringsbehovet med fler mobilitetsåtgärder i bygglovsskedet.

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 4.1
Lägenheter	0,45 bpl/lägenhet	-0,05	0,40 bpl/1000 kvm BTA
Verksamhetslokaler, handel	11 bpl/1000 kvm BTA	-	11 bpl/1000 kvm BTA
Bilpool	-	Bilpoolsplatser krävs	0 för 0-49 lgh, 1 för 50-99, 2 för 100-149, 3 för 150-199

Tabell 6.8: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 4.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende/anställda	P-behov, cykel, besökare
Lägenheter	70	352	88
Verksamhetslokaler, handel	1	2	2
Bilpool	3		
Totalt	74	354	90

Tabell 6.9: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 4

## Slutlig parkeringsbehov

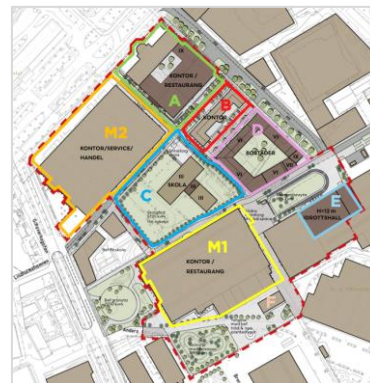
Tabell 6.10 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende/anställda	P-behov, cykel, besökare
Lägenheter	70	352	88
Verksamhetslokaler, handel	1	2	2
Bilpool	3		
Totalt	74	354	90

Tabell 6.10: Slutligt behov av bil- och cykelplatser för projektet, för detaljplan.

Av bilplatserna behöver **minst 3 platser vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Platsen ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser respektive minst en plats.

**3 bilplatser** ska vara avsedda för **bilpoolsbilar**. Dessa anläggs med fördel på ett sätt som gör dem väl synlig och tillgänglig. Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.



## 7 Delområde E

### 7.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde E är en del i en befintlig, äldre industribyggnad (Pannverkstan). Området är idag del av fastigheten Lundbyvassen 4:6 och används idag primärt som lager och verkstadslokal. Den framtida användningen av byggnaden är fortfarande osäker. Mest troligt är att den kommer att innehålla en blandning av olika verksamheter – kontor, en idrottshall och möjligen centrumsverksamheter, verkstadslokaler och lager.

Idrottshallen på 1 500 kvm BTA förväntas på dagtid användas av den intilliggande F-6 skolan, på kvällar och helger av idrottsföreningar för träning och tävlingar. Idrottshallen har inga läktare för publik. Det innebär att ett parkeringsbehov för hallen endast uppstår utanför tiderna för skolans verksamhet (kvällar, helger) och att endast aktiva idrottsutövare nyttjar hallen. Göteborg saknar nyckeltal för att bedöma antalet personer som samtidigt kan förväntas vistas inom idrottshallen. Uppsala kommun beräknar **maxvärdet** av antal personer som tillåts i idrottshallar utifrån riktvärdet 10 kvm LOA per person, ca. 12,5 kvm BTA<sup>8</sup>. Det maxvärdet bedöms dock inte inträffa ofta. Därför används i denna utredning ett värde som motsvarar halva persontätheten av Uppsalas maxvärde, 25 kvm BTA per person. Det motsvarar 40 personer per 1000 kvm BTA.

För de resterande 8 500 kvm BTA beräknas parkeringsbehovet utifrån riktvärdena för kontor. Andra verksamheter som kan komma att rymmas inom fastigheten bedöms ha lägre parkeringsbehov. På det viset beräknas en övre gräns för parkeringsbehovet.

Tabell 3 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	8 500 kvm	306 anställda 34 besökare
Idrottshall	1 500 kvm	60 besökare

Tabell 7.1: Verksamhetsytor och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

### 7.2 PARKERINGSBEHOV

#### Startvärden, steg 1

För kontor används startvärden enligt anvisningarna. För idrottshallen föreslås en färdmedelsandel av 10% för bil utifrån målbilden för Lindholmen som beskrivs i underlaget för planprogrammet. För cykel föreslås en andel på 36%. Det motsvarar målbilden för anställda för stadsdelen Lundby, för besökare till verksamheten är målbilden i riktlinjerna 15%. Den högre siffran förespråkas eftersom en idrottsanläggning i större utsträckning kan förväntas attrahera unga utan bil.

<sup>8</sup> Uppsala kommun, 2021 Hallstorlekar och max antal. Begränsning i antal personer på anläggningen.

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare.
Idrottshall	10% av antalet besökare	36% av antalet besökare

Tabell 7.2: Parkeringstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	43	110	5
Idrottshall	6		22
Totalt	49	110	27

Tabell 7.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1

### Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknytning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur och närhet till service, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Idrottshall	10% av antalet besökare	-15%	8,5% av antalet besökare

Tabell 7.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	36	110	5
Idrottshall	5		22
Totalt	41	110	27

Tabell 7.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

### Projektanpassning, steg 3

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

Parkeringsbehovet för kontorsverksamhet bedöms inte påverkas i detta steg.

En idrottshall som används för träning och möjligen tävlingar av föreningar på kvällar och helger bedöms ha ett relativt stort upptagningsområde som kan sträcka sig över hela staden beroende på typ av idrott. På kvällar och helger är vidare utbudet av kollektivtrafik sämre. Därför föreslås som projektanpassning att parkeringstalet för bil höjs med 10% procentenheter. Observera att parkeringsbehovet endast uppstår kvällar och helger, då idrottshallen på skoltid serverar skolans behov.

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 3
Idrottshall	4,25 bpl/1000 kvm BTA	-	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Idrottshall	8,5% av antalet besökare	+10% av antalet besökare	18,5% av antalet besökare

Tabell 7.6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 3.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	36	110	5
Idrottshall	11		22
Totalt	47	110	27

Tabell 7.7: Parkeringstalen för cykel i analyssteg 3

#### Mobilitetsåtgärder, steg 4

Inga mobilitetsåtgärder föreslås för idrottshallen i detaljplaneskedet.

#### Slutlig parkeringsbehov

Tabell 7.10 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

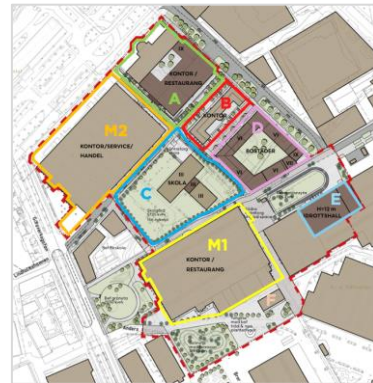
Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	36	110	5
Idrottshall	11		22
Totalt	47	110	27

Tabell 7.10: Slutligt behov av bil- och cykelplatser för projektet, för detaljplan.

Av bilplatserna behöver **minst 1 plats vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Platsen ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser respektive minst en plats.

Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.

## 8 Delområde F



### 8.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde F innehåller en befintlig kontors/verksamhetsbyggnad på 620 kvm BTA. Området är idag del av fastigheten Lundbyvassen 4:6. Den används idag som kontor, för undervisnings- och kursverksamhet av ABF och för relokaler. Ingen förändring av byggnaden är planerad. Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB. För ändamålet av denna utredning hanteras delområdet som kontorsverksamhet.

Tabell 3 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	620	22 anställda/personal 2 besökare

Tabell 8.1: Verksamhetsytor och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

### 8.2 PARKERINGSBEHOV

#### Startvärden, steg 1

För kontor används startvärden enligt anvisningarna. För cykel används målbilden för stadsdelen Lundby enligt anvisningarna.

Verksamhet	Parkeringsstal bil	Parkeringsstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare.

Tabell 8.2: Parkeringsstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	3	8*	0*

Tabell 8.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1. \* Enligt parkeringstalen är behovet av cykelparkeringar för anställda åtta platser, för besökare noll. Med hänsyn till att lokalerna idag delvis används som rep- och kurslokaler förespråkas dock att cykelparkeringarna anläggs lättillgängligt utomhus.

Behovet av cykelplatser enligt parkeringstalen för kontor är åtta platser för anställda och noll för besökare. Med hänsyn till att byggnaden används som rep- och kurslokal förespråkas dock att cykelparkeringarna i huvudsak anordnas lättillgängligt utomhus, dvs. på samma sätt som besöksparkeringar. Minst sex av platserna ska dock vara väderskyddade.

## Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknötning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur och närhet till service, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	4,25 bpl/1000 kvm BTA

Tabell 8.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	3	0*	8*

Tabell 8.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2. \* Enligt parkeringstalen är behovet av cykelparkeringar för anställda åtta platser, för besökare noll. Med hänsyn till att lokalerna idag delvis används som rep- och kurslokaler förespråkas dock att cykelparkeringarna anläggs lättillgängligt utomhus, som besöksparkeringar.

## Projektanpassning, steg 3

Inga förändringar för projektanpassning föreslås.

## Mobilitetsåtgärder, steg 4

Inga mobilitetsåtgärder föreslås för delområdet i detaljplaneskedet.

## Slutlig parkeringsbehov

Tabell 8.6 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

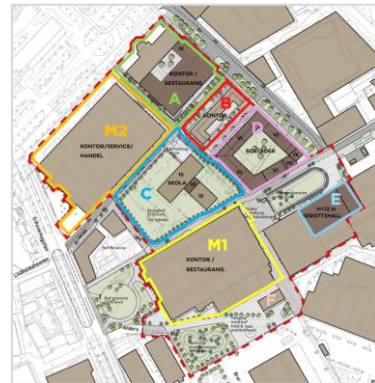
Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	3	0*	8*

Tabell 8.6: Slutligt behov av bil- och cykelplatser för projektet, för detaljplan.

Av bilplatserna behöver **minst 1 plats vid behov kunna utformas för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Platsen ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser respektive minst en plats.

Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.

## 9 Delområde M1



### 9.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde M1 innehåller en stor äldre industribyggnad som har omvandlats till att innehålla kontor, verkstadslokaler, undervisningslokaler, en restaurang och lagerytor. Området är idag del av fastigheten Lundbyvassen 4:6 men förväntas bli en egen fastighet.

Byggnaden ska utvecklas med ytterligare kontorsyta genom att tillföra entresolplan. Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB.

Vidare ska restaurangdelen utvidgas från idag 1 698 kvm LOA (ca. 2 100 kvm BTA), både med ca. 50% större restaurangkapacitet men även med olika aktivitetsytor (t.ex. bouleanor, ca. 850-1000 kvm BTA) till totalt 4 000 kvm BTA. Aktivitetsytorna har lägre persontäthet än restaurangdelen, därför sänks nyckeltalen för persontäthet med 20% från 17 till 13,6 anställda/1000 kvm BTA. För besökare behålls nyckeltalet 120 besökare/1000 kvm BTA.

Lagerytan minskas i motsvarande grad. Lagerytan är tänkt att användas av verksamheter inom fastigheten och tillför ingen ytterligare personal eller besökare.

För verkstäder/labblockaler som antas ha halva persontäthet jämfört med kontor.

Totalt planeras en byggnadsyta på 31 016 kvm BTA.

Tabell 9.1 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	16 695 kvm	601 anställda 67 besökare
Verkstad/labblockaler	5 513 kvm	99 anställda 11 besökare
Restaurang	4000 kvm	54 personal 480 besökare
Lager/industri	3 519 kvm	0
Övrigt	1 286 kvm	0
Utbildning*	1 881 kvm	10 personal 75 elever*

Tabell 9.1: Verksamhetsytor och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

## 9.2 PARKERINGSBEHOV

### Startvärden, steg 1

För kontor 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 cykel används målbilden för stadsdelen Lundby enligt anvisningarna.

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare.
Verkstad/labblockaler	2,5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare
Restaurang, personal	10% av antalet anställda	36% av antalet anställda
Restaurang, besökare	10% av antalet besökare	15% av antalet besökare
Lager/industri	0	0
Övrigt	0	0
Utbildning, personal	10% av antalet anställda	36% av antalet anställda
Utbildning, elever	10% av antalet anställda	36% av antalet elever

Tabell 9.2: Parkeringstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	83	216	10
Verkstad/labblockaler	14	36	2
Restaurang, personal	5	13	
Restaurang, besökare	48		72
Lager/industri	0	0	0
Övrigt	0	0	0
Utbildning, personal	1	3	
Utbildning, elever	8		27
<b>Totalt</b>	<b>159</b>	<b>275</b>	<b>111</b>

Tabell 9.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1

## Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknötning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Verkstad/labblockaler	2,5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	2,2 bpl/1000 kvm BTA
Restaurang, personal	10% av antalet anställda	-15%	8,5% av antalet anställda
Restaurang, besökare	10% av antalet besökare	-15%	8,5% av antalet besökare
Lager/industri	0	-15%	0
Övrigt	0	-15%	0
Utbildning, personal	10% av antalet anställda	-15%	8,5% av antalet anställda
Utbildning, elever	10% av antalet anställda	-15%	8,5% av antalet elever

Tabell 9.4: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	71	216	10
Verkstad/labblockaler	12	36	2
Restaurang, personal	5	13	
Restaurang, besökare	41		72
Lager/industri	0	0	0
Övrigt	0	0	0
Utbildning, personal	1	3	
Utbildning, elever	6		27
Totalt	136	275	111

Tabell 9.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

## 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 restaurangen. På dagtid förväntas en stor majoritet av restaurangbesökarna vara verksamma i huset eller i närområdet, utan tillkommande parkeringsbehov. På kvällar och helger kan en ökande andel externa besökare förväntas. Ett avdrag på 50% av startvärdet för parkeringstalet för bil (0,1 bpl/person) föreslås. För cykel föreslås ett större avdrag, 70%. Även med det avdraget förblir antalet cykelplatser för besökare större än antalet bilplatser.

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
------------	-------------------------------------	------------	----------------------------

Kontor	4,25 bpl/1000 kvm BTA	-	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Verkstad/labblockaler	2,2 bpl/1000 kvm BTA	-	2,2 bpl/1000 kvm BTA
Restaurang, personal	8,5% av antalet anställda	-	8,5% av antalet anställda
Restaurang, besökare	8,5% av antalet besökare	-50% av startvärdet (5% av antalet besökare)	3,5% av antalet besökare
Lager/industri	0	-	0
Övrigt	0	-	0
Utbildning, personal	8,5% av antalet anställda	-	8,5% av antalet anställda
Utbildning, elever	8,5% av antalet elever	-	8,5% av antalet elever

Tabell 9.6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 3

Verksamhet	Parkeringstal cykel, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare.	-	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Verkstad/labblockaler	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare	-	2,2 bpl/1000 kvm BTA
Restaurang, personal	36% av antalet anställda	-	8,5% av antalet anställda
Restaurang, besökare	15% av antalet besökare	-70% av startvärdet	4,5% av antalet besökare
Lager/industri	0	-	0
Övrigt	0	-	0
Utbildning, personal	36% av antalet anställda	-	36% av antalet anställda
Utbildning, elever	36% av antalet elever	-	36% av antalet anställda

Tabell 9.7: Parkeringstalen för cykel i analyssteg 3.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	71	216	10
Verkstad/labblockaler	12	36	2
Restaurang, personal	5	20	
Restaurang, besökare	17		22
Lager/industri	0	0	0
Övrigt	0	0	0
Utbildning, personal	1	3	
Utbildning, elever	6		27
Totalt	112	275	61

Tabell 9.8: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 3

#### Mobilitetsåtgärder, steg 4

Inga mobilitetsåtgärder föreslås för delområdet i detaljplaneskedet.

#### Slutlig parkeringsbehov

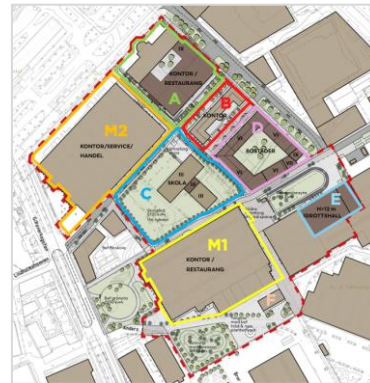
Tabell 9.9 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	71	216	10
Verkstad/labblockaler	12	36	2
Restaurang, personal	5	20	
Restaurang, besökare	17		22
Lager/industri	0	0	0
Övrigt	0	0	0
Utbildning, personal	1	3	
Utbildning, elever	6		27
Totalt	112	275	61

Tabell 9.9: Slutligt behov av bil- och cykelplatser för projektet, för detaljplan.

Av bilplatserna behöver **minst 5 platser vid behov kunna utformas för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Platserna ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser.

Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.



## 10 Delområde M2

### 10.1 BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområde M2 innehåller en äldre industribyggnad som har byggts om till parkeringsgarage och kontor/verksamhetslokaler. Området motsvarar fastigheten Lundbyvassen 4:13.

Byggnaden innehåller idag ett bilgarage på fem våningar med 399 bilplatser samt cykelparkering, kontorslokaler samt verkstads/industri lokaler och ett gym. Byggnaden ska delvis byggas om för att även innehålla en dagligvaruhandelsbutik.

Området ägs idag av Atrium Ljungberg AB.

Tabell 3 sammanställer uppgifter om ytorna respektive antal personer för respektive verksamhet. Se avsnitt 2.3 för information om hur antalet personer har beräknats.

För dagligvaruhandel används startvärdet från riktlinjerna för behovet av bilplatser. Antalet anställda antas vara 10/1000 kvm BTA och antalet besökare 45/1000 kvm BTA. Värdena överensstämmer med riktvärdet i stadens anvisningar (s. 25).

För gym används en personaltäthet på 8 anställda/1000 kvm BTA, samt 50 samtidiga besökare/1000 kvm BTA.

Verksamhet	BTA	Totalt, personer
Kontor	3 000 kvm	108 anställda 12 besökare
Verkstad/labblokal	3 000 kvm	54 anställda 6 besökare
Dagligvaruhandel	1 500 kvm	15 personal 68 besökare
Gym	2 000 kvm	8 personal 100 besökare

Tabell 10.1: Verksamhetsytor och antal förväntade personer som regelbundet förväntas vistas i lokalerna samtidigt.

## 10.2 PARKERINGSBEHOV

### Startvärden, steg 1

För kontor används startvärden enligt anvisningarna. För cykel används målbilden för stadsdelen Lundby enligt anvisningarna.

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare.
Verkstad/labblockaler	2,5 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare
Dagligvaruhandel	13 bpl/1000 kvm BTA	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare
Gym	10% av antalet personal & besökare	36% av antalet anställda 15% av antalet besökare

Tabell 10.2: Parkeringstalen för bil och cykel i analyssteg 1.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	15	39	2
Verkstad/labblockaler	8	19	1
Dagligvaruhandel	20	5	10
Gym	11	3	15
Totalt	53	67	28

Tabell 10.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1

### Lägesbedömning, steg 2

Delområdet har mycket god anknypning till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, se avsnitt 2.2. Det medger ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkeringar för verksamheter.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Verkstad/labblockaler	2,5 bpl/1000 kvm BTA	-15%	2,2 bpl/1000 kvm BTA
Dagligvaruhandel	13 bpl/1000 kvm BTA	-15%	11,05 bpl/1000 kvm BTA
Gym	10% av antalet personal & besökare	-15%	8,5% av antalet besökare

Tabell 10.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	13	39	2
Verkstad/labblockaler	6	19	1
Dagligvaruhandel	17	5	10
Gym	10	3	15
Totalt	45	67	33

Tabell 10.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

### 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 dagligvaruhandeln eftersom butiken i stor ha ett betydande kundunderlag inom gångavstånd. Därför förespråkas ett avdrag av parkeringstalen för bil med 30%.

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-	4,25 bpl/1000 kvm BTA
Verkstad/labblockaler	2,5 bpl/1000 kvm BTA	-	2,5 bpl/1000 kvm BTA
Dagligvaruhandel	11,05 bpl/1000 kvm BTA	-30% från startvärdet	7,15 bpl/1000 kvm BTA
Gym	10% av antalet personal & besökare	-	10% av antalet personal & besökare

Tabell 10.6: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 3.

Parkeringsstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	13	39	2
Verkstad/labblockaler	6	19	1
Dagligvaruhandel	11	5	10
Gym	10	1	4
Totalt	39	64	17

Tabell 10.7: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 3

### Mobilitetsåtgärder, steg 4

Inga mobilitetsåtgärder föreslås för delområdet i detaljplaneskedet.

## Slutlig parkeringsbehov

Tabell 10.8 sammanställer det slutliga behovet av bil- och cykelparkering för delområdet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	13	39	2
Verkstad/labblockaler	6	19	1
Dagligvaruhandel	11	5	10
Gym	10	1	4
Totalt	40	64	17

Tabell 10.8: Slutligt behov av bil- och cykelplatser för projektet, för detaljplan.

Av bilplatserna behöver **minst 2 platser vid behov kunna utformas för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Platsen ska ordnas högst 25 m från en tillgänglig och användbar entré. Antalet är motsvarar 3% av startvärdets antal platser. Platserna för rörelsehindrade anläggs i garaget, nära utgångar med hiss.

Inget behov för tjänstefordon har identifierats i detta skede.

# 11 Sammanställning och samnyttjande

## 11.1 TOTALA PARKERINGSBEHOVET – INNAN SAMNYTTJANDE

Nedan sammanställs parkeringsbehovet för hela planområdet.

Område, ägare	Huvudsaklig verksamhet	P-behov, bil (normal)	P-behov, bil, (för RH, bilpool, angöring )	P-behov, cykel, anställda/boende	P-behov, cykel, besökare
A, Atrium Ljungberg	Kontor, konferens	156	6	480	31
B, Castellum	Kontor	18	1	58	3
C, Stadsfastighetsförvaltningen	Grundskola F-6	9	1	15	150
D, Älvstranden	Bostäder	71	3	354	90
E, Älvstranden	Kontor, idrottshall	46	1	110	27
F, Atrium Ljungberg	Kontor, föreningslokaler	2	1		8
M1, Atrium Ljungberg	Kontor, restaurang, utbildning	107	5	275	61
M2, Atrium Ljungberg	Garage, kontor, dagligvaruhandel	38	2	64	17
<b>Totalt</b>		<b>447</b>	<b>20</b>	<b>1 356</b>	<b>387</b>

Tabell 11.1: Sammanställning av parkeringsbehovet inom planområdet.

Inget behov för andra fordon (egna arbetsfordon, tjänstefordon) som skulle leda till ytterligare parkeringsbehov har identifierats i detta skede.

## 11.2 SAMNYTTJANDEMÖJLIGHETER

Samnyttjande av parkeringsplatser kan minska behovet av fysiska parkeringsplatser genom att verksamheter som har parkeringsbehov vid olika tider använder samma plats. En förutsättning för samnyttjande är att parkeringsplatserna inte är reserverade för enskilda användare, att de är tillgängliga för alla parter som ska samnyttja och inom rimlig avstånd från verksamheterna som ska dela plats. Högsta gångavstånd till parkeringen är enligt stadens anvisningar är 500m för bostäder och 700m för anställda samt 300m för besökare till handel. Administrativt underlättas samnyttjande av att fastigheterna som ska samnyttja parkeringsplatser har samma ägare, men även samnyttjande mellan olika fastighetsägare är möjlig.

### Samnyttjande i M2, endast Atrium Ljungberg

Inom planområdet erbjuder sig särskilt parkeringsgaraget i område M2 för samnyttjande. Garaget har en kapacitet på 399 bilplatser och ägs av Atrium Ljungberg som även äger områdena M1, A och F. Nedan beräknas samnyttjandeeffekten av en gemensam parkeringsanläggning för fastigheterna M1, M2, A och F, samtliga ägd av Atrium Ljungberg.

Avstånden mellan fastigheterna och parkeringsanläggningen i byggnaden M2 underskrider i samtliga fall gränsen för gångavstånd enligt stadens anvisningar vilket möjliggör samnyttjande.

För beräkningen av samnyttjandeeffekten används riktvärden från stadens anvisningar.

Tabell 11.2 sammanställer parkeringsbehovet enligt parkeringstalen för olika verksamhetstyper i de berörda fastigheterna A, F, M1 och M2, utan platser för rörelsehindrade som behöver vara fastighetsnära och inte enkelt kan samnyttjas. Antalet platser för rörelsehindrade har dragits av från den funktionen med störst parkeringsbehov.

Verksamhet/Område	A	F	M1	M2	Totalt
Kontor	150	2	66	11	229
Verkstad/labbar			12	6	18
Konferens	5				5
Restaurang	1		21		22
Lager, industri			0		0
Utbildning			7		7
Dagligvaruhandel				11	11
Gym				10	10
Totalt, utan RHP	156	2	106	38	302

Tabell 11.2: Sammanställning av parkeringsbehovet i områdena A,F,M1,M2, samtliga ägda av Atrium Ljungberg

Tabell 11.3 sammanställer parkeringsbehovet för olika verksamhetstyper i de berörda fastigheterna A, F, M1 och M2 vid olika tider. Nyttjandegraden följer riktvärdena i stadens anvisningar för de verksamhetstyper som redovisas där (kontor, industri, dagligvaruhandel), för andra verksamhetstyper har egna antaganden gjorts. För restaurang används högsta nyttjandegrad för bilparkering för fredag kväll och lördag dag, eftersom det då bedöms komma flest besökare som inte redan är i närområdet.

Verksamhet	Max behov	Nyttjandegrad/antal			
		Mån-fre dag	Fre kväll	Lör dag	Natt
Kontor	229	100% / 229	20% / 46	10% / 23	10% / 23
Verkstad/labbar	18	100% / 18	20% / 4	10% / 2	10% / 2
Konferens	5	100% / 5	40% / 2	40% / 2	40% / 2
Restaurang	22	50% / 11	100% / 22	100% / 22	10% / 2
Lager, industri	0	100% / 0	20% / 0	10% / 0	10% / 0
Utbildning	7	100% / 7	50% / 4	20% / 1	20% / 1
Dagligvaruhandel	11	40% / 4	100% / 11	80% / 9	5% / 1
Gym	10	50% / 5	100% / 10	100% / 10	10% / 1
Totalt	302	279	99	69	32

Tabell 11.3: Parkeringsbehovet för områdena A,F,M1 och M2 vid olika tider. Högsta sammanlagda behov uppstår på dagtid under veckodagar, vid samnyttjande dimensionerar det behovet av fysiska parkeringsplatser.

Behovet är som störst på vardagar, dagtid med 279 platser. Genom att samtliga av Atrium Ljungbergs fastigheter i planområdet samnyttjar garaget i M2 kan det totala behovet av fysiska parkeringsplatser (utom RHP) minskas från 302 till **279 platser**, en **reduktion med 23 platser, motsvarande 8%**. Behovet av platser för rörelsehindrade (15 platser) tillkommer.

Samnyttjandet förutsätter att samtliga verksamma och besökare inom de utpekade fastigheterna har tillgång till parkeringsgaraget i området M2 och att minst 279 av garagets platser inte är fasta platser.

Samnyttjandeberäkningen visar vidare att det finns betydande ledig kapacitet på kvällar, helger och på natten. Den kapaciteten skulle exempelvis kunna utnyttjas för att täcka parkeringsbehovet av idrottshallen som primärt förväntas uppstå på kvällar och helger. Även besökare till bostäderna (område D, ca 5-8 platser) kan primärt ha ett behov på kvällar, helger och natten och skulle potentiellt kunna utnyttja den lediga kapaciteten i garaget i M2.

### Samnyttjande mellan kontoren och idrottshallen i Pannverkstaden (område E)

Innehållet i Pannverkstaden (område E) är inte helt bestämd, men förväntas vara en kombination av kontor/verksamhetslokaler och en idrottshall. Den planerade idrottshallen förväntas på dagtid användas för att täcka den intilliggande grundskolans (område C) behov och skapar därmed inget tillkommande parkeringsbehov på dagtid. På kvällar och helger är hallen däremot tillgänglig för andra användare som idrottsföreningar.

Tabell 11.4 sammanställer parkeringsbehovet för bil inom område E.

Verksamhet	P-behov, bil (RHP)	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	35	110	5
Idrottshall	11		22
Totalt	46	119	27

Tabell 11.4: Sammanställning av parkeringsbehovet i områdena C (skolan) och E (idrottshall)

Tabell 11.5 sammanställer parkeringsbehovet för bil för olika verksamhetstyper inom område E vid olika tider.

Verksamhet	Max behov (utan RHP)	Nyttjandegrad/antal			
		Mån-fre dag	Fre kväll	Lör dag	Natt
Kontor, arbetsplatser	35	100% / 35	5% / 2	5% / 2	0% / 0
Idrottshall (ej skolanvändning)	11	100% / 0	100% / 11	100% / 11	0% / 0
Totalt	46	35	13	13	0

Tabell 11.5: Parkeringsbehovet inom område E vid olika tider. Utgångspunkt är att idrottshallen på skoltid enbart används av skolan. Högsta sammanlagda behov uppstår på dagtid under veckodagar, vid samnyttjande dimensionerar det behovet av fysiska parkeringsplatser.

Genom att samnyttja parkeringsplatserna kan det totala behovet av fysiska bilparkeringsplatser minskas från 46 till **35 platser**, en **reduktion med 11 platser**. En förutsättning för samnyttjandet är att samma parkeringsanläggning används och att platserna är tillgängliga för besökare vilket bedöms vara fallet (se kapitel 12.6). En plats för rörelsehindrade tillkommer.

Även för cykel finns potential för samnyttjande, tabell 11.6 visar potentialen.

Verksamhet	Max behov	Nyttjandegrad/antal			
		Mån-fre dag	Fre kväll	Lör dag	Natt
Kontor, arbetsplatser	110	100% / 110	5% / 6	5% / 6	0% / 0
Kontor, besökare	5	100% / 5	0% / 0	0% / 0	0% / 0
Idrottshall (ej skolanvändning)	22	0% / 0	100% / 22	100% / 22	0% / 0
<b>Totalt</b>	<b>137</b>	<b>115</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>0</b>

Tabell 11.5: Cykelparkeringsbehovet inom område E vid olika tider. Utgångspunkt är att idrottshallen på skoltid enbart används av skolan. Högsta sammanlagda behov uppstår på dagtid under veckodagar, vid samnyttjande dimensionerar det behovet av fysiska parkeringsplatser.

Genom att samnyttja cykelparkeringarna kan det totala behovet av fysiska platser minskas från 137 till **115 platser**, en **reduktion med 22 platser**. En förutsättning är att minst 22 cykelparkeringar är placerade utomhus och tillgängliga för både besökare till idrottshallen och till besökare och anställda till de andra verksamheterna.

### 11.3 TOTALA PARKERINGSBEHOVET – MED SAMNYTTJANDE

Nedan sammanställs parkeringsbehovet för hela planområdet med avdrag för samnyttjande för områdena A,F,M1,M2 samt E (se avsnitt 11.2).

Parkeringsbehovet för de delområden som ska dela parkeringsanläggning för samnyttjande läggs ihop – delområdena A,F, M1 och M2, samtliga ägda av Atrium Ljungberg. För byggnader som ska täcka sitt parkeringsbehov utanför den egna fastigheten krävs att tillgången till parkeringarna säkerställ även vid ett ägarbyte, exempelvis genom ett servitut eller fastighetsbundna avtal

Område, ägare	Sammanlagd p-behov bil, utan RHP	P-behov, bil (för RHP)	P-behov, bil totalt
A, F, M1, M2 Atrium Ljungberg	302 Avdrag samnyttjande: 23 <b>Slutligt behov: 279</b>		<b>15</b>
B, Castellum	<b>18</b>		<b>1</b>
C, Stadsfastighetsförvaltningen	<b>9</b>		<b>1</b>
D, Älvstranden	<b>71</b>		<b>3</b>
E, Älvstranden	46 Avdrag samnyttjande: 11 <b>Slutligt behov: 35</b>		<b>1</b>
<b>Totalt</b>	<b>412</b>		<b>21</b>

Tabell 11.1: Sammanställning av parkeringsbehovet inom planområdet.

## 12 Parkeringslösningar

### 12.1 ÖVERSIKT

Det totala behovet av bilparkeringar inom planområdet utan samnyttjande är 466 platser, varav 21 platser är avsedda för rörelsehindrade. Genom de i avsnitt 11.2 föreslagna samnyttjandelösningar minskar behovet av fysiska bilparkeringsplatser till 433, varav 21 är avsedda för rörelsehindrade.

Parkeringsbehovet inom planområdet ska i huvudsak täckas genom två större anläggningar: Det befintliga parkeringshuset i M2 (M2:P i bild 12.1) som idag har 399 bilplatser och ett nytt garage under bostadskvarteret D med en kapacitet av upp till 76 platser (D:P i bild 12.1). Delområde B täcker sitt parkeringsbehov inom fastigheten med befintliga markparkeringar. Vidare används befintliga markparkeringar inom fastigheten Lundbyvassen 4:6 för att täcka parkeringsbehovet av delområde E (35 platser). Fastigheten ingår delvis i planområdet, men sträcker sig längre söder och österut och innehåller ett stort antal markparkeringar.

Bilparkeringar för rörelsehindrade anläggs inom 25m från tillgänglig entré vid respektive fastighet. Även cykelparkeringar tillhandahålls inom respektive delområde.

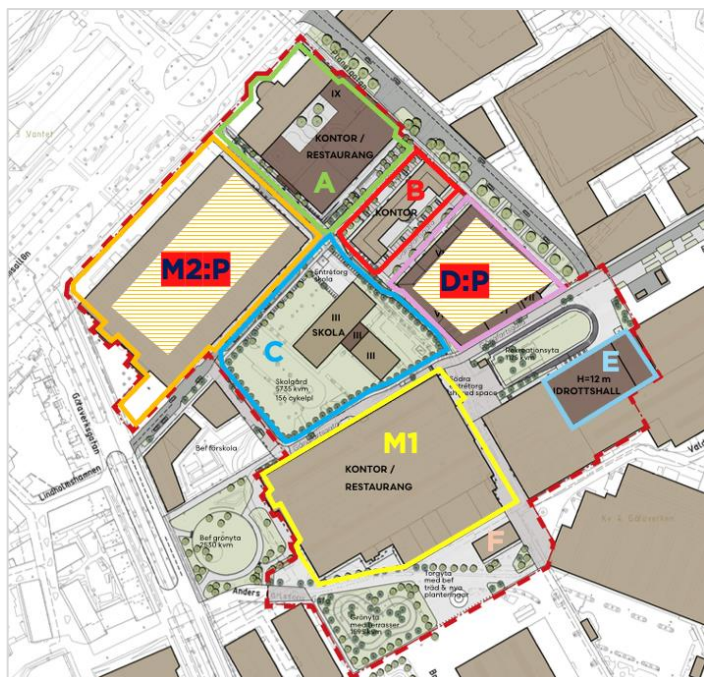


Bild 12.1: Översikt över parkeringsanläggningar för bil inom planområdet.

Utöver dessa garageplatser planeras markparkeringar längs kvartersgatan mellan områdena M2 och C) och mellan områdena B och D. Mellan områdena A och B finns befintliga markparkeringar som kvarstår.

Sammanlagd kan parkeringsbehovet som uppstår inom detaljplaneområdet täckas i sin helhet. I de följande avsnitt beskrivs parkeringslösningarna på delområdesnivå. Eventuella avdrag för samnyttjande mellan olika fastigheter fördelas proportionellt mellan de berörda fastigheterna.

## 12.2 DELOMRÅDE A

### Parkeringsbehov

Delområde A innehåller en befintlig kontorsbyggnad och en ny tillbyggnad som ska innehålla kontor, restaurang och konferenslokaler. Se kapitel 3 för en beskrivning.

Tabell 12.1 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	155	473	22
Konferens, möten - anställda	1	3	
Konferens, möten – besökare	5		9
Restaurang – anställda	1	4	
Restaurang – besökare	0		0
Totalt	162	480	31

Tabell 12.1: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna ska **6 platser vid behov kunna utformas för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd.

Genom samnyttjande med delområdena F, M1 och M2 kan parkeringsbehovet minskas med 8% av behovet (RHP undantaga), se avsnitt 11:2. Därmed blir **behovet av fysiska parkeringsplatser 6 platser för rörelsehindrade och 144 platser i samnyttjad parkering** (92% av 156 platser).

### Parkeringslösning - bil

Behovet av bilparkeringar täcks i ett samnyttjad **garage i grannfastigheten M2** genom ett parkeringsköp eller en hyresöverenskommelse på 25 år för 144 bilplatser. Parkeringar för rörelsehindrade (6 platser) anläggs som markparkering på sydöstra sidan av fastigheten, nära ingången. Där finns även möjlighet till angöring. Samtliga ligger inom 25 m från en tillgänglig ingång. Se bild 12.2 för parkeringsplatsernas läge.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar för besökare och för korttidsparkering anläggs utomhus nära ingångarna. Där finns redan idag 53 delvis väderskyddade cykelplatser. Se bild 12.2 för besöksplatsernas läge.

Cykelparkering för personal anordnas i cykelrum i fastighetens källarplan som kan nå genom en ramp. Två alternativa lösningar planeras, en där inga skyddsrum används för cykelparkering (486 cykelplatser) och en där skyddsrum används (482 cykelplatser). I båda fall används tvåvåningsställ. Se bild 12.3 för förslagen.



Bild 12.2: Placering av bil- och cykelparkeringar inom delprojektområdet. Röd: Bilparkeringar. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade, samtliga inom 25m från husets östra ingång. Grön: Cykelparkering utomhus.



Bild 12.3: Planritning över källarplanen i delområdet där cykelparkering för de anställda planeras. Två möjliga lösningar presenteras, en där inga skyddsrum används och en där skyddsrum används för cykelparkering.

## 12.3 DELOMRÅDE B

### Parkeringsbehov

Delområde B innehåller en befintlig kontorsbyggnad. Inget bygglov kommer att sökas för delområdet. Se kapitel 4 för en beskrivning.

Tabell 12.2 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	19	58	3

Tabell 12.2: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna behöver **minst 1 plats vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd.

### Parkeringslösning - bil

Bilparkering anordnas på de befintliga markparkeringar väster och öster om byggnaden. Totalt finns 27 parkeringsplatser på kvartermark vilket täcker delområdets parkeringsbehov. På en av de mest ingångsnära parkeringsplatser skapas en parkering för rörelsehindrade. Se bild 12.2 för parkeringsplatsernas läge.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar för besökare och för korttidsparkering finns utomhus nära ingångarna, med sammanlagd 18 platser. Resterande cykelparkering för personal (43 platser) erbjuds i ett cykelrum i fastigheten. Se bild 12.2 för läget av cykelparkeringarna utomhus.



Bild 12.2: Placering av bil- och cykelparkeringar inom delprojektområdet. Röd: Bilparkeringar. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade. Grön: Cykelparkering utomhus.

## 12.4 DELOMRÅDE C

### Parkeringsbehov

Delområde B innehåller en grundskola. Se kapitel 5 för en beskrivning.

Tabell 12.3 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Skola F-6, anställda	5	15	
Skola F-6, korttidsparkering	5		
Skols F-6, elever			150
Totalt	10	15	150

Tabell 12.3: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna behöver **minst 1 plats vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Förslagsvis anläggs en plats för rörelsehindrade avsedd för personal och en för besökare.

### Parkeringslösning - bil

Behovet av korttidsparkering (hämta & lämna barn, 5 bpl.) kan inte lösas på kvartersmark utan att minska den tillgängliga ytan för skolgården vilket inte är önskvärd. Behovet täcks därför på allmän plats genom parkeringsfickor längs gatan i projektområdets nordvästra sida. Den mest ingångsnära platsen föreslås som parkering för rörelsehindrade. Avvikelsen ligger i linje med tillåtna undantag enligt stadens anvisningar (s.39).

För personal tillhandahålls en parkeringsplats för rörelsehindrade inom fastigheten, nära ingången. Resterande parkeringsbehov för personalen (4 bpl) säkerställs genom ett parkeringsköp eller en hyresöverenskommelse på 25 år för parkeringar i en närliggande fastighet, förslagsvis M2.

Se bild 12.3 för parkeringsplatsernas läge.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar anläggs inom fastigheten. Se bild 12.3 för cykelplatsernas läge.

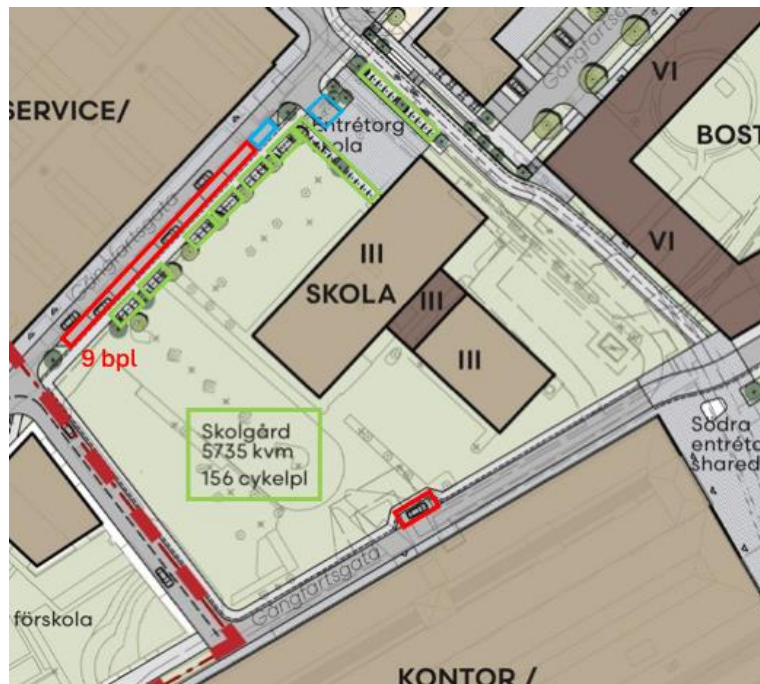


Bild 12.3: Placering av bil- och cykelparkeringar inom delprojektområdet. Röd: Bilparkeringar. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade. Grön: Cykelparkering utomhus.

## 12.5 DELOMRÅDE D

### Parkeringsbehov

Delområde D innehåller i bostäder och ett mindre antal verksamhetslokaler. Se kapitel 6 för en beskrivning. Det presenterade parkeringsbehovet bygger på att ett **baspaket av mobilitetsåtgärder** genomförs. Ett mobilitetsavtal ska tecknas mellan kommunen och exploitören.

Tabell 12.4 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende/anställda	P-behov, cykel, besökare
Lägenheter	70	352	88
Verksamhetslokaler, handel	1	2	2
Bilpool	3		
Totalt	74	354	90

Tabell 12.4: Slutligt behov av bil- och cykelplatser för projektet, för detaljplan.

Av bilplatserna behöver **minst 3 platser vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd. Ytterligare **3 bilplatser** ska vara avsedda för **bilpoolsbilar**.

### Parkeringslösning - bil

Behovet av bilparkering för boende och besökare täcks i en garageanläggning i källarplan, inom fastigheten. Ett garage med kapacitet för 76 platser planeras, se bild 12.4.

En parkering för rörelsehindrade anläggs inom garaget, nära hissen. I garaget finns kapacitet att anlägga ytterligare en plats för rörelsehindrade vid behov. Ytterligare en parkering för rörelsehindrade avsedd för boende kan anläggas som markparkering på innergården. Hela behovet kan därmed täckas inom fastigheten. Eftersom garaget förväntas vara stängd och inte är tillgänglig för besökare föreslås att en plats för rörelsehindrade anläggs parkeringsficka längs gatan längs nordvästra sidan av fastigheten, på allmän platsmark.

I garaget finns kapacitet att anordna tre bilpoolsplatser. Om möjligt kommer dock en lösning med offentligt tillgängliga bilpoolsplatser eftersträvas, i samverkan med andra fastighetsägare. Detta för att säkerställa att bilpoolsbilarna blir väl synliga och för att säkerställa ett större kundunderlag. Se bild 12.5 för markparkeringarnas läge.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar för de boende anläggs i källarplan, totalt 378 platser kan anläggas. Eftersom behovet är lägre (354 platser) kommer vissa av cykelplatserna i bild 12.4 tas bort för att erbjuda bättre tillgänglighet. Parkeringarna kan nås direkt från bostäderna genom trappor eller hiss, vägen nås genom garagets uppfartsramp.

Vidare anläggs cykelparkeringar utomhus för besökare och korttidsparkering, totalt 90 platser. Se bild 12.5 för besöksplatsernas läge.



Bild 12.4: Planritning av källarplanet i projektområdet, med bilparkerings, cykelparkerings, förråd och teknikutrymmen.



Bild 12.5: Placering av bil- och cykelparkeringar utomhus inom delprojektområdet. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade. Grön: Cykelparkering utomhus

## 12.6 DELOMRÅDE E

Delområde E (Pannverkstaden) innehåller delar av en befintlig industribyggnad som ska byggas om. Den slutliga användningen är inte helt bestämd än, men byggnaden ska innehålla kontor och en idrottshall. Se kapitel 7 för en beskrivning.

Tabell 12.5 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	36	110	5
Idrottshall	11		22
Totalt	47	110	27

Tabell 12.5: Slutligt behov av bil- och cykelplatser för projektet, för detaljplan.

Av bilplatserna behöver **minst 1 plats vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade** med särskild parkeringstillstånd.

Genom samnyttjande inom delområdet kan parkeringsbehovet för bil minskas med 21%, motsvarande 10 platser, se avsnitt 11:2. Därmed blir **behovet av fysiska bilparkeringsplatser 1 plats för rörelsehindrade och 36 platser i samnyttjad parkering**. För **cykelparkering** minskar behovet genom samnyttjande till **115 platser, varav minst 22 platser** behöver vara **utomhus**.

### Parkeringslösning - bil

Behovet av bilparkering kan inte lösas inom delområde E. Delområdet ligger idag inom den stora fastigheten Lundbyvassen 4:6, se bild 12:6a. Fastigheten ägs av Älvstranden Utveckling AB. Inom den fastigheten finns ett stort antal parkeringsplatser. Exempelvis finns 204 parkeringsplatser i en hall (nr 5 på bild 12:6 b), 206 platser i markparkeringen 43 på bild 12:6b, 171 platser på parkeringarna 11 och 35 med mera. Under parkeringsinventeringen (se 2.4) identifierades 1 530 parkeringsplatser inom fastigheten, varav 833 var belagda på dagtid.



Bild 12.6 a & b: Fastigheten Lundbyvassen 4:6 och parkeringsanläggningar i den södra delen av fastigheten.

Det finns med andra ord en betydande parkeringskapacitet, vid inventeringstillfället stod 697 bilparkeringsplatser lediga. En del av markparkeringarna inom Lundbyvassen 4:6 kommer att falla bort som en del av den planerade exploateringen inom den aktuella detaljplanen. Totalt faller 251 markparkeringar bort, med hög beläggning, 240 bilar vid inventeringstillfället.

Parkeringsplatserna inom Lundbyvassen 4:6 söder om detaljplaneområdet förväntas dock vara kvar under lång tid, ca. 1280 platser. Även om samtliga bilar som parkerar inom fastigheten koncentreras på dessa kvarstående platser förblir en överkapacitet på över 400 bilplatser.

Delvis kommer parkeringsanläggningarna i södra delen av Lundbyvassen 4:6 på lång sikt användas för andra ändamål, exempelvis för bebyggelse. Under de närmaste 25 åren förväntas dock finnas kapacitet att täcka parkeringsbehovet som uppstår inom delområde E. Parkeringsbehovet för delområde E – 36 platser i samnyttjad parkering – täcks därför inom det kvarstående parkeringsutbudet inom fastigheten Lundbyvassen 4:6. Tillgången till 36 bilplatser säkerställs genom ett 25-års avtal med fastighetsägaren.

Parkeringar för rörelsehindrade ska anläggas inom 25 m från en entré. Det är svårt att ordna en bra lösning för parkering för rörelsehindrade på kvartersmark. Därför föreslås att en plats för rörelsehindrade anläggs på allmän plats längs Elin Svenssons gata.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar för besökare och användare av idrottshallen – minst 22 platser – anläggs nära ingången. Resterande cykelparkeringar (115 minus utomhusplatserna) för verksamma inom delområdet anläggs i cykelrum inom fastigheten.

Varken det exakta innehållet eller planlösning är fastlagd än. Därför kan ingen situationsplan och planritning som visar placeringen av cykelparkeringarna redovisas i detta skede. I utformningen ska det dock säkerställas att antalet cykelplatser minst motsvarar det beräknade behovet.

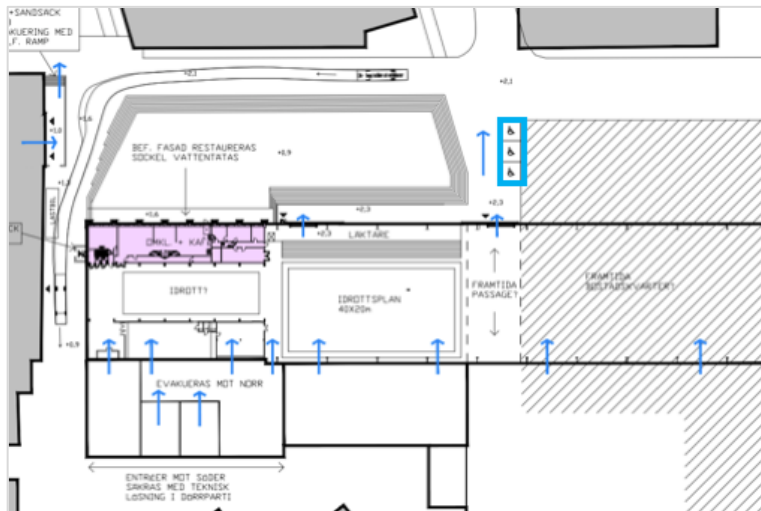


Bild 12.6: Förslag på placering av parkeringsplatser för rörelsehindrade för Pannverkstaden (blåmarkerad), på kvartersmark.

## 12.7 DELOMRÅDE F

### Parkeringsbehov

Delområde F innehåller en befintlig kontors/verksamhetsbyggnad. Se kapitel 8 för en beskrivning.

Tabell 12.6 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	3	0*	8*

Tabell 12.6: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna behöver **minst 1 plats vara avsedd och anpassad för rörelsehindrade**.

Genom samnyttjande med delområdena F, M1 och M2 kan parkeringsbehovet minskas med 10% av behovet (RHP undantagna), se avsnitt 11:2. Därmed blir **behovet av fysiska parkeringsplatser 1 platser för rörelsehindrade och 2 platser i samnyttjad parkering**.

### Parkeringslösning - bil

Behovet av bilparkeringar täcks i ett samnyttjad **garage i grannfastigheten M2** genom ett parkeringsköp eller en hyresöverenskommelse på 25 år för 2 bilplatser. Parkeringar för rörelsehindrade (1 platser) anläggs som markparkering på östra sidan av fastigheten. Se bild 12.7 för parkeringsplatsernas läge.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar anläggs utomhus nära ingången, se bild 12.7 för läget.

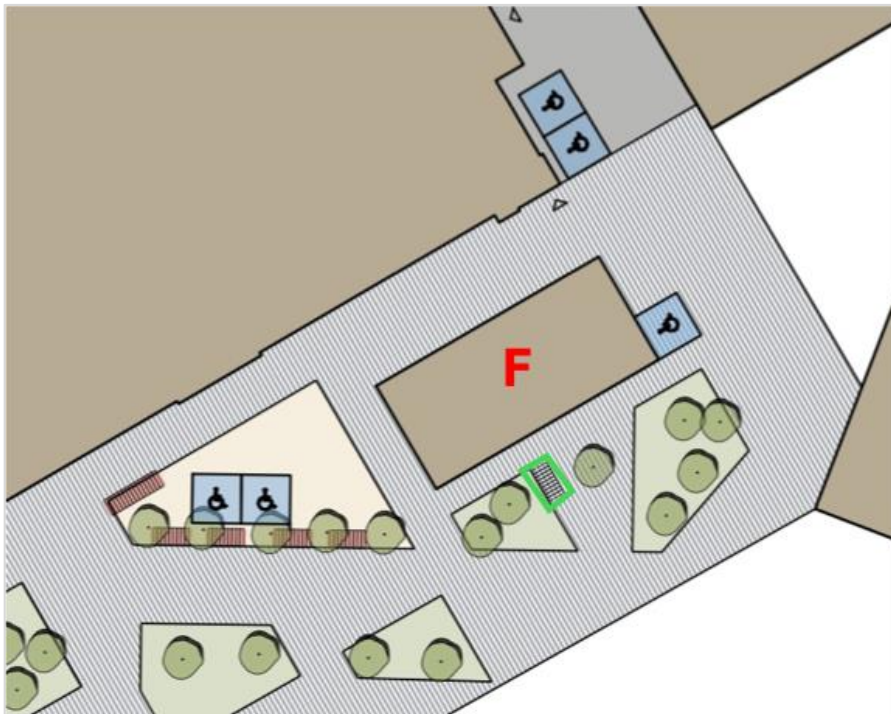


Bild 12.7: Placering av bil- och cykelparkeringar inom delprojektområdet. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade. Grön: Cykelparkeringar.

## 12.8 DELOMRÅDE M1

### Parkeringsbehov

Delområde M1 innehåller en befintlig kontors/verksamhetsbyggnad. Se kapitel 8 för en beskrivning.

Tabell 12.7 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	71	216	10
Verkstad/labblockaler	12	36	2
Restaurang, personal	5	20	
Restaurang, besökare	17		22
Lager/industri	0	0	0
Övrigt	0	0	0
Utbildning, personal	1	3	
Utbildning, elever	6		27
Totalt	112	275	61

Tabell 12.7: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna behöver **minst 5 platser vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade**.

Genom samnyttjande med delområdena F, M1 och M2 kan parkeringsbehovet minskas med 8% av behovet (RHP undantagna), se avsnitt 11:2. Därmed blir **behovet av fysiska parkeringsplatser 5 platser för rörelsehindrade och 98 platser i samnyttjad parkering**.

### Parkeringslösning - bil

Behovet av bilparkeringar täcks i ett samnyttjad **garage i grannfastigheten M2** genom ett parkeringsköp eller en hyresöverenskommelse på 25 år för 113 bilplatser. Parkeringar för rörelsehindrade (6 platser) anläggs som markparkering på östra sidan av fastigheten. Se bild 12.8 och 12.9 för parkeringsplatsernas läge.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar utomhus anläggs i flera anläggningar runt byggnaden med totalt 114 platser. Inomhus anläggs två cykelrum med totalt 320 platser. Se bild 12.8 och 12.9

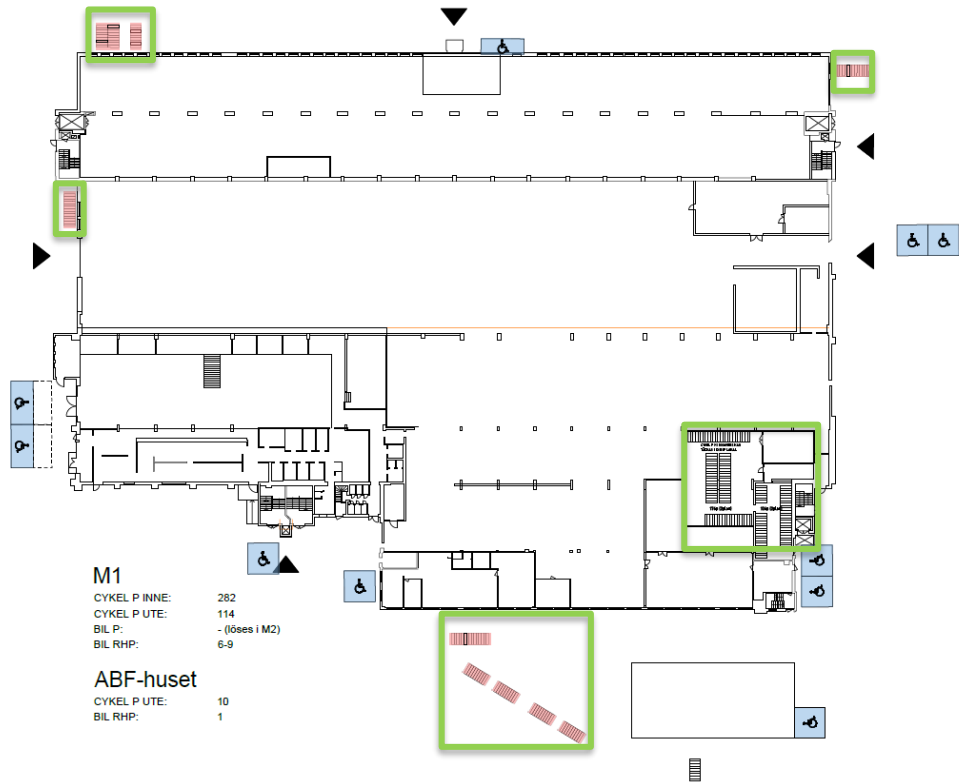


Bild 12.8: Placering av bil- och cykelparkeringar inom delprojektområdet. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade. Grön: Cykelparkeringar



Bild 12.9: Placering av bil- och cykelparkeringar inom delprojektområdet. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade

## 12.9 DELOMRÅDE M2

### Parkeringsbehov

Delområde M2 innehåller en äldre industribyggnad som har byggts om till parkeringsgarage och kontor/verksamhetslokaler. Området motsvarar fastigheten Lundbyvassen 4:13. Idag innehåller fastigheten 399 bilparkeringar i garage. Se kapitel 10 för en beskrivning.

Tabell 12.8 sammanställer parkeringsbehovet i detaljplaneskedet.

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Kontor	13	39	2
Verkstad/labblokal	6	19	1
Dagligvaruhandel	11	5	10
Gym	10	1	4
Totalt	40	64	17

Tabell 12.8: Slutlig behov av bil- och cykelplatser för projektet inför detaljplanen

Av bilplatserna behöver **minst 2 platser vara avsedda och anpassade för rörelsehindrade**.

Genom samnyttjande med delområdena F, M1 och M2 kan parkeringsbehovet minska med 8% av behovet (RHP undantagna), se avsnitt 11:2. Därmed blir **behovet av fysiska parkeringsplatser 2 platser för rörelsehindrade och 35 platser i samnyttjad parkering**.

### Parkeringslösning - bil

Behovet av bilparkeringar täcks i ett samnyttjad **garage inom fastigheten M2**. Parkeringar för rörelsehindrade (2 platser) anläggs inom bilgaraget genom att omvandla fyra befintliga parkeringar. Se bild 12.10.

### Parkeringslösning - cykel

Cykelparkeringar utomhus anläggs i flera anläggningar runt byggnaden med totalt 64 platser. Utöver det finns redan cykelparkeringar inomhus i garaget och det planeras anläggas ytterligare 60-72 platser genom att omvandla 6 bilparkeringar till cykelparkeringar. Se bild 12.10.

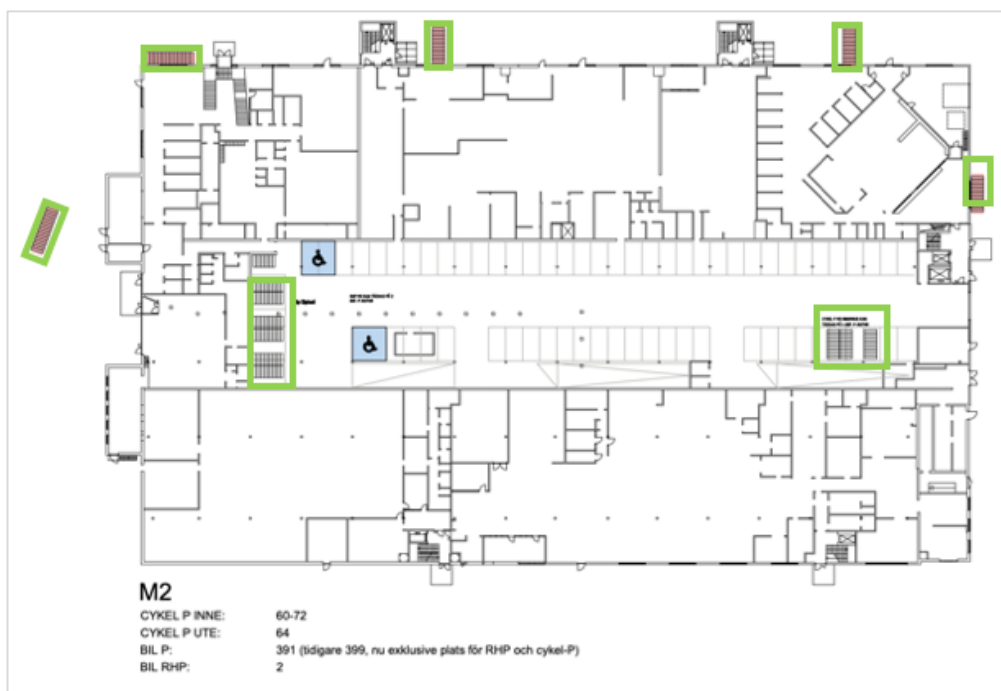


Bild 12.10: Placering av bil- och cykelparkeringar inom delprojektområdet. Blå: Bilparkering för rörelsehindrade. Grön: Cykelparkering.

## **13 Kostnadsteckning och påverkan på omgivningen**

### **13.1 PRISSÄTTNING**

Detaljplaneområdet innehåller flera fastigheter med olika ägare och det är i detta skede svårt att fastlägga hur respektive fastighetsägare kommer att prissätta sina parkeringar. Det möjliga parkeringspriset påverkas vidare av marknadspriset för parkering inom närområdet som idag i huvudsak sätts av priset för parkeringstillstånd från Parkering Göteborg.

Det kan dock antas att arbetsplatsparkering inom hela detaljplaneområdet kommer att prissättas på liknande nivå som parkeringstillståndet från Parkering Göteborg för närliggande parkeringar och att även besöksparkeringarna kommer att följa marknadspriset.

### **13.2 REGLERING I NÄROMRÅDET**

Inga oreglerade parkeringar förekommer på omgivande gatumark.

### **13.3 RISK FÖR PARKERINGSFLYKT**

Parkeringsplatserna runt planområdet är reglerade och prissättningen kan förväntas vara marknadsmässigt både inom och utanför planområdet.

Därmed förväntas ingen parkeringsflykt från området som kommer att påverka närliggande områden negativt.

## 14 Parkering under byggskedet

Inom planområdet finns idag 399 bilparkeringsplatserna i garaget i delområde M2 samt 318 markparkeringar. Vid tillfället för beläggningsmätningen (2024-03-21, 13:30-15:30) fanns 486 bilar parkerade inom planområdet, 231 parkeringsplatser stod tomma. I garaget i M2 fanns vid samma inventeringstillfälle 188 lediga platser, vid en senare mätning fanns 211 lediga platser i garaget.

Inkluderas parkeringsutbudet i närområdet (ca. 500m gångavstånd från planområdet) finns totalt 2 517 platser, varav 1 148 platser var lediga. De flesta av dessa platser är allmän tillgängliga. Se även avsnitt 2.4 samt bilagan.

Det finns med andra ord ett betydande överskott av tillgängliga parkeringsplatser inom gångavstånd från planområdet samt ledig kapacitet i parkeringsgaraget i M2. Dessa platser är tillgängliga under byggskedet när befintliga markparkeringar tas bort eller behövs som uppläggningsplats. De flesta markparkeringar är tillgängliga mot timavgift eller genom parkeringstillstånd, för tillgång till garaget i M2 krävs parkeringstillstånd som är tillgänglig mot avgift.

Parkeringsbehovet under byggskedet bedöms därmed vara täckt genom befintlig kapacitet inom och i närheten av planområdet.

## Bilaga: Beläggningsstudie

För att kartlägga dagens utbud och användning av bilparkering inom planområdet har en parkeringsinventering och beläggningsstudie genomförts. Beläggningsmätningen genomfördes under en veckodag, på kontorstid (2024-03-21 mellan 13:30 och 15:30). Även parkeringsutbudet och beläggningsen i angränsande områden har inventerats. Beläggningsen av parkeringshuset i M2 (75 på bild 6) mättes ytterligare en gång, 2024-04-23, på samma tid som vid första inventeringen.

Nedan redovisas resultaten av beläggningsmätningen i detalj.

## Inom detaljplaneområdet

Bild B1 visar de befintliga parkeringsanläggningar inom detaljplaneområdet.

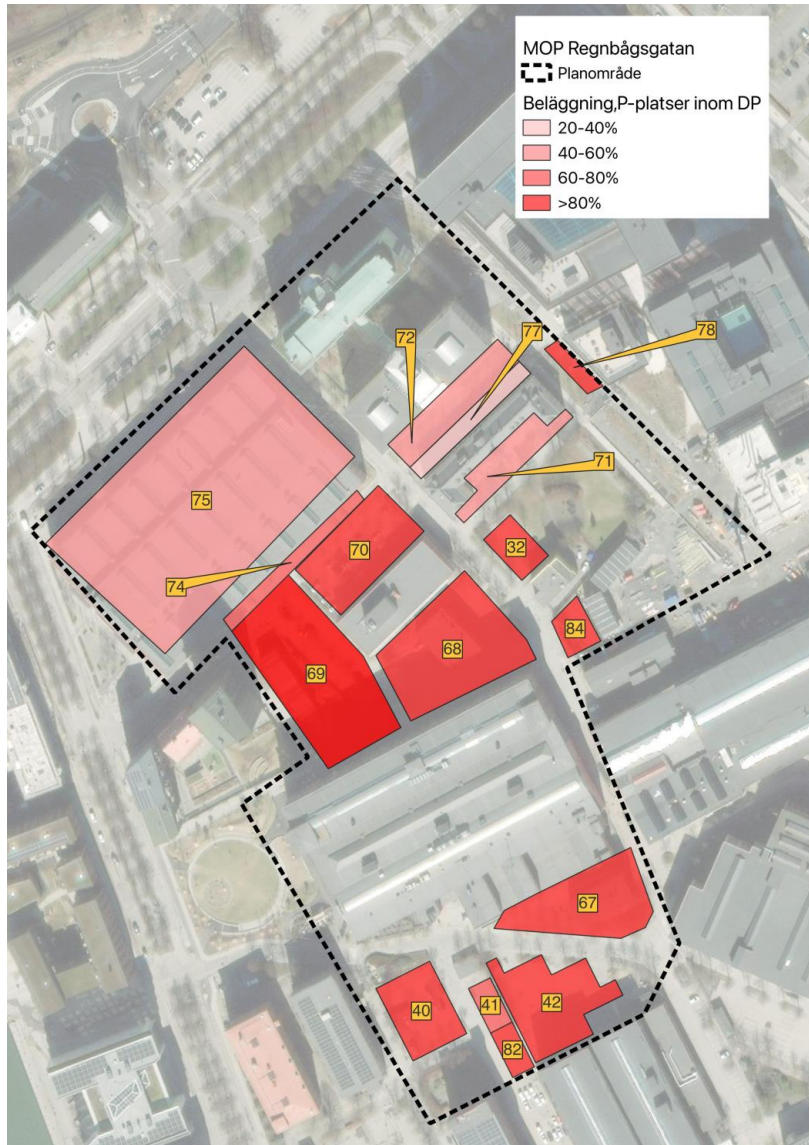


Bild B1: Befintliga parkeringsanläggningar inom planområdet.

I tabell B1 redovisas antalet platser och beläggningen vid inventeringstillfället.

ID	Antal P	Bilar 240321 EM	Bilar 240423 EM	Bilar genomsnitt	Kommentar	Beläggning 240321 EM	Beläggning 240423	Beläggning genomsnitt	Fri kapacitet genomsnitt
32	22	22		22	P-bolaget 4681	100%		100%	0
40	34	34		34	P-bolaget 4681	100%		100%	0
41	12	8		8	Förhyrda	67%		67%	4
42	54	52		52	P-bolaget 4681	96%		96%	2
67	24	22		22	P-bolaget 4681	92%		92%	2
68	35	33		33	P-bolaget 4681	94%		94%	2
69	16	17		17	P-bolaget 4681, 2h, P-tillstånd gäller ej	106%		106%	-1
70	42	40		40	P-bolaget 4681	95%		95%	2
71	17	7		7	P-tillstånd, Castellum	41%		41%	10
72	14	6		6	P-tillstånd/Förhyrda, Atrium Ljungberg	43%		43%	8
74	16	11		11	Förhyrda, Polestar	69%		69%	5
75	399	211	188	199	P-tillstånd, Atrium Ljungberg	53%	47%	50%	199
77	14	5		5	P-tillstånd, Castellum	36%		36%	9
82	12	12		12	P-bolaget 4681	100%		100%	0
<b>Summa</b>	<b>711</b>	<b>480</b>	<b>188</b>	<b>468</b>		<b>68%</b>		<b>66%</b>	<b>242</b>

Tabell B1: Antal platser och beläggning på dagtid i befintliga parkeringsanläggningar inom planområdet.

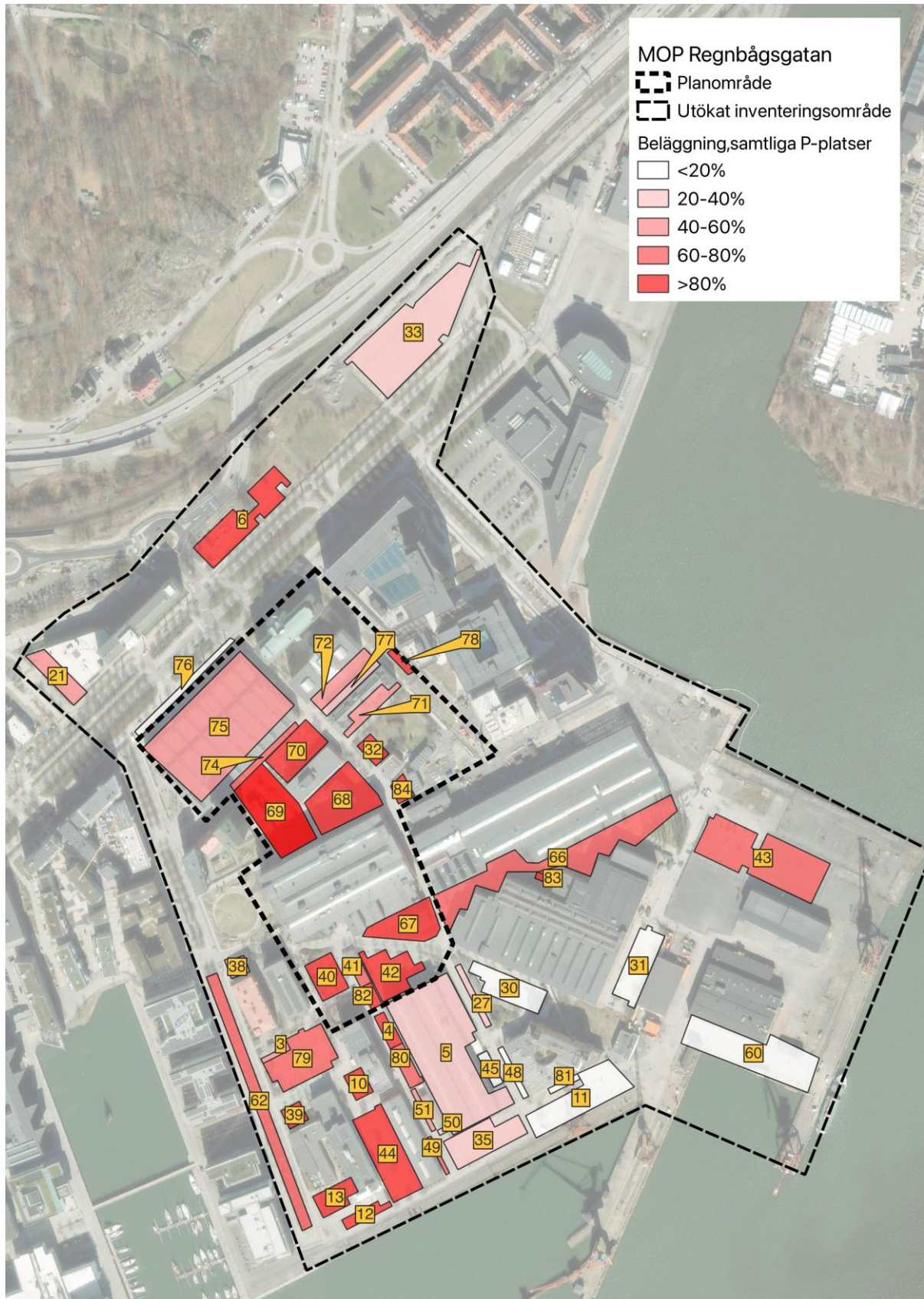


Bild B2: Befintliga parkeringsanläggningar inom planområdet och omgivningen

ID	Fastighet	Inom DP?	Antal P	Bilar 240321 EM	Bilar 240423 EM	Bilar genomsnitt	Kommentar	Beläggning 240321 EM	Beläggning 240423	Beläggning genomsnitt	Fri kapacitet genomsnitt
3	LUNDBYVASSEN 4:6>1; LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	9	4	4	4	Förhyrda	44%		44%	5
4	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	18	18	18	18	Förhyrda, Hemsjukvård	100%		100%	0
5	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	204	67	67	67	P-bolaget 4211	33%		33%	137
6	LUNDBYVASSEN S:39>>1; LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	98	79	79	79	P-bolaget 4496	81%		81%	19
10	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	21	19	19	19	P-bolaget 4681, P-tillstånd gäller ej	90%		90%	2
11	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	84	6	6	6	P-bolaget 4681, varav 9 för husbil, 6 blomlådor	7%		7%	78
12	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	34	33	33	33	P-bolaget 4681	97%		97%	1
13	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	40	37	37	37	P-bolaget 4681, varav 1 plats förhyrd	93%		93%	3
21	LUNDBYVASSEN 3:1>1	Nej	30	14	14	14	P-tillstånd samt besökparkering verksamhet	47%		47%	16
27	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	22	7	7	7	P-bolaget 4681	32%		32%	15
30	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	63	9	9	9	P-bolaget 4681	14%		14%	54
31	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	65	5	5	5	P-bolaget 4681, varav 1 plats förhyrd	8%		8%	60
32	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	22	22	22	22	P-bolaget 4681	100%		100%	0
33	LUNDBYVASSEN 736:167>1	Nej	241	92	92	92	P-bolaget 4148	38%		38%	149
35	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	87	25	25	25	P-bolaget 4681	29%		29%	62
38	LUNDBYVASSEN 4:15>1	Nej	13	6	6	6	Förhyrda SGS, Bilpool	46%		46%	7
39	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	17	17	17	17	P-bolaget 4681	100%		100%	0
40	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	34	34	34	34	P-bolaget 4681	100%		100%	0
41	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	12	8	8	8	Förhyrda	67%		67%	4
42	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	54	52	52	52	P-bolaget 4681	96%		96%	2
43	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	206	126	126	126	P-bolaget 4026	61%		61%	80
44	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	80	66	66	66	P-bolaget 4681, varav 7 platser förhyrda	83%		83%	14
45	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	20	0	0	0	P-bolaget 4681	0%		0%	20
48	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	18	0	0	0	P-bolaget 4681	0%		0%	18
49	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	15	10	10	10	P-bolaget 4681	67%		67%	5
50	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	4	1	1	1	P-bolaget 4681	25%		25%	3
51	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	16	9	9	9	P-bolaget 4681	56%		56%	7
60	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	66	13	13	13	P-bolaget 4681, svårbedomd yta	20%		20%	53
62	LUNDBYVASSEN 735:484>1	Nej	130	98	98	98	130 Förhyrda	75%		75%	32
66	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	50	32	32	32	P-bolaget 4681	64%		64%	18
67	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	24	22	22	22	P-bolaget 4681	92%		92%	2
68	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	35	33	33	33	P-bolaget 4681	94%		94%	2
69	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	16	17	17	17	P-bolaget 4681, 2h, P-tillstånd gäller ej	106%		106%	-1
70	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	42	40	40	40	P-bolaget 4681	95%		95%	2
71	LUNDBYVASSEN 4:9>1	Ja	17	7	7	7	P-tillstånd, Castellum	41%		41%	10
72	LUNDBYVASSEN 4:7>1	Ja	14	6	6	6	P-tillstånd/Förhyrda, Atrium Ljungberg	43%		43%	8
74	LUNDBYVASSEN 4:13>1	Ja	16	11	11	11	Förhyrda, Pelestar	69%		69%	5
75	LUNDBYVASSEN 4:13>1	Ja	399	211	188	199	P-tillstånd, Atrium Ljungberg	53%	47%	50%	199
76	LUNDBYVASSEN 736:155>1	Nej	9	1	1	1	P-ficka, gatumark, 30 min	11%		11%	8
77	LUNDBYVASSEN 4:9>1	Ja	14	5	5	5	P-tillstånd, Castellum	36%		36%	9
78	LUNDBYVASSEN 736:155>1	Ja	6	6	6	6	P-tillstånd, Geely?	100%		100%	0
79	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	98	60	60	60	P-bolaget 4681	61%		61%	38
80	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	30	24	24	24	P-bolaget 4681	80%		80%	6
81	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	8	1	1	1	Förhyrda, Hemsjukvård	13%		13%	7
82	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Ja	12	12	12	12	P-bolaget 4681	100%		100%	0
83	LUNDBYVASSEN 4:6>1	Nej	4	4	4	4	Förhyrda	100%		100%	0
<b>Summa</b>			<b>2517</b>	<b>1369</b>	<b>188</b>	<b>1357</b>		<b>54%</b>		<b>54%</b>	<b>1159</b>
	Inom DP-området (grönmarkerad):		<b>717</b>	<b>486</b>	<b>188</b>	<b>474</b>					
	OBES, 84 med på karta men ej i tabellen										

Tabell B2: Antal platser och beläggning på dagtid i befintliga parkeringsanläggningar inom planområdet och omgivningen.



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

[www.koucky.se](http://www.koucky.se)