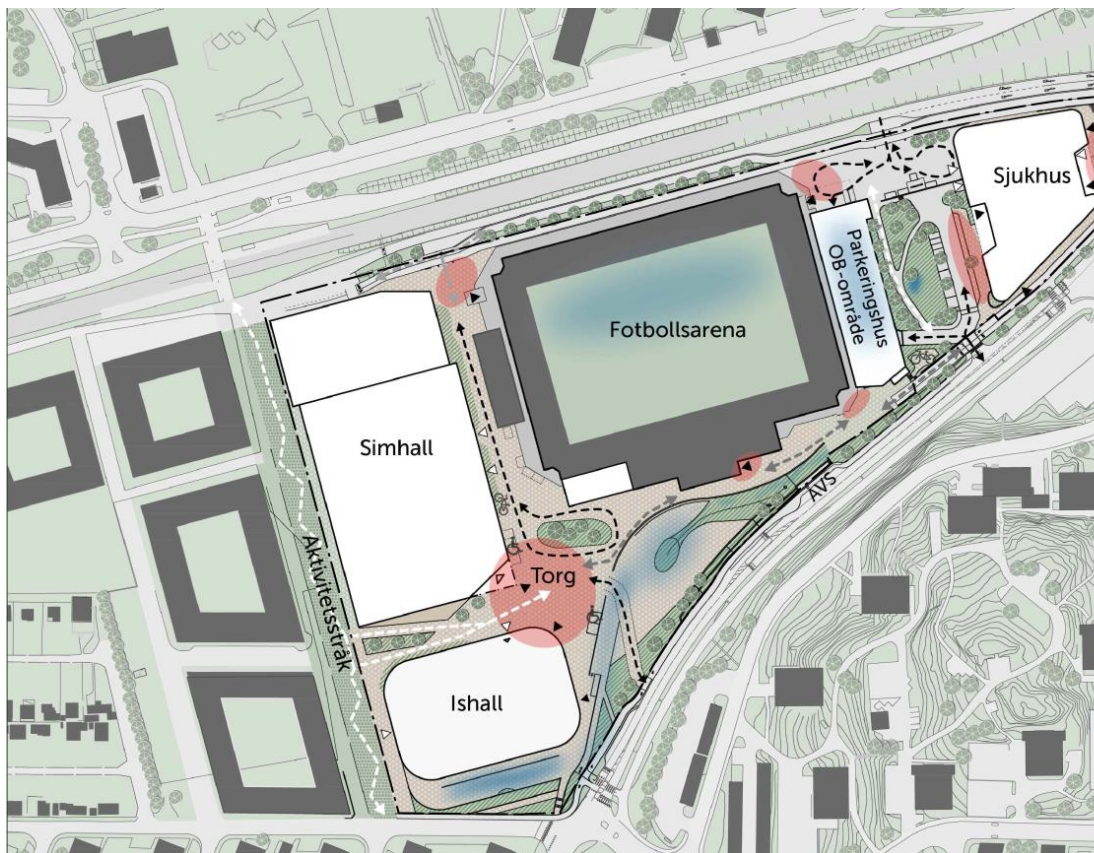


Mobilitets- och parkeringsutredning: Detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:176 m fl) inom stadsdelen Rambergsstaden, version 1.2



2022-11-02

Beställare: Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB

Kontaktperson: Mattias Pajkull

Oskar Sköld
Louise Lendas
Hanna Ljungblad
Andréa Palmberg
Frida Leksell
Emma Olsson

SWECO Sverige AB

Sammanfattning

Detaljplanen för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:167 m.fl) inom stadsdelen Rambergsstaden innefattar utbyggnad av både nya och befintliga verksamheter inom planområdet som ligger mellan Hjalmar Brantingsgatan och Inlandsgatan på Hisingen. Aktuella verksamheter är simhall, ishall, sjukhus samt arena.

Utredningen är en så kallad särskild utredning för verksamheter som saknar parkeringstal enligt Stadens riktlinjer. För att underlätta läsbarheten har rapporten och justeringarna lagts upp enligt samma fyra analyssteg som en standardutredning, vilket även medför att bostäder och verksamheter kan hanteras parallellt. Eftersom parkeringstal saknas för verksamheterna har utredningen redovisat justeringarna som antal parkeringsplatser istället för förändringar i parkeringstal. Enligt Stadens mall för särskild utredning ska parkeringen "inte dimensioneras för säsongstoppar utan för mer vanligen återkommande belastningstoppar." I det aktuella området kommer dock efterfrågan att variera mellan normal belastning och vid årsmax. Efterfrågan en normaldag ska vara dimensionerande men på beställarens begäran har även efterfrågan vid årsmax uppskattats. Detta för att synliggöra den större efterfrågan av parkering som uppstår vid årsmax för områdets evenemangsverksamhet. I sammanfattningen redovisas endast maximal efterfrågan av parkering under en normaldag.

Resultatet efter riktlinjernas fyra analysstegen är följande:

- 1** *Normalspann:* Området ligger i stadsdelen Lundby och tillhör riktlinjernas *Zon B - Mellanstaden*. Startvärden för parkeringsbehovet har valts utifrån aktuella färdmedelsandelar för stadsdelen.
- 2** *Lägesbedömning:* Lägesbedömningen och den sammanvägda tillgängligheten visar på god tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel i området. Behovet av bilparkering justeras därför ner och behovet av cykelparkering justeras upp.
- 3** *Projektanpassning:* Projektanpassningen har visat på olika behov av bil- och cykelparkering beroende på verksamhetens art.
- 4** *Mobilitetslösningar:* Mobilitetsåtgärder införs vid ishallen och sjukhuset. Parkeringsbehovet för bil justeras därmed ner i analyssteget.

Resultatet efter analyssteg 4 visar att de planerade verksamheterna genererar en parkeringsefterfrågan om 418 bilplatser och 1 289 cykelplatser en normaldag, utan hänsyn till ersättningsparkering och samnyttjande. I tabellen på nästa sida redovisas respektive verksamhets parkeringsbehov. Siffrorna avser antal platser.

	Parkerings efterfrågan efter analyssteg 1-4
	
Simhall	39
Ishall	16
Sjukhus	53
Arena	210+100 (VIP-platser)
Summa	418
	
Simhall	67
Ishall	16
Sjukhus	135
Arena	1 071
Summa	1 289

Inom planområdet planeras för en gemensam parkeringsanläggning som ska täcka samtliga verksamheters behov med undantag från arenan vars parkeringsbehov till stor del tillgodoses utanför planen. I anläggningen ska det även erbjudas avtalsenliga ersättningsplatser när planområdets två befintliga parkeringsanläggningar, Inlandsgatan (203 bilplatser) samt Rambergsvallen (265 bilplatser), försvinner i samband med byggnation. Till de två anläggningarna är 128 parkeringstillstånd knutna vilka ersätts med 57 platser i den planerade parkeringsanläggningen. En del av de befintliga verksamheterna med avtalsparkering försvinner vid detaljplanens färdigställande och ersättningsparkering för dessa är därför inte aktuellt.

Eftersom verksamheterna efterfrågar parkering vid olika tider på dygnet finns det goda möjlighet att samnyttja parkeringsplatserna, dock inte arenans platser. Vidare bedöms inte samnyttjande av parkering för cykel som lämpligt eftersom kraven på gångavstånd inte uppnås med samlokaliserade cykelparkeringsplatser. Med hänsyn till möjligheten att samnyttja parkering uppstår det största samtida behovet av parkering under förmiddagar måndag till fredag. Detta medför en maximal efterfrågan en normaldag enligt nedan angivna tal. I siffrorna ingår även ersättningsplatser för parkeringsytor som tas i anspråk av exploateringen.

- 142 bilparkeringsplatser
- 218 cykelparkeringsplatser
- Därutöver tillkommer arenans behov på 210+100 bilplatser och 1 071 cykelplatser.

Förutsättningar för kostnadstäckning för den planerade anläggningen beror på reglering och prissättning av kringliggande anläggningar och gatuparkering. Om kringliggande anläggningar och gatuparkering har lägre kostnad och motsvarande tidsreglering som planområdets anläggning kommer besökare i första hand att välja kringliggande platser. Reglering och prissättning av intilliggande anläggningar samt gatuparkering ligger inte inom Parkeringsbolagets mandat. Inom området saknas avgiftsbelagd gatuparkering och gatorna är främst tidsreglerade dagtid under vardagar.

Innehåll

1	Bakgrund och syfte.....	1
2	Projektförutsättningar	2
2.1	Detaljplaneområdet.....	2
2.2	Simhall.....	3
2.3	Ishall	4
2.4	Sjukhus.....	5
2.5	Arena.....	6
2.6	Sammanställning	8
3	Analyssteg 1 - Normalspann.....	9
3.1	Bilparkering.....	9
3.2	Cykelparkering.....	11
3.3	Resultat av analyssteg 1.....	12
4	Analyssteg 2 - Lägesbedömning	13
4.1	Sammanvägd tillgänglighet.....	13
4.2	Argumentation för justering av parkeringstalen utifrån lägesbedömningen	17
4.3	Resultat av analyssteg 2.....	18
5	Analyssteg 3 - Projektanpassning	19
5.1	Verksamhetskaraktär.....	19
5.2	Resultat av analyssteg 3.....	22
6	Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar.....	23
6.1	Verksamheter	23
6.2	Resultat av analyssteg 4.....	25
7	Samlad bedömning av parkeringsbehovet.....	26
7.1	Ersättningsplatser	27
7.2	Samlad bedömning.....	28
7.3	Parkering för rörelsehindrade	29
8	Parkeringslösning	30
8.1	Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet	30
8.2	Samverkan mellan flera exploatörer inom planen.....	31
8.3	Möjligheter till samnyttjande av parkering	31
8.4	Lokalisering och utformning av parkering	33
9	Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	39
9.1	Reglering och prissättning av parkering på gatumark.....	39
9.2	Förutsättningar för kostnadstäckning.....	39
9.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskede.....	39

1 Bakgrund och syfte

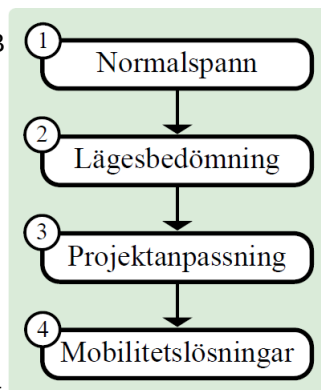
Sweco har på uppdrag av Göteborgs Stads Parkering AB tagit fram en mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplanen för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsskogen 733:167 m.fl.) inom Rambergsskogen. Detaljplanen omfattar utbyggnad av både nya och befintliga verksamheter inom planområdet som ligger mellan Hjalmar Brantingsgatan och Inlandsgatan på Hisingen. Projektet innefattar fyra verksamheter: simhall, ishall arena och sjukhus.

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att belysa platsens förutsättningar för en hållbar tillgänglighet i linje med stadens mål, samt hur detta påverkar den förväntade efterfrågan av parkering för bil och cykel.

Utredningen följer anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2 (antagen i BN 17 december 2021). Anvisningarna saknar dock startvärden för de fyra verksamheterna i planen och därmed krävs en så kallad särskild utredning som ska utföras enligt "Mall för särskild utredning Version 1.1". För att underlätta läsbarheten har rapporten dock lagts upp enligt samma fyra analyssteg som en standardutredning. Det innebär att riktlinjernas arbetsprocess har följts med fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: Normalspann, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar. Eftersom parkeringstal saknas för verksamheterna har utredningen redovisat justeringarna som antal parkeringsplatser istället för förändringar i parkeringstal.

Enligt mallen för särskild parkeringsutredning ska parkeringen "inte dimensioneras för säsongstoppar utan för mer vanligen återkommande belastningstoppar." I det aktuella området kommer dock efterfrågan att variera mycket mellan normala evenemang och årsmax. Efterfrågan vid normala evenemang ska vara dimensionerande, men på beställarens önskan har även efterfrågan vid årsmax uppskattats. Detta beror på att den stora efterfrågan av parkering som uppstår vid årsmax för evenemangsverksamheten i området behöver tydliggöras.

Utredningen har genomförts i tät dialog med beställaren Göteborgs Stads Parkerings AB och samtliga justeringar av parkeringsbehovet har gjorts i samråd med beställaren.

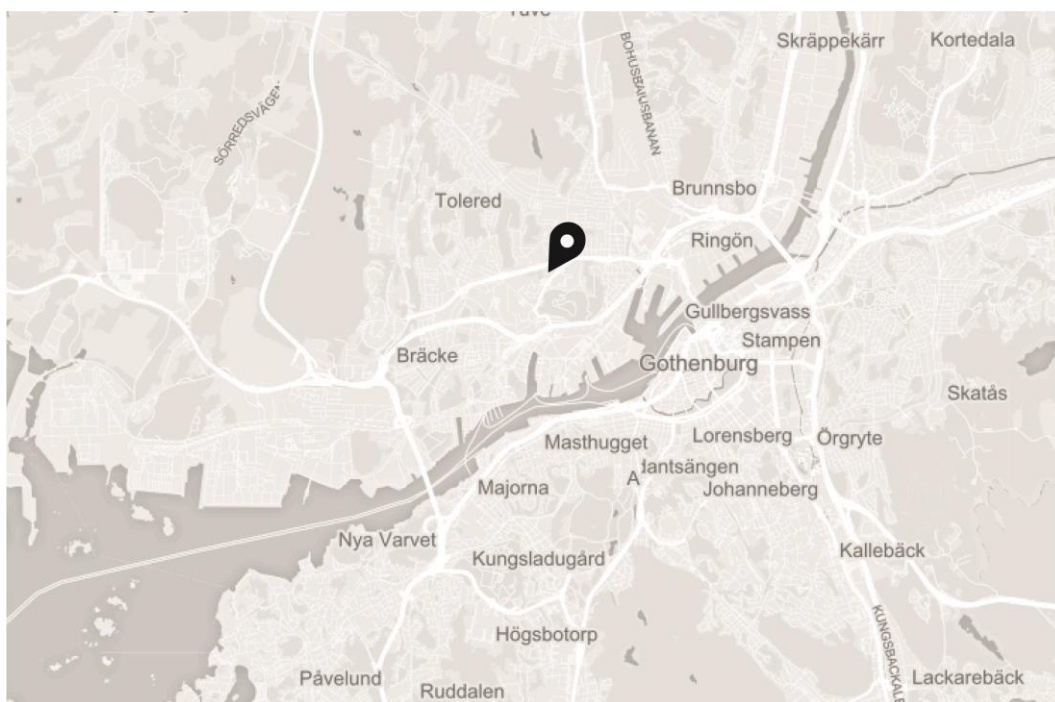


2 Projektförutsättningar

I kapitlet beskrivs först detaljplaneområdet och dess läge i Göteborg. Därefter ges en beskrivning av förutsättningarna för respektive verksamhet som ingår i detaljplanen.

2.1 Detaljplaneområdet

Detaljplaneområdet är beläget i Rambergsstaden på Hisingen (Lundby), söder om och längs med Hjalmar Brantingsgatan, se Figur 1. Vid planområdets nordöstra hörna angränsar området till Wieselgrensplatsen. I nuläget finns Lundbybadet, Bravida Arena, McDonalds, Rambergsrinkens ishall och OKQ8 bensinstation inom planområdet.



Figur 1. Detaljplaneområdets placering i staden. Kartkälla: Sweco Cube.

I Figur 2 presenteras det framtida detaljplaneområdet. Projektet omfattar utbyggnad av Lundbybadet, rivning av Rambergsrinkens ishall som ersätts med en ny, byggnation av ett nytt parkeringshus och byggnation av nytt sjukhus som planeras ersätta Lundby sjukhus. Bravida arena väntas finnas kvar även i framtiden, medan McDonalds och OKQ8 kommer att rivas i samband med genomförandet. Ytan i Figur 2 markerad som studentlägenheter har utgått i det nu gällande förslaget. Vidare ingår heller inte längre några verksamheter i samma byggnad som sjukhuset.



Figur 2. Skiss på förslaget. Källa: Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret, Förprövningsrapport gällande planbesked för verksamheter etc söder om Wieselgrensplatsen.

2.2 Simhall

Lundby simhall ägs och förvaltas av Idrotts- och föreningsförvaltningen. Uppgifterna om simhallen är lämnade av Dijan Vranjic, IoFF via e-post den 8:e och 23:e april samt telefonsamtal den 27:e maj 2020. Kompletterande uppgifter har lämnats av Christine Flood via e-post den 14:e augusti samt den 7:e oktober 2020. Underlaget har sedan kompletteras ytterligare en gång via e-post den 29:e mars 2022.

Lundby Simhall planeras expandera till 17 000 m² BTA. I byggnaden för simhallen finns även ett mindre café samt ett rehabgym. Dessa verksamheter är inräknade i uppgifterna om antalet samtidiga besökare som redovisas för simhallen. Verksamheten har öppettider mellan 07:00-22:00 under vardagar och något kortare under helger.

Maximalt antal samtidiga närvarande besökare vid simhallen uppskattas till 1 000. Besökstoppar väntas inträffa några gånger per år vid större evenemang som till exempel Gothia Cup. En normal dag uppskattas antalet samtidigt närvarande besökare till 400. Under vardagar väntas antalet besökare vara som störst eftermiddagstid mellan 15.00 och 18.00. Under helgdagar nås besökstoppen mellan 11.00 och 14.00. Antalet samtidigt närvarande anställda vid badet är som mest 20 personer vilket inträffar under vardagar då även administrativ personal närvarar. Under sommarsäsongen minskar antalet besökare, medan perioden september till maj har en jämn fördelning av besökare. Simhallen har ett upptagningsområde från hela staden men en övervägande del besökare kommer från Hisingen. Enligt prognoser väntas även andelen besökare ifrån närområdet att öka i takt med pågående förtätning. IoFF uppskattar att omkring 40 procent av besökarna är

ungdomar som kommer ensamma eller med jämnåriga, 30 procent är barnfamiljer på 3 till 5 personer per sällskap. Övriga besökare utgörs av simskoleverksamhet och motionärer. Det saknas nyligen genomförda undersökningar kring hur simhallens besökare reser idag men enligt en undersökning från april 2016 reste 46 procent av besökarna med bil och 10 procent med cykel. Undersökningen omfattade 143 svarande.

Vid simhallen behöver det utöver parkeringsplatser för besökare och anställda också säkerställas utrymme för parkering för rörelsehindrade samt lastning och lossning.

Följande ingångsvärden antas för simhallen angående antalet samtidigt närvarande anställda och besökare under en normal dag:

- Sysselsatta: 20 st
- Besökare: 400 st
- Totalt antal samtidigt närvarande: 420 st

Följande ingångsvärden kommer att antas för simhallen angående antalet samtidiga anställda och besökare under årsmaxtimmen:

- Sysselsatta: 20 st
- Besökare: 1 000 st
- Totalt antal samtidigt närvarande: 1 020 st

2.3 Ishall

Rambergsvallens nuvarande ishall ägs och förvaltas och Idrotts- och föreningsförvaltningen vilka även planerar den kommande ishallen. Uppgifter om ishallen är lämnade av Dijan Vranjic, IoFF via e-post 8:e och 23:e april samt telefonsamtal den 27:e maj. Kompletterande uppgifter har lämnats av Christine Flood via e-post den 13:e juni, 14:e augusti samt den 7:e oktober 2020. Ytterligare underlag inkom från Göteborgs Stads Parkering via e-post den 29:e mars 2022.

Nuvarande ishall inom planområdet ska rivas och ersättas av en ny. Den befintliga hallen har en uppskattad yta på 3 500 m² BTA och den nya hallen omfattar 6 500 m² BTA.

Under dagtid väntas den nya ishallen att vara öppen för skolbesök samt allmänhetens åkning med mellan 20 och 30 besökare på plats samtidigt. Vardagseftermiddagar och kvällar väntas hallen främst användas för hockeyträning av ungdomslag från 7 år och uppåt. Under kvällar genomförs ungdomsmatcher i hockey samt vid ett fåtal tillfällen per år också konståkningsevenemang.

Ishallen kommer att ha plats för upp mot 600 åskådare. Vanliga hockeymatcher samlar omkring 120 samtidiga spelare och besökare. Till besöksantalet tillkommer även spelare (2 lag à 18 personer). Vid större ungdomsturneringar och konståkningsevenemang kan det närvara omkring 430 besökare samtidigt. Detta inträffar enligt IoFF under helger 5 till 6 gånger per år. I siffrorna tas hänsyn till överlapp mellan evenemang/matcher.

Det är inte känt av IOFF i vilken utsträckning verksamhetens besökare samåker. I hallen kommer det dock att finnas förvaringsmöjligheter för de aktiva för att undvika att tung utrustning måste transporteras mellan hemmet och ishallen. Detta medför att aktiva inte behöver skjutas i större utsträckning än vid andra ungdomsverksamheter. Bilandelen är dock stor vid konståkningsevenemang eftersom de har ett större upptagningsområde än hockeyn.

Antalet anställda i hallen uppgår till max två samtidigt närvarande. Ishallen har endast ispersonal, mindre försäljning av korv och kaffe vid matcher utförs av föräldrar till ungdomar i lagen. Ispersonalen arbetar från tidigast 07.00 till senast 23.00 varje dag, under helger kan de ibland sluta 21.00. Ishallen kommer att bedriva verksamhet året om.

Utöver parkeringsmöjligheter för besökare och anställda behöver det också säkerställas utrymme för parkering för rörelsehindrade samt lastning och lossning.

Följande ingångsvärden antas för ishallen angående antalet samtidigt närvarande anställda och besökare vid en normal arbetsdag:

- Sysselsatta: 2 st
- Besökare: 120 st
- Totalt antal samtidigt närvarande: 122 st

Följande ingångsvärden antas för ishallen angående antalet samtidigt närvarande anställda och besökare under årsmaxtimmen:

- Sysselsatta: 2 st
- Besökare: 430 st
- Totalt antal samtidigt närvarande: 432 st

2.4 Sjukhus

Projektet vid fastigheten där sjukhuset planeras drivs av Västfastigheter. Uppgifter om verksamheten är lämnade av Johanna Nyberg, Västfastigheter via e-post den 8:e april samt telefonsamtal den 24:e april och den 4:e juni år 2020. Uppgifter om antal besökare och sysselsatta är lämnade via e-post ifrån Karin Telldén, VGR, den 5:e oktober 2020. Kompletterande uppgifter om behov av fasta parkeringsplatser för bil lämnades av Mia Söderberg, Västfastigheter, via e-post den 26 februari 2021. Ytterligare uppgifter inkom via Karin Edeskog, Västfastigheter, via e-post den 24 mars 2022 och Erik Samuelsson, VGR, via e-post den 31 mars 2022.

Lundby sjukhus är ett när- och specialistsjukhus som i dagsläget erbjuder vård inom olika kategorier, bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, psykiatri, öron-näsa-hals, ortopedi och njursjukdomar. I nuläget utförs operationer vid sjukhuset, majoriteten är dagkirurgiska ingrepp men vid behov kan plats för övernattningserbjudas. Den kommande verksamheten planeras dock för att inte omfatta kirurgiska ingrepp. Det nya sjukhuset kommer därför främst att ta emot förhållandevis friska patienter som bedöms kunna ta sig till och från sjukhuset på ett sätt likt ett genomsnitt av befolkningen. Undantaget är dialyspatienter som kommer att använda färdtjänst eller sjuktransport.

Sjukhusets upptagningsområde är hela Göteborgs kommun med enstaka besökare ifrån övriga regionen. Huvuddelen av besökarna beräknas enligt Västfastigheter komma ifrån närliggande stadsdelar.

Dagens vårdverksamhet utförs i en hyrd lokal cirka 250 meter öster om planområdet. I nuläget hyr sjukhuset 7 100 m² LOA. Den framtida byggnaden uppskattas omfatta 24 000 m² BTA.

Det planerade sjukhusets öppettider ska motsvara kontorstider med 8 timmars verksamhet och planerade patientbesök. Under maxtimmen en normaldag uppges det vara 75 besökare respektive 350 sysselsatta närvarande samtidigt. Följande ingångsvärden för sjukhuset angående antalet samtidigt närvarande anställda och besökare antas därför en normal arbetsdag:

- Sysselsatta: 350 st
- Besökare/patienter: 75 st
- Totalt antal samtidigt närvarande: 425 st

För sjukhuset är det inte stora variationer mellan en normal arbetsdag och årsmax. Därför används endast siffrorna för en normal arbetsdag i utredningen.

Sjukhusets verksamhet har behov av 11 fasta parkeringsplatser. Dessa platser kommer att ingå i verksamhetens framräknade totala parkeringsbehov för bil, men de kommer inte att ingå i utredningens samnyttjandeberäkning. Sjukhuset har följande behov av reserverade fasta parkeringsplatser:

- 4 besöksplatser
- 3 platser för servicepersonal
- 4 platser för Mobilt sjukvårdsteam

2.5 Arena

Bravida arena ägs och förvaltas av Higab. Större publikevenemang anordnas av GotEvent. Uppgifter om arenan och nuvarande parkeringssituation har lämnats av Josip Baric, GotEvent samt Marcus Jodin, BK Häcken den 29:e maj 2020. Kompletterande uppgifter har lämnats av Josip Baric via e-post den 11:e augusti 2020 samt via telefon den 20:e augusti 2020. Uppgifter om färdmedelsfördelningen bland besökarna har lämnats av Elin Öst Sandström, BK Häcken, via telefon den 26:e augusti 2020. Justerade uppgifter om arenans antal besökare, personal och funktionärer inkom via e-post från Josip Baric, GotEvent, den 8 juni 2022.

Bravida Arena omfattas enbart av mindre ombyggnationer av dess utemiljö. I framtiden väntas anläggningen fortsatt att bedriva verksamhet under liknande förutsättningar som idag. Arenan används idag till fotbollsträningar och -matcher.

På arenan spelas matcher på elitnivå (bl.a. i allsvenskan, cuper) cirka 25 gånger per år. Den genomsnittliga publiksiffran är 3 000 personer, men mellan tre och sex gånger om året fylls arenan till sin maximala kapacitet på 6 300 besökare. Vid elitmatcher är det omkring 75 anställda/funktionärer på plats. Dessutom tillkommer ca 50 spelare, men då spelarna parkerar inom arenans OB-område (Outside Broadcasting) räknas dessa inte med som parkeringsbehovsgrundande i antalet

samtidiga besökare. OB-området är

1 200 m² och rymmer samtliga spelares parkeringsbehov. När det inte är match används arenan till ungdoms- som vuxenträningar, vid dessa tillfällen är det cirka 50 personer på plats samtidigt.

En stor del av de 75 sysselsatta är funktionärer. Funktionärer har inte samma regelbundna resvanor på samma vis som sysselsatta som pendlar dagligen till en arbetsplats, utan deras resvanor kan snarare jämföras med besökare. De kan dock tänkas vara mer lika sysselsatta vid arenan i det avseendet att de inte har någon alkoholkonsumtion samt att de reser ifrån arenan vid tidpunkter då kollektivtrafiken har lägre turtäthet. Dock bedöms funktionärerna vara mer lika besökare än sysselsatta och i utredningen kommer därför 50 av de 75 sysselsatta att hanteras som besökare vid bedömning av efterfrågan av parkering.

Matcher sker på vardagskvällar samt dag- och kvällstid under helgdagar. Träningar hålls främst eftermiddags- och kvällstid under vardagar. Ungdomsträningar hålls mellan 17.00 och 20.00 och vuxenträningar mellan 20.00 och 23.00. Vid arenan pågår match- och träningsverksamhet hela året, med undantag för ett kortare uppehåll i december.

Besökande till elitmatcherna består till 80-85 procent av vuxna människor. BK Häcken mäter årligen hur publiken tar sig till matcherna och den senaste undersökningen genomfördes efter säsongen 2019. Undersökningen används som underlag till projektanpassningen, se mer i kapitel 5.

- Bil: 38 procent
- Cykel: 13 procent
- Gång: 21 procent
- Kollektivtrafik: 28 procent

I dagsläget parkerar verksamma och besökare till arenan i första hand på befintliga parkeringsytor inom området (Rambergsvallen och Inlandsgatan). Om dessa är fullbelagda använder de andra parkeringsplatser i området, främst gatumarksparkering och Campus Lundby som ägs av Volvo AB. Det saknas dock avtal med Volvo om rätten att få använda deras platser och om möjligheten försvinner kommer det att innebära stora problem i samband med matcher. Gatumarksparkeringen i området uppges vara mycket hårt belastad vid större matcher. Statistik på hur många platser utanför Rambergsvallens och Inlandsgatans ytor som används vid match saknas.

Vid arenan finns 4 parkeringsplatser anpassade för rörelsehindrade. Utifrån information från fastighetsägaren som varit i kontakt med personal vid arenan används max tre av parkeringsplatserna vid match. I ett bygglov för ombyggnation av arenan från 2015 redovisas ett behov av 7 parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Antalet befintliga cykelparkeringsplatser vid arenan är 54. Enligt information från personal vid arenan användes under en match 22 av dessa platser.

Vid de flesta matcher kommer minst en supporterbuss, vid större matcher kan det dock komma upp mot tio bussar med 50 supportrar per buss. Bussarna släpper av bortalagets supportrar längs Hjalmar Brantingsgatan/Inlandsgatan.

Parkeringsplatserna vid Hjalmar Brantingsgatan används också av polisen för uppställning av fordon i samband med matcher. Polisen använder även arenans OB-område samt Rambergsvallens markparkering för sina fordon.

I samband med elitmatcher krävs att reserverade platser finns för VIP-besökare som exempelvis domare och matchdelegater. Detta är krav som är uppsatt av internationella bestämmelser ifrån UEFA. Platserna behöver reserveras i cirka 6 timmar vid en match, men kan övrig tid upplåtas för annan användning. GotEvent uppskattar behovet av reserverade platser till 100 vid dessa typer av evenemang som inträffar upp till 25 gånger per år. Besökare som ska använda dessa platser ingår i det totala besöksantalet, men deras parkeringsbehov ska inte beräknas enligt stadens riktlinjer. Det kommer istället hanteras utanför behovsberäkningen och adderas i Kapitel 7 där den samlade bedömningen av den totala efterfrågan görs.

För arenan används en genomsnittlig elitmatch för att bedöma efterfrågan av parkering vid ett normalt evenemang. Polisens parkeringsbehov inkluderas inte. Verksamheten använder främst OB-området för uppställning av sina fordon.

Följande ingångsvärden antas för arenan angående antalet samtidigt närvarande anställda och besökare under ett normalt evenemang:

- Sysselsatta: 25 st
- Besökare: 2 900 st (3000 – 100 VIP-besökare) + 50 funktionärer = 2 950 st
- Totalt antal samtidigt närvarande: 2 975 st

Följande ingångsvärden antas för arenan angående antalet samtidiga anställda och besökare under årsmaxtimmen:

- Sysselsatta: 25 st
- Besökare: 6 200 st (6 300-100 VIP-besökare) + 50 funktionärer = 6 250
- Totalt antal samtidigt närvarande: 6 225 st

2.6 Sammanställning

Se Tabell 1 för planerad fördelning av bruttoareor samt uppskattat antal samtida besökare och anställda normal belastning respektive årsmax.

Tabell 1. Planerad fördelning av bruttoareor och antal bostäder samt uppskattat antal samtida besökare och anställda.

	Simhall	Ishall	Sjukhus	Arena
Yta	17 000 m2 BTA	6 500 m2 BTA	24 000 m2 BTA	-
Besökare (normalt/årsmax)	400 / 1 000	120 / 430	75	2 950 / 6 250
Sysselsatta	20	2	350	25

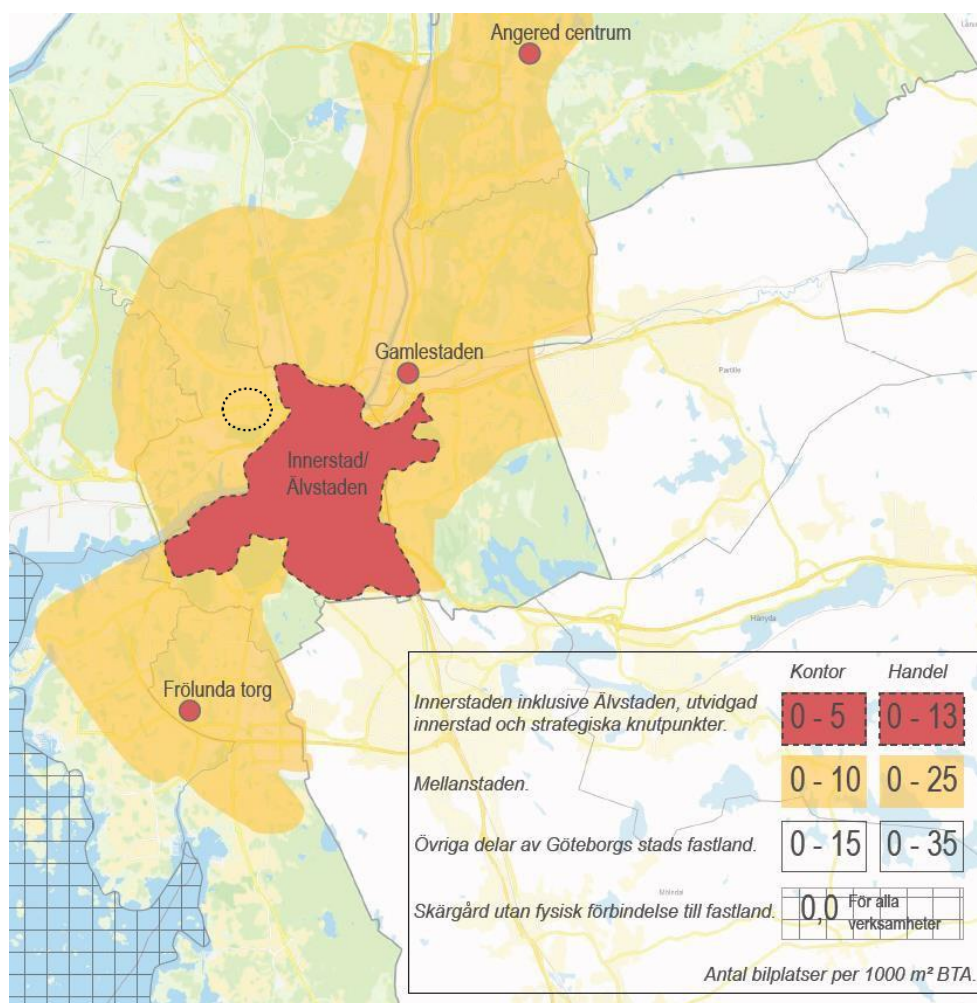
3 Analyssteg 1 - Normalspann

I kapitlet väljs normalspann och startvärden för antalet cykel- och bilparkeringstal. Efter beskrivningar och argumentation per lokalkategori i de inledande avsnitten sammanställs resultatet av hela analyssteget i tabellform i avsnitt 3.3. I efterföljande kapitel kommer startvärdena att anpassas efter planområdets läge, projektets förutsättningar samt införandet av mobilitetsåtgärder.

3.1 Bilparkering

3.1.1 Verksamheter

Projektområdet ligger i området som i riktlinjerna klassificeras som Mellanstaden, se Figur 3



Figur 3. Karta för val av normalspann till verksamheter enligt riktlinjerna. Svart streckad ring visar planområdets läge. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

Simhall, Ishall, Sjukhus och Arena

För verksamheter som simhall, ishall, sjukhus och arena saknas startvärden för parkeringstal. Anvisningarna och riktlinjerna anger att lämpligt utrymme för parkering ska bedömas i varje enskilt fall genom en särskild utredning. Modellen bygger på att först uppskatta antalet samtidigt närvarande anställda och besökare, därefter uppskatta antal fordon de använder enligt trafikstrategins målsättning om framtida färdmedelsfördelning och till slut uppskatta hur många parkeringsplatser dessa fordon kräver.

Planområdet ligger inom stadsdelen Lundby där trafikstrategins målsättning anger en bilandel på 21 procent år 2035 (Göteborg Stad, 2020). I utredningen kommer denna procentsats användas för att ta fram startvärden för det framtida parkeringsbehovet. För bilresande görs ingen skillnad i färdmedelsfördelning mellan anställda och besökare.

Simhall

Simhallen har vid en normal veckodag som mest 400 simultiga besökare och vid årsmax 1 000 simultiga besökare. Antalet sysselsatta är 20 vid båda tillfällena.

Omräknat till efterfrågan på bilparkering innebär detta:

Max vid normaldag: 21 procent av 420 personer är 88 platser, varav 4 är för sysselsatta.

Årsmax: 21 procent av 1 020 personer är 214 platser, varav 4 är för sysselsatta.

Ishall

Ishallen har vid en normal veckodag som mest 120 simultiga besökare och vid årsmax 430 simultiga besökare. Antalet sysselsatta är 2.

Omräknat till efterfrågan på bilparkering innebär detta:

Max vid normaldag: 21 procent av 122 personer är 26 platser, varav 1 är för sysselsatta.

Årsmax: 21 procent av 432 personer är 91 platser, varav 1 är för sysselsatta.

Sjukhus

Sjukhusets har vid en normal veckodag som mest 75 simultiga besökare och 350 sysselsatta. Normalbelastningen utgör även årsmax.

Omräknat till efterfrågan på bilparkering innebär detta:

Max vid normaldag och årsmax: 21 procent av 425 personer är 89 platser, varav 73 är för sysselsatta.

Arena

Arenan har vid normalstora evenemang totalt 3 000 simultiga besökare och vid årsmax 6 300 simultiga besökare (ex funktionärer). När de 100 VIP-platserna räknas bort vid bedömning av startvärdet blir antalet simultiga besökare istället 2 900 respektive 6 200 (ex funktionärer). De 100 VIP-platserna läggs till vid den samlade bedömningen av parkeringsbehovet och hanteras inte i detta analyssteg. När funktionärer och sysselsatta läggs till blir det totala antalet samtidigt närvarande personer 2 975 respektive 6 275.

Omräknat till efterfrågan på bilparkering innebär detta:

Normalevenemang: 21 procent av 2975 personer är 625 platser, varav 5 är för sysselsatta (ex funktionärer).

Årsmax: 21 procent av 6 275 personer är 1 318 platser, varav 5 är för sysselsatta (ex funktionärer).

3.2 Cykelparkering

3.2.1 Verksamheter

För verksamheter ska cykelparkering anordnas så att efterfrågan vid en normaldags besökstopp tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Det innebär normalt cykelparkeringsplatser för mellan 20 och 40 procent av antalet samtidigt besökare och anställda vid verksamheten.

Parkeringstal för cykelparkering vid verksamheter utgår från antal samtidigt närvarande besökare och anställda samt hur stor andel av dem som väntas cykla i aktuell stadsdel utifrån målen i Göteborgs Stads trafikstrategi. För stadsdelen Lundby är målet att 36 procent av de anställda och 15 procent av besökarna ska cykla år 2035.

Simhall

Simhallen har vid en normaldag som mest 400 besökare och vid årsmax 1 000 besökare. Antalet sysselsatta är 20.

Omräknat till cykelparkeringsefterfrågan innebär detta:

Max vid normaldag: 36 procent av 20 personer och 15 procent av 400 personer är 67 platser, varav 7 platser är för sysselsatta.

Årsmax: 36 procent av 20 personer och 15 procent av 1 000 personer är 157 platser, varav 7 platser är för sysselsatta.

Ishall

Ishallen har vid en normaldag som mest 120 besökare och vid årsmax 430 besökare. Antalet sysselsatta är 2 personer.

Omräknat till cykelparkeringsefterfrågan innebär detta:

Max vid normaldag: 36 procent av 2 personer och 15 procent av 120 personer är 19 platser, varav 1 plats är för sysselsatta.

Årsmax: 36 procent av 2 personer och 15 procent av 430 personer är 66 platser, varav 1 plats är för sysselsatta.

Sjukhus

Sjukhuset har en under maxtimmen en normaldag såväl som vid årsmax 75 besökare och 350 sysselsatta.

Omräknat till cykelparkeringsefterfrågan innebär detta:

Max vid normaldag och årsmax: 36 procent av 350 personer och 15 procent av 75 personer är 137 platser, varav 126 platser är för sysselsatta.

Arena

Arenan har vid ett normalevenemang 3 000 besökare och vid årsmax 6 300 besökare, efter avdrag för 100 VIP-besökare är antalet besökare 2 900 respektive 6 200. Antalet sysselsatta är 75 varav 50 räknas som besökare (se avsnitt 2.5) vid bedömning av startvärde.

Omräknat till cykelparkeringsefterfrågan innebär detta:

Normalevenemang: 36 procent av 25 personer och 15 procent av 2 950 personer är 452 platser, varav 9 platser är för sysselsatta.

Årsmax: 36 procent av 25 personer och 15 procent av 6 250 personer är 947 platser, varav 9 platser är för sysselsatta.

3.3 Resultat av analyssteg 1

Området ligger i det som i riktlinjerna definieras som Innerstaden/Älvstaden. Detta tillsammans med beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet ger startvärden (antal platser) för cykel- och bilparkering enligt Tabell 2 nedan. Startvärden redovisas för besöksstoppen under en normaldag samt för årsmax, detta för att tydliggöra behovet för exploatören som intern information.

Tabell 2. Resultat efter analyssteg 1. Startvärden för cykel- och bilparkeringsefterfrågan för respektive lokalkategori i antal platser vid besöksstopp under en normaldag samt vid årsmax.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
				
Simhall normaldag/årsmax	4 (sysselsatta) 84/210 (besökare)			
Ishall normaldag/årsmax	1 (sysselsatta) 25/90 (besökare)			
Sjukhus normaldag /årsmax	73 (sysselsatta) 16/16 (besökare)			
Arena normaldag/årsmax	5 (sysselsatta) 620/1313 (besökare)			
				
Simhall normaldag/årsmax	7 (sysselsatta) 60/150 (besökare)			
Ishall normaldag/årsmax	1 (sysselsatta) 18/65 (besökare)			
Sjukhus normaldag/årsmax	126 (sysselsatta) 11/11 (besökare)			
Arena normaldag/årsmax	9 (sysselsatta) 443/938(besökare)			

4 Analyssteg 2 - Lägesbedömning

I kapitlet analyseras planområdets läge i staden. Kapitlet beskriver den sammanvägda tillgängligheten till och från området med olika färdmedel samt utbudet av service.

Det första avsnittet behandlar var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för reducering av parkeringstalet i detta steg.

Därefter beskrivs argumenten för eventuella justeringar av parkeringstalen per lokal-kategori varefter resultatet av hela analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 4.3.

4.1 Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär enligt riktlinjerna "direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet, exempelvis bilpool". För verksamheterna har utredningen utgått ifrån att närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur innebär god sammanvägd tillgänglighet. I nedanstående stycken beskrivs argumenten för att nybyggnationen vid Wieselgrensplatsen, när det är utbyggt, kan anses ha god sammanvägd tillgänglighet.

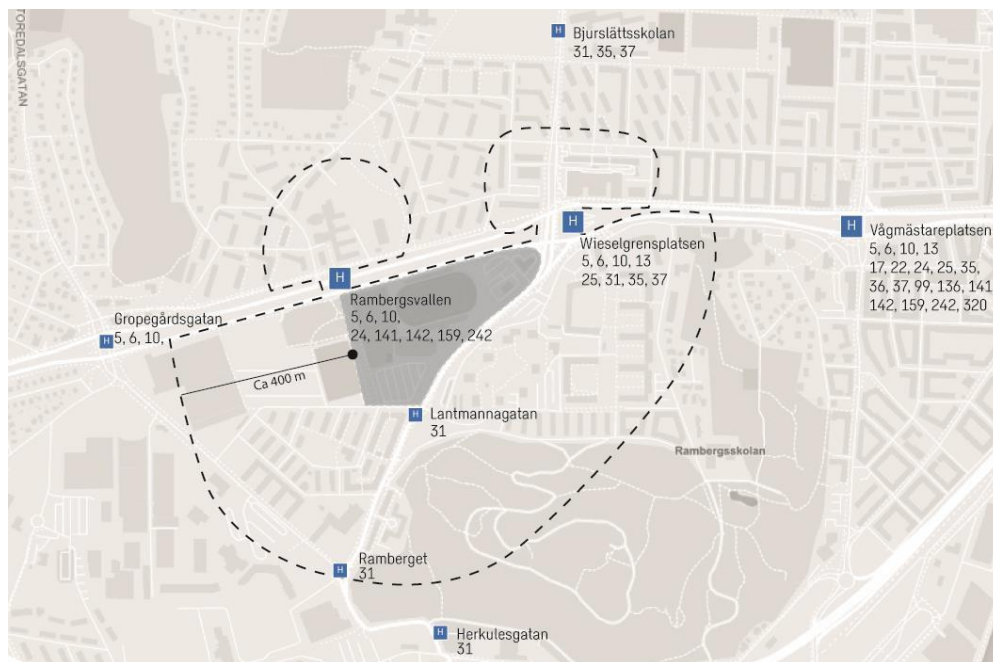
4.1.1 Kollektivtrafik

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

Planområdet ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik, se Figur 4 för hållplatser och linjer. Inom 500 meters verkligt gångavstånd från planområdet nås hållplatserna Rambergsvallen, Wieselgrensplatsen, Lantmannagatan och Ramberget.

Rambergsvallen och Wieselgrensplatsen trafikeras av både spårvagn och buss med avgångar oftare än var tionde minut i högtrafik, även kvällstid mellan 19.00-20.00 då matcher spelas vid arenan. Från Wieselgrensplatsen nås exempelvis Backaplan/Hjalmar Brantingsplatsen på 6 minuter och Göteborgs Centralstation/Nils Ericsonterminalen på under 15 minuter. Från Göteborgs Centralstation/Nils Ericsonterminalen är det möjligt att resa vidare i regionen med tåg eller buss.

Hållplatserna Lantmannagatan och Ramberget trafikeras av buss linje 31 som går mellan Ekestrådet, Bjurslätt och Hjalmar Brantingsplatsen. I högtrafik trafikerar linjen var 15:e minut och dessa hållplatser uppfyller därför inte definitionen för god kollektivtrafik men finns som komplement till Rambergsvallen och Wieselgrensplatsen.



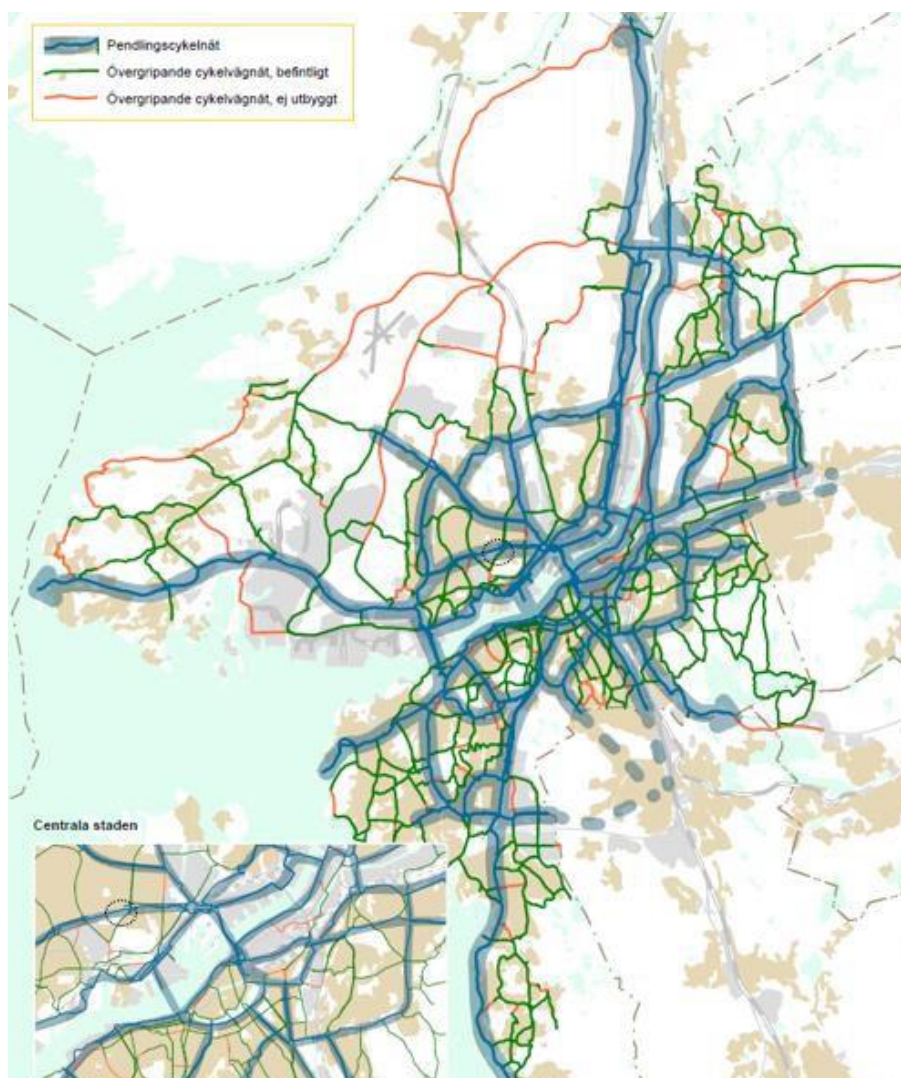
Figur 4. Karta över befintliga kollektivtrafikhållplatser. Inom 500 meters verkligt gångavstånd från planområdet nås hållplatserna Rambergsvallen, Wieselgrensplatsen, Lantmannagatan och Ramberget. Kartkälla: Sweco Cube.

4.1.2 Cykel

Direkt närhet till god cykelinfrastruktur definieras som att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata, alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.

Pendlingscykelnät definieras i Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad som cykelvägnät med mycket god framkomlighet där man når stadens tyngdpunkter, bostadsområden, större arbetsplatser samt grannkommunernas cykelvägnät.

Figur 5 visar pendlingscykelnät och övergripande cykelnät. Längs Hjalmar Brantingsgatan som löper längs planområdets norra sida finns ett pendlingscykelnät vilket innebär att planområdet ligger i direkt närhet till god cykelinfrastruktur enligt definitionen ovan. Längs planområdets östra sida finns det övergripande cykelnätet längs Inlandsgatan.



Figur 5. Karta över befintligt och framtida cykelvägnät. Svart prickad cirkel visar planområdet.
Källa: Cykelprogram för en nära storstad.

I utredningsområdet finns goda förutsättningar för cykling genom direkt närhet till god cykelinfrastruktur och korta avstånd inom området och till andra delar av staden, Figur 6 för cykelbanor och vägar lämpliga för cykling i närområdet. Närmaste Styr&Ställ station (stadens lånecykelsystem) finns vid Wieselgrensplatsen. Lånecyklar är ett komplement till kollektivtrafik och egen cykel, och ger användarna ökad flexibilitet och tillgänglighet.

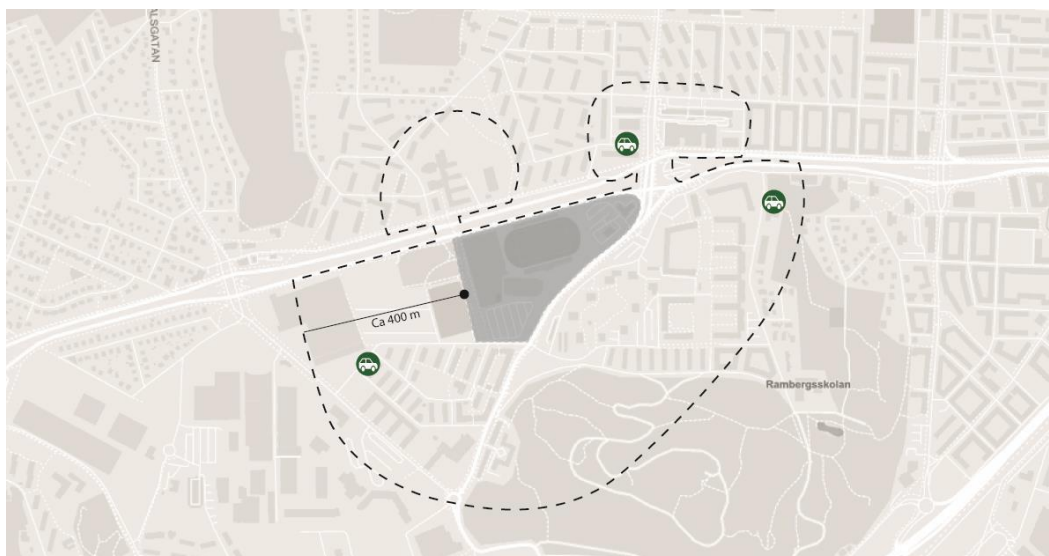
På 15 till 20 minuter till cykel nås målpunkter som Göteborgs Centralstation och Nordstan, där i stort sett all typ av service finns tillgänglig. Hjalmar Brantingsplatsen/Backaplan nås på under 10 minuter.



Figur 6. Befintligt cykelvägnät. Röd linje visar cykelbanor, röd streckad linje visar väg lämplig för cykling (blandtrafik). Gröna cirklar visar stationer för lånecykelsystemet Styr&Ställ. Kartkälla: Sweco Cube.

4.1.3 Övrigt

Inom utredningsområdet finns tre bilpoolsstationer som alla tillhör M (tidigare Sunfleet). Stationerna visas i Figur 7 och finns på Kryddgårdsgatan 3 (2 platser), Wieselgrensplatsen 24 (4 platser) samt Arvid Lindemansgatan 4A (2 platser).



Figur 7. Bilpooler i närområdet. Samtliga stationer tillhör M (tidigare Sunfleet). Planområdet är gråmarkerat, streckad svart linje visar utredningsområdet. Kartkälla: Sweco Cube.

4.2 Argumentation för justering av parkeringstalen utifrån lägesbedömningen

I föregående kapitel beskrivs läget och den sammanvägda tillgängligheten för Wieselgrensplatsen i de termer som anges i riktlinjerna. Sammantaget görs bedömningen att området uppfyller kraven för god sammanvägd tillgänglighet. I detta kapitel förs argumentationen om varför vissa parkeringstal kan justeras mot bakgrund av dessa beskrivningar.

4.2.1 Bilparkering

Utifrån den goda sammanvägda tillgängligheten finns det anledning att justera efterfrågan för bilparkering nedåt för samtliga verksamheter.

Simhall, Ishall, Sjukhus och Arena

Sysselsatta och besökare till området bedöms sammantaget ha god sammanvägd tillgänglighet. Mot bakgrund av det görs en avräkning från startvärdet för verksamheterna motsvarande riktlinjernas möjliga sänkning för bostäder. Nuvarande version (1.2) av riktlinjerna möjliggör ett avdrag på 30 procent av bostäders parkeringstal om projektet uppfyller kraven på god sammanvägd tillgänglighet. Ett 30 procentigt avdrag bedöms dock inte rimligt för aktuella verksamheter eftersom de bedöms ha ett ovanligt stort upptagningsområde och att det därför inte är säkert att verksamheternas sysselsatta och besökare har god sammanvägd tillgänglighet vid den plats där de påbörjar sina resor. Med hänsyn till detta görs därför ett avdrag motsvarande det tidigare version (1.1) av riktlinjerna möjliggjorde för bostäder. I tidigare version möjliggjordes ett avdrag för flerbostadshus i zon B på -0,05 av den totala möjliga sänkningen på 0,3, motsvarande 16,7 procent. I analyssteget görs därför ett avdrag av verksamheternas parkeringstal på 16,7 procent i analyssteget.

I analyssteg 2 justeras efterfrågan på bilparkering för sysselsatta och besökare nedåt till nedanstående efterfrågan:

Simhall normaldag: 74 platser, varav 4 för sysselsatta.

Simhall årsmax: 179 platser, varav 4 för sysselsatta.

Ishall normaldag: 21 platser, varav 1 för sysselsatta.

Ishall årsmax: 76 platser, varav 1 för sysselsatta.

Sjukhus: 74 platser, varav 61 för sysselsatta.

Arena normalevenemang: 521 platser, varav 4 för sysselsatta.

Arena årsmax: 1098 platser, varav 4 för sysselsatta.

4.2.2 Cykelparkering

Simhall, Ishall, Sjukhus och Arena

Verksamheternas parkeringstal för cykel justeras inte i analyssteget.

4.3 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs justeringar enligt Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 2. Efterfrågan på bilparkering justeras nedåt utifrån lägesbedömningen och efterfrågan på cykelparkering justeras uppåt.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
				
Simhall	4 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)		
normaldag/årsmax	84/210 (besökare)	70/175 (besökare)		
Ishall	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)		
normaldag/årsmax	25/90 (besökare)	20/75 (besökare)		
Sjukhus	73 (sysselsatta)	61 (sysselsatta)		
normaldag /årsmax	16/16 (besökare)	13/13 (besökare)		
Arena	5 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)		
normaldag/årsmax	620/1313 (besökare)	517/1094 (besökare)		
				
Simhall	7 (sysselsatta)	7 (sysselsatta)		
normaldag/årsmax	60/150 (besökare)	60/150 (besökare)		
Ishall	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)		
normaldag/årsmax	18/65 (besökare)	18/65 (besökare)		
Sjukhus	126 (sysselsatta)	126 (sysselsatta)		
normaldag/årsmax	11/11 (besökare)	11/11 (besökare)		
Arena	9 (sysselsatta)	9 (sysselsatta)		
normaldag/årsmax	443/938(besökare)	443/938 (besökare)		

5 Analyssteg 3 - Projektanpassning

I detta kapitel redovisas projektets specifika förutsättningar utifrån var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i analyssteg. Därefter redovisas resultatet av hela analyssteget i tabellform i avsnitt 5.2.

5.1 Verksamhetskaraktär

Simhall

Simhallens besökstopp inträffar på vardagseftermiddagar samt vid lunch på helger. En stor andel av simhallens besökare är barn och ungdomar vid dessa tillfällen. Enligt IoFF är cirka 40 procent av besökarna ungdomar som simmar ensamma eller med jämnåriga, 30 procent är barnfamiljer i sällskap om 3-5 personer. 46 procent av besökarna reser enligt IoFF:s undersökning från 2016 till simhallen med bil, vilket är detsamma som Lundby stadsdels nuvarande genomsnitt enligt Teknisk handbok (mätning ifrån 2014)¹.

Simhallens efterfrågan på bilparkering justeras nedåt på grund av hög andel samåkning. I dialog med IoFF har det bedömningsvis gjorts att det i genomsnitt är två personer per sällskap som reser till simhallen, vilket innebär att behovet av bilparkering halveras jämfört med färdmedelsandelen. För sysselsatta görs ingen justering av efterfrågan i analyssteg 3.

Eftersom sänkningen av behovet av bilparkering består av samåkning och inte av minskad bilåkning bedöms behovet av cykelparkering inte påverkas. Ingen justering görs för vare sig besökare eller sysselsatta vad gäller cykelparkering.

Årsmax för simhallen infaller vid Gothia Cup eller liknande specialevenemang. Vid dessa tillfällen är det få tillresta besökare som reser med bil eller cykel som nyttjar simhallen. Denna information kommer från IIOFF (Idrott & förening). En stor del av de tillresta lagen har kommit med exempelvis flyg eller tåg och har inte tillgång till fordon under turneringen. Många lag kommer dock med egna transporter såsom minibussar vilket kan tänkas öka efterfrågan på bilparkering, men samåkningsgraden är då mycket hög. Samåkningsgraden vid årsmax uppskattas till fem personer per sällskap och parkeringstalet justeras därefter.

Omräknat till efterfrågan på bil- och cykelparkering innebär detta för simhallen att:
Normaldag: Efterfrågan på bilparkering justeras ned till 39 platser varav 4 är för sysselsatta. För cykelparkering justeras efterfrågan till 67 platser, varav 7 är för sysselsatta.
Årsmax: Efterfrågan på bilparkering justeras ned till 39 platser varav 4 är för sysselsatta. För cykelparkering justeras efterfrågan till 157 platser, varav 7 är för sysselsatta.

Ishall

Ishallens besökstopp en normaldag inträffar under helger. Övriga dagar är det färre än 120 besökare. Vid träningar under vardagseftermiddagar är det oftast endast de tränande lagen på plats (cirka 40 personer).

¹ Nuvarande färdmedelsandelar uppmättes 2014 resp 2018, men förändringen i andelar mellan 2014-2019 är försumbara (se Trafikutveckling 2011-2019, Trafik- och resandeutveckling 2019).

På vardagar är det skolor och allmänhet som besöker ishallen. Besökare från skolorna anländer utan bil, för allmänheten kan antas motsvarande resmönster som för andra fritidsresor. Konståkningsverksamheten har enligt IoFF en hög andel bilåkande och hockeyträning innebär att tung utrustning ska transporteras vilket medför en hög andel bil.

För en normaldag och årsmax har besökarna till ishallen delats in i två undergrupper med olika resebehov. Aktiva antas vara 48 vid en normaldag och 80 vid årsmax medan resterande besökare räknas som publik.

Besökstoppen under en normaldag inträffar i samband med hockeymatcher. Det är inte känt i vilken utsträckning det samåks till större matcher, men då den huvudsakliga målgruppen är ungdomar kan det antas att det vanligen är två personer i varje bil för de som spelar (en spelande ungdom samt medföljande förälder som stannar under matchen). Det kan också antas att ungdomar till viss del lämnas av vid ishallen, vilket hade inneburit att en del av efterfrågan utgörs av korttidsparkering. För de spelande lagen (40 personer + 40 medföljande föräldrar) höjs bilandelen till 80 procent samtidigt som det för denna grupp antas en samåkningsgrad på 2 personer per bil, vilket innebär att parkeringsefterfrågan för gruppen uppgår till 40 procent av de samtidigt närvarande. För övriga 72 besökare antas en samåkningsgrad på 2 personer per bil.

Årsmax utgörs främst av konståkningsevenemang. Här antas, på samma grunder som för spelande vid en normaldags maxtimme, en parkeringsefterfrågan på 40 procent av de samtidigt närvarande aktiva med medföljande förälder. Aktiva samt medföljande förälder antas vara 80 personer även vid konståkning. För övriga 350 antas en samåkningsgrad på 2 personer per bil vid årsmax precis som vid normaldagar.

Ingen justering av parkeringstalet för sysselsatta vid ishallen görs i analyssteget.

Efterfrågan på cykelparkering räknas ned till fem procent för de aktiva på grund av att hockeyverksamheten innebär transport av skrymmande utrustning som innebär ett högre bilanvändande (från 80 till 40 procents bilandel med justering för samåkning) samt IoFF:s uppgift om hög bilanvändning av aktiva inom konståkningsdelen. För övriga besökare görs ingen justering gällande cykelparkering i analyssteg 3.

Omräknat till efterfrågan på bil- och cykelparkering innebär detta för ishallen:

Normaldag: Efterfrågan på bilparkering justeras upp till 26 platser varav 1 är för sysselsatta. För cykelparkering blir efterfrågan 14 platser, varav 1 är för sysselsatta.

Årsmax: Efterfrågan på bilparkering justeras upp till 63 platser varav 1 är för sysselsatta. För cykelparkering är efterfrågan 57 platser, varav 1 är för sysselsatta.

Sjukhus

Enligt Västfastigheter anger rådande planeringsförutsättningar att sjukhuset främst ska ta emot förhållandevis friska patienter utan särskilda resebehov. Trots detta bedöms inom utredningen vårdbesök vara ett ärende med högre andel bilresor och lägre andel cykelresor. Därför justeras efterfrågan på bilparkeringsplatser för besökare upp med 15 procent, motsvarande 3 procentenheter, till 20 procents bilandel. Efterfrågan på cykelparkeringsplatser för besökare justeras nedåt i samma omfattning till 12 procents cykelandel. För verksamheten görs ingen justering av efterfrågan på vare sig bil- eller cykelparkering eftersom det inte bedöms finnas några särskilda förutsättningar som motiverar detta.

Det totala behovet bilparkering blir 76 platser, varav 11 behöver vara reserverade platser för sjukhusets verksamhet.

Omräknat till efterfrågan på bil- och cykelparkering innebär detta för sjukhuset:
Normaldag och årsmax: För besökare justeras efterfrågan på bilparkering upp till 15 platser och efterfrågan av cykelparkering ned till 9 platser. För verksamma förblir efterfrågan på bilparkering 61 platser och på cykelparkeringen 126 platser.
 Sammantaget innebär detta en efterfrågan på 76 platser för bil och 135 platser för cykel.

Arena

Arenan saknar idag egen parkeringskapacitet. Besökarna hänvisas till befintliga anläggningar i närområdet. Normalstora evenemang genomförs i arenan cirka 25 gånger per år, i snitt motsvarande 1 gång varannan vecka. Årsmax inträffar endast ett fåtal gånger per år. Normalstora evenemang inträffar under vardagkvällar eller dag- och kvällstid under helgen. Besökarna är huvudsakligen vuxna.

Efterfrågan av parkering av arenans besökare projekteringsanpassas utifrån den uppmätta färdmedelsfördelningen (se avsnitt 2.5). Dagens besökare reser till 38 procent med bil till arenan. I stadsdelen Lundby ligger bilandelen på 46 procent (mätår 2014). Det ger att bilandelen bland arenans besökare är lägre än snittet, närmare bestämt 83 procent av stadsdelens bilandel. Den framtida bilandelen enligt trafikstrategins målsättning för 2035 är 21 procent för stadsdelen Lundby. Därför antas en framtida bilandel för arenans besökare till 83 procent av 21 procent, vilket innebär 17 procent.

Vid resor till evenemang förekommer samåkning i större utsträckning än vid andra typer av resor, men då elitmatcher är en relativt vardaglig typ av evenemang och huvuddelen av besökarna är vuxna bedöms andelen som samåker vara lägre än till konserter och liknande. Det antas i genomsnitt vara 2,5 personer per bil bland arenans besökare vilket sänker efterfrågan av bilparkeringsplatser av besökare till 6,8 procent. För funktionärerna antas ingen samåkning.

För beräkning av besökarnas framtida cykelandel har utredningen utgått ifrån Resekalkyls uppgift om nuvarande cykelandel (mätår 2018) för samtliga resor till och från Lundby, vilken är 5,6 procent. För att beräkna nuvarande andel besöksresor anges i Anvisningarna (version 1.2) "Samtliga siffror har korrigerats för cykling på sommarhalvåret med faktorn 1,28 [...] siffror för besökare har korrigerats med faktorn 0,75". Med denna metod blir nuvarande andel cykelresor för besökare inom Lundby 5,4 procent. Då cykelandelen bland arenans besökare i nuläget är 13 procent, innebär det 240 procent mer än cykelandelen i nuläget. Applicerat på trafikstrategins framtida cykelandel om 15 procent, blir arenans framtida cykelandel för besökare 36 procent.

Parkeringstalet för verksamma vid arenan justeras inte i analyssteget.

Omräknat till efterfrågan på bil- och cykelparkering innebär detta för arenan:
Normalevenemang: För bilparkering justeras efterfrågan till 210 platser varav 4 platser är för verksamma och 9 för funktionärer. Efterfrågan på cykelplatser blir 1 071 platser varav 9 är för verksamma.
Årsmax: För bilparkering justeras efterfrågan till 434 platser varav 4 platser är för verksamma och 9 är för funktionärer. Efterfrågan på cykelplatser blir 2 259 platser varav 9 är för verksamma.

5.2 Resultat av analyssteg 3

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs justeringar för vissa verksamheters efterfrågan på parkering enligt Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 3. Verksamheternas efterfrågan på parkering justeras utifrån projekthanpassning.

Analyssteg	Steg 1 Startvärde	Steg 2 Lägesbedömning	Steg 3 Projekthanpassning	Steg 4 Mobilitetslösningar
				
Simhall normaldag/årsmax	4 (sysselsatta) 84/210 (besökare)	4 (sysselsatta) 70/175 (besökare)	4 (sysselsatta) 35/35 (besökare)	
Ishall normaldag/årsmax	1 (sysselsatta) 25/90 (besökare)	1 (sysselsatta) 20/75 (besökare)	1 (sysselsatta) 25/62 (besökare)	
Sjukhus normaldag /årsmax	73 (sysselsatta) 16/16 (besökare)	61 (sysselsatta) 13/13 (besökare)	61 (sysselsatta) 15/15 (besökare)	
Arena normaldag/årsmax	5 (sysselsatta) 620/1313 (besökare)	4 (sysselsatta) 517/1094 (besökare)	4 (sysselsatta) 206/430 (besökare)	
				
Simhall normaldag/årsmax	7 (sysselsatta) 60/150 (besökare)	7 (sysselsatta) 60/150 (besökare)	7 (sysselsatta) 60/150 (besökare)	
Ishall normaldag/årsmax	1 (sysselsatta) 18/65 (besökare)	1 (sysselsatta) 18/65 (besökare)	1 (sysselsatta) 13/56 (besökare)	
Sjukhus normaldag/årsmax	126 (sysselsatta) 11/11 (besökare)	126 (sysselsatta) 11/11 (besökare)	126 (sysselsatta) 9/9 (besökare)	
Arena normaldag/årsmax	9 (sysselsatta) 443/938(besökare)	9 (sysselsatta) 443/938 (besökare)	9 (sysselsatta) 1062/2250 (besökare)	

6 Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar

6.1 Verksamheter

Det bedöms finnas goda möjligheter att påverka valet av färdmedel vid resor till verksamheterna i planområdet. För att påverka resandet krävs dock långsiktiga kommunikationsinsatser i kombination med utökade möjligheter att resa utan bil. Den typen av insatser behöver samordnas med Trafikkontoret i syfte att göra en särskild satsning på området då det krävs kompetens och mandat som ligger utanför de berörda aktörernas område. Det bedöms inte som rimligt att aktörerna inom planen självständigt driver den typen av påverkansarbete. Därför kommer inga justeringar att göras för mobilitetsåtgärder för två av de fyra verksamheterna.

6.1.1 Simhall

Inga justeringar av efterfrågan av parkering vid simhallen görs genom införande av mobilitetsåtgärder inom projektet.

6.1.2 Ishall

För ishallen planeras det för en mobilitetsåtgärd som bedöms påverka efterfrågan av parkering under en dag med normal verksamhet. Ishockey innebär vanligen att spelare tar med sig tung utrustning. Ishallen kommer dock att utrustas med förvaringsskåp för spelarna där de kan lämna sin utrustning mellan träningarna. Detta ska enligt IoFF:s bedömning medföra att andelen som reser med bil inte blir högre än för andra idrotter vid träningstillfällen. Bortalaget kommer dock inte att ha tillgång till förvaringsskåp och för dem blir bilandelen fortsatt 80 procent med 2 personers samåkning.

För ett normaldygn innebär det att den höjning som gjordes i analyssteg 3 för de 40 spelande + 40 medföljande föräldrar till hälften ska justeras tillbaka till den bilandel som användes i analyssteg 2. Detta resulterar i en bilandel på 29 procent. Även efterfrågan på cykelparkering justeras tillbaka till värdet i analyssteg 2, 15 procent, för hälften (40) av de aktiva. Detta medför en resandeandel med cykel bland de aktiva på 10 procent. Efterfrågan av verksamma och besökare justeras inte i analyssteget.

Årsmax dimensioneras utifrån konståkningsevenemang vars utövare inte berörs av mobilitetsåtgärden därför görs ingen justering av deras efterfrågan i analyssteg 4.

Omräknat till efterfrågan på bil- och cykelparkering innebär detta för ishallen:
Normaldag: Efterfrågan på bilparkering justeras till 16 platser varav 1 är för verksamma. För cykelparkering blir efterfrågan 16 platser, varav 1 är för verksamma.
Årsmax: Efterfrågan på bilparkering förblir 63 platser varav 1 är för sysselsatta. För cykelparkering förblir efterfrågan 57 platser, varav 1 är för verksamma.

6.1.3 Sjukhus

Vid sjukhuset planerar Västfastigheter att införa olika typer av mobilitetsåtgärder för att kunna tillgodoräkna sig ett lägre parkeringstal. Totalt avser Västfastigheter införa samtliga åtgärder i riktlinjernas baspaket samt nio åtgärder ur riktlinjernas stjärnpaket varav fem är stjärnmärkta. I Tabell 5 presenteras de åtgärder som avser genomföras. Göteborgs Stads Trafikkontor har uppgett att införande av åtgärderna

motiverar en sänkning av parkeringstalet för bil med 30 procent, för både verksamma och besökare. Ett utkast på mobilitetsavtal tas fram inför granskning och signeras inför antagande.

Tabell 5. Mobilitetsåtgärder som Västfastigheter avser genomföra vid sjukhuset.

Åtgärd	Kommentar	Stjärnmärkt
Baspaketet		
Startpaket till nyinflyttade verksamheter (anställda)		
Löpande information om mobilitet (anställda och besökare)	VGR har redan idag information om hållbart resande. Informationen kan dock anpassas efter lokalens specifika förutsättningar med hjälp av hållbart resande Väst och koncern eller IVL. Ambitionen är att ha mobilitet som återkommande punkt på kundmöten fastighetsförvaltaren håller i.	
Realtidstavlor för kollektivtrafik (anställda och besökare)	Detta väntas utföras i samverkan med Västtrafik.	
Extra god cykelparkering anställda	Cykelparkering kommer Västfastigheter att planera för om inte Parkeringsbolaget gör detta. De avser även erbjuda laddboxar för elcyklar och goda låsmöjligheter vid parkeringsplatserna.	
Dusch och omklädningsrum (anställda)	Det kommer finnas omklädningsrum för personalen i den framtida anläggningen.	
Bilparkeringshyran särredovisas (anställda)	Parkering planeras finansieras via de som använder den inom VGR. För personalparkering kommer det upprättas månadskort för tillståndsparkering.	
Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)	Fasta parkeringsplatser kommer inte erbjudas till någon.	
Mobilitetsansvarig (anställda och besökare)	Ansvarig för mobiliteten planeras vara förvaltaren hos Västfastigheter.	
Stjärnpaketet		
Årlig mobilitetsaktivitet (anställda och besökare)	VGR avser genomföra årliga event för att uppmuntra sin personal att resa mer hållbart. Av skattemässiga skäl kan de dock inte erbjuda sina anställda helt kostnadsfria lösningar. De anställda kommer erbjudas lånecyklar som användarna kommer erbjudas service och vinterdäck för vid återkommande tillfällen. VGR är positiva till att även låta besökare ta del av erbjudandena.	
Cyklar för tjänsteresor (anställda)	Regionservice har idag elcyklar för tjänsteresor som kan användas. Bokningssystem är under framtagande och även ett informationspaket.	
Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)	Fasta parkeringsplatser kommer inte erbjudas till någon.	
Bilpool för tjänsteresor (anställda)	Regionservice tillhandahåller korttidsleasingbilar (poolbilar) som kan bokas.	Ja
Samlade bilparkeringsanläggningar (anställda och besökare)	All parkering planeras i en parkeringsanläggning.	Ja
Avgifter för besökandes bilparkering (besökare)	Kommer tillämpas, Parkeringsbolaget kommer troligtvis att sköta avgiftshanteringen.	Ja
Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande (anställda)	Denna bifogas med utredningen.	
Digital tjänst för mobilitet (anställda)	VGR har idag en digital tjänst för sina hyresgäster som heter SAMBO 2.0. Systemet vidareutvecklas löpande och väntas uppfylla de krav riktlinjerna anger för åtgärden.	Ja
Fastighetsägarens egna förslag: Kostnadsfri kollektivtrafik 30 dagar för nya anställda (anställda)	Kostnadsfri kollektivtrafik 30 dagar uppfylls redan i regionen. Anställda som köper årskort betalar för 10 månader och får då 2 månader gratis.	Ja

Omräknat till efterfrågan på bil- och cykelparkering innebär detta för sjukhuset:
Normaldag och årsmax: Efterfrågan på bilparkering justeras till 53 platser varav 42 är för sysselsatta. Efterfrågan av cykelparkering påverkas inte av mobilitetsåtgärderna

6.1.4 Arena

Inga justeringar av efterfrågan av parkering vid arenan görs genom införande av mobilitetsåtgärder inom projektet.

6.2 Resultat av analyssteg 4

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs justeringar endast för ishallens och sjukhusets efterfrågan på parkering enligt Tabell 6 nedan.

Tabell 6. resultat efter analyssteg 4. Endast ishallens parkeringsefterfrågan justeras.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
				
Simhall	4 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)
normaldag/årsmax	84/210 (besökare)	70/175 (besökare)	35/35 (besökare)	35/35 (besökare)
Ishall	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)
normaldag/årsmax	25/90 (besökare)	20/75 (besökare)	25/62 (besökare)	15/62 (besökare)
Sjukhus	73 (sysselsatta)	61 (sysselsatta)	61 (sysselsatta)	42 (sysselsatta)
normaldag /årsmax	16/16 (besökare)	13/13 (besökare)	15/15 (besökare)	11/11 (besökare)
Arena	5 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)	4 (sysselsatta)
normaldag/årsmax	620/1313 (besökare)	517/1094 (besökare)	206/430 (besökare)	206/430 (besökare)
				
Simhall	7 (sysselsatta)	7 (sysselsatta)	7 (sysselsatta)	7 (sysselsatta)
normaldag/årsmax	60/150 (besökare)	60/150 (besökare)	60/150 (besökare)	60/150 (besökare)
Ishall	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)	1 (sysselsatta)
normaldag/årsmax	18/65 (besökare)	18/65 (besökare)	13/56 (besökare)	15/56 (besökare)
Sjukhus	126 (sysselsatta)	126 (sysselsatta)	126 (sysselsatta)	126 (sysselsatta)
normaldag/årsmax	11/11 (besökare)	11/11 (besökare)	9/9 (besökare)	9/9 (besökare)
Arena	9 (sysselsatta)	9 (sysselsatta)	9 (sysselsatta)	9 (sysselsatta)
normaldag/årsmax	443/938(besökare)	443/938 (besökare)	1062/2250 (besökare)	1062/2250 (besökare)

7 Samlad bedömning av parkeringsbehovet

I Tabell 7 nedan sammanställs den totala efterfrågan på cykel- och bilparkering givet de justeringar som gjorts i utredningen enligt beskrivningarna i riktlinjer och mallar.

Tabell 7. Total efterfrågan på cykel- och bilparkeringsplatser i projektet.

	Parkeringsefterfrågan slutresultat efter steg 1–4
	
Simhall normaldag/årsmax	39/39
Ishall normaldag/årsmax	16/63
Sjukhus normaldag/årsmax	53/53
Arena normaldag/årsmax	210/434
Summa normaldag /årsmax	318+100 = 418 / 589+100 = 689
	
Simhall normaldag/årsmax	67/157
Ishall normaldag/årsmax	16/57
Sjukhus normaldag/årsmax	135/135
Arena normaldag/årsmax	1071/2259
Summa normaldag /årsmax	1 289/2 608

7.1 Ersättningsplatser

7.1.1 Befintlig parkering inom planområdet och avtal

Inom planområdet finns ett antal parkeringsytor som påverkas i varierande grad av planen, se Figur 8. Dessa anläggningar är Rambergsvallen, OKQ8 och Inlandsgatan (markparkering och parkeringshus). All parkering är reglerad med parkeringsavgift med undantag från Inlandsgatans garage som regleras med tillstånd.



Figur 8. Befintlig parkering inom planområdet.

Det finns ett antal avtal som påverkar hur många platser av dessa som ska ersättas. I Tabell 8 framgår antal avtal per avtalstyp samt tillhörande genomsnittligt nyttjande och även det totala behovet av platser som hanterar tidigare tillstånd. Siffrorna är Parkeringsbolagets schabloner baserade på områden med liknande förutsättningar.

Tabell 8. Sammanställning av antal ersättningsplatser, avtalstyp och nyttjandegrad.

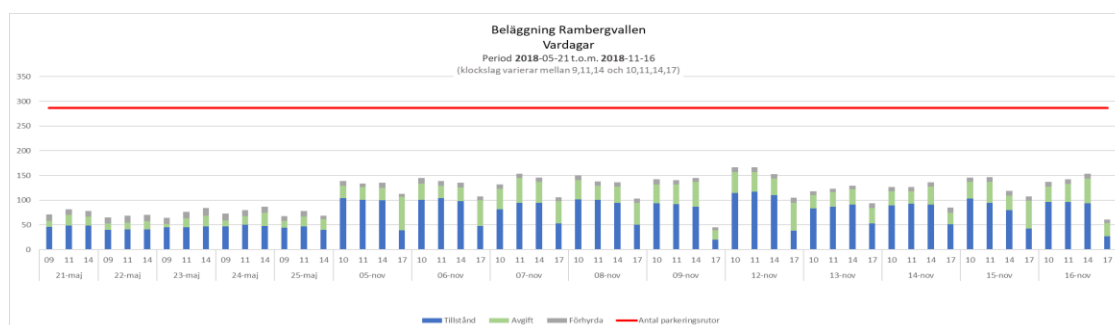
Typ av avtal	Antal avtal	Genomsnittligt nyttjande	Behov platser
Privata tillstånd	56	90%	50
Tillstånd företag*	10	70%	7
McDonalds + OKQ8**	(62)	100%	0
Totalt	66		57

*Volvo ingår ej.

**Enligt information kommer behovet av dessa platser inte finnas kvar efter genomförandet, därför räknas de inte med i det totala behovet av ersättningsplatser.

Besöksparkering

Parkeringsbolaget har gjort 55 inventeringar av parkeringsplatserna vid Rambergsvallen, se Figur 9. Under dagtid stod i snitt 31 bilar parkerade vid parkeringsplatsen. Dessa 31 platser avser de gröna staplarna i figuren. Siffrorna är hämtade från 2018 men skiljer sig inte från 2019 års siffror baserat på besöksintäkterna för året.



Figur 9. Beläggningsinventering av parkeringsplatserna inom detaljplaneområdet, bildkälla Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB.

Befintligt behov av besöksparkering dagtid kommer att kunna samnyttjas med kommande parkeringar utan att ytterligare platser behöver tillskapas. De besökare som kommer på kvällstid har nästan undantagslöst Bravida Arena, Ishallen och Badhuset som målpunkt. Det innebär att parkeringsbehovet för befintliga besökare i området kommer att kunna tillgodoses genom de parkeringsplatser som byggs för de tillkommande verksamheterna.

7.2 Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att delar av de parkeringsplatser som finns inom området idag ska ersättas. Antalet ersättningsplatser bestäms utifrån hur många tillstånd som finns utfärdade för parkering inom planområdet samt den genomsnittliga nyttjandegraden som redovisas i tabell 8. Totalt krävs därmed 57 ersättningsplatser. I Tabell 9 redovisas efterfrågan av bil- och cykelparkering med respektive utan tillståndsparkering. I siffrorna ingår Arenans efterfrågan av VIP-platser på 100 bilplatser.

Tabell 9. Samlad bedömning av verksamheternas parkeringsefterfrågan för bil och cykel.

	Normaldag UTAN ersättnings- platser	Årsmax UTAN ersättnings- platser	Normaldag MED ersättnings- platser	Årsmax MED ersättnings- platser
				
Totalt antal platser	418	689	475	746
				
Totalt antal platser	1 289	2 590	1 289	2 590

Inom området ska det också förberedas plats för två supporterbussar. Vid större evenemang kan upp mot tio bussar anlända, men dessa kommer att hänvisas till en uppställningsplats utanför området.

7.3 Parkering för rörelsehindrade

Enligt riktlinjerna ska tre procent av parkeringsplatserna för bil efter analyssteg 1 vara anpassade för rörelsehindrade (PRH). Då PRH ska placeras nära målpunkten kommer behovet av PRH-platser att beräknas utifrån verksamheter inom planen. De avtalsplatser som ersätts inkluderas inte i bedömningen då det inte bedöms aktuellt att anlägga PRH inom planområdet för målpunkter utanför området. Den totala efterfrågan efter analyssteg 1 uppgår till 828 platser en normaldag och 1712 platser vid årsmax (VIP-platser ej inräknade). Efterfrågan av parkering efter analyssteg 1 presenteras i Tabell 10.

Tabell 10. Sammanställning av efterfrågan av bilparkering för samtliga verksamheter inom planområdet efter analyssteg 1.

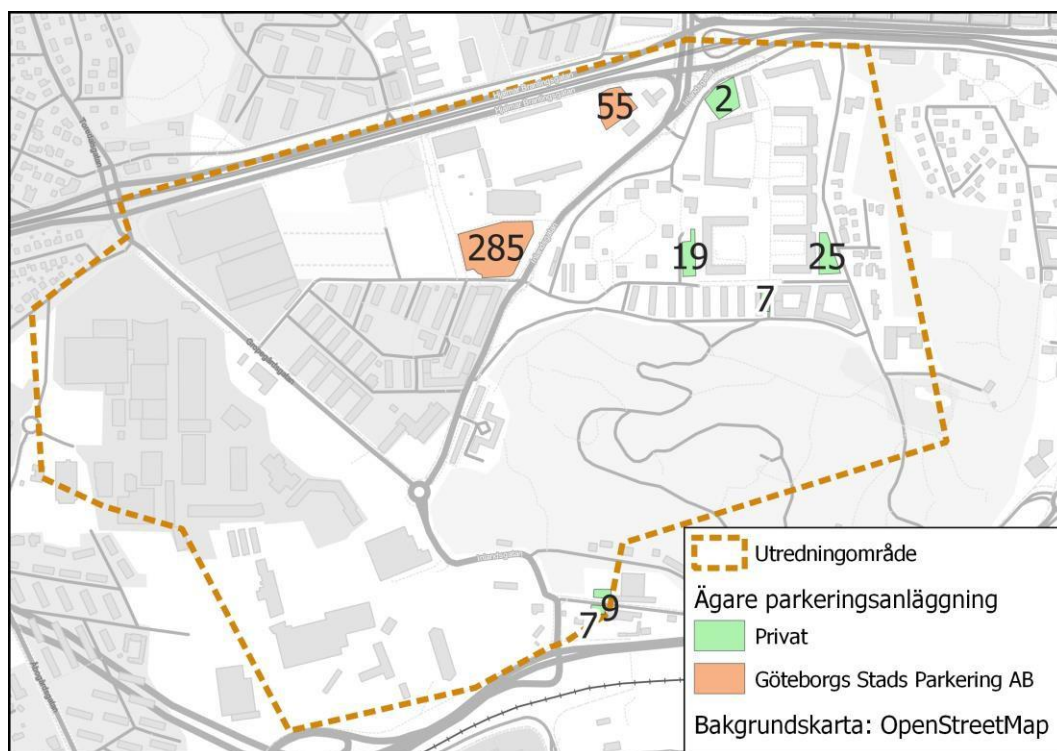
Efterfrågan bilparkering	Veckomax	Årsmax
Simhall	88	214
Ishall	26	91
Sjukhus	89	89
Arena	625	1318
Summa	828	1712

Det ger en sammanlagd efterfrågan på 25 PRH, varav 19 för arenan, en normaldag och 51 PRH, varav 39 för arenan, vid årsmax. För arenan bedöms dock antalet PRH som fastställdes i tidigare bygglov, 7 platser, som tillräckligt för att tillgodose behovet. Bedömningen har stämts av med Trafikkontorets granskningsgrupp den 24 oktober 2022. Detta medför ett totalt parkeringsbehov på 13 PRH vid en normaldag och 19 vid årsmax för detaljplanen. PRH ska placeras inom 25 meter ifrån respektive verksamhets entré.

8 Parkeringslösning

8.1 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Enligt mallen för en mobilitets- och parkeringsutredning ska det inom utredningen redovisas om det finns ledig kapacitet inom gångavstånd för besökare, boende och anställda. Enligt riktlinjerna är längsta gångavstånd till bilparkering för anställda och besökare till verksamheter 700 meter. Ett utredningsområde har fastställts i dialog mellan Parkeringsbolaget och Trafikkontoret, där Hjalmar Brantingsleden ses som en barriär. Utredningsområdet och befintliga parkeringsanläggningar visas i Figur 10. Bland befintliga anläggningar är endast de som kan anses tillgängliga för besökare till planområdet inkluderade, vilket innebär att förhyrd parkering samt tillståndsparkering inte visas i sammanställningen. För att identifiera befintliga parkeringsanläggningar har Parkeringsbolagets områdesplaner för Campus Lundby samt Brämaregården använts.



Figur 10. Befintliga, tillgängliga parkeringsplatser inom utredningsområdet.

Inom utredningsområdet finns åtta parkeringsanläggningar som är tillgängliga för allmänheten. De två största utgörs av Rambergsvallens och Inlandsgatans parkeringsanläggningar, båda inom planområdet. Eftersom dessa kommer att försvinna i samband med byggnation återstår endast mindre anläggningar med ett fåtal platser tillgängliga för besökare. Slutsatsen är att det inte finns ledig kapacitet inom gångavstånd ifrån planområdet och parkeringsbehovet behöver tillgodoses inom projektet.

8.2 Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Planen tas fram av Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB, Västfastigheter, Fastighetskontoret och Idrotts- och föreningsförvaltningen i samverkan med Bravida Arena (Higab och Got Event). Parkeringslösningar tas fram i dialog mellan aktörerna.

8.3 Möjligheter till samnyttjande av parkering

Enligt trafikkontorets mall ska följande vara uppfyllt för att samnyttjande ska vara aktuellt:

- Ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad
- Platserna finns i en öppen anläggning
- Möjligheterna till samnyttjande är varaktiga
- Gångavstånden för respektive kategori är rimliga. För rimliga avstånd se tabell
- "Längsta gångavstånd till bilparkering" i riktlinjerna.
- Antalet parkeringsplatser som ska samnyttjas får inte understiga 50 parkeringsplatser.

Ovanstående är uppfyllt för den aktuella exploateringen. Arenans parkeringsbehov tillgodoses till stor del utanför planen och inkluderas inte i samnyttjandeberäkningen. Inte heller verksamhetens reserverade VIP-platser. Sjukhusets 11 reserverade bilplatser ingår inte heller i beräkningen.

Trafikkontorets modell för samnyttjande ger inte beläggningsdata för den typen av verksamheter som är aktuella i projektet. En bedömning görs därför för respektive verksamhet utifrån dess förutsättningar. I samråd med representanter för de olika verksamheterna har beläggningsdata tagits fram, i Tabell 11 visas föreslagen samnyttjandemodell. För samnyttjandeberäkning gällande avtalsplatserna har dessa delats in i företags- och privatkunder. För privatkunder har riktlinjernas beläggningsdata för bostäder använts. För företagskunder har en beläggningskurva tagits fram baserat på intervjuer med exploatörer samt trafikkontorets modell för samnyttjande².

Tabell 11. Antagen beläggning för verksamheterna vid olika tidpunkter.

	må-fr 08-13	må-fr 13-17	må-fr 17-22	Lö-sö 8-17	Må-sö 22-08
Simhall	100%	90%	70%	100%	0%
Ishall	20%	30%	30%	100%	0%
Sjukhus	100%	50%	5%	5%	5%
Avtalsplatser, företag	100%	100%	15%	10%	10%
Avtalsplatser, privat	80%	80%	80%	70%	100%

² Beläggning för kontor må-fr 17-22 är jämkat till 15% eftersom evenemang startar sent. Jämkningsöverenskommen mellan Mattias Pajkull på Parkeringsbolagets och Oskar Löf på Trafikkontoret 2020-10-09.

I Tabell 12 presenteras parkeringsbehovet vid olika tidpunkter under en normaldag och vid årsmax efter att hänsyn tagits till samnyttjande. Dimensionerande behov är inrutade.

- För en normaldag uppstår det största behovet under förmiddagar måndag till fredag. Då är parkeringsbehovet 142 platser.
- För årsmax uppstår det största behovet under förmiddag måndag till fredag. Då är parkeringsbehovet 152 platser.
- Till siffrorna ovan tillkommer också arenans behov på 210 platser en normaldag och 431 vid årsmax.

Tabell 12. Behov av bilparkering efter hänsyn till samnyttjande. Alla siffror är avrundade uppåt.

Normaldag	Total efterfrågan	må-fr 08–13	må-fr 13–17	må-fr 17–22	lö-sö 8–17	må-sö 22–08
Simhall	39	39	35	27	39	0
Ishall	16	3	5	5	16	0
Sjukhus	42	42	21	2	2	2
Sjukhus, fasta	11	11	11	11	11	11
Avtalsplatser, företag	7	7	7	1	1	1
Avtalsplatser, privata	50	40	40	40	35	50
Totalt	165	142	119	86	103	64
Årsmax	Total efterfrågan	må-fr 08–13	må-fr 13–17	må-fr 17–22	lö-sö 8–17	må-sö 22–08
Simhall	39	39	35	27	39	0
Ishall	63	13	19	19	63	0
Sjukhus	42	42	21	2	2	2
Sjukhus, fasta	11	11	11	11	11	11
Avtalsplatser, företag	7	7	7	1	1	1
Avtalsplatser, privata	50	40	40	40	35	50
Totalt	212	152	133	100	151	64

Riktlinjerna anger ett maximalt gångavstånd mellan entré och cykelparkering på 25 meter. Detta medför att cykelparkering bedöms svårt att samnyttja i området och därför görs ingen samnyttjandeberäkning för cykelparkering.

I Tabell 13 presenteras hur ofta de olika verksamheterna når sin maximala efterfrågan en normaldag samt hur ofta de når årsmax. Simhallen har lågsäsong under sommaren, i övrigt sker inga större säsongsvariationer för verksamheterna. Därmed är det inte aktuellt att samnyttja över verksamhetssäsongerna.

Tabell 13. Verksamheternas vecko- och årsmax.

Verksamhet	Maximal efterfrågan en normaldag	Årsmax
Simhall	Varje vecka	Enstaka gång per år
Ishall	Varje vecka	5-6 gånger per år
Sjukhus	Varje vecka	-
Arena	Ca 20 gånger per år/varje vecka	Ca 3-6 gånger per år

8.4 Lokalisering och utformning av parkering

8.4.1 Bilparkering

Bilparkeringsbehovet för simhallen, ishallen och sjukhuset kommer att tillgodoses i en gemensam parkeringsanläggning centralt i området, mellan arenan och sjukhuset.

Parkeringsanläggningen kommer att ha fem plan med cirka 50 platser på varje, totalt 250 platser. Detta tillgodoser parkeringsbehovet för nämnda verksamheter på 142 platser vid en normaldag och 152 vid årsmax. Överskottet på cirka 100 platser i garaget föreslås anläggas för att tillgodose arenans behov av VIP-parkering. Dessa platser behöver kunna reserveras under sex timmar i samband med internationella matcher.

Resterande del av arenans parkeringsbehov för besökare avses tillgodoses utanför detaljplaneområdet genom avtal. I samband med matcher kommer betydligt fler bilburna besökare att söka sig till den planerade parkeringsanläggningen än besökare till ishallen, badhuset och sjukhuset. Den särskilda situation som uppstår visar på vikten av att kunna säkerställa att besökare och anställda vid ishallen, badhuset och sjukhuset också i praktiken får tillgång till det antal parkeringsplatser som de har behov av.

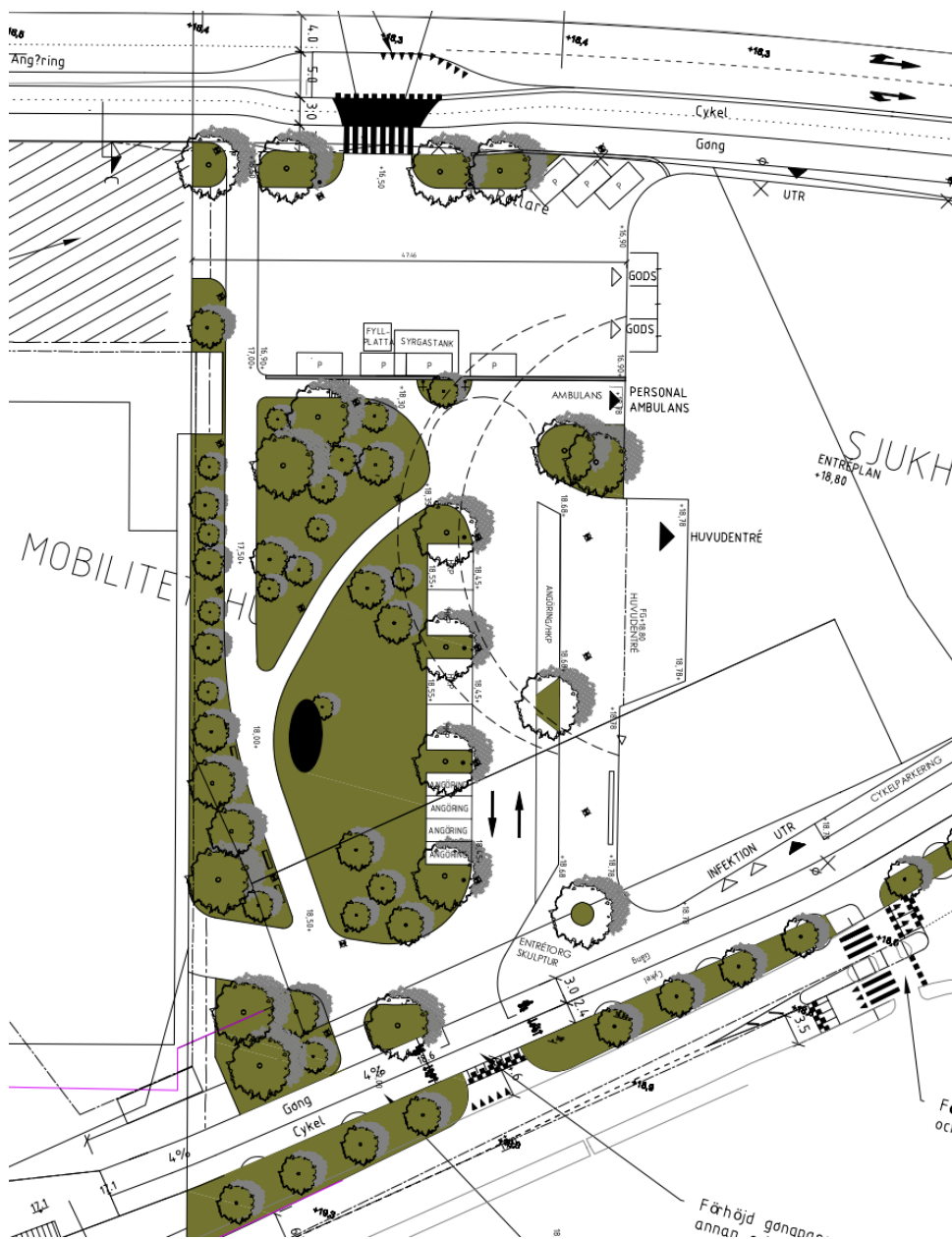
Mot bakgrund av ovan konstateras att det finns motiv till att parkeringsanläggningen i tidigt skede preliminärt planeras för 250 parkeringsplatser för att säkerställa tillgängligheten till verksamheterna inom planområdet samt att arenans behov av VIP-platser bör omhändertas inom ramen för parkeringsanläggningen och säkerställas genom avtal.



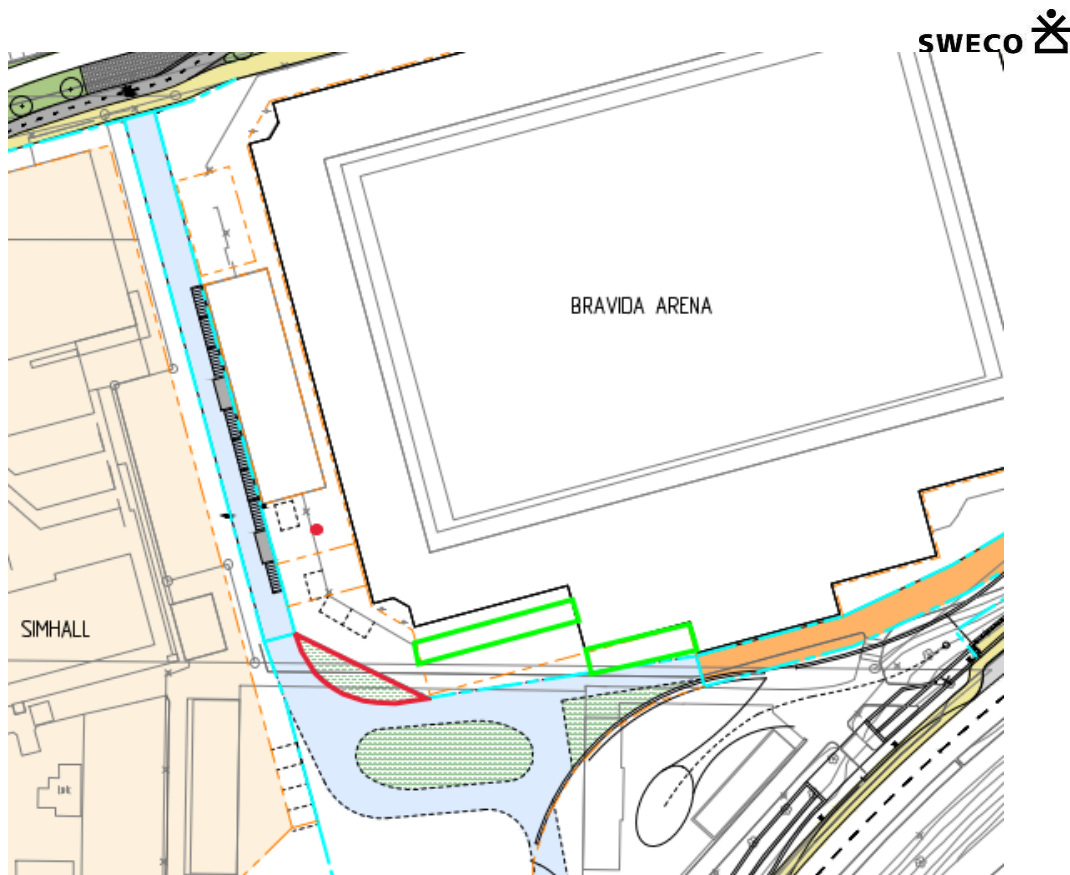
Figur 11. Bilparkeringslösning simhall, ishall och sjukhus.

Öster om parkeringsanläggningen tillskapas parkeringsplatser för rörelsehindrade, angöring samt de fasta parkeringsplatserna för sjukhusverksamheten. I Figur 12 presenteras en illustration över platserna. Parkering för rörelsehindrade vid simhallen och ishallen placeras vid respektive verksamhet, se figurer i avsnitt 8.4.2.

Arenans behov av parkerings för rörelsehindrade tillgodoses i anläggningens sydvästra entré. I Figur 13 visas en illustration över hur parkering för rörelsehindrade vid kan tillgodoses. I figuren är fyra parkeringsplatser för rörelsehindrade inritade. Ytterligare tre platser föreslås anläggas på den yta som markerats med rött i figuren. Lösningen förutsätter att arenans fastighetsgräns behöver ändras så att den även omfattar den rödmarkerade ytan. Detta tillgodoser parkeringsbehovet på 7 platser för rörelsehindrade.



Figur 12. Parkering för rörelsehindrade och angöring vid sjukhuset



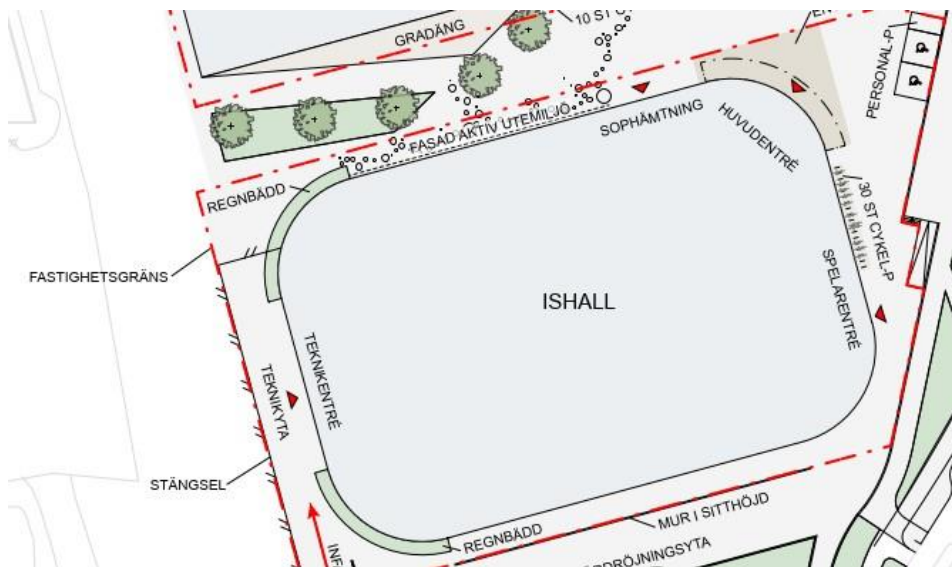
Figur 13. Parkering för rörelsehindrade och angöring vid arenan.

8.4.2 Cykelparkering

Cykelparkering anordnas enligt Göteborgs Stads Cykelparkeringsguide. I avsnittet presenteras hur behovet av cykelparkering tillgodoses vid respektive verksamhet. Behovet avser det parkeringsbehov som gällde innan hänsyn togs till samnyttjande eftersom kravet på maximalt gångavstånd mellan entréer och cykelparkering inte får överstiga 25 meter. Därav går det inte att samnyttja cykelplatserna.

Ishall

Efterfrågan av cykelparkering vid ishallen är 16 platser. I Figur 14 redovisas parkeringslösningen för ishallen. För anställdas parkering, 1 plats, behöver parkeringsplatserna vara väderskyddade.



Figur 14. Cykelparkering ishallen.

Simhall

Efterfrågan av cykelparkering vid simhallen är 67 platser. I Figur 15 redovisas parkeringslösningen för simhallen. För anställdas parkering, 7 platser, behöver parkeringsplatserna vara väderskyddade.



Figur 15. Cykelparkering simhallen.

Sjukhus

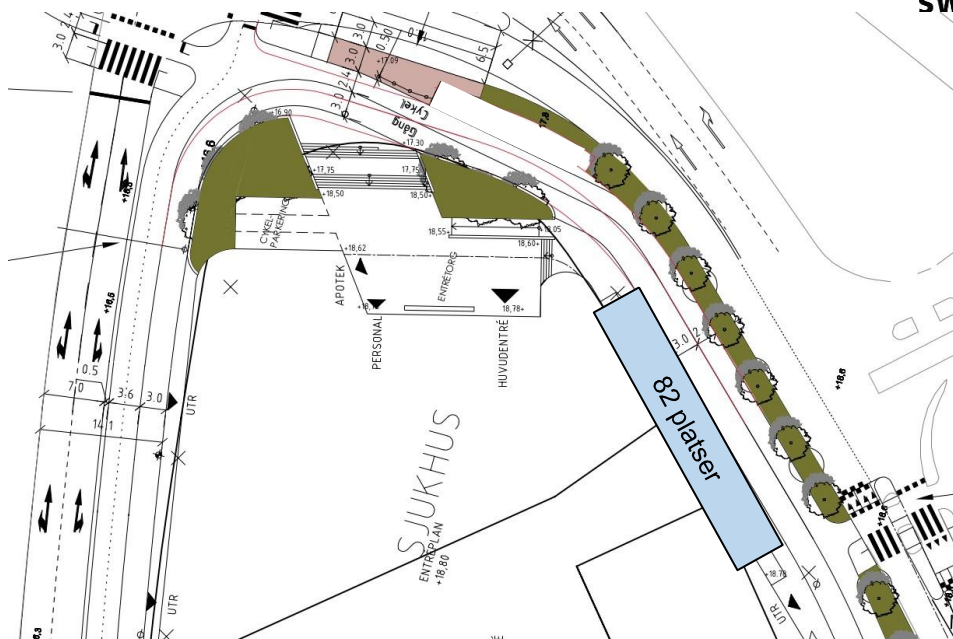
Efterfrågan av cykelparkering vid sjukhuset är 135 platser. Parkeringsplatserna kommer tillgodoses genom två cykelförråd inomhus samt parkering på utsidan av sjukhuset. I Figur 16 presenteras sjukhusets inomhusparkering och i Figur 17 utomhusparkering.

Inomhusparkering för cykel kommer anläggas på de ytor som markerats med siffrorna 1 och 2 i Figur 16. Totalt väntas det få tillskapas 90 platser inomhus. Platserna kommer vara tvåvåningsstall av typen OPTIMA från Cyklos. Yta 1 väntas få dimensionerna 8,8 x 9,4 meter och yta 2 3,4 x 15 meter.



Figur 16. Cykelparkerings inomhus, sjukhuset.

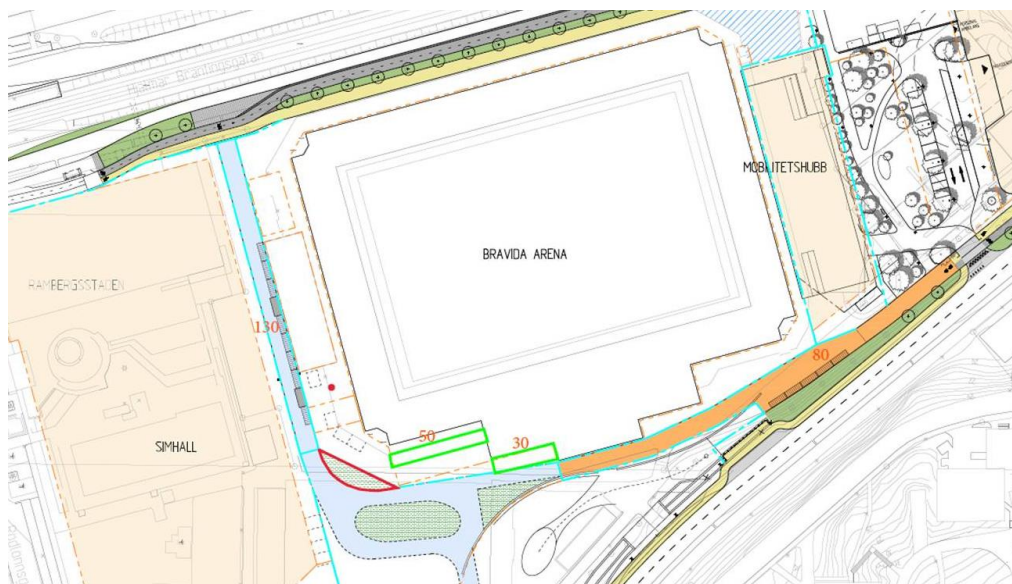
På sjukhusets utsida skapas plats för 82 parkeringsplatser längs byggnadens fasad. För anställdas parkering utomhus, 44 platser, behöver parkeringsplatserna vara väderskyddade.



Figur 17. Cykelparkering utomhus, sjukhuset.

Arena

I Figur 18 presenteras lösningen för cykelparkering vid arenan. Arenans behov av cykelparkering föreslås tillgodoses dels genom permanenta cykelställ, dels provisoriska cykelställ som tas fram i samband med match. De permanenta cykelställerna avser 130 platser längs arenans västra sida samt 80 platser vid den östra änden av arenan. Ytor för provisoriska cykelplatser markeras med gröna rektanglar i Figur 18. I rektanglarna finns utrymme att ställa upp 80 provisoriska cykelställ, 130 om tvåvåningsställ används på ytan med 50 platser, i samband med match. Det totala antalet cykelställ blir då mellan 290 och 340 platser. Detta antal bedöms räcka för att tillgodose efterfrågan av cykelparkering utifrån hur befintliga cykelparkeringsplatser utnyttjas idag. Vid behov kan ytterligare parkering anläggas.



Figur 18. Cykelparkering vid arenan.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

9 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

9.1 Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Reglering av parkering på gatumark inom utredningsområdet är relevant att undersöka för att bedöma risken för parkeringsflykt från den planerade anläggningen. Detta har gjorts via trafikkontorets öppna WMS-lager gällande tidsbegränsad och avgiftsbelagd parkering inom kommunen samt via intervju med Eleni Parahimona och Florin Montou vid Securitas den 12:e oktober 2020.

I området är det till övervägande del oreglerad gatumarksparkering. Vissa platser är tidsreglerade 10 min, 30 min eller 2 timmar. Lantmannagatan och Rambergsvägen erbjuder det största antalet parkeringsplatser och dessa gator är helt oreglerade (med undantag för servicetider under vårsäsongen). Inom utredningsområdet finns ingen avgiftsbelagd gatumarksparkering. Området omedelbart väster om planområdet är under byggnation och parkeringsregleringen är inte slutligt fastställd.

Den planerade parkeringsanläggningen kommer att ha avgiftsbelagda platser. Sett till regleringen finns det därför risk för parkeringsflykt till omgivande gatunät om regleringen bibehålls efter projektets färdigställande.

För en mer grundlig redovisning av gatumarksparkering, antal platser och reglering hänvisas till utredningens tillhörande Gratisområdesutredning.

9.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Den planerade parkeringsanläggningens förutsättningar för kostnadstäckning beror på reglering och prissättning av kringliggande anläggningar och gatuparkering.

Om kringliggande anläggningar och gatuparkering har lägre kostnad och motsvarande tidsreglering som planområdets anläggning kommer besökare i första hand att välja kringliggande platser. Reglering och prissättning av intilliggande anläggningar samt gatuparkering ligger inte inom Parkeringsbolagets mandat.

9.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskede

Utbyggnadsordning är ännu inte fastställd. Hur parkering ska lösas under byggskedet behöver kompletteras i separat utredning i ett senare skede.

Beställare Mattias Paijkull, Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB
Uppdrag Mobilitets- och parkeringsutredning: Detaljplan söder om Wieselgrensplatsen
Konsult Sweco
Upprättad av Oskar Sköld, Louise Lendas, Hanna Ljungblad, Andréa Palmberg, Emma Olsson, Frida Leksell



Gratisområdesutredning Detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:176 m fl) inom stadsdelen Rambergsstaden, version 1.1

2022-11-02

Beställare: Mattias Paijkull - Parkeringsbolaget

SWECO AB

Författare: Oskar Sköld, Hanna Ljungblad, Frida Leksell, Louise Lendas - Sweco

Innehållsförteckning

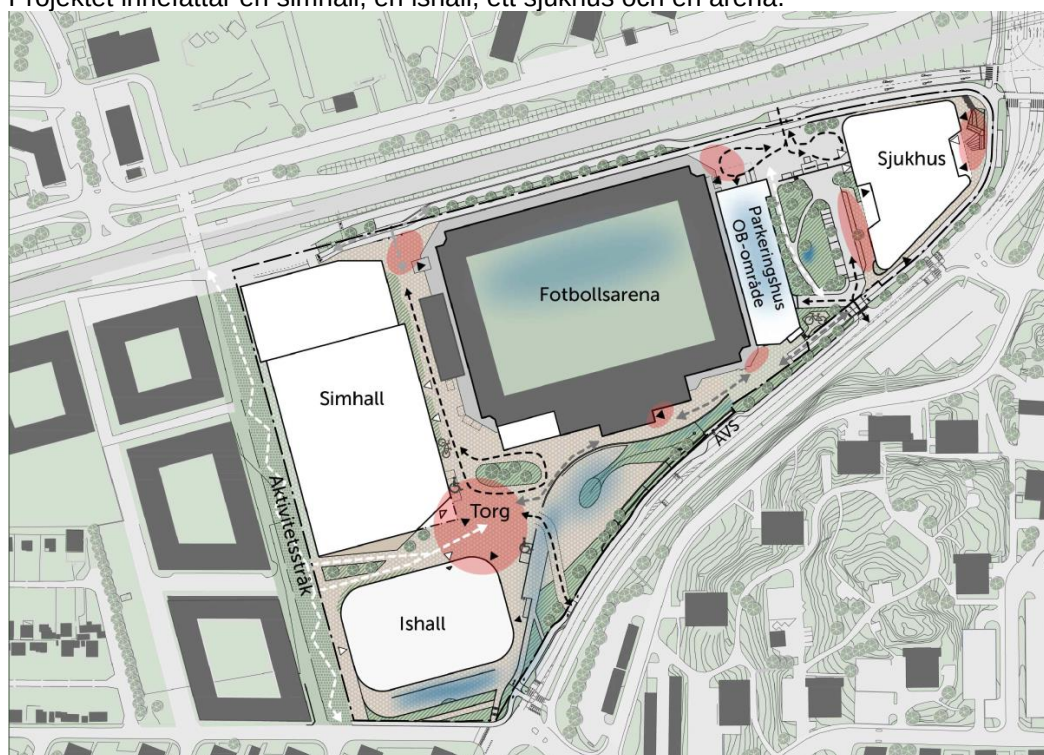
1	Inledning	2
1.1	Syfte och frågeställning	3
2	Metod för utredningens genomförande	4
3	Utredningsområdet	5
3.1	Beskrivning av delområden	5
4	Kartläggning av gator med parkering mot ingen eller låg avgift	7
4.1	Antal platser i delområden	7
4.2	Parkeringssituation	8
5	Slutsatser	10
5.1	Sammanfattning och slutsats	10
5.2	Om utredningens genomförande	10

1 Inledning

I "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" anges att parkeringsvillkor på allmän plats och kvartersmark i närområdet bör klarläggas (ledig kapacitet i befintliga anläggningar, gratis eller låg kostnad för parkering på gatumark mm). Om parkering på allmän plats är underprissatt riskerar den nytillkommande bebyggelsen belasta omkringliggande gator. Parkering på gator och annan allmän plats i närområdet bör därför regleras genom avgifter och parkeringstid för att undvika att boende tar platser i anspråk som är avsedda som korttidsparkering för besökande till handel och andra verksamheter.

I samband med framtagandet av en mobilitets- och parkeringsutredning för Detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergssåden 733:167 m.fl.) inom stadsdelen Rambergssåden görs även en gratisområdesutredning. Resultatet av utredningen kan användas i planbeskrivningen för att beskriva hur trafikkontoret ser på hur gratisområdet förväntas påverkas av en exploatering.

Detaljplanen innefattar utbyggnad av både nya och befintliga verksamheter inom planområdet som ligger mellan Hjalmar Brantingsgatan och Inlandsgatan på Hisingen. Projektet innefattar en simhall, en ishall, ett sjukhus och en arena.



Figur 1. Illustration av planområdet.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med gratisområdesutredningen är att utreda förutsättningar, konsekvenser och lämpligheten att reglera de oreglerade gatorna i detaljplaneområdets närhet.

Övergripande frågor som utredningen ska besvara är:

- Är risken hög eller låg för att parkeringsplatserna som byggs för besökare, boende och verksamma inte kommer nyttjas till följd av att gratisparkeringen på gatan är mer attraktiv?
- Hur kommer de befintliga boende och verksamma i området att påverkas om parkeringen på gatan är mer attraktiv för exploateringen?
- Vilka är konsekvenserna av att eventuellt reglera gratisgatorna?

2 Metod för utredningens genomförande

Utredningen följer Göteborg Stads trafikkontors mall för gratisområdesutredning version 1.0. I mallen finns 6 steg att följa för gratisområdesutredningar, vilka av stegen som utförs beror på projektets storlek och komplexitet. Denna utredning omfattar steg 1 till 3. Steg 1 redovisas i detaljplanens parkerings- och mobilitetsutredning.

1. "Beskriv den tillkommande parkeringens omfattning och tänkta parkeringslösning, pris för parkering etc".
2. "Beskriv utredningsområdet. Vad är det för typ av delområden? (bostadsområde, verksamhetsområde m.m.). Finns det någon större lokal i området som kan användas vid evenemang?".
3. "Undersök dagens parkeringssituation på gatorna (allmän plats) genom att redovisa regleringar, hur många möjliga parkeringsplatser det finns på respektive gata i området samt hur många fordon som parkeras längs gatan. När antalet potentiella platser beräknas antas att varje fordon är 5,5 meter långt samt beaktas att det är förbjudet att parkera 10 meter innan övergångsställen, framför in- och utfarter, inom 10 meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant etc".

2.1.1 Anpassning av metod på grund av Covid-19

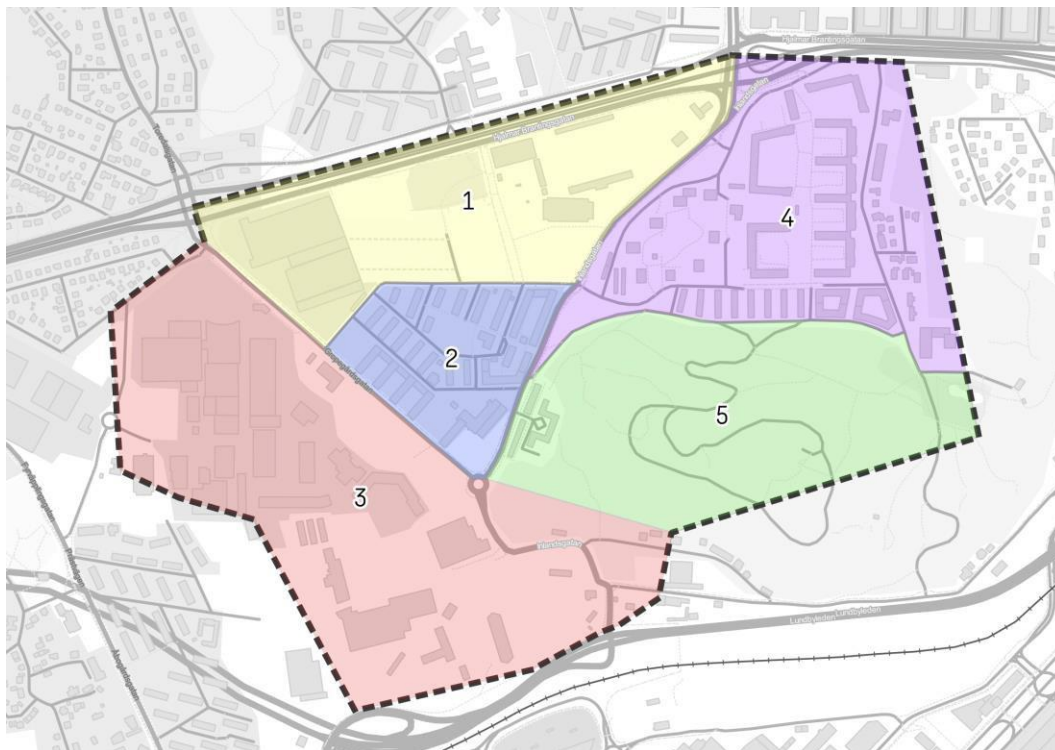
På grund av Covid-19 har människors resmönster kraftigt förändrats. I ett evenemangsområde som Rambergstadens idrottsområde finns det risk att res- och parkeringsmönster har förändrats ännu mer. Det största parkeringsbehovet för området uppstår i samband med matcher vid Bravida Arena. Under utredningens genomförande har dock inga matcher med publik spelats i arenan. En beläggningsinventering under pandemin riskerar därför att inte vara representativ vid beräkningen av nuvarande parkeringsbehov.

För att kunna beskriva hur parkeringssituationen såg ut innan Coronapandemin arrangerade Parkeringsbolaget ett intervjutillfälle med Securitas som har avtal för parkeringsövervakning i det aktuella området. Representanter från Securitas var Eleni Parahimona och Florin Montou. Båda hade lång erfarenhet av att arbeta i området. Intervjun skedde hos Parkeringsbolaget den 12:e oktober 2020 och utfördes av Hanna Ljungblad, Sweco och Mattias Pajkull, Parkeringsbolaget.

3 Utredningsområdet

För den aktuella utredningen har ett utredningsområde definierats i överenskommelse mellan Parkeringsbolaget och Trafikkontoret, se Figur 2. I norr avgränsas utredningsområdet av Hjalmar Brantingsgatan som utgör en barriär.

Inom området ska parkeringssituationen kartläggas på "gator med gratis parkering (oreglerade, enbart servicetid osv.)".



Figur 2 Illustration över delområdesuppdelning och numrering

3.1 Beskrivning av delområden

1 - Planområdet samt bostadsområde under byggnation

Delområde 1 omfattar det aktuella planområdet samt ett bostadsområde under byggnation.

Planområdet innefattar i dagsläget Bravida Arena, Lundbybadet, Rambergsrinken, en McDonald's-restaurang samt en OKQ8-station. Dessutom finns två parkeringsanläggningar, Inlandsgatan samt Rambergsvallen inom planområdet. När området är färdigställt kommer de befintliga parkeringsanläggningarna att ha bebyggts och området kommer att kompletteras med bostäder och sjukhus.

Omedelbart väster om planområdet finns ett bostadsområde med flerfamiljshus under etablering.

2 - Bostadsområde

Delområde 2 domineras av bostadsbebyggelse i flerfamiljshus, vanligen två till tre våningar höga med gräsytor mellan byggnaderna. Parkering inom området består främst av gatumarksparkering men även vissa mindre parkeringsanläggningar i anknytning till flerfamiljshusen. I området finns enstaka kvartersbutiker, pizzerior samt en förskola.

3 - Campus Lundby/Volvo AB

Delområde 3 är ett industriområde som helt upptas av Volvo AB:s verksamhet. Området är ej tillgängligt för allmänheten. Parkering för sysselsatta vid Volvo tillgodoses inom Volvos egna parkeringsanläggningar samt genom ett antal parkeringsavtal i Parkeringsbolagets anläggningar Inlandsgatan och Rambergsvallen. Avtalsplatserna kommer att ersättas i den planerade parkeringsanläggningen inom planområdet, se Mobilitets- och parkeringsutredning för DP söder om Wieselgrensplatsen.

4 - Bostadsområde

Delområde 4 innefattar främst bostäder. Området skiljer åt i byggnadsstil med både villaområde, 40-talshus, 60-talsområde och nyare punkthus med flera våningar. I områdets sydöstra del återfinns en grundskola. Utspritt i området finns även ett antal förskolor och vissa mindre verksamheter.

5 – Keillers Park

Delområde 5 är ett parkområde med utsiktsplatser som används för rekreation.

4 Kartläggning av gator med parkering mot ingen eller låg avgift

4.1 Antal platser i delområden

Reglering av parkering på gatumark inom utredningsområdet är relevant att undersöka för att bedöma risken för parkeringsflykt ifrån den planerade anläggningen. Nedan visas regleringen av gatumarksparkering inom området. Underlaget är baserat på trafikkontoret i Göteborgs öppna WMS-lager gällande tidsbegränsad och avgiftsbelagd parkering inom kommunen. Vissa oreglerade gator är kompletterade utifrån genomförd intervju med Securitas.

4.1.1 Delområde 1

Området omedelbart väster om planområdet är under byggnation och parkeringsregleringen är inte slutligt fastställd. I nuläget är det parkeringsförbud samt tidsbegränsning 2 timmar.

- Rosenapelgatan: Cirka 5 platser. Tidsbegränsning 2 timmar.

4.1.2 Delområde 2

- Västra Keillersgatan/Västra Malmgatan. Cirka 30 platser. Oreglerat.
- Västra Andersgårdsgatan: Cirka 11 platser. Tidsbegränsning 10 min. Tidsbegränsningen gäller vardag utom dag före sön- och helgdag klockan 09.00 - 18.00.
- Västra Andersgårdsgatan: Cirka 12 platser. Tidsbegränsning 2 timmar. Tidsbegränsningen gäller klockan 09.00 - 18.00.
- Östra Andersgårdsgatan: Cirka 7 platser. Tidsbegränsning 2 timmar. Tidsbegränsningen gäller klockan 09.00 – 18.00
- Östra Andersgårdsgatan: Cirka 6 platser. Tidsbegränsning 2 timmar.
- Östra Keillersgatan: Cirka 3 platser. Tidsbegränsning 2 timmar. Tidsbegränsningen gäller vardag utom vardag före sön- och helgdag klockan 09.00 - 18.00.
- Östra Keillersgatan: Cirka 5 platser. Tidsbegränsning 30 min. Tidsbegränsningen gäller vardag utom vardag före sön- och helgdag klockan 06.00 - 18.00.
- Lantmannagatan. Cirka 42 platser. Parkeringsförbud torsdagar klockan 09.00 - 12.00 udda veckor under tiden 15:e mars - 30:e april. Övrig tid oreglerad.
- Drängegatan. Cirka 10 platser. Oreglerat.
- Stataregatan. Cirka 10 platser. Oreglerat.

4.1.3 Delområde 3

Ingen tillgänglig gatumarksparkering.

4.1.4 Delområde 4

- Östra Stillestorpsgatan: Cirka 15 platser. Tidsbegränsning 10 min. Tidsbegränsningen gäller vardag utom dag före sön- och helgdag klockan 09.00 - 18.00.
- Övre Hallegatan: Cirka 7 platser. Tidsbegränsning 30 minuter. Tidsbegränsningen gäller vardag utom vardag före sön- och helgdag klockan 06.00 - 18.00.
- Rambergsvägen: Cirka 150-160 platser totalt. Tidsbegränsning 24 timmar. Tidsbegränsningen gäller vardag utom dag före sön- och helgdag klockan 00.00 - 24.00. Parkeringsförbud onsdagar klockan 09.00 - 12.00 udda veckor under tiden 15:e mars - 30:e april.

4.1.5 Delområde 5

Trafikkontoret har parkeringsplatser i Keillers park (72 platser). Då området stängs med bom efter kl 18:30 är dessa platser inte aktuella att använda vid match och därför inkluderas de inte i sammanställningen.

4.2 Parkeringssituation

Securitas övergripande bild av området är att det är ett av de parkeringsmässigt mest belastade områdena i Göteborg. Det förekommer regelbundet överträdelser, exempelvis uppställning på platser med parkeringsförbud och trafikfarliga uppställningar för nära korsning. Ett tiotal gånger per år sker bortforsling av långtidsuppställda fordon, men området används generellt sett inte för avställning av fordon i någon större omfattning. Securitas upplever att det är en stor utmaning att gatumarksparkeringen är avgiftsfri och att detta i hög grad bidrar till den ansträngda parkeringssituationen.

4.2.1 Delområde 1

Detta område är under byggnation och Securitas beskriver situationen i nuläget som rörig. Under byggnationstiden är det mer fordon än normalt då personalen parkerar nära arbetsplatsen ibland utan att följa parkeringsregleringen. Regleringen är inte slutligt fastställd utan förändras i takt med att byggnationen fortskrider. Securitas beskriver att gatumarksparkeringen är helt full under samtliga tider på dygnet.

Kväll efter kl 22:00: fullt

Eftermiddag kl 13:00-17:00: fullt

4.2.2 Delområde 2

Securitas beskriver att gatumarksparkeringen är helt full under samtliga tider på dygnet

Kväll efter kl 22:00: fullt

Eftermiddag kl 13:00-17:00: fullt

4.2.3 Delområde 3

Campus Lundby, området upptas av Volvos verksamhet och är ej tillgängligt för allmänheten.

4.2.4 Delområde 4

Området har begränsat med gatumarksparkering jämfört med delområde 1 och 2. Målpunkterna är till väster om planområdet och i delområde 4 är parkeringssituationen inte lika besvärande. Enligt Securitas saknas det dock varaktig ledig kapacitet på gatumarksparkering även i detta delområde.

Kväll efter kl 22:00: fullt

Eftermiddag kl 13:00-17:00: fullt

4.2.5 Specifika gator

Inom utredningsområdet finns två gator som utmärker sig på grund av att de går igenom fler än ett delområde, erbjuder ett stort antal parkeringsplatser samt att de under vardagar har avgiftsfri 24-timmarsparkering och under helgtid är helt oreglerade (med undantag för vårsopning). Det gäller Lantmannagatan, 42 platser (enligt Trafikkontorets GIS-lager) samt Rambergsvägen, ca 150–160 platser.

Eftersom dessa gator är så gott som helt oreglerade är de alltid fulla och det är vanligt förekommande med trafikfarliga uppställningar nära korsningar.

4.2.6 Parkeringssituation vid evenemang

I dagsläget är det så fullt på gatumarksparkeringar att evenemang inte påverkar i någon större utsträckning. Enligt Securitas parkerar evenemangsbesökarna inte så långt bort som Backaplan, utan i området närmare planområdet.

5 Slutsatser

5.1 Sammanfattning och slutsats

Securitas bedömning är att det saknas ledig parkeringskapacitet i gatunätet. Tidsregleringen respekteras överlag väl, men det förekommer regelöverträdelser och trafikfarliga uppställningar. Regelöverträdelserna förvärras i samband med byggnationer i området.

Den planerade parkeringsanläggningen inom planområdet kommer att ha avgiftsbelagda platser. Om gatorna fortsatt är oreglerade kommer de sannolikt att upplevas som mer attraktiva av en del av evenemangsområdets besökare. Tillgängliga platser på gatumark är redan fullt belagda, men konkurrensen om platserna kan öka och medföra att de som idag parkeringar gratis på gatan hänvisas till parkeringsanläggningen för att få plats.

Enligt Parkeringsbolaget är det i nuläget liten efterfrågan ifrån privatkunder för parkeringstillstånd på de befintliga markparkeringarna inom planområdet. Sammantaget tyder detta på att det finns ett behov av att parkera men en mindre vilja att betala för tillstånd.

Securitas föreslår att området förses med boendeparkering i kombination med avgift samt att parkeringsförbud under servicedagar förlängs till året runt. Boendeparkering hade inneburit att besökare till evenemangsområdet inte har möjlighet att parkera på gatan utan endast hänvisas till parkeringsanläggningen. Det hade reserverat gatuparkeringen för de boende i området. Utredningen tar dock inte ställning till om detta förslag är rimligt eller ej.

5.2 Om utredningens genomförande

Föreliggande gratisområdesutredning har inte kunnat utföras med en belägningsinventering vilket normalt används för att skapa en rättvis bild av parkeringssituationen i ett område. Uppgifter om aktuell belägningsgrad kommer istället från Securitas parkeringsvakter som dagligen visats i området och kan ge en mer omfattande bild av parkeringssituationen än en belägningsinventering kan. Under rådande omständigheter med Covid-19 ansågs inte heller en traditionell belägningsinventering vara ett lämpligt tillvägagångssätt.

En traditionell belägningsinventering hade kunnat ge mer detaljerad information om hur situationen skiljer sig mellan delområden och olika gator. För det aktuella området är det, enligt Securitas, dock alltid i stort sett full beläggning på gatorna. Det innebär att det inte finns behov av ytterligare nedbrytningar.

En eventuell felkälla i utredningen är trafikkontorets öppna WMS-lager då aktualiteten inte kunnat säkerställas. Under den tid som arbetet med gratisområdesutredningen pågick hade trafikkontoret vissa problem med sin geodata. Utöver detta omfattas i lagret endast de gator som är reglerade, vilket betyder att oreglerade gator inte finns med. För att identifiera parkeringsplatser på oreglerade gator har kompletterande information hämtats ifrån Securitas.