

Mobilitets- och parkeringsutredning till detaljplan för verksamheter och bostäder vid Almedals fabriker

PLATZER, SVENSKA HUS, WALLENSTAM



2024-04-20
VERSION 1.4

Oskar Sköld
Jonas Khan

SWECO Sverige AB

Sammanfattning

Platzer, Svenska Hus och Wallenstam planerar en ny detaljplan i Almedal i sydöstra Göteborg. Exploatering sker på befintliga parkeringsplatser. Detaljplanen möjliggör byggnation av bostäder och kontorslokaler. Därutöver möjliggör planen ett antal mindre handelslokaler. I tabellen redovisas omfattningen av respektive exploatörs byggnation.

	Platzer	Svenska Hus	Wallenstam
Bostäder	-	-	18 200 m ² (270 lgh)
Kontor	22 832 m ²	16 500 m ²	-
Handel	1 335 m ²	-	200 m ²

Inför detaljplanen tar exploatörerna fram en mobilitets- och parkeringsutredning utifrån Göteborg Stads riktlinjer för mobilitet och parkering. Utredningen utgörs av föreliggande dokument och genomförs enligt riktlinjernas fyra analyssteg.

Steg 1 - Normalspann

Projektet ligger i riktlinjernas mest centrala zon för vilken startvärden för parkeringstal finns angivna för bostäder, kontor och handel. För bostäderna väljs startvärdet för bilparkering till 0,5 platser per lägenhet och för cykelparkering till 2,5 platser per lägenhet. För kontor väljs startvärdet för bilparkering till 5 platser per 1000 m² BTA och cykelparkering till 9 platser per 1000 m² BTA för anställda och 0,44 platser per 1000 m² BTA för besökare. För handel väljs startvärdet för bilparkering till 13 platser per 1000 m² BTA och cykelparkering till 2,5 platser per 1000 m² BTA för anställda och 4,95 platser per 1000 m² BTA för besökare.

Steg 2 – Lägesbedömning

Planområdet bedöms ha god sammanvägd tillgänglighet. Med hänsyn till den goda tillgängligheten justeras bilparkeringstalet för kontor ner med 15 procent. För bostäder justeras bilparkeringstalet ner med 0,05 platser per lägenhet. För handelslokalerna görs en lika stor procentuell sänkning som för kontor, 15 procent. Cykelparkeringstalen förblir oförändrade.

Steg 3 - Projektanpassning

I analyssteget görs inga justeringar av parkeringstalen för kontor. För bostäder justeras bilparkeringstalet ner med 0,05 platser per lägenhet och cykelparkeringstalet ner med 0,5 platser per lägenhet med hänsyn till att över 75 procent av bostäderna utgörs av små lägenheter. För handel sänks parkeringstalen med 30 procent med hänsyn till att besökarna till handelslokalerna väntas utgöras av en lokal målgrupp.

Steg 4 - Mobilitetsåtgärder

Platzer och Svenska Hus avser inte teckna mobilitetsavtal men kommer utföra frivilliga mobilitetsåtgärder i området. Platzer och Svenska Hus utesluter inte ett eventuellt tecknande av mobilitetsavtal inför bygglovsgivning. Wallenstam planerar att införa mobilitetsåtgärder enligt riktlinjernas näst lägsta nivå. Parkeringstalet för Wallenstams

bostäder justeras därför ner med 0,1 bilplatser per lägenhet. Utkast på mobilitetsavtal bifogas utredningen.

Resultat

I tabellen nedan sammanfattas resultatet från utredningen. I tabellen redovisas resulterande parkeringstal och parkeringsbehov för respektive lokalkategori efter analyssteg 4. Med aktuella bruttoareor visar utredningen på ett totalt parkeringsbehov inom detaljplaneområdet på 921 cykelparkeringsplatser och 263 bilparkeringsplatser. Fem av platserna är avsedda för bilpool vid Wallenstams fastighet.

	Parkeringstal efter steg 1-4 (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Parkeringsbehov efter steg 1-4 (antal platser)
		
Bostäder (Wallenstam)		
Boende	1,5 (per lgh)	405
Besökare	0,5 (per lgh)	135
Kontor (Platzer)		
Anställda	9	205
Besökare	0,4	10
Kontor (Svenska Hus)		
Anställda	9	149
Besökare	0,4	7
Handel (Platzer)		
Anställda	2,5	3
Besökare	3,5	5
Handel (Wallenstam)		
Anställda	2,5	1
Besökare	3,5	1
Totalt		921
		
Bostäder (Wallenstam)	0,3 (per lgh)	81
Kontor (Platzer)	4,25	97
Kontor (Svenska Hus)	4,25	70
Handel (Platzer)	7,1	9
Handel (Wallenstam)	7,1	1
Bilpoolsplatser (Wallenstam)	1 per 50 lgh	5
Totalt		263

Parallellt med denna utredning har en ersättningsutredning gjorts för att ta fram ett förslag för hur befintlig parkering som tas i anspråk av exploateringen ska hanteras. Utredningen visar att samtliga 655 befintliga parkeringsplatser inom detaljplaneområdet kommer att tas i anspråk varav 160 väntas att ersättas. 127 av platserna anläggs av Platzer och 33 av Svenska Hus. Nedan presenteras förändringen av det totala antalet parkeringsplatser inom området.

	Platzer	Svenska Hus	Wallenstam
Antal befintliga parkeringsplatser	519	136	0
Platser som tas i anspråk	519	136	0
Ersättningsplatser	127	33	0
Tillkommande parkering ny bebyggelse	106	70	87
Totalt antal bilparkeringsplatser	233	103	87

Totalt väntas det i framtiden finnas 423 bilparkeringsplatser inom planområdet, ersättningsparkering samt parkering för tillkommande bebyggelse.

Innehållsförteckning

1	Läsanvisning	1
2	Bakgrund och syfte	1
3	Planområde Almedals fabriker	2
4	Projektförutsättningar	5
5	Parkeringstal	6
5.1	Analyssteg 1 - Normalspann	6
5.2	Analyssteg 2 - Lägesbedömning	10
5.3	Analyssteg 3 - Projektanpassning	15
5.4	Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar	16
5.5	Resulterande parkeringstal	19
6	Parkeringsplatser	20
6.1	Parkeringsplatser för ny bebyggelse	20
6.2	Ersättningsplatser	20
6.3	Parkering för rörelsehindrade	21
6.4	Samnyttjande och samverkan mellan flera exploatörer i planen	21
6.5	Parkeringslösning	21
7	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	27
7.1	Parkering på gatumark	27
7.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	27
7.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	27

1 Läsanvisning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är framtagen till detaljplanens fortsatta planarbete. Utredningen följer Riktlinjer och anvisningar för mobilitet och parkering version 1.2 (Göteborg Stad, 2021).

2 Bakgrund och syfte

Platzer, Svenska Hus och Wallenstam planerar en ny detaljplan i Almedal i sydöstra Göteborg. Detaljplanen väntas möjliggöra byggnation av bostäder, kontorslokaler och mindre handelslokaler. Inför framtagandet av detaljplanen önskar exploatörerna att ta fram en mobilitets- och parkeringsutredning.

Planområdet är beläget i den sydöstra delen av Göteborg, inom stadsdelen Skår. Området avgränsas av Mölndalsån i väster och Almedalsvägen i öster. I norr avgränsas planområdet av Skårs Led.

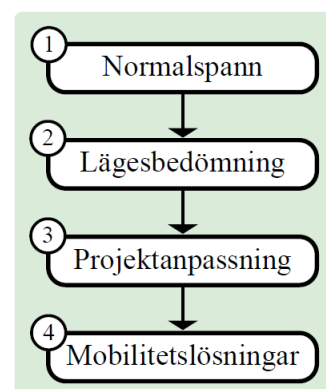
Planens syfte är att skapa en blandad stadsbebyggelse med stort inslag av kontor och bostäder. Vidare syftar planen till att möjliggöra ett parkstråk utmed östra sidan av Mölndalsån som på sikt kan ingå i ett allmänt, sammanhängande grönstråk från Mölndal i söder till Liseberg i norr.

Översiktsplanen för Göteborg anger området som centrala staden, förnyelseområde. Det pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång. Detaljplanen tas fram parallellt med detta arbete eftersom planförslaget överensstämmer med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen och inte innebär någon påverkan på närliggande riksintressen för kommunikation.

Denna utredning syftar till att belysa detaljplanens förutsättningar för en hållbar tillgänglighet, i linje med stadens mål, samt hur dessa påverkar det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel.

Utredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 24 april 2018) och tillhörande anvisningar i version 1.2. Dessa refereras till som "riktlinjerna" och "anvisningarna". Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann*, *Lägesbedömning*, *Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar*.

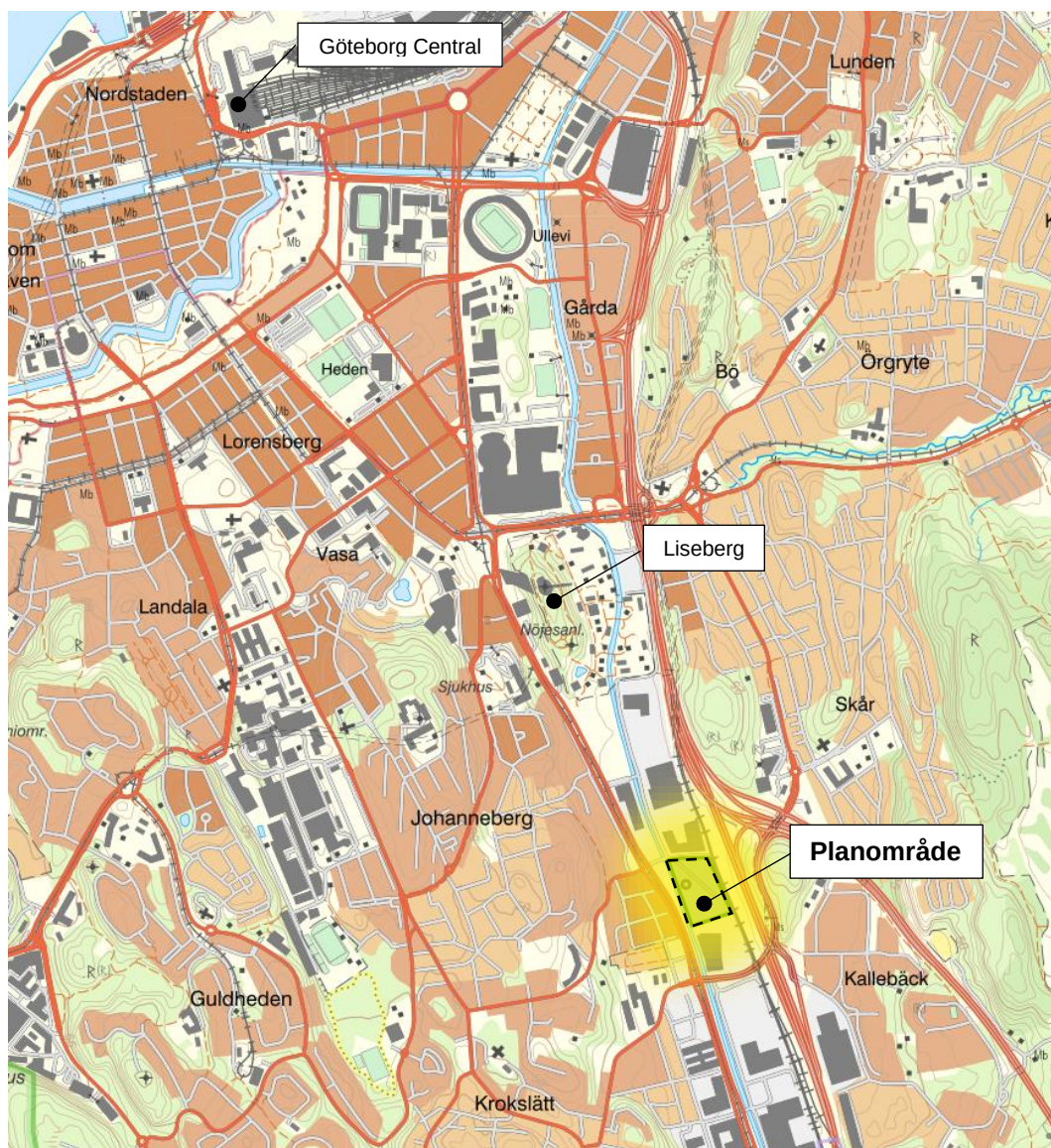
Detaljplanen väntas ta flera befintliga parkeringsplatser i anspråk. På grund av detta genomförs parallellt med denna utredning en ersättningsutredning. Ersättningsutredningen syftar till att belysa hur befintlig parkering i området som tas i anspråk ska hanteras/ersättas. Vidare ska den redogöra för antalet parkeringsplatser som tas i anspråk och som ersätts. Ersättningsutredningen utgår ifrån Göteborg Stads *Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering, version 1.0*.



Figur 1. Riktlinjernas analyssteg

3 Planområde Almedals fabriker

Planområdet är beläget i Mölndalsåns dalgång cirka 3 kilometer söder om Göteborgs centrum (Brunnsparken). Området ligger mellan Mölndalsvägen och Kungsbackaleden (E6/E20) norr om Kallebäcksmotet. Planområdet avgränsas i väster av Mölndalsån, i öster av Almedalsvägen och i norr av Skårs led. Inom fastigheten direkt söder om planområdet finns en bilverkstad (Bilia). Området består idag av bebyggelse i form utav kontorsbyggnader samt asfaltsytor för parkering. Området utvecklas av sammanlagt tre olika byggherrar. Bebyggelsen kommer innehålla kontorslokaler, bostäder samt tre mindre handelslokaler vars anställda och besökare väntas utgöras av en lokal målgrupp.

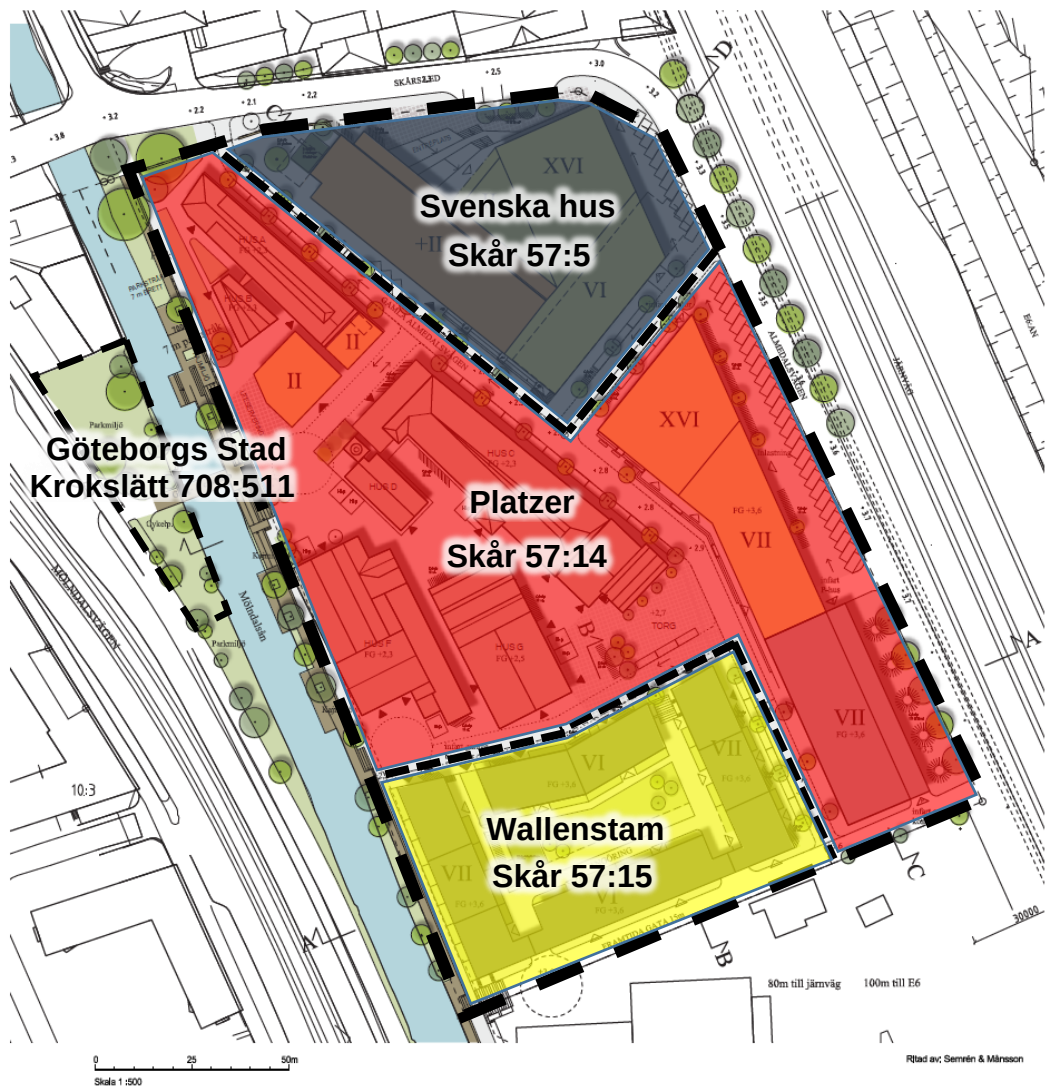


Figur 2. Planområdets geografiska läge i Göteborg.



Figur 3 Illustrationsritning över planområdet i gult. Blåmarkerad yta, Triangeltomten, utgör en yta som påverkas av planen.

Planområdet omfattar cirka 3,2 hektar och utgörs till största del av tre privatägda fastigheter; Skår 57:5 (Svenska Hus), Skår 57:14 (Platzer) och Skår 57:15 (Wallenstam). Platzer arrenderar även den så kallade Triangeltomten (del av Krokslätt 708:511) i väster från Göteborgs Stad. Staden äger del av Mölnadalsån samt marken på Almedalsvägen och Skårs led, som ligger i anslutning till planområdet.



Figur 4. Detaljplaneområdet med respektive exploatörs fastigheter.

4 Projektförutsättningar

I tabell 1 nedan presenteras omfattningen av respektive exploatörs byggnation. Platzer och Svenska Hus avser främst att bygga kontorslokaler och Wallenstam bostäder. Utöver detta tillkommer ett par mindre handelslokaler. Handelslokalernas besökare väntas i första hand utgöras av en lokal målgrupp, till exempel verksamma vid kontoren eller de boende.

Samtliga exploatörers byggnation sker på ytor som idag används till markparkering. För att utreda hur befintlig parkering som tas i anspråk vid genomförandet av detaljplanen ska ersättas har parallellt med denna utredning en ersättningsutredning genomförts. Utredningen utgår ifrån Göteborg Stads *Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering*.

Tabell 1. Planerad fördelning av bruttoareor och antal lägenheter.

	Platzer	Svenska Hus	Wallenstam
Bostäder	-	-	18 200 m ² (270 lgh)
Kontor	22 832 m ²	16 500 m ²	-
Handel	1 335 m ²	-	200 m ²

5 Parkeringstal

Parkeringstalen för detaljplanens verksamhetstyper beräknas utifrån Göteborg Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2. Beräkningarna genomförs i fyra analyssteg som var och ett presenteras i detta kapitel avsnitt. I slutet av varje avsnitt följer en sammanställning över parkeringstalen.

5.1 Analyssteg 1 - Normalspann

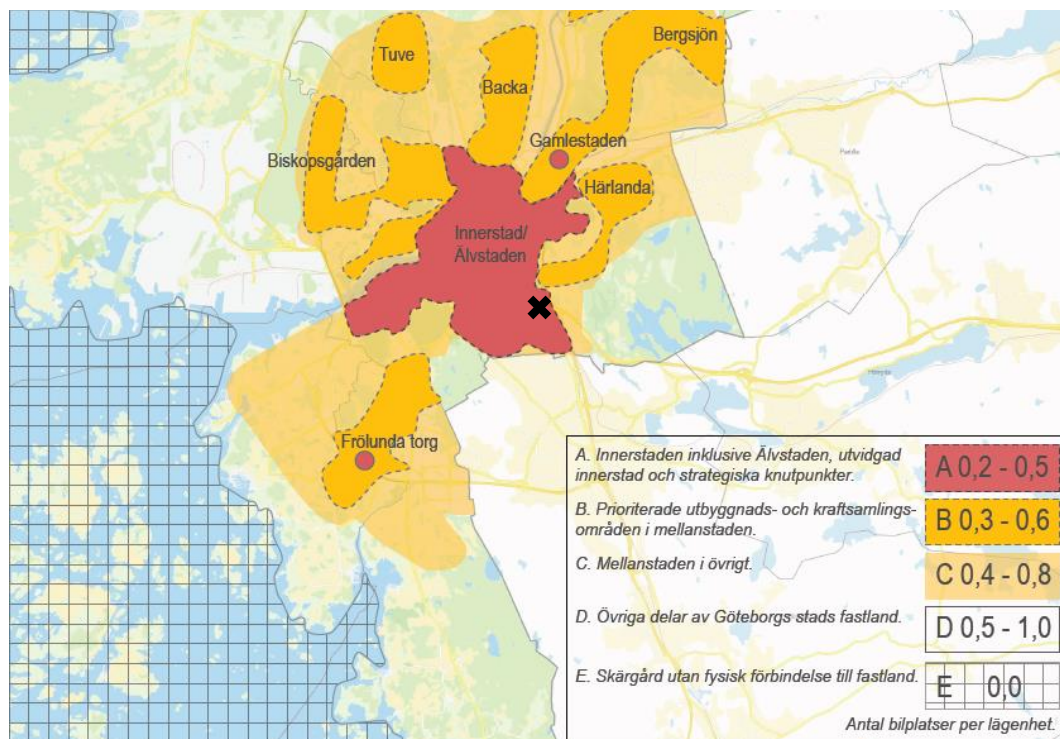
I detta analyssteg väljs normalspann och startvärden för cykel- och bilparkeringstal. Efter beskrivningar och resonemang per verksamhetstyp i respektive inledande avsnitt sammanställs resultatet av analyssteget i tabellform i kapitel 5.1.3.

5.1.1 Startvärde för bilparkering

I detta avsnitt beskrivs hur startvärden för bilparkering väljs för respektive verksamhetstyp.

Bostäder

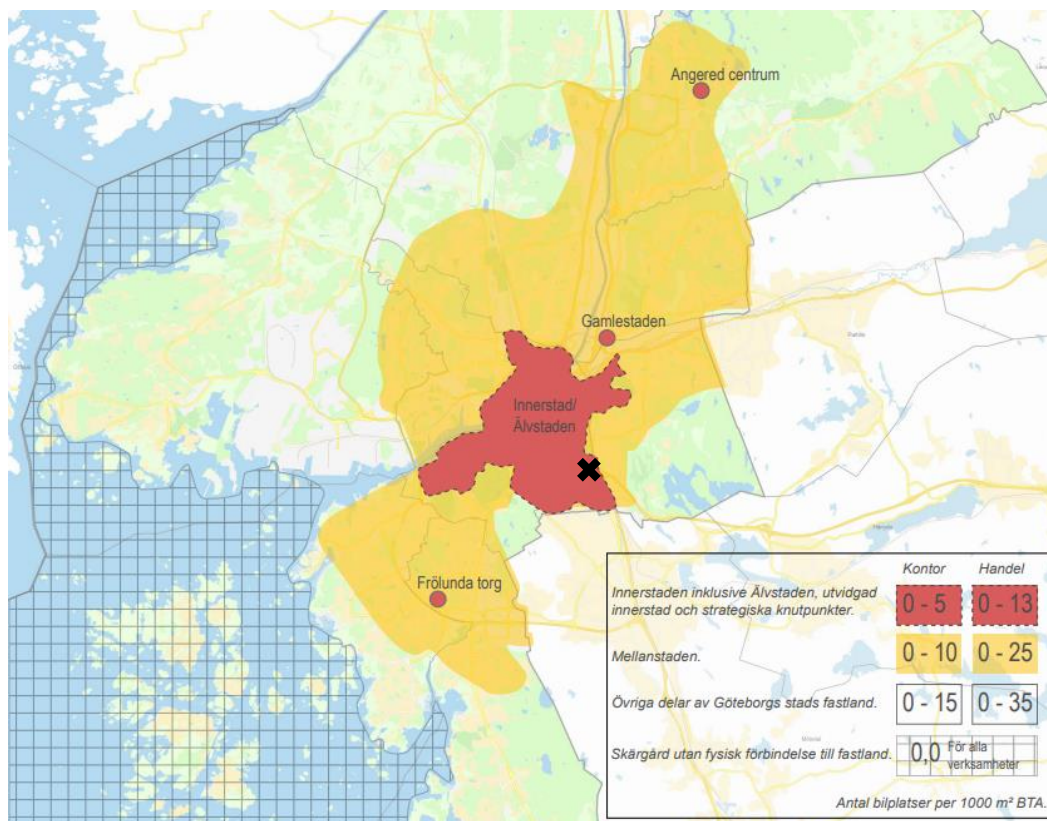
Startvärdet för bostäder väljs utifrån projektets geografiska läge i Göteborg. I figur 5 presenteras detaljplanens geografiska läge i förhållande till riktlinjernas zonindelning för bostäder. Detaljplaneområdet ligger i den zon som kallas *zon A Innerstaden* och därmed väljs startvärdet 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet.



Figur 5 Karta över anvisningarnas zonindelning. Svart kryss visar projektets lokalisering. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

Kontor

Startvärdet för kontorslokalerna väljs utifrån projektets geografiska läge i Göteborg. I figur 6 presenteras detaljplanens geografiska läge i förhållande till riktlinjernas zonindelning för kontor. Detaljplaneområdet ligger i den zon som kallas *zon A Innerstaden* och därför väljs startvärdet 5 bilparkeringsplatser per 1000 m² BTA för kontorsverksamheterna. Detta gäller för både Platzers och Svenska Hus exploatering.



Figur 6 Karta för val av normalspann till verksamheter enligt riktlinjerna. Svart kryss visar projektets lokalisering. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

Handel

För handelslokalerna sätts startvärdet för bilparkering till intervallets övre värde i zon A, 13 bilplatser per 1000 m² BTA. För handel används samma zonindelning som för kontor, se Figur 6.

5.1.2 Startvärde för cykelparkering

I detta avsnitt beskrivs hur startvärden för cykelparkering väljs för respektive verksamhetstyp.

Bostäder

För flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs minst 2 cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet för boende samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Valt startvärde för cykelparkeringstal för bostäder inom detaljplaneområdet blir därmed 2,5 platser per lägenhet.

Kontor

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med Göteborg Stads trafikstrategis mål om framtida cykelanvändning. Projektet är lokaliserat inom stadsdelsnämnden *Centrum*. Inom denna stadsdel är utgångspunkten enligt strategin att 25 procent av verksamheters anställda ska kunna cykla till och från arbetet, medan motsvarande andel för besökare i veckomaxtimmen uppgår till 11 procent.

Vid val av startvärde för kontoren har ett antagande om en personaltäthet på 36 anställda per 1000 m² BTA gjorts. Antalet besökare vid kontorslokalerna antas uppgå till 4 besökare per 1 000 m² BTA. För att ge 25 % av de sysselsatta respektive 11 % av besökarna en cykelparkeringsplats krävs 9 cykelplatser per 1 000 m² BTA kontor för personal och 0,44 cykelplatser per 1 000 m² BTA kontor för besökare.

Handel

Startvärdet för cykelparkering vid handelslokalerna uppskattas utifrån antalet samtidigt närvarande vid verksamheterna samt den förväntade framtida resandeandelen med cykel. Antalet samtidigt närvarande verksamma och besökare uppskattas utifrån att 10 anställda per 1000 m² BTA och 45 besökare per 1000 m² BTA närvarar samtidigt. Resandeandelen med cykel sätts till den andel riktlinjerna anger, 25 procent av de verksamma och 11 procent av besökarna antas resa med cykel.

Vid Platzers handelslokaler uppskattas antalet samtidigt verksamma till 13 och besökare till 60. Vid Svenska Hus handelslokaler uppskattas antalet samtidigt verksamma till 3 och besökare till 11. Vid Wallenstams handelslokaler uppskattas antalet samtidigt verksamma till 2 och besökare till 9.

Med antagna resandeandelar resulterar detta i ett cykelparkeringstal på 2,5 platser per 1000 m² BTA för anställda och på 4,95 platser per 1000 m² BTA för besökare.

5.1.3 Resultat av startvärde, analyssteg 1

Området ligger i det som i riktlinjerna definieras som *zon A Innerstaden*. Tillsammans med beskrivningarna och argumentationen i tidigare avsnitt ger detta startvärden för cykel- och bilparkeringstal enligt tabell 2 nedan.

Tabell 2. Resultaterande parkeringstal efter analyssteg 1. Startvärden för cykel- och bilparkeringstal för respektive verksamhetstyp och exploatör. Besöksparkering är inkluderad i parkeringstalen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)
					
Bostäder (Wallenstam)					
Boende	2,0 (per lgh)				
Besökare	0,5 (per lgh)				
Kontor (Platzer)					
Anställda	9				
Besökare	0,4				
Kontor (Svenska Hus)					
Anställda	9				
Besökare	0,4				
Handel (Platzer)					
Anställda	2,5				
Besökare	4,95				
Handel (Wallenstam)					
Anställda	2,5				
Besökare	4,95				
					
Bostäder (Wallenstam)	0,5 (per lgh)				
Kontor (Platzer)	5				
Kontor (Svenska Hus)	5				
Handel (Platzer)	13				
Handel (Wallenstam)	13				

5.2 Analyssteg 2 - Lägesbedömning

I detta avsnitt analyseras detaljplanens lokalisering i Göteborg. I avsnittet beskrivs den sammanvägda tillgängligheten till och från området med olika färdmedel samt utbudet av service. Utifrån områdets tillgänglighet kan parkeringstalen från analyssteg 1 komma att justeras.

De första avsnitten behandlar var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i analyssteget. I avsnitten behandlas detaljplaneområdets närhet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och tillgång till service.

I slutet av avsnittet beskrivs argumenten för eventuella justeringar av parkeringstalen per verksamhetstyp varefter resultatet av hela analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 5.2.3.

5.2.1 Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär *direkt närhet* till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet. Med *direkt närhet* menas att målpunkten är belägen inom ett verkligt gångavstånd på 500 meter från detaljplaneområdet. Definitionen kommer från Göteborg Stads riktlinjer för mobilitet och parkering. Om god sammanvägd tillgänglighet uppfylls för detaljplanen kan parkeringstalen komma att justeras.

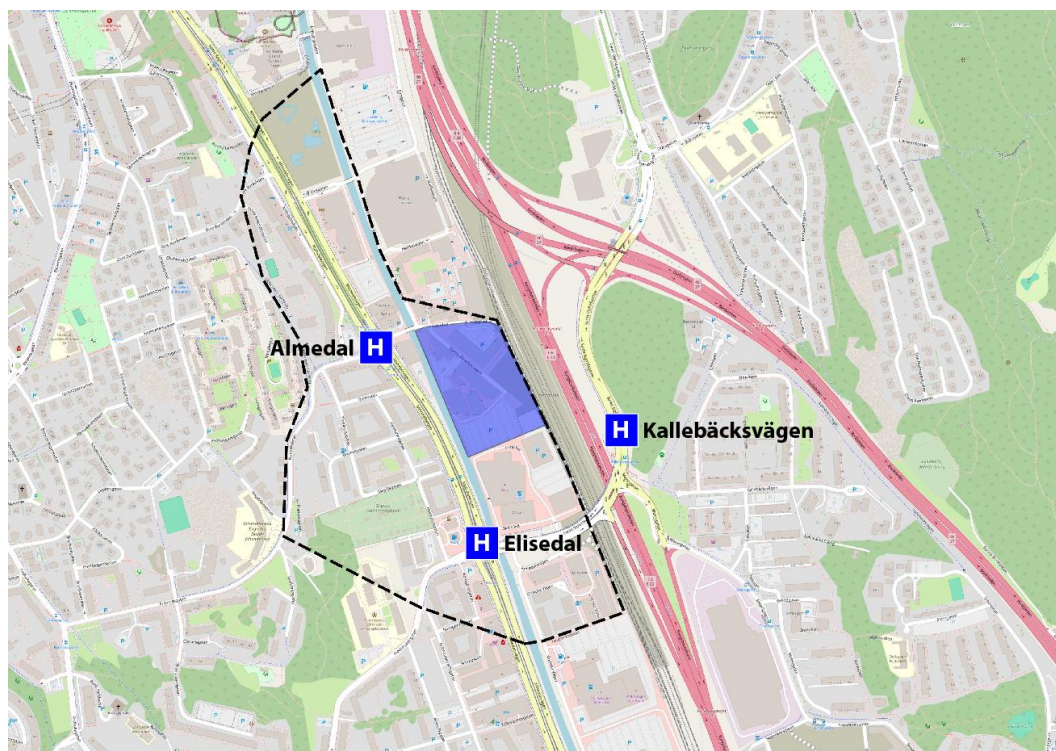
Kollektivtrafik

I figur 7 presenteras kollektivtrafikhållplatser i närområdet samt en tillgänglighetszon på 500 meters verkligt gångavstånd. Inom 500 meter från detaljplaneområdet nås spårvagnshållplatserna Almedal och Elisedal. Hållplatserna trafikeras av spårvagnslinje 2 och 4. Avgångar norrut mot centrala Göteborg och söderut mot Mölndals centrum sker ungefär var sjätte minut under större delen av dygnet. Cirka fem minuter med spårvagn från detaljplaneområdet nås Korsvägen/Liseberg som trafikeras av regional kollektivtrafik. Öster om området ligger hållplatsen Kallebäcksvägen. Hållplatsen trafikeras av buss 50 som avgår ungefär var femte minut under rusningstrafik och var tionde minut övrig tid. Till hållplatsen är det dock längre än 500 meter verkligt gångavstånd. Hållplatsen ligger dessutom på andra sidan ett infrastrukturstråk (Västkustbanan, E6 mm.) med kraftig barriärverkan och bedöms inte attraktiv för människor vid detaljplaneområdet.

För att möjliggöra en justering av parkeringstalet behöver minst en hållplats inom 500 meter från detaljplaneområdet trafikeras av *god kollektivtrafik*. *God kollektivtrafik* definieras i riktlinjerna som hållplatser som trafikeras med tiominuterstrafik under högtrafik (06.00-08.30 och 15.00-18.00). Övrig tid ska det finnas kompletterande kollektivtrafik. Om ovanstående uppfylls kan parkeringstalet för bil reduceras med 15 procent.

Utifrån ovanstående information bedöms detaljplaneområdet uppfylla kraven för *god kollektivtrafik*.

Riktlinjerna möjliggör även för ytterligare justering av parkeringstalet om ett projektområde ligger inom direkt närhet till en större bytespunkt, Brunnsparken eller Centralstationen. Detaljplaneområdet uppfyller dock inte dessa krav och ytterligare avdrag är därför inte aktuellt.



Figur 7. Kollektivtrafikhållplatser i detaljplanens närområde. Detaljplaneområdet markeras med blå färg. Svart sträckad linje avser en zon på 500 meter verkligt gångavstånd från detaljplaneområdet.

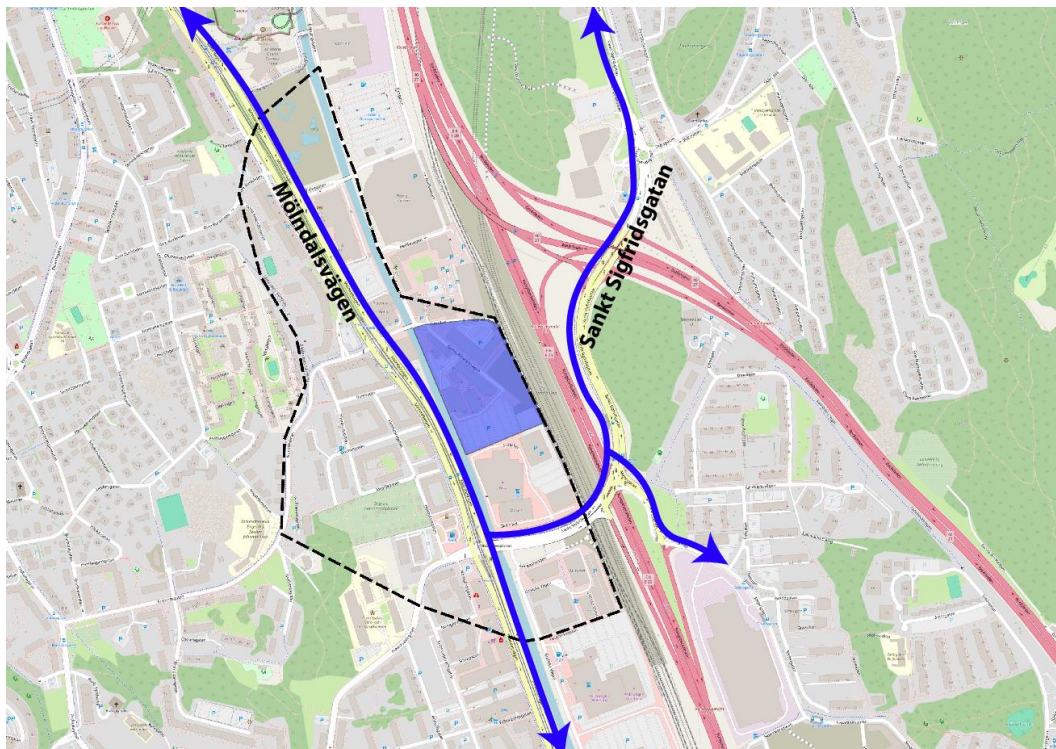
Cykelinfrastruktur

I figur 8 presenteras befintlig cykelinfrastruktur i detaljplaneområdets närområde. I direkt anslutning till området längs Mölndalsvägen passerar ett av Göteborgs pendelcykelstråk som binder samman Korsvägen och Mölndals centrum. Mot Örgryte i nordost via Sankt Sigfridsgatan finns en del av Göteborgs övergripande cykelvägnät.

Pendlingscykelnät definieras som ett cykelvägnät med mycket god framkomlighet som stadens tyngdpunkter, bostadsområden, större arbetsplatser samt grannkommunernas cykelvägnät nås via. Inom cirka fem till tio minuters cykelavstånd från projektområdet nås målpunkter som Korsvägen, Scandinavium, Svenska mässan, Avenyn och Mölndals centrum.

Om detaljplaneområdet ligger i direkt närhet till *bra cykelinfrastruktur* är det möjligt att göra justeringar av parkeringstalen. *Bra cykelinfrastruktur* definieras som att det övergripande cykelvägnätet kan nås inom 500 meter via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata eller 100 meter via andra gator.

Utifrån ovanstående information bedöms detaljplaneområdet uppfylla kraven för *bra cykelinfrastruktur*.

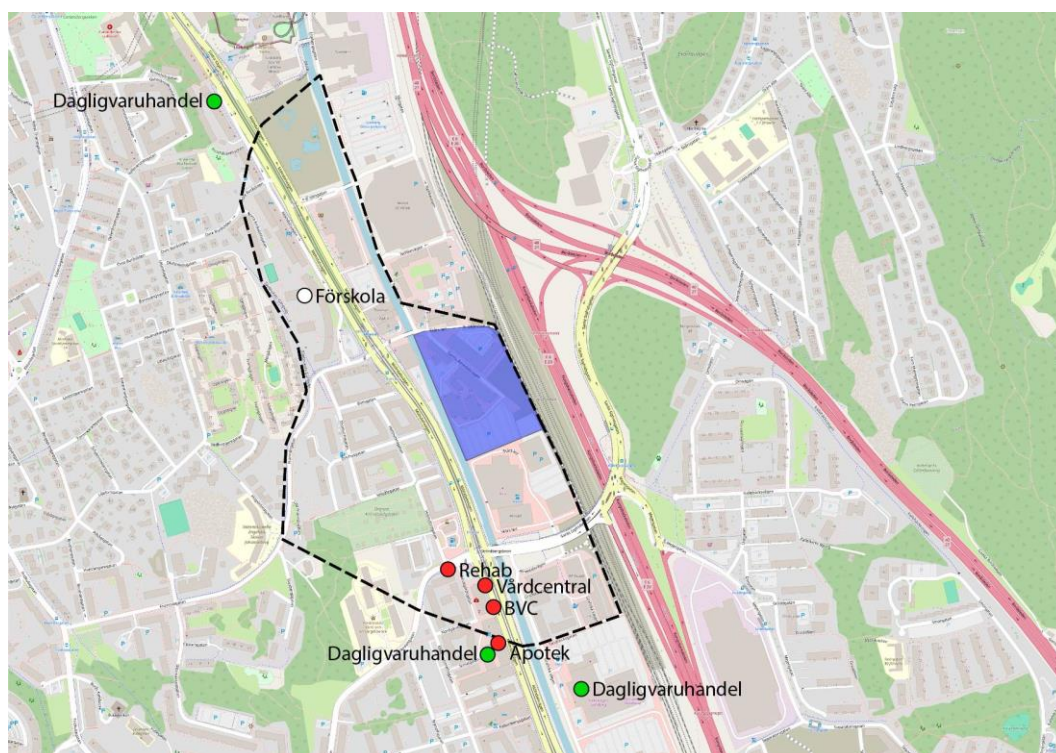


Figur 8. Befintlig cykelinfrastruktur i detaljplanens närområde. Svart sträckad linje avser en zon på 500 meter verkligt gångavstånd från detaljplaneområdet.

Service och andra urbana verksamheter (berör bostäder)

För att kunna justera parkeringstalet för bostäder behöver det även finnas service och andra urbana verksamheter i direkt närhet till detaljplaneområdet. Begreppet innebär att det inom 500 meters verkligt gångavstånd från detaljplaneområdet ska finnas tillgång till service funktioner som dagligvaruhandel, förskola eller grundskola samt öppen hälsovård/sjukvård, tandvård eller apotek.

Från utredningsområdet nås samtliga servicefunktioner utan dagligvaruhandel inom 500 meters verkligt gångavstånd. En stor livsmedelsbutik nås dock inom cirka 530 meter och därför görs bedömningen att detaljplanen uppfyller kravet på direkt närhet till service och andra urbana verksamheter. I figur 9 presenteras några av de servicefunktioner som nås inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet. I analysen har hänsyn tagits till den framtida gångbron som planeras över ån vid områdets västra sida.



Figur 9. Serviceutbud inom 500 meters verkligt gångavstånd från detaljplaneområdet.

5.2.2 Argumentation parkeringstal utifrån lägesbedömningen

I föregående avsnitt beskrivs den sammanvägda tillgängligheten för detaljplaneområdet i de termer som anges i riktlinjerna. I detta kapitel förs mot denna bakgrund argumentation om varför parkeringstalen kan justeras.

Bilparkering

Detaljplaneområdet har goda kopplingar till övriga staden både till fots, med cykel och med kollektivtrafik. I direkt närhet till området nås pendlingscykelnätet, det övergripande cykelvägnätet och flera kollektivtrafikhållplatser som trafikeras av god kollektivtrafik. När det kommer till service som dagligvaruhandel, skolor och vårdinrättningar uppfyller detaljplaneområdet samtliga krav för direkt närhet utan närheten till en grundskola.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms detaljplaneområdets läge möjliggöra en reduktion av bilparkeringstalet för kontor och handel på 15 procent eller 0,75 respektive 2 platser per 1 000 m² BTA. För bostäder justeras enligt riktlinjerna parkeringstalet i analyssteget ner med 0,05 parkeringsplatser per lägenhet utifrån lägesbedömningen.

Cykelparkering

Parkeringstalen för cykel justeras inte i analyssteget eftersom startvärdena bedöms rimliga utifrån detaljplanens läge.

5.2.3 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i avsnittet erhålls efter analyssteg 2 parkeringstalen enligt tabell 3 nedan.

Tabell 3. Resultaterande parkeringstal efter analyssteg 2. Besöksparkering är inkluderad i parkeringstalen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)
					
Bostäder (Wallenstam)					
Boende	2,0 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	2,0 (per lgh)		
Besökare	0,5 (per lgh)		0,5 (per lgh)		
Kontor (Platzer)					
Anställda	9	Ej aktuellt i zon A	9		
Besökare	0,4		0,4		
Kontor (Svenska Hus)					
Anställda	9	Ej aktuellt i zon A	9		
Besökare	0,4		0,4		
Handel (Platzer)					
Anställda	2,5	Ej aktuellt i zon A	2,5		
Besökare	4,95		4,95		
Handel (Wallenstam)					
Anställda	2,5	Ej aktuellt i zon A	2,5		
Besökare	4,95		4,95		
					
Bostäder (Wallenstam)					
	0,5 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	0,45 (per lgh)		
Kontor (Platzer)					
	5	Ej aktuellt i zon A	4,25		
Kontor (Svenska Hus)					
	5	Ej aktuellt i zon A	4,25		
Handel (Platzer)					
	13	Ej aktuellt i zon A	11		
Handel (Wallenstam)					
	13	Ej aktuellt i zon A	11		

5.3 Analyssteg 3 - Projektanpassning

I detta avsnitt analyseras vilka projektspecifika förutsättningar som kan möjliggöra ett lägre parkeringstal. Förutsättningarna baseras på var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet. Resultatet av analyssteget presenteras i tabellform i avsnitt 5.3.3.

5.3.1 Bilparkering

Bostäder

En majoritet, mer än 75 procent, av de lägenheter Wallenstam avser bygga i området utgörs av små lägenheter (1-2 rum och kök samt högst 50 m²). Enligt anvisningarna kan ett avdrag av parkeringstalet på 0,05 platser per lägenhet göras om en majoritet av lägenheterna är små. Därmed justeras bilparkeringstalet för bostäder ner till 0,4 platser per lägenhet i analyssteget.

Kontor

Någon justering av parkeringstalet för kontor görs inte i analyssteget. Personaltätheten och besöksstätheten ligger i linje med riktlinjernas riktvärden för kontor.

Handel

Bilparkeringstalet för handelslokalerna minskas med 30 procent i analyssteget eftersom verksamma och besökare till verksamheterna väntas utgöras av en lokal målgrupp, människor som redan befinner sig i området och vars parkeringsbehov därmed antas tillgodoses i parkeringsplatserna för bostäder och kontor.

5.3.2 Cykelparkering

Bostäder

En majoritet, mer än 75 procent, av de lägenheter Wallenstam avser bygga i området utgörs av små lägenheter (1-2 rum och kök samt högst 50 m²). Enligt riktlinjerna kan ett avdrag av parkeringstalet på 0,5 platser per lägenhet göras om en majoritet av lägenheterna är små. Därmed justeras cykelparkeringstalet för bostäder ner till 2,0 platser per lägenhet i analyssteget.

Kontor

Någon justering av parkeringstalet för kontor görs inte i analyssteget.

Handel

Cykelparkeringstalet för handelslokalerna minskas med 30 procent i analyssteget för besökare eftersom de väntas utgöras av en lokal målgrupp, människor som redan befinner sig i området, och deras parkeringsbehov därmed antas tillgodoses i parkeringsplatserna för bostäder och kontor.

5.3.3 Resultat av analyssteg 3

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i avsnittet erhålls efter analyssteg 3 parkeringstalen enligt tabell 4 nedan.

Tabell 4. Resultande parkeringstal efter analyssteg 3. Besöksparkering är inkluderad i parkeringstalen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)
					
Bostäder (Wallenstam)					
Boende	2,0 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	2,0 (per lgh)	1,5 (per lgh)	
Besökare	0,5 (per lgh)		0,5 (per lgh)	0,5 (per lgh)	
Kontor (Platzer)					
Anställda	9	Ej aktuellt i zon A	9	9	
Besökare	0,4		0,4	0,4	
Kontor (Svenska Hus)					
Anställda	9	Ej aktuellt i zon A	9	9	
Besökare	0,4		0,4	0,4	
Handel (Platzer)					
Anställda	2,5	Ej aktuellt i zon A	2,5	2,5	
Besökare	4,95		4,95	3,5	
Handel (Wallenstam)					
Anställda	2,5	Ej aktuellt i zon A	2,5	2,5	
Besökare	4,95		4,95	3,5	
					
Bostäder (Wallenstam)	0,5 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	0,45 (per lgh)	0,4 (per lgh)	
Kontor (Platzer)	5	Ej aktuellt i zon A	4,25	4,25	
Kontor (Svenska Hus)	5	Ej aktuellt i zon A	4,25	4,25	
Handel (Platzer)	13	Ej aktuellt i zon A	11	7,1	
Handel (Wallenstam)	13	Ej aktuellt i zon A	11	7,1	

5.4 Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar

I detta avsnitt redovisas vilken ambition respektive exploatör har angående införandet av mobilitetsåtgärder. Genom att införa mobilitetsåtgärder kan användningen av hållbara färdmedel främjas samtidigt som parkeringstalet för bil kan hållas nere. Parkeringstalen för cykel justeras inte i analyssteget. Resultatet av analyssteget presenteras i tabellform i avsnitt 5.4.1.

Platzer

Platzer avser inte teckna mobilitetsavtal men kommer utföra frivilliga mobilitetsåtgärder i området. Platzer utesluter inte ett eventuellt tecknande av mobilitetsavtal inför bygglovsgivning. Platzer kommer aktivt driva att hyresgäster ska nyttja kollektivtrafik och cykel för att minska antalet parkeringsplatser över tid. En del av byggrätten är möjlig att ställa om från parkering till kontor om parkeringsbehovet minskar över tid.

Svenska Hus

Svenska Hus avser inte teckna mobilitetsavtal men kommer utföra frivilliga mobilitetsåtgärder i området. Svenska Hus utesluter inte ett eventuellt tecknande av mobilitetsavtal inför bygglovsgivning.

Wallenstam

Wallenstam avser att införa mobilitetsåtgärder för bostäder enligt riktlinjernas näst lägsta nivå. Därmed reduceras parkeringstalet för Wallenstams bostäder med 0,1 platser per lägenhet.

För att möjliggöra justeringen av parkeringstalet behöver Wallenstam införa riktlinjernas baspaket med mobilitetsåtgärder för bostäder samt ytterligare tre åtgärder ur riktlinjernas stjärnpaket med mobilitetsåtgärder för bostäder varav en ska vara markerad med en stjärna. Wallenstam avser införa samtliga åtgärder ur riktlinjernas baspaket samt åtgärderna *Årlig mobilitetsaktivitet*, *Begränsning av fasta parkeringsplatser utökad nivå* och *Bilpool* från riktlinjernas stjärnpaket.

I riktlinjernas baspaket ingår åtgärden *Bilpoolsplatser*. Enligt riktlinjerna ska det anläggas 1 bilpoolsplats per femtionde lägenhet. Detta medför ett totalt behov på 5 bilpoolsplatser vid Wallenstams fastighet.

Åtgärden *Mobilitetsansvarig* ingår i riktlinjernas baspaket och syftar till att fastighetsägaren ska tillse en person som mobilitetsansvarig för fastigheten. Personen ansvarar för att mobilitetsavtalet genomförs och är Stadens kontaktperson under avtalstiden. Wallenstam kommer att ha en mobilitetsansvarig som ansvarar för att mobilitetsavtalet efterlevs. Exploatören arbetar redan idag med mobilitetsfrågor som beslutats i mobilitetsavtal vid ett av deras projekt i Kallebäck.

Inför granskning av detaljplan tas ett mobilitetsavtal fram där åtgärderna beskrivs mer utförligt. Inför antagandet av detaljplanen ska mobilitetsavtalet vara signerat.

5.4.1 Resultat av analyssteg 4

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i avsnittet erhålls efter analyssteg 4 parkeringstalen enligt tabell 5 nedan.

Tabell 5. Resultaterande parkeringstal efter analyssteg 4. Besöksparkering är inkluderad i parkeringstalen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Lokalt torg	Lägesbedömning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Projektanpassning (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Mobilitetslösningar (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)
					
Bostäder (Wallenstam)					
Boende	2,0 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	2,5 (per lgh)	1,5 (per lgh)	1,5 (per lgh)
Besökare	0,5 (per lgh)			0,5 (per lgh)	0,5 (per lgh)
Kontor (Platzer)					
Anställda	9	Ej aktuellt i zon A	9	9	9
Besökare	0,4		0,4	0,4	0,4
Kontor (Svenska Hus)					
Anställda	9	Ej aktuellt i zon A	9	9	9
Besökare	0,4		0,4	0,4	0,4
Handel (Platzer)					
Anställda	2,5	Ej aktuellt i zon A	8	2,5	2,5
Besökare	4,95			3,5	3,5
Handel (Wallenstam)					
Anställda	2,5	Ej aktuellt i zon A	1	2,5	2,5
Besökare	4,95			3,5	3,5
					
Bostäder (Wallenstam)	0,5 (per lgh)	Ej aktuellt i zon A	0,45 (per lgh)	0,4 (per lgh)	0,3 (per lgh)
Kontor (Platzer)	5	Ej aktuellt i zon A	4,25	4,25	4,25
Kontor (Svenska Hus)	5	Ej aktuellt i zon A	4,25	4,25	4,25
Handel (Platzer)	13	Ej aktuellt i zon A	11	7,1	7,1
Handel (Wallenstam)	13	Ej aktuellt i zon A	11	7,1	7,1

5.5 Resulterande parkeringstal

I tabell 6 presenteras de beräknade parkeringstalen efter analyssteg 3 och 4, innan respektive efter införandet av eventuella mobilitetsåtgärder.

Tabell 6. Resulterande parkeringstal.

	Parkeringstal efter steg 1-3 (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)	Parkeringstal efter steg 1-4 (platser/1000 m ² BTA eller lägenhet)
		
Bostäder (Wallenstam)		
Boende	1,5 (per lgh)	1,5 (per lgh)
Besökare	0,5 (per lgh)	0,5 (per lgh)
Kontor (Platzer)		
Anställda	9	9
Besökare	0,4	0,4
Kontor (Svenska Hus)		
Anställda	9	9
Besökare	0,4	0,4
Handel (Platzer)		
Anställda	2,5	2,5
Besökare	3,5	3,5
Handel (Wallenstam)		
Anställda	2,5	2,5
Besökare	3,5	3,5
		
Bostäder (Wallenstam)	0,4 (per lgh)	0,3 (per lgh)
Kontor (Platzer)	4,25	4,25
Kontor (Svenska Hus)	4,25	4,25
Handel (Platzer)	7,1	7,1
Handel (Wallenstam)	7,1	7,1

6 Parkeringsplatser

6.1 Parkeringsplatser för ny bebyggelse

I tabell 7 presenteras den totala efterfrågan på cykel- och bilparkering givet de parkeringstal som tagits fram i kapitel 5 och givna ytor för respektive verksamhetstyp.

Tabell 7. Total efterfrågan på cykel- och bilparkeringsplatser av ny byggnation inom detaljplaneområdet.

	Parkeringstal efter steg 4 (platser/1000 m ² BTA alt per lägenhet)	Ytor eller antal (m ² BTA eller lägenhet)	Totalt parkeringsbehov
			
Bostäder (Wallenstam)			
Boende	1,5 (per lgh)	ca 270 st	405
Besökare	0,5 (per lgh)		135
Kontor (Platzer)			
Anställda	9	22 832 m ²	205
Besökare	0,4		10
Kontor (Svenska Hus)			
Anställda	9	16 500 m ²	149
Besökare	0,4		7
Handel (Platzer)			
Anställda	2,5	1335 m ²	3
Besökare	3,5		5
Handel (Wallenstam)			
Anställda	2,5	200 m ²	1
Besökare	3,5		1
Summa			921
			
Bostäder (Wallenstam)	0,3 (per lgh)	ca 270 st	81
Kontor (Platzer)	4,25	22 832 m ²	97
Kontor (Svenska Hus)	4,25	16 500 m ²	70
Handel (Platzer)	7,1	1335 m ²	9
Handel (Wallenstam)	7,1	200 m ²	1
Bilpoolsplats	1 per 50 lgh	ca 270 st	5
Summa			263

6.2 Ersättningsplatser

Parallellt med denna utredning har en ersättningsutredning tagits fram. I utredningen redovisas dagens parkeringssituation, hur mycket parkering som väntas tas i anspråk av respektive exploatör och hur ianspråktagen parkering föreslås ersättas. Utredningen har

genomförts enligt Göteborg Stads *Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering*.

I tabell 8 presenteras hur mycket parkering respektive exploatör tar i anspråk samt hur många av platserna som kommer ersättas. För ökad förståelse till hur antalet ersättningsplatser fastställts hänvisas läsaren till ersättningsutredningen.

Tabell 8. Antal befintliga parkeringsplatser, platser som tas i anspråk och ersättningsplatser inom respektive exploatörs fastighet.

	Platzer	Svenska Hus	Wallenstam
Antal befintliga parkeringsplatser	519	136	0
Platser som tas i anspråk	519	136	0
Ersättningsplatser	127	33	0

6.3 Parkering för rörelsehindrade

Parkering för rörelsehindrade ska enligt Göteborg Stads riktlinjer utgöra 3 procent av parkeringsbehovet efter analyssteg 1. I tabell 9 presenteras antalet parkeringsplatser respektive exploatör behöver tillskapa för rörelsehindrade.

Tabell 9. Parkeringsbehov av parkering för rörelsehindrade.

	Platzer	Svenska Hus	Wallenstam
Parkeringsbehov efter analyssteg 1	132	83	138
Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade	4	3	4

6.4 Samnyttjande och samverkan mellan flera exploatörer i planen

I dagsläget är det inte aktuellt att samnyttja parkering mellan exploatörerna men är inget som utesluts i framtiden. Varje exploatör tillgodoser sin parkering. Samtliga verksamheter efterfrågar sin parkering samtidigt vilket medför att parkering inte kan samnyttjas, mer än marginellt. Inga parkeringsplatser kommer att vara fasta, utan vara tillståndsparkering.

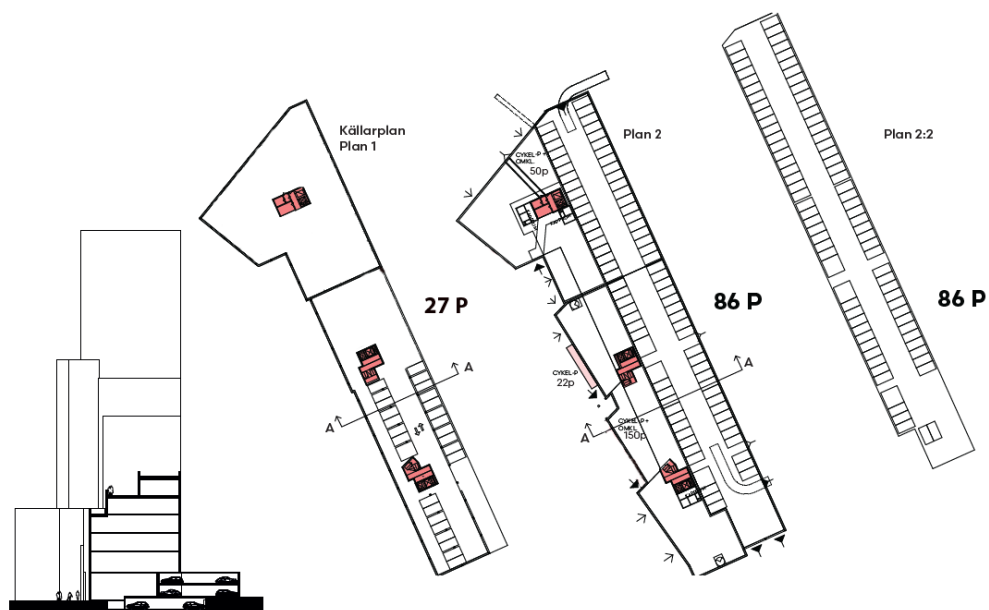
6.5 Parkeringslösning

6.5.1 Lokalisering och utformning av parkering

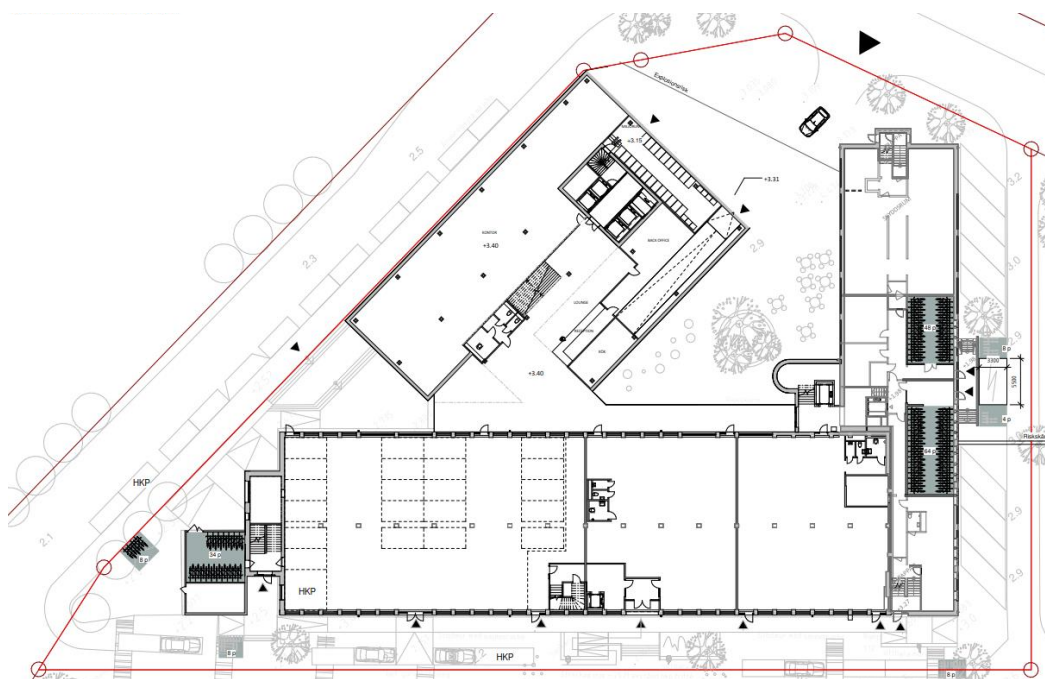
Varje exploatör kommer tillgodose efterfrågan av parkering i garage samt privat gatumark. Figur 10, Figur 11, Figur 12 och Figur 13 visar att det finns plats inom planområdet för de parkeringsplatser som efterfrågas. I Figur 14 redovisas lokaliseringen av markparkering på privat gatumark. Delar av garagen kommer att vara öppna för besöksparkering.

Tabell 10. Sammanställning parkeringsbehov för tillkommande bebyggelse samt ersättningsparkering.

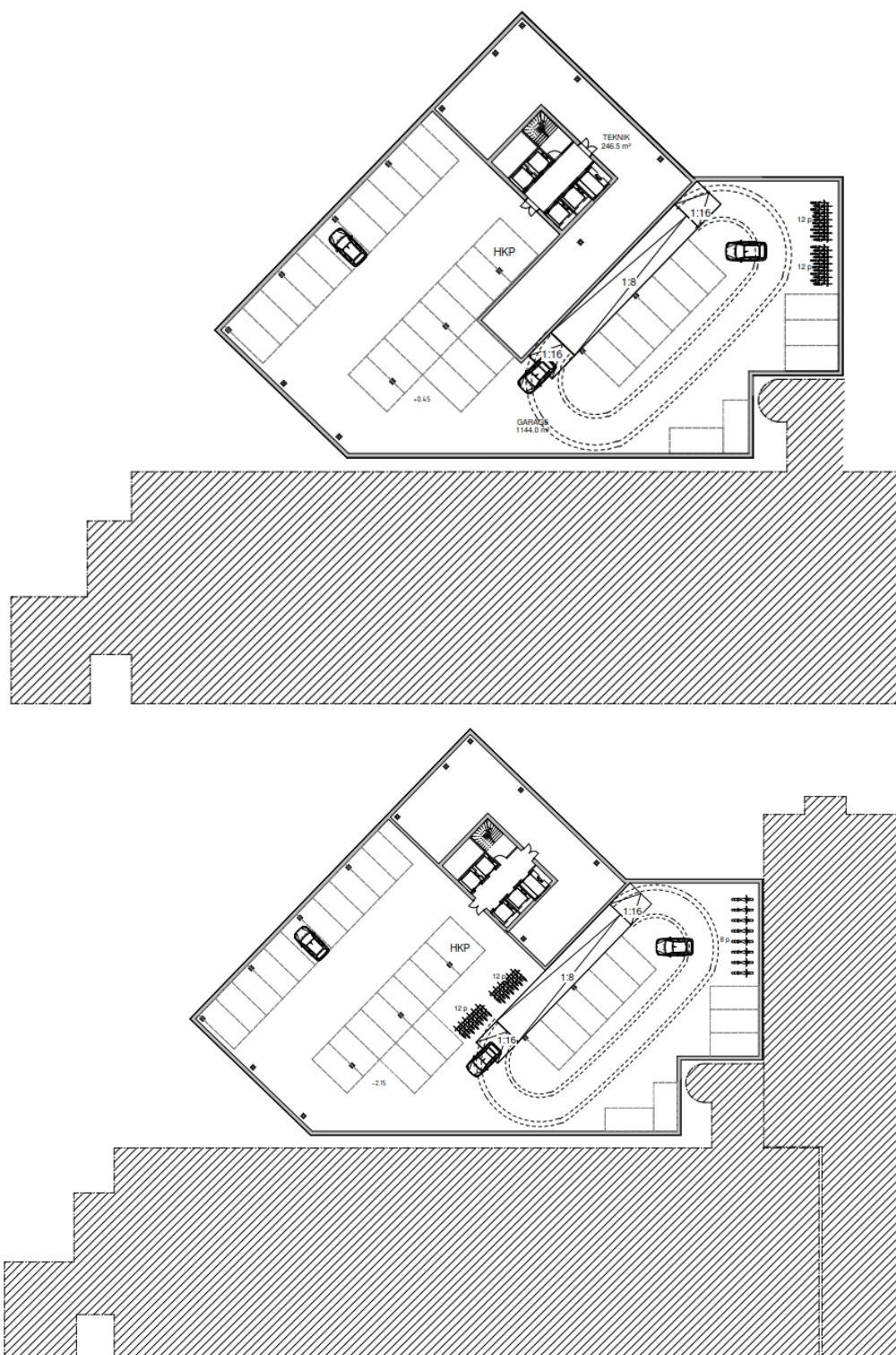
	Ersättningsplatser	Parkeringsbehov tillkommande bebyggelse	Totalt
			
Wallenstam			
Boende	-	406	406
Besökare		136	136
Platzer			
Anställda	-	208	208
Besökare		15	15
Svenska Hus			
Anställda	-	149	149
Besökare		7	7
			
Wallenstam	0	82	87
Bilpoolsplatser (Wallenstam)	-	5	
Platzer	127	106	233
Svenska Hus	33	70	103



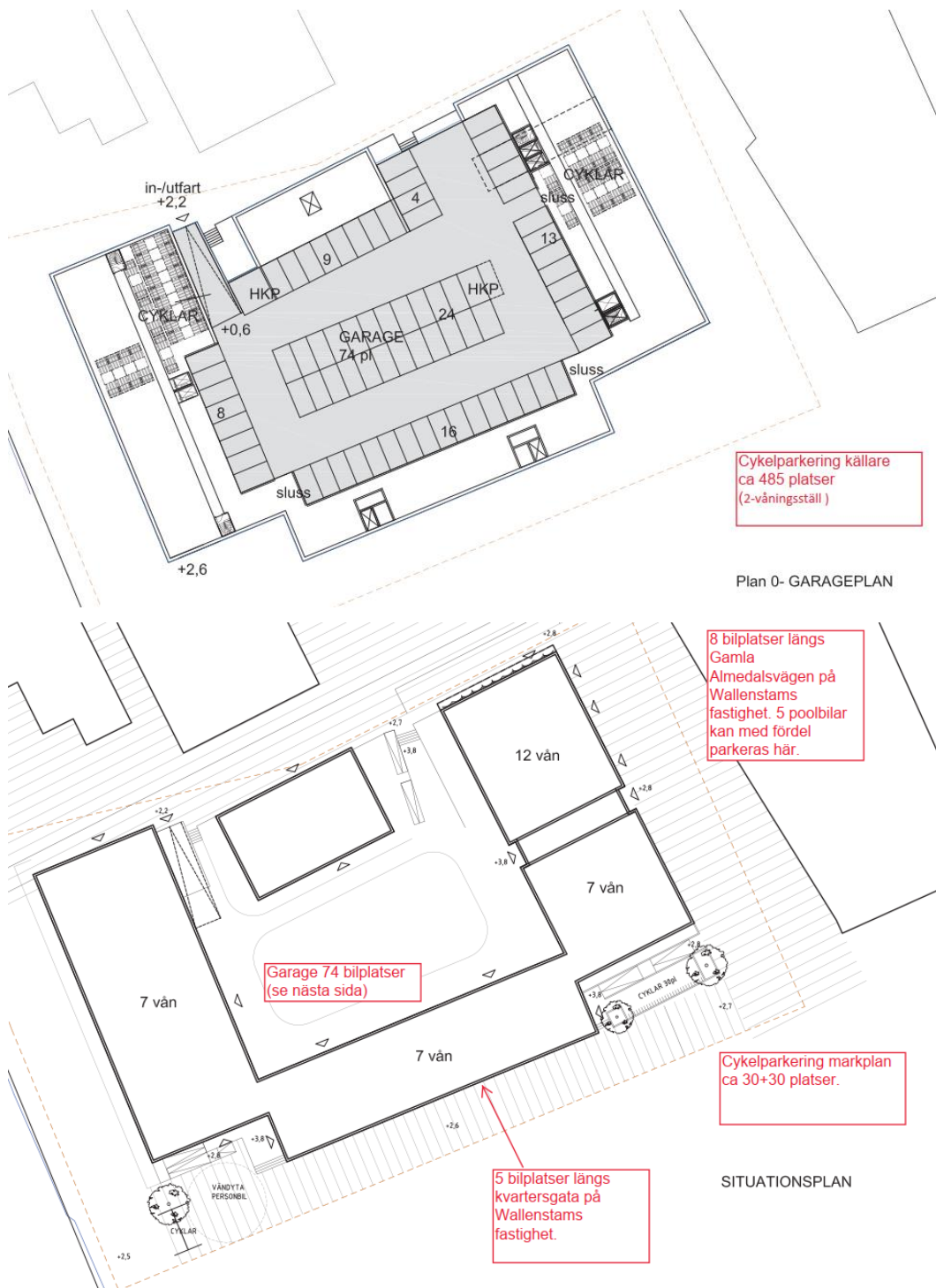
Figur 10. Garageparkering vid Platzer's fastighet. Totalt behöver Platzer tillskapa 233 bilplatser och 223 cykelplatser. I garaget finns 199 platser för bil och på entréplan finns 200 platser för cykel i cykelrum samt 23 platser för cykel utomhus i närheten till entréerna. Övriga 34 bilplatser tillskapas på privat gatumark. 106 bilplatser utgör behov för tillkommande bebyggelse.



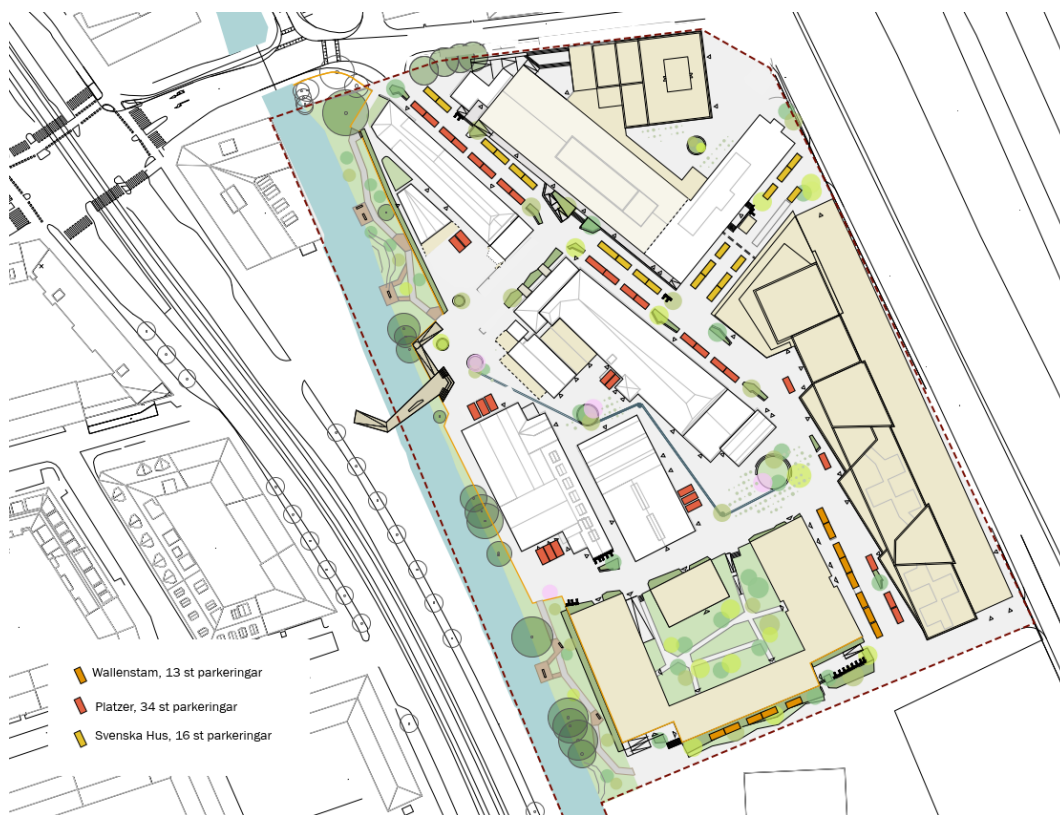
Figur 11. Parkeringslösning i entréplan vid Svenska Hus fastighet. Totalt tillskapas 38 platser av behovet på 103 platser för bil samt 182 platser för cykel i entréplan. 16 bilplatser och 70 cykelplatser placeras på privat gatumark, övriga platser i garage.



Figur 12. Parkeringsgarage i två plan vid Svenska Hus fastighet. Totalt tillskapas 33 bilplatser av behovet på 103 i varje plan. Antal cykelplatser på varje plan uppgår till 24. På plan 2 finns även 8 platser för motorcykel.



Figur 13. Parkeringslösning vid Wallenstams fastighet. Totalt tillskapas 87 platser för bil, varav 5 för bilpool, och 542 platser för cykel vilket motsvarar behovet. 13 av bilplatserna och 60 av cykelplatserna placeras på privat gatumark. Besöksparkering för cykel placeras både inom- och utomhus vilket är i linje med Göteborgs Stads Cykelparkeringsguide.



Figur 14. Bilparkeringsplatser på privat gatumark fördelat per exploatör.

6.5.2 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

I föreliggande mobilitets och parkeringsutredningen har möjligheten att genomföra parkeringsköp i närliggande parkeringsanläggningar studerats. Utredningen visade dock på att det inte finns några möjligheter att hitta parkeringsplatser som kan avtalas en längre period inom acceptabelt gångavstånd från projektområdet.

Bland annat undersöktes möjligheten att genomföra parkeringsköp i Liseberg planerade parkeringshus vid deras södra entré. Parkeringshuset behöver dock kunna hantera nöjesparkens besökstoppar och parkering kan därför inte upplåtas för verksamma och boende inom detaljplaneområdet under hela året. Parkeringen bedöms därför inte som möjlig att nyttja för att tillgodose detaljplaneområdet parkeringsbehov.

7 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

I kapitlet presenteras vilket parkeringsutbud som finns i detaljplanens närområde idag, förutsättningarna för kostnadstäckning av parkering inom detaljplanen och hur parkeringsfrågan planeras hanteras under genomförandet.

7.1 Parkering på gatumark

På motsatt sida av Mölndalsvägen från detaljplaneområdet finns ett bostadsområde där parkering tillåts längs områdets gator. Längs en del gator är parkeringen tidsreglerad till mellan 10 minuter och 2 timmar. Längs andra gator är parkeringen avgiftsbelagd (20 kr/tim 08.00-22.00, 2 kr/tim övrig tid). Norr om planområdet finns ytor med markparkering som regleras med parkeringstillstånd.

Parkeringsplatserna bedöms inte utgöra ett attraktivare alternativ till parkering för hyresgäster och boende inom detaljplaneområdet än de parkeringsplatser som anläggs inom planområdet.

7.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Avgiften för den som använder en parkeringsplats väntas spegla investeringskostnaden för den och särredovisas mot övriga hyreskostnader i linje med Göteborg Stads riktlinjer. Eftersom projektet är i detaljplaneskedet har inte investeringskostnaden för parkeringsplatserna uppskattats än. Som riktvärde kan kostnaden för en parkeringsplats i garage uppskattas till cirka 400,000 sek. Därutöver tillkommer en kostnad för drift och underhåll. Beroende på avskrivningstid kan sedan en månadskostnad uppskattas. Månadskostnaden väntas motsvara marknadspriset och kommer inte delfinansieras via bostads- eller lokalhyror.

7.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Idag finns ingen planerad utbyggnadsordning av projektområdet och därför ges ingen beskrivning om hur parkering hanteras under byggskedet i detta skede.