

Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för bostäder och kontor inom
Lorensberg 53:3, 55:8 m fl.



Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning för ”Detaljplan för bostäder och kontor inom Lorensberg 53:3, 55:8 m fl.”

Författare: Anna Granberg, Marcus Edberg, Pernilla Sott, COWI

Kontaktperson: Pernilla Sott, COWI

Kontaktperson: Joakim Gralén, Balder

Beställare: Wallenstam, Balder, Göteborgslokaler, Sigillet och BRF Lorensberg

Utredningen utgår ifrån *"Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad"* (2018) samt

"Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad" (version 1.2, 2021).

Skede: Handling inför samråd

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2022-03-07
2.0	2022-10-06 (rev efter TKs granskning 1)
3.0	2023-03-24 (rev efter TKs granskning 2)
4.0	2023-09-29 (rev efter granskning)
5.0	2024-09-13 (rev inför slutlev.)
6.0	2024-10-01 (rev inför slutlev.)
7.0	2024-10-10 (rev inför slutlev_ samrådshandling)

Sammanfattning

Mobilitets- och parkeringsutredningen för Detaljplan för bostäder och kontor inom Lorensberg 53:3, 55:8 m fl följer Göteborgs Stads "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" (2018) samt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad" (version 1.2, 2021).

Riktlinjen ger möjlighet till flexibla parkeringstal och metoden för framtagandet innefattar fyra steg; startvärde, lägesbedömning, projektanpassning samt mobilitetsåtgärder. Sista steget mobilitetsåtgärder är ett valbart steg som i sig kan genomföras i flera olika steg, se Tabell 1 för sammanställning av de mobilitetspaket de olika exploatörerna vill genomföra. Tabell 2 redovisar parkeringstal för bil samt cykel.

Följande fastigheter inkluderas i utredningen; Lorensberg 55:15, 55:8, 53:2, 55:14,55:3, 53:3 samt 53:7.

Tabell 1, Sammanställning av mobilitetsavtal.

Fastighet	Teckna avtal	Vilket typ av mobilitetspaket
55:15 Balder	S1: Ja S2: Ja	S1 Baspaket flerbostadshus S2 Baspaket flerbostadshus samt tre åtgärder för studentbostad.
55:8 Balder	Ja	Baspaket för flerbostadshus
53:3 Göteborgslokaler	Nej	-
53:2 Wallenstam	Ja	Baspaket för verksamheter
55:14 Wallenstam	Ja	Baspaket samt maximalt avdrag.
55:3 Sigillet	Nej	-

I samtal med Göteborgs stad undantas fastighet 53:7 från parkeringsutredning och får därmed parkeringstalet noll. Bilparkering för rörelsehindrade i anslutning till entrén, samt cykelparkering ingår dock.

Det parkeringsbehov som detaljplanen genererar planeras att till största del förläggas till befintliga parkeringsanläggningar inom detaljplanen. Göteborgslokaler anlägger även vid framtagandet av denna utredning en parkeringsanläggning strax utanför detaljplanen, där de planerar att förlägga sina parkeringsplatser för bil. Parkeringsbehovet för bil bedöms därmed kunna hanteras av de befintliga parkeringsanläggningar samt Göteborgslokalers nybyggda parkeringsanläggning.

Bilparkering för rörelsehindrade möjliggörs i befintliga parkeringsanläggningar samt till allmän platsmark, eftersom all kvartersmark i anslutning till entréer är bebyggd. Detta gäller även för platser för lastning och lossning.

Parkeringsbehovet för cykel bedöms till största del även det kunna hanteras av befintliga anläggningar samt planerade nyanläggningar av cykelrum och/eller cykelgarage. Då all kvartersmark i anslutning till entréer är bebyggd behöver cykelparkering för besökare till planerad restaurangverksamhet att anläggas på allmän plats.

Samtliga parkeringsplatser, kommer fullt ut finansieras av fastighetsägarna. Det förutsätter en hög beläggingsgrad samt att betalningsviljan för en bilparkeringsplats är tillräckligt hög, något som anses troligt. Då samtliga av de redan befintliga parkeringsplatserna i närområdet innebär höga dagskostnader vid heltidsnyttjande som boende eller kontorsanställd bedöms dessa inte vara mer attraktiva än de parkeringsplatser som byggaktörerna inom projektet kommer att erbjuda. Det bedöms således som låg risk att tillkommande boende och anställda nyttjar omkringliggande anläggningar i stället för projektets parkeringsplatser.

Tabell 2, Parkeringstal för respektive fastighet och funktion.

	Fastighet	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	Göteborgslokaler 53:3	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA
		Handel	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA
	Wallenstam 53:2	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	2,25 plats/1 000 m ² BTA
	Wallenstam 55:14	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,25 plats/lgh
	Balder 55:8	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,40 plats/lgh
		Restaurang	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus	0,45 plats/hus	0,40 plats/hus
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus	0,45 plats/hus	0,40 plats/hus
Studentbostäder		0,05 plats/lgh	0,05 plats/lgh	0,05 plats/lgh	0,00 plats/lgh	
Sigillet 55:3	Gymnasieskola	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	
Cykel	Göteborgslokaler 53:3	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
		Handel	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
	Wallenstam 53:2	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
	Wallenstam 55:14	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh
	Balder 55:8	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh
		Restaurang	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus
Studentbostäder		Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	
Sigillet 55:3	Gymnasieskola	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	
BRF Lorensberg 55:7	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning	6
Bakgrund	6
Framtida planer.....	6
Syfte	11
Metod	11
Förutsättningar för mobilitet.....	12
Parkeringsstal.....	17
Analyssteg 1 - Startvärde	17
Analyssteg 2 - Lägesbedömning.....	22
Analyssteg 3 - Projektanpassning	25
Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar	27
Resultat P-tal	34
Parkeringsplatser	34
Bilparkering.....	34
Cykelparkering	36
Parkeringslösning	37
Bilplatser	37
Cykelplatser.....	40
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	50
Parkering på gatumark	50
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	52
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet.....	52
Bilaga 1	53

Inledning

Bakgrund

I Göteborgs stad pågår ett stadsutvecklingsprojekt för att höja kvaliteten och attraktiviteten längs Avenyn samt på kringliggande gator. Projektet drivs av Göteborgs Stad i samverkan med fastighetsägare i området.

Som en del i stadsutvecklingsprojektet är en detaljplan för bostäder och verksamheter i området mellan Heden och Avenyn under framtagande. Se detaljplanens lokalisering i Figur 1. COWI har på uppdrag av byggaktörerna för detaljplanen tagit fram en mobilitets- och parkeringsutredning som underlag till detaljplanen.



Figur 1, Detaljplanens lokalisering i Göteborg, röd cirkel. (Karta: Lantmäteriet).

Framtida planer

Detaljplanen utgår från två planbesked som slagits ihop till ett detaljplaneprojekt, där planområdet utvidgats för att möjliggöra en helhetsöversyn av området. En övergripande målbild för detaljplanen är att Lorensbergsgatan ska utvecklas från "bakgata" till en del av stråket kring Avenyn och Södra vägen. Detaljplanen består endast av kvartersmark. Området kännetecknas av byggnader fram till gränsen för allmän platsmark och fastigheterna har ingen förgårdsmark, se Figur 2.



Figur 2, Exempel på gatuvyer i området (Högst upp till vänster; Kristinelundsgatan, högst upp till höger; Södra vägen, längst ner till vänster; Engelbrektskatan, längst ner till höger, Lorensbergsgatan).

Detaljplanen omfattar på- och ombyggnad av befintliga byggnader längs Avenyn, Lorensbergsgatan och Södra vägen mellan Vasagatan och Engelbrektsgatan, se Figur 3. Fem olika byggherrar är involverade i projektet, se Figur 3;

- Balder (röd) innehar fastigheterna Lorensberg 55:15, 55:4 (kommer ej att förändras), samt 55:8.
- Wallenstam (gul) innehar fastigheterna Lorensberg 53:2 och 55:14.
- Sigillet (blå) innehar fastigheten Lorensberg 55:3.
- Göteborgslokaler (grön) innehar fastigheten Lorensberg 53:3
- BRF Lorensbergsgatan (rosa) innehar fastigheten Lorensberg 53:7.



Figur 3, Berörda fastigheter inom Detaljplan för bostäder och kontor inom Lorensberg 53:3, 55:8 m. fl inom stadsdelen Lorensberg. Bild från presentation från projektets startmöte (Göteborgs stad, 2021).

Projektet omfattar sju fastigheter och totalt cirka 18 000 m² tillkommande eller förändrad BTA, varav cirka 10–13 000 m² bostäder, cirka 3 000 m² kontor, cirka 1 500 m² gymnasieskola samt cirka 780 m² restaurang och handel. Tillkommande bostäder avser 113 eller 134 lägenheter (se beskrivning av scenario 1 och scenario 2 nedan) samt 14 radhus, se Tabell 3.

Projektet har inte för avsikt att justera p-tal eller p-platser för befintligheter inom planområdet. Detta innebär att för en byggnad som rivs och ersätts med ny räknas ett nytt parkeringsbehov för bil och cykel för den nya verksamheten. Om det blir en tillbyggnad på befintlig byggnad räknas ett parkeringsbehov för bil och cykel för verksamheten i tillbyggnaden.

- BRF Lorensberg 53:7: Tillbyggnad av befintlig byggnad med bostäder.
- Göteborgslokaler 53:3: Rivning av befintlig byggnad och nybyggnation av kontor med lagerverksamhet i bottenplan.
- Wallenstam 53:2: Tillbyggnad av befintlig byggnad med kontor.
- Wallenstam 55:14: Tillbyggnad av befintlig byggnad med bostäder.
- Balder 55:8: Rivning av befintlig byggnad och nybyggnation av bostäder med restaurang i bottenplan.
- Balder 55:15: Tillbyggnad av befintlig byggnad med bostäder och ombyggnad av befintlig verksamhet till studentbostäder.
- Sigillet 55:3: Tillbyggnad av befintlig byggnad med samma verksamhet.

Radhus planeras att uppföras inom fastighet 55:15 som påbyggnation på det befintliga parkeringshuset. Fastighet 55:15 innefattar i dagsläget även kontor och byggherren önskar göra en översyn där dessa eventuellt görs om till studentbostäder. Denna utredning kommer därmed att innehålla två scenarier; scenario 1 (S1) vilket innebär ingen förändrad användning av kontorsytan och scenario 2 (S2) där kontorsytan byggs om till studentbostäder.

För fastighet 55:3 har det beslutats om att utveckla gymnasieskolan med en utökad verksamhet. Enligt en tidigare version av ”Anvisning till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad” (2018) används samma parkeringstal för gymnasieskola som för kontor. Samma antagande görs i denna studie. Verksamheten uppskattar själva att det kommer tillkomma 7 anställda och 100 elever på grund av tillbyggnaden. För gymnasieskolan förväntas inga besökare.

Under möte mellan bostadsrättsföreningen och representanter för Mobilitets- och Parkeringsgruppen på Göteborg stad (2023-02-28) beslutade staden att BRF Lorensbergsgatan uppfyller samtliga kriterier för undantag från att genomföra en mobilitets- och parkeringsutredning, enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2”. Bostadsrättsföreningen får därmed parkeringstal för bil 0. Föreningen har dock fortsatt krav på sig att lösa god cykelparkering samt de mobilitetsåtgärder i baspaketet för flerbostadshus som inte omfattar bil. Dessa åtgärder innefattar startpaket till nyinflyttade, löpande information om mobilitet, kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade, extra god cykelparkering samt att en mobilitetsansvarig ska utses för fastigheten. De behöver även se till att det finns parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från deras entré.

Projektet kommer påverka fastigheternas befintliga boendes möjlighet att nyttja kommunal boendeparkering, se mer i kapitel ”Reglering, kostnadstäckning och byggskede, Parkering på gatumark”.

Antalet anställda och besökare har uppskattats i enlighet med ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2”, se Tabell 3.

Tabell 3, Översikt över planerad BTA ovan mark med funktion.

Byggherre	Fastighet	Funktion	BTA m ²	Antal lgh	Antal anställda	Antal besökare
BRF Lorensbergsgatan	53:7	Bostäder	824	10		
Göteborgslokaler	53:3	Kontor Handel	1 880 238		68 3	8 11
Wallenstam	53:2	Kontor	926		34	4
	55:14	Bostäder	3 176	45		
Balder	55:8	Bostäder	4 993	58		
		Restaurang	534		6	24
	55:15	Scenario 1:				
		Bostäder (radhus)	1 985	14		
		Scenario 2:				
		Bostäder (radhus)	1 985	14		
		Bostäder (studentbostäder)	2 129	21		
Sigillet	55:3	Gymnasieskola	1 451		7	

Syfte

Denna mobilitets- och parkeringsutredning genomförs som underlag till *Detaljplanen för bostäder och kontor inom Lorensberg 53:3, 55:8 m fl.* Utredningen syftar till att belysa platsens och projektets förutsättningar för en hållbar tillgänglighet i linje med stadens mål, beskriva det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel samt ge förslag på var dessa platser kan förläggas.

Metod

Utredningen följer ”*Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*” (antagen i BN 24 april 2018) samt ”*Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2*” (beslutad av styrgruppen för Mobilitet och parkering, Göteborg 17 december 2021). Metoden ger möjlighet till flexibla parkeringstal utifrån områdets specifika förutsättningar genom att koppla mobilitetslösningar till parkeringsbehovet på ett strukturerat sätt. Därigenom kan en spårbarhet i avsteg från parkeringsnormen erhållas.

Metoden följer följande steg:

Analyssteg 1 – Normalspann:

Normalspann väljs utifrån projektets läge i kommunen.

Analyssteg 2 – Lägesbedömning:

Den specifika platsens läge i kommunen/tätorten analyseras i detalj utifrån sammanvägd tillgänglighet avseende gång, cykel, kollektivtrafik, bil, parkering, målpunkter, närservice med mera.

Analyssteg 3 – Projektanpassning:

Projektpecifika förutsättningar värderas samt möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser utreds.

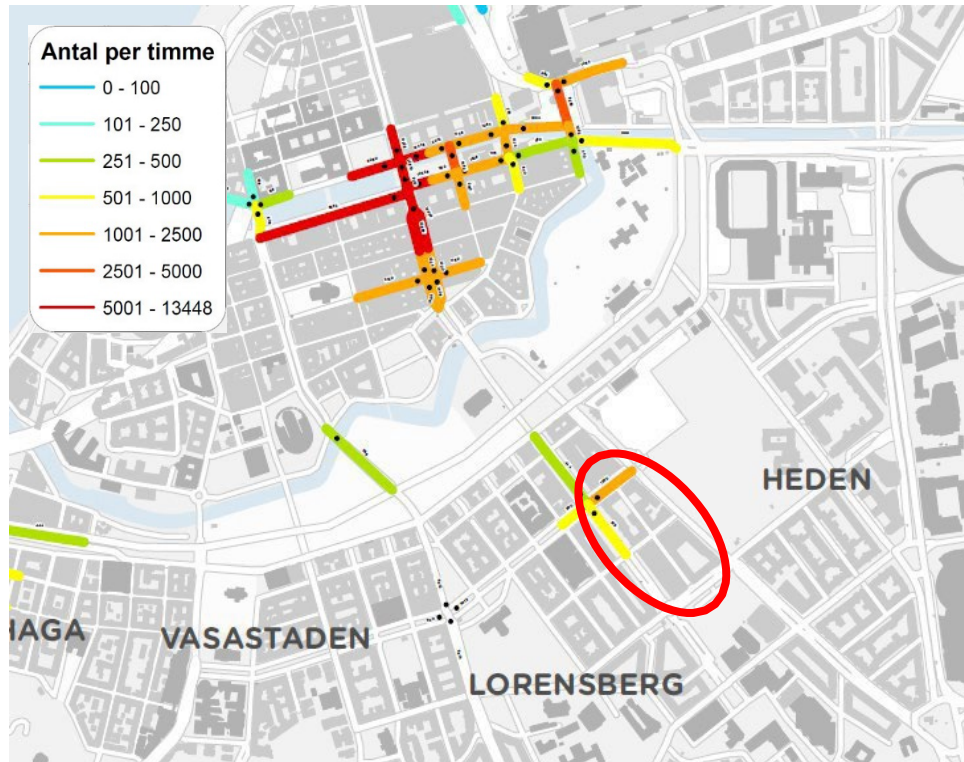
Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar:

Lösningar för att erhålla god mobilitet föreslås. Mobilitetsåtgärderna ska regleras i avtal mellan byggherrarna och kommunen och det är byggherrarna som ska utföra dem.

Förutsättningar för mobilitet

Fotgängare

Området för detaljplanen ligger centralt i staden med högt uppmätta flöden för fotgängare enligt *Inventering av fotgängare och cyklister i Göteborg* (Göteborgs stad & Ramboll, 2018), se Figur 4. Alla gator inom projektet har gångbana eller trottoar i direkt anslutning till byggnaderna.



Figur 4, Fotgängarflöde maxvärde, detaljplanen inringad med rött (Göteborgs stad & Ramboll, 2018).

Det finns goda möjligheter att gå mellan det aktuella området och centrumverksamheter i närheten och även till centrumområdet "inom Vallgraven" i Göteborg.

Cykel

Detaljplanen är belägen med direkt närheten till ett av stadens pendlingscykelstråk utmed Södra vägen samt till det befintliga övergripande cykelvägnätet vid Vasagatan och Kungsportsavenyn. Enligt Göteborgs stads *Handlingsplan cykel 2021* är Engelbrektsgatan en saknad länk i stadens övergripande cykelvägnät. Det planeras för ny cykelväg på sträckan Södra vägen- Aschebergsgatan. På Kungsportsavenyn, sträckan Engelbrektsgatan-Kristinelundsgatan, sker cykling i blandtrafik. På sträckan Kristinelundsgatan-Vasagatan är cykeltrafik separerad från övrig trafik med enkelriktade cykelbanor på vardera sida om fordonstrafik och kollektivtrafik. Vasagatan har en separerad och dubbelriktad gång- och cykelbana mitt i gatusektionen. På Södra vägen finns dubbelriktad gång- och cykelbana på östra sidan av vägen, och en enkelriktad cykelbana på västra sidan av vägen. Utmed Engelbrektsgatan sker cykling i blandtrafik, men som tidigare nämnts planeras det för en utbyggnad av cykelväg på gatan. Lorensbergsgatan och Kristinelundsgatan har inte några utpekade cykelvägar, eventuell cykling på gatorna antas ske i blandtrafik.

Det finns ett flertal cykelparkeringsplatser utmed Kungsportsavenyn, utmed Vasagatan samt i P-Hus Avenyn vid Kristinelundsgatan (fastighet 55:15). Enligt uppgifter från fastighetsägarna finns det även möjlighet för boende att parkera på innegårdarna samt i vissa fall i cykelparkeringsrum i fastigheterna.

Det finns en Styr- och ställstation inom detaljplaneområdet, vid Kristinelundsgatan/ Kungssportsavenyn. Det finns även flera stationer i direkt närhet till detaljplaneområdet.

En översikt av cykelvägar, cykelparkering och Styr- och ställstationer redovisas i Figur 5.

Tillgängligheten för cyklister i området bedöms vara god och området bedöms ha direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt definition i ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2”.



Figur 5, Översikt cykelvägar (blå linjer), cykel i blandtrafik (blå, streckade linjer) cykelparkering (symbol P), Styr- och ställ stationer (grön symbol med cykel), låncykel (vit symbol med grön cykel) (källa: Trafiken.nu).

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget centralt i Göteborg med flera vältrafikerade hållplatser nära eller i direkt anslutning till området, se Figur 6. Hållplats Valand är beläget precis vid detaljplaneområdet och trafikeras av både buss och spårvagn. Hållplats Heden är belägen cirka 160 meter norr om planområdet. Hållplatsen trafikeras av flera expressbussar. Buss- och spårvagnslinjerna bedöms ha hög turtäthet.



Figur 6, Översikt över kollektivtrafikållplatser vid detaljplaneområdet (Källa: Västtrafik).



Figur 7, Projektet i förhållande till hållplats Kungssportsplatsen samt Brunnsparken. Avstånd mellan planområdets gräns och hpl Kungssportsplatsen är ca 500 meter och avståndet mellan planområdets gräns och hpl Brunnsparken är cirka 830 meter. (Karta: Google maps).

Hållplats Kungssportsplatsen ligger inom 700 meter från projektet och inom 900 m ligger hållplats Brunnsparken, se Figur 7.

Närmaste tågstation är Centralstationen med pendel-, region- och snabbtåg. Beräknad restid mellan detaljplaneområdet och Centralstationen är för fotgängare cirka 15 minuter, för cyklister cirka 7 minuter och för kollektivtrafik cirka 7 minuter (med expressbuss till/från Heden).

Området bedöms ha direkt närhet till god kollektivtrafik enligt definition i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2*.

Bil

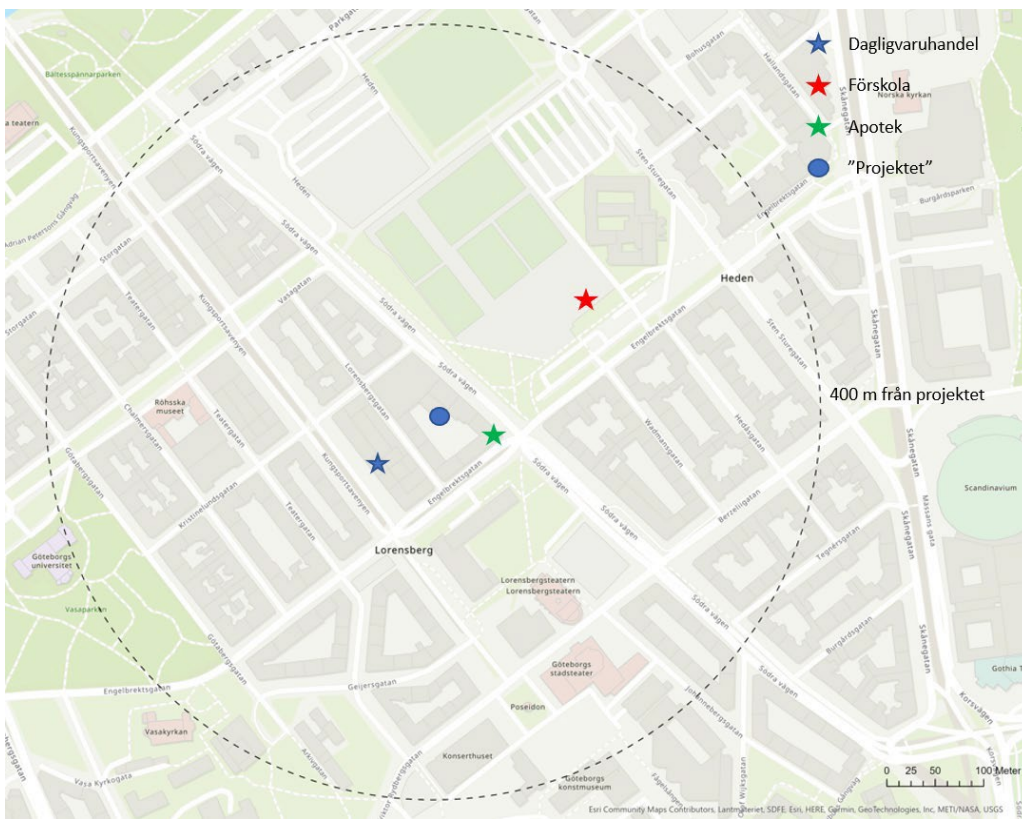
Planområdet utgörs av ett befintligt kvarter med omgivande gator. På Kungssportsavenyn, delen Kristinelundsgatan-Vasagatan, tillåts endast cykel och kollektivtrafik. Väl ute på det övergripande trafiknätet finns goda kopplingar mot exempelvis E6/E20 via Ullevimotet. Tillgängligheten för bil till planområdet upplevs sammantaget som god.

Med tanke på den centrala lokaliseringen av planområdet bedöms det finnas god tillgång till ett flertal bilpooler i närområdet.

Service och andra urbana verksamheter

Planområdet och det närliggande området karaktäriseras som centrumområde med ett stort utbud av restauranger, caféer, handel och banker. Inom området finns det även flera hotell, matvarubutiker, vårdinrättningar samt en gymnasieskola. Exempel på lokalisering av verksamheter som enligt anvisningen ska vara lokaliserade inom verkligt gångavstånd på 500 m från projektets plangräns för att avdrag vid lägesbedömningen ska kunna erhållas visas i Figur 8.

Området bedöms ha direkt närhet till service och andra urbana verksamheter enligt definition i ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2”.

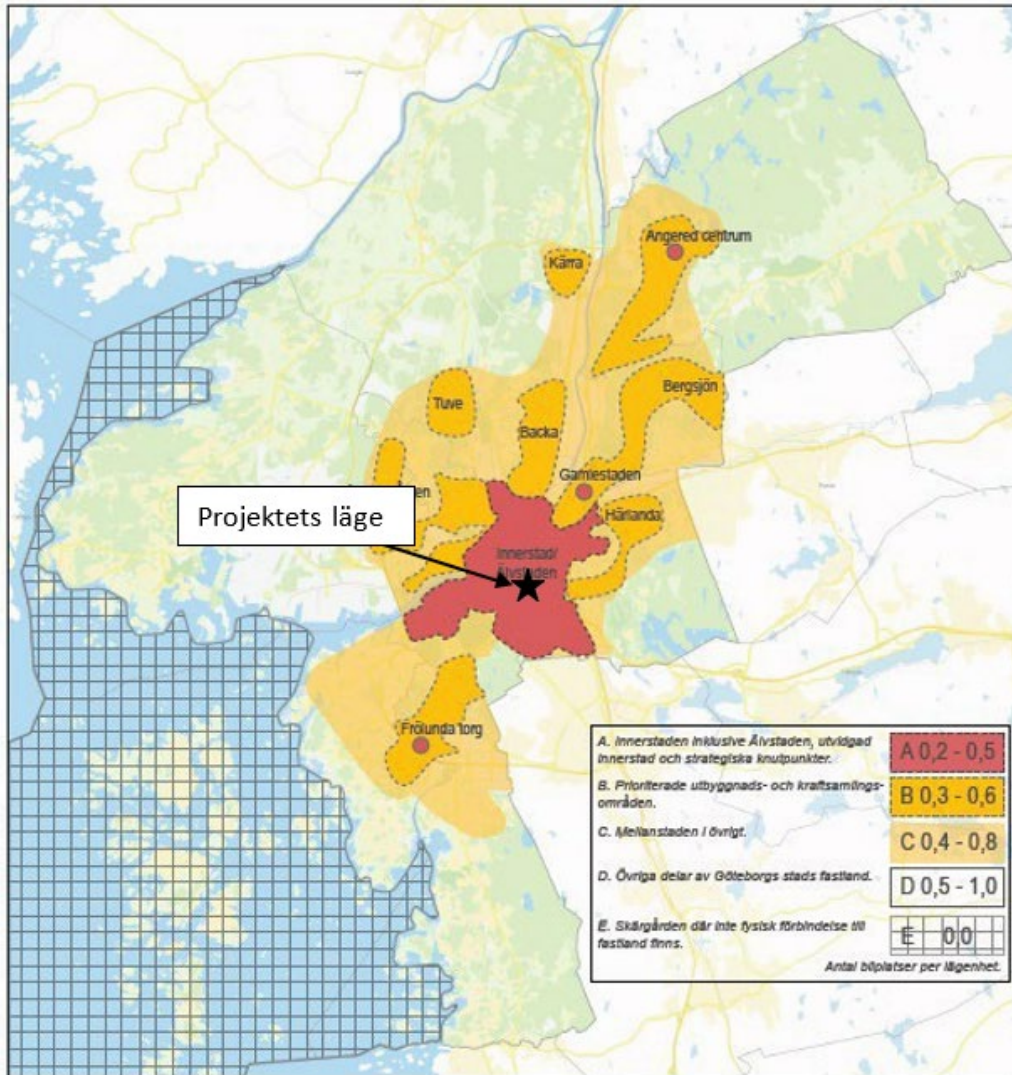


Figur 8, Exempel på service och urbana verksamheter.

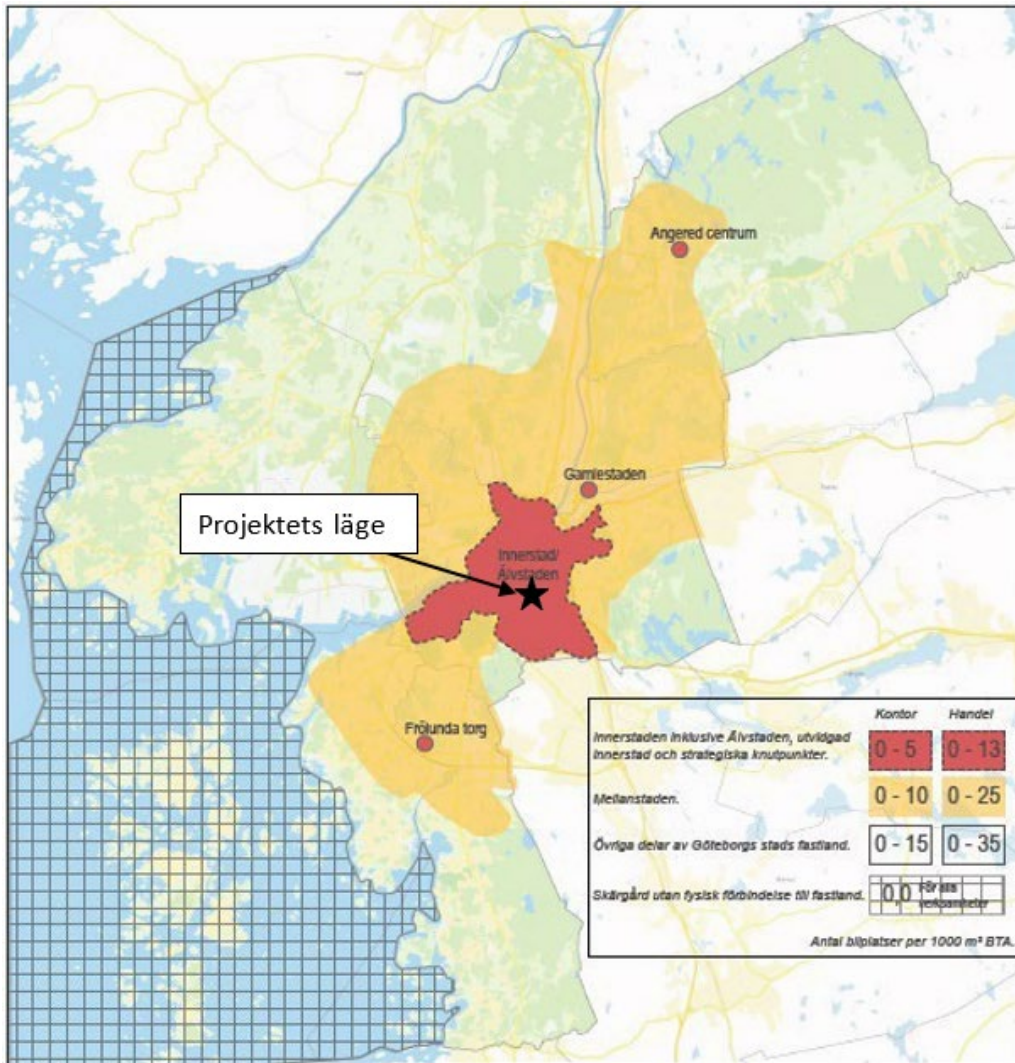
Parkeringstal

Analyssteg 1 - Startvärde

Startvärden för parkering för bostäder och kontor bestäms utifrån fastställd zon enligt ”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad” (Göteborgs stad, 2018). Detaljplanen är belägen inom **zon A – Innerstaden inkl. Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter**, svart markering i Figur 9 och Figur 10.



Figur 9, Startvärde för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per 1 000 m² BTA (Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stads, version 1.2). Detaljplanen ligger inom zon A.



Figur 10, Startvärde för parkeringstal för verksamheter, antal bilplatser per 1 000 m² BTA (Anvisning till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2). Detaljplanen ligger inom zon A.

För antal besökare och anställda till kontor samt café/restaurang har siffror använts i enlighet med anvisningarna och redovisas i Tabell 4.

Tabell 4, Antal besökare eller anställda/1 000 BTA m² (Anvisning till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2).

Besökare/anställda / m ²	Kontor	Café/restaurang
Antal besökare/1 000 BTA m ²	4	45
Antal anställda/1 000 BTA m ²	36	10

Startvärde för bilparkering

Startvärden för utredningen utifrån fastställd zon för bostäder, kontor och restaurang visas i Tabell 5. För bostäder beräknas behovet av bilparkering utifrån antal lägenheter. För resterande verksamheter beräknas behovet av parkeringsplatser utifrån verksamhetens BTA ovan mark.

För restaurang har samma startvärde som för handel valts, då verksamheterna i ett läge som detta anses var likartade i fråga om kundkrets och beteende hos kunder.

Startvärdet för gymnasieskola betraktas som kontorsändamål enligt en tidigare version av "*Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*" (2018). Detta då startvärde för denna typ av verksamhet inte nämns i den senaste versionen som används för övriga utredningen.

Startvärde för studentbostäder sätts enligt anvisningarna till 0,05 bilplatser per lägenhet i zon A.

De planerade radhusen beräknas som flerfamiljshus (lägenheter), då de till sin utformning kan likställas med flerfamiljshus.

Grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska alltid uppfyllas.

Tabell 5, Parkeringstal för bil – startvärden (*Anvisning till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2*).

Funktion	Startvärde
Bostäder - lägenheter	0,5 / lgh
Bostäder - studentbostäder	0,05 / lgh
Bostäder – radhus	0,5 / hus
Kontor/gymnasieskola	5 / 1 000 m ² BTA
Restaurang/handel	13 / 1 000 m ² BTA

Startvärde för cykelparkering

För lägenheter och studentlägenheter har ett startvärde för cykelparkering fastställts enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2”. Enligt anvisningarna innebär detta 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet, varav 2 för boende och 0,5 för besökare. För studentbostäder sätts startvärdet till 1 cykelplats per lägenhet och 0,5 cykelplatser per studentlägenhet för besökare.

För kontor och restaurang har startvärdet för cykelparkeringsplatser beräknats enligt kapitel ”Beräkning för verksamheter av färdmedelsandel för cykel” i ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2”. För dessa verksamheter ska cykelparkering anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning.

För stadsdelen Centrum, vilket det aktuella planområdet tillhör, ska antalet cykelparkeringsplatser vara 25 % av antalet samtidigt anställda och 11% av antalet samtidigt besökare till verksamheten. Antalet samtidigt anställda för kontor och restaurang har beräknats enligt Tabell 4 för respektive verksamhet. Startvärdena redovisas i Tabell 6.

Enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, 2018¹” bedöms gymnasieskolors upptagningsområde stort jämför med grundskolor. Därför kan det antas att transportsträckorna till och från hemmet bli förhållandevis långa. Dessutom erbjuds gymnasieelever skolkort. På grund av dessa förutsättningar och lokaliseringen av skolan antas gymnasieelever använda kollektivtrafik framför att cykla och parkeringstalet för cykelparkering för elever sätts till noll i detta skede. Efter samråd kommer frågan ytterligare utredas för att säkerhetsställa ett eventuellt parkeringsbehov för gymnasieelever. Eventuellt justering av parkeringstalet klargörs innan detaljplanens granskning.

Tabell 6, Parkeringstal för cykel - Startvärden (Anvisning till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2).

Funktion	Startvärde	
	Boende/Anställda	Besökare
Bostäder - lägenheter	2,0 plats / lgh	0,5 plats / lgh
Bostäder - studentbostäder	1,0 plats / lgh	0,5 plats / lgh
Bostäder - radhus	2,0 plats / hus	0,5 plats / hus
Kontor/gymnasieskola	25 % av anställda	11 % av samtidigt besökare
Restaurang/handel	25 % av anställda	11 % av samtidigt besökare

¹ [Anvisningar-till-riktlinjer-for-mobilitet-och-parkering-i-Goteborgs-stad_2019-04.pdf](#) (sid 30)

Resultat Startvärde (se Tabell 7)

Tabell 7, Parkeringstal för bil och cykel utifrån startvärden.

	Fastighet	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	Göteborgs- lokaler 53:3	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA			
		Handel	13 plats/1 000 m ² BTA			
	Wallenstam 53:2	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA			
	Wallenstam 55:14	Bostäder	0,5 plats/lgh			
	Balder 55:8	Bostäder	0,5 plats/lgh			
		Restaurang	13 plats/1 000 m ² BTA			
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus			
Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus				
	Student- bostäder	0,05 plats/lgh				
Sigillet 55:3	Gymnasie- skola	5 plats/1 000 m ² BTA				
Cykel	Göteborgs- lokaler 53:3	Kontor	25% av anställda 11% av besökare			
		Handel	25% av anställda 11% av besökare			
	Wallenstam 53:2	Kontor	25% av anställda 11% av besökare			
	Wallenstam 55:14	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh			
	Balder 55:8	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh			
		Restaurang	25% av anställda 11% av besökare			
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus			
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus			
		Student- bostäder	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh			
Sigillet 55:3	Gymnasie- skola	25% av anställda 11% av besökare				
BRF Lorensberg 53:7	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh				

Analyssteg 2 - Lägesbedömning

En detaljerad beskrivning av tillgängligheten för hela detaljplanområdet beskrivs i avsnittet ”Förutsättningar för mobilitet”.

Bilparkering

Bostäder

Projektet ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik, se Figur 6, i direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, se Figur 5, samt i direkt närhet till service och andra urbana verksamheter, se Figur 8.

För bostäder sänks därmed parkeringstalet med 0,05 enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2”.

Studentbostäderna får, enligt anvisningarna, inte något sänkt parkeringstal för bil i detta steg.

Kontor och restaurang

För kontor och restaurang kan parkeringstalet enligt anvisningen sänkas i tre steg utifrån sammanvägd tillgänglighet, närhet till bytespunkt och extra närhet till stora bytespunkter.

Då projektet bedöms ha god sammanvägd tillgänglighet sänks parkeringstalet med 15 % i steg 1 i lägesbedömningen, se Figur 5 samt Figur 6.

För ytterligare 15 % sänkning krävs att projektet ligger inom 700 meters gångavstånd från större hållplatser nämnda i anvisningar. I detta fall ligger projekt inom 700 meters gångavstånd från hållplatser inom Vallgraven, se Figur 7, det vill säga ytterligare sänkning med 15 % i steg 2 är därmed befogad.

Avdrag för steg 3, ”extra”, medges om projektet ligger inom 900 meters gångavstånd från hållplatserna Brunnsparken eller Centralstationen. Projektet ligger inom 900 meters gångavstånd från hållplats Brunnsparken, se Figur 7, och ytterligare 10 % avdrag medges.

Totalt sänks därmed parkeringstalet för kontor och restaurang i enlighet med samtliga procentuella avdrag i detta steg.

Parkeringsalen efter lägesbedömning för bostäder, kontor och restaurang redovisas i Tabell 8.

Tabell 8, Parkeringstal för bil efter analyssteg 2 - Lägesbedömning.

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning
Bostäder - lägenheter	0,5 plats / lgh	0,45 plats / lgh
Bostäder - studentbostäder	0,05 plats / lgh	0,05 plats / lgh
Bostäder – radhus	0,5 plats / hus	0,45 plats / hus
Kontor/gymnasieskola	5 plats / 1000 m ² BTA	3,0 plats / 1000 m ² BTA
Restaurang/handel	13 plats / 1000 m ² BTA	7,8 plats / 1000 m ² BTA

Cykelparkering

Områdets karaktär och infrastruktur medför en god tillgänglighet för både gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Med det centrala läget, goda utbudet av kollektivtrafik och närheten till handel och service bedöms den större andelen av resorna för både bostäder, studentbostäder och kontor utgöras av kollektivtrafik och gång. Cykelinfrastrukturen bedöms därmed inte som särskilt fördelaktig jämfört med resterande trafikslag, parkeringstalet för cykelparkering är därför oförändrat, se Tabell 9.

Tabell 9, Parkeringstal för cykel - Lägesbedömning.

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning
	Boende/Anställda - Besökare	Boende/Anställda - Besökare
Bostäder - lägenheter	2,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh	2,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh
Bostäder - studentbostäder	1,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh	1,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh
Bostäder – radhus	2,0 plats / hus – 0,5 plats / hus	2,0 plats / hus – 0,5 plats / hus
Kontor/gymnasieskola	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare
Restaurang/handel	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare

Resultat Steg 2 - lägesbedömning (se Tabell 10).

Tabell 10, Parkeringstal för bil och cykel efter analyssteg 2 - lägesbedömning.

	Fastighet	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	Göteborgs- lokaler 53:3	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA		
		Handel	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA		
	Wallenstam 53:2	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA		
	Wallenstam 55:14	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh		
	Balder 55:8	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh		
		Restaurang	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA		
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus		
Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus			
	Student- bostäder	0,05 plats/lgh	0,05 plats/lgh			
Sigillet 55:3	Gymnasie- skola	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA			
Cykel	Göteborgs- lokaler 53:3	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare		
		Handel	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare		
	Wallenstam 53:2	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare		
	Wallenstam 55:14	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh		
	Balder 55:8	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh		
		Restaurang	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare		
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus		
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus		
		Student- bostäder	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh		
Sigillet 55:3	Gymnasie- skola	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare			
BRF Lorensberg 53:7	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh			

Analyssteg 3 - Projektanpassning

Förändring av parkeringstalet för bostäder och verksamheter kan inom projektanpassningen ske om det finns särskilt goda möjligheter till samnyttjande, eller om projektet har särskilda förutsättningar som kan motivera en förändring av parkeringstalet. För bostäder kan även en förändring av parkeringstalen ske beroende på lägenhetsfördelning och hur många rum lägenheterna har.

Bilparkering

Lägenheterna i projektet antas ha en genomsnittlig storlek enligt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2", vilket innebär att parkeringsbehovet utifrån lägenhetsstorlek är oförändrat från föregående steg. Även parkeringsbehovet för studentbostäder samt kontor/ gymnasieskolan är oförändrat i detta steg, se Tabell 11.

Enligt riktlinjerna bör parkeringstalen för handel där "kundkretsen förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär" sättas till mycket låga eller noll. Eftersom detaljplanens planerade restaurang bedöms kunna ha lokal alternativt icke bilburen kundkrets sänks därav parkeringstalet till noll. Dock är det fortsatt viktigt att vid en sådan verksamhet ha parkering för funktionshindrade inom 25 meter från entrén.

Tabell 11, Parkeringstal för bil efter analyssteg 3 - Projektanpassning.

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning
Bostäder - lägenheter	0,5 plats / lgh	0,45 plats / lgh	0,45 plats / lgh
Bostäder – studentbostäder	0,05 plats / lgh	0,05 plats / lgh	0,05 plats / lgh
Bostäder – radhus	0,5 plats / hus	0,45 plats / hus	0,45 plats / hus
Kontor/gymnasieskola	5 plats / 1000 m ² BTA	3,0 plats / 1000 m ² BTA	3,0 plats / 1000 m ² BTA
Restaurang/handel	13 plats / 1000 m ² BTA	7,8 plats / 1000 m ² BTA	0,0 plats / 1000 m ² BTA

Cykelparkering

Lägenheterna i projektet antas ha en genomsnittlig storlek enligt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2" vilket innebär att parkeringsbehovet utifrån lägenhetsstorlek är oförändrat från föregående steg. Även parkeringsbehovet för studentbostäder, kontor/gymnasieskola samt för restaurang/handel är oförändrat i detta steg, se Tabell 12.

Tabell 12, Parkeringstal för cykel - Projektanpassning.

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning
	Boende/Anställda - Besökare	Boende/Anställda- Besökare	Boende/Anställda - Besökare
Bostäder - lägenheter	2,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh	2,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh	2,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh
Bostäder – studentbostäder	1,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh	1,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh	1,0 plats / lgh – 0,5 plats / lgh
Bostäder – radhus	2,0 plats / hus – 0,5 plats / hus	2,0 plats / hus – 0,5 plats / hus	2,0 plats / hus – 0,5 plats / hus
Kontor/gymnasieskola	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare
Restaurang/handel	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare	25 % av anställda – 11 % samtidiga besökare

Resultat Steg 3 - projektanpassning (se Tabell 13)

Tabell 13, Parkeringstal för bil och cykel efter analyssteg 3 - projektanpassning.

	Fastighet	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	Göteborgs- lokaler 53:3	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	
		Handel	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA	
	Wallenstam 53:2	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	
	Wallenstam 55:14	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,45 plats/lgh	
	Balder 55:8	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,45 plats/lgh	
		Restaurang	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA	
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus	0,45 plats/hus	
Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus	0,45 plats/hus		
	Student- bostäder	0,05 plats/lgh	0,05 plats/lgh	0,05 plats/lgh		
Sigillet 55:3	Gymnasie- skola	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA		
Cykel	Göteborgs- lokaler 53:3	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	
		Handel	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	
	Wallenstam 53:2	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	
	Wallenstam 55:14	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	
	Balder 55:8	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	
		Restaurang	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	
		Student- bostäder	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	
Sigillet 55:3	Gymnasie- skola	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare		
BRF Lorensberg 55:7	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh		

Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar

Möjlighet att sänka parkeringstalen för bil ytterligare erbjuds till byggherrarna via mobilitetsåtgärder och är frivilligt. För att en sänkning av parkeringstalen ska vara möjlig ska byggherrarna ingå ett mobilitetsavtal med kommunen, där byggherrarna åtar sig att genomföra föreslagna åtgärder.

Avtalstiden ska vara tillräckligt lång för att kommunen ska kunna bedöma att en övergång till mer hållbara färdmedel kan ske. Enligt riktlinjerna blir detta i praktiken ofta minst 10 år. Avtalet ska tas med i bygglovsansökan eller detaljplanen och är en bilaga till avtal om markupplåtelse eller exploateringsavtal och följer fastigheten. Det ska finnas ett utkast till mobilitetsavtal inför granskning av detaljplanen och avtalet ska vara signerat inför antagandet (Vid bygglov ska mobilitetsavtalet vara signerat inför beslut om godkänt bygglov).

Mobilitetsåtgärder kan nyttjas för att justera parkeringsbehovet för bostäder och verksamheter, främst kontor. För verksamheter föreslås åtgärder för att minska parkeringsbehovet för både anställda och besökare. Mobilitetsåtgärderna är uppdelade i Baspaket och Stjärnpaket för bostäder respektive Baspaket och Stjärnpaket för verksamheter. I följande avsnitt redovisas för hur avdrag för mobilitetsåtgärder görs samt vilka åtgärder respektive byggherre har tänkt att genomföra.

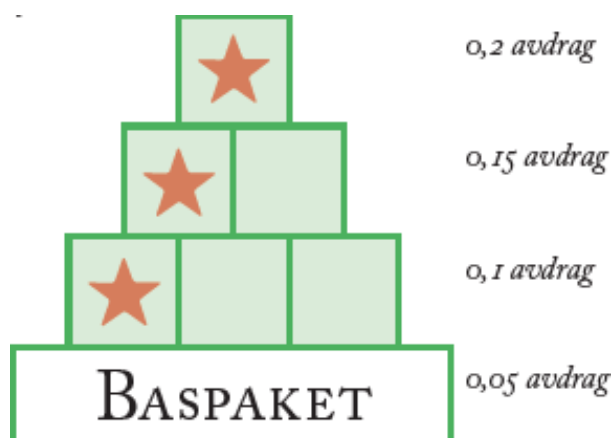
Bostäder

För bostäder ger baspaketet ett avdrag om 0,05 bilplatser/lägenhet. Samtliga åtgärder i baspaketet ska genomföras för att få avdraget.

Mobilitetsåtgärder enligt stjärnpaketet innebär ett fritt val av åtgärder i tre steg. Avdrag enligt stjärnpaketet kräver att man först har klarat kraven för baspaketet. Varje steg ger avdrag om ytterligare 0,05 bilplatser/lägenhet.

- Avdrag om totalt 0,1 bilplatser/lägenhet om det utöver baspaketet genomförs minst tre åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 0,15 bilplatser/lägenhet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare två åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 0,2 bilplatser/lägenhet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare en valbar åtgärd som ska vara markerad med stjärna.

Totalt kan mobilitetsåtgärderna alltså ge ett maximalt avdrag om 0,2 bilplatser/lägenhet, se Figur 11.



Figur 11, Avdragsmöjligheter enligt steg 4 Mobilitetsåtgärder (Bostäder).

Studentbostäder

Parkeringstalen för studentbostäder kan sänkas med 0,05 bilplatser/lägenhet om minst tre mobilitetsåtgärder genomförs. Dessa åtgärder ska främst underlätta för cykling. Åtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringstalet bedöms i varje enskilt fall.

Baspaketet flerbostadshus

Baspaketet för flerbostadshus innebär åtgärder enligt Tabell 14.

Tabell 14, Baspaketet för flerbostadshus enligt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2".

Information	Startpaket till nyinflyttade
	Löpande information om mobilitet
Kollektivtrafik	Kostnadsfri kollektivtrafik 30 dagar för nyinflyttade, zon A
Cykel	Extra god cykelparkering
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (max 50 % fasta)
	Bilparkeringshyran särredovisas
	Bilpoolplatser (1 pl./50 lgh)
Övrigt	Mobilitetsansvarig

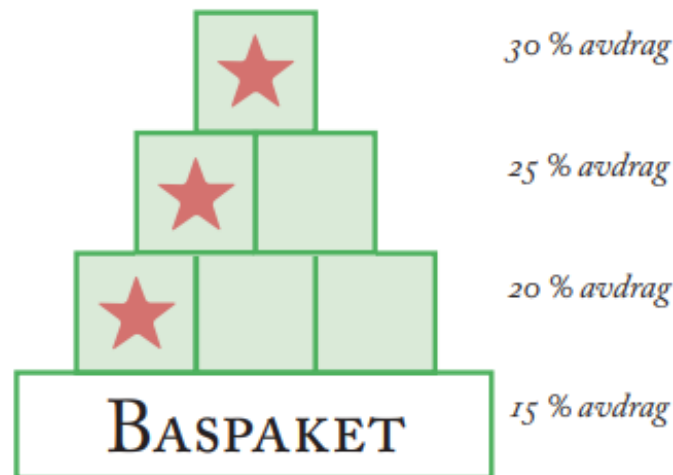
Verksamheter

I baspaketet för verksamheter ska samtliga åtgärder genomföras för att få avdrag om 15% på bilparkeringstalet. Det är möjligt att i särskilda fall byta ut en åtgärd i baspaketet mot en åtgärd ur stjärnpaketet. För att ett byte ska ske krävs att särskilda skäl redovisas. Staden bedömer om ett sådant byte är lämpligt.

Mobilitetsåtgärder enligt stjärnpaketet innebär ett fritt val av åtgärder i tre steg. Avdrag enligt stjärnpaketet kräver att man först har klarat kraven för baspaketet.

- Avdrag om totalt 20% av startvärdet på bilparkeringstalet om det utöver baspaketet genomförs minst tre åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 25% av startvärdet på bilparkeringstalet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare två åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 30% av startvärdet på bilparkeringstalet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare en valbar åtgärd som ska vara markerad med stjärna.

Totalt kan mobilitetsåtgärderna alltså ge ett maximalt avdrag om 30% av startvärdet, se Figur 12.



Figur 12, Avdragsmöjligheter enligt steg 4 Mobilitetsåtgärder (Verksamheter).

Baspaketet verksamheter

Baspaketet för verksamheter innebär åtgärder enligt Tabell 15.

Tabell 15, Baspaketet för flerbostadshus enligt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2".

Information	Startpaket till nyinflyttade verksamheter (anställda)
	Löpande information om mobilitet (anställda och besökare)
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik (anställda och besökare)
Cykel	Extra god cykelparkering (anställda)
	Dusch och omklädningsrum (anställda)
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)
	Bilparkeringshyran särredovisas (anställda)
Övrigt	Mobilitetsansvarig (anställda och besökare)

Val av mobilitetsåtgärder

Under följande avsnitt listas de mobilitetsåtgärder som planeras att genomföras inom respektive fastighet. För sammanställning se Tabell 16.

Enligt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2" ska samtliga fastighetsägare som avser att teckna avtal tillse att det inför granskning av detaljplanen finns en utpekad mobilitetsansvarig för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs. Denna person är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

➤ 55:15 (Balder)

Planerad om- och nybyggnation för fastighet 55:15 omfattar nybyggnation av radhus på befintligt parkeringshus, samt eventuell ombyggnation av kontor till studentbostäder (scenario 2). För dessa radhus har Balder beslutat att genomföra mobilitetsåtgärder enligt baspaketet för flerbostadshus. Parkeringstalet för radhusen sänks i detta steg med 0,05 bilplatser/hus.

Om ombyggnation sker enligt scenario 2 planerar Balder att genomföra tre mobilitetsåtgärder för studentbostäderna. Åtgärderna ska underlätta för cykel. Parkeringstalet kan därmed sänkas med 0,05 bilplatser/lägenhet i detta steg.

➤ 55:8 (Balder)

För fastighet 55:8 har Balder beslutat att genomföra mobilitetsåtgärder enligt baspaketet för flerbostadshus. Parkeringstalet för fastighet 55:8 sänks i detta steg med 0,05 bilplatser/lägenhet.

➤ 53:3 (Göteborgslokaler)

Göteborgslokaler har beslutat att inte genomföra några mobilitetsåtgärder för fastighet 53:3. Parkeringstalet för fastigheten förblir i och med det enligt resultatet efter steg 3, projektanpassning.

➤ 53:2 (Wallenstam)

För fastighet 53:2 har Wallenstam beslutat att genomföra mobilitetsåtgärder enligt baspaketet för verksamheter. Parkeringstalet för fastighet 53:2 sänks i detta steg med 15 % (utifrån startvärdet), dvs en sänkning med 0.75 bilplatser/lägenhet.

➤ 55:14 (Wallenstam)

För fastighet 55:14 planerar Wallenstam mobilitetsåtgärder enligt baspaketet för flerbostadshus, samt följande åtgärder från stjärnpaketet:

- Årlig mobilitetsaktivitet
- Realtidstavlor för kollektivtrafik
- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade, zon A (stjärnåtgärd)
- Yta för cykelservice
- Begränsnings av fasta parkeringsplatser, utökad nivå
- Bilpool (stjärnåtgärd)
- Digital tjänst för mobilitet (stjärnåtgärd). Hur denna åtgärd ska utformas, det vill säga en ingående beskrivning av vilken typ av digital tjänst som avses införas och vad den innehåller ska redovisas innan mobilitetsavtalet tecknas.

Detta innebär att parkeringstalet för fastighet 55:14 kan sänkas med ytterligare 0,2 bilplatser/lägenhet i detta steg.

➤ 55:3 (Sigillet)

Sigillet har beslutat att inte genomföra några mobilitetsåtgärder för fastighet 55:3. Parkeringstalet för

fastigheten förblir därmed enligt resultatet efter projektanpassningen i steg 3.

Tabell 16, Sammanställning av mobilitetspaket för de olika fastigheterna.

Fastighet	Teckna avtal (ja/nej)	Vilket typ av avtal
55:15 Balder	S1 Ja / S2 Ja	S1 Baspaket för flerbostadshus S2 Baspaket för flerbostadshus samt tre åtgärder för studentbostad.
55:8 Balder	Ja	Baspaket för flerbostadshus
53:3 Göteborgslokaler	Nej	-
53:2 Wallenstam	Ja	Baspaket för verksamheter
55:14 Wallenstam	Ja	Baspaket samt maximalt avdrag för flerbostadshus
55:3 Sigillet	Nej	-

Resultat Steg 4 - mobilitetslösningar

Minst en utpekad parkeringsplats för poolbilar redovisas per 50 lägenheter. Scenario 1 innebär en utbyggnad på 127 lägenheter, vilket betyder att det behöver finnas 2 utpekade platser för bilpool. Scenario 2 innebär 148 lägenheter och vid det scenariot behövs 3 bilpoolsplatser. Då det redan finns en bilpool i P-hus Avenyn bedöms behovet av bilpoolsplatser i och med detta projekt vara tillgodosett. Enligt förvaltaren av P-hus Avenyn finns det även möjlighet att utöka bilpoolsplatserna om det är önskvärt. För att säkerhetsställa tillgången till bilpoolsplatser ska ett 25-årigt avtal undertecknas mellan fastighetsägare och bilpoolaktör. Inför undertecknande ska stadens mobilitetsansvarig kontaktas.

Parkeringstalet för cykel påverkas inte av analyssteg 4 – mobilitetslösningar. Resultatet efter analyssteg 4 redovisas i Tabell 17 och Tabell 18.

Tabell 17, Parkeringstal för bil efter analyssteg 4 - mobilitetslösningar.

	Fastighet	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	Göteborgs-lokaler 53:3	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA
		Handel	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA
	Wallenstam 53:2	Kontor	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	2,25 plats/1 000 m ² BTA
	Wallenstam 55:14	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,25 plats/lgh
	Balder 55:8	Bostäder	0,5 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,45 plats/lgh	0,40 plats/lgh
		Restaurang	13 plats/1 000 m ² BTA	7,8 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA	0 plats/1 000 m ² BTA
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus	0,45 plats/hus	0,40 plats/hus
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	0,5 plats/hus	0,45 plats/hus	0,45 plats/hus	0,40 plats/hus
Student-bostäder		0,05 plats/lgh	0,05 plats/lgh	0,05 plats/lgh	0,00 plats/lgh	
Sigillet 55:3	Gymnasie-skola	5 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	3 plats/1 000 m ² BTA	

Tabell 18, Parkeringstal för cykel efter analyssteg 4 - mobilitetslösningar.

Cykel	Göteborgs-lokaler 53:3	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
		Handel	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
	Wallenstam 53:2	Kontor	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
	Wallenstam 55:14	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh
	Balder 55:8	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh
		Restaurang	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus	Boende 2,0 plats/hus Besökare 0,5 plats/hus
		Student-bostäder	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 1,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh
Sigillet 55:3	Gymnasie-skola	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	25% av anställda 11% av besökare	
BRF Lorensberg 55:7	Bostäder	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	Boende 2,0 plats/lgh Besökare 0,5 plats/lgh	

Resultat P-tal

P-tal bil och cykel

Se Tabell 17 och Tabell 18 för det slutgiltiga resultatet för parkeringstal för bil och cykel för respektive fastighet.

Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser för ny bebyggelse

Parkeringstal och parkeringsbehov för ny bebyggelse och för de fastigheter som byggs om redovisas i Tabell 19. Antal bilplatser för rörelsehindrade ska utgöra 3% av antal p-platser eller minst en plats per fastighet.

Tabell 19, Parkeringsbehov för respektive fastighet och funktion.

	Fastighet	Funktion	Parkeringsbehov- Startvärde (st)	Parkeringsbehov- Lägesbedömning (st)	Parkeringsbehov- Projektanpassning (st)	Parkeringsbehov- Mobilitetsåtgärder (st)
Bil	BRF Lorensbergsgatan 53:7	PRH	1	1	1	1
	Göteborgslokaler 53:3	Kontor	10	6	6	6
		PRH	-	-	-	-
		Handel	4	2	0	0
		PRH	1	1	1	1
	Wallenstam 53:2	Kontor	5	3	3	2
		PRH	1	1	1	1
	Wallenstam 55:14	Bostäder	23	21	21	12
		PRH	1	1	1	1
	Balder 55:8	Bostäder	29	27	27	24
		Restaurang	7	5	0	0
		PRH	1	1	1	1
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	7	7	7	6
		PRH	1	1	1	1
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	7	7	7	6
		Studentbostäder	2	2	2	0
		PRH	1	1	1	1
	Sigillet 55:3	Gymnasieskola	8	5	5	5
		PRH	1	1	1	1

Samnyttjande

Samnyttjande av parkering för bil kan göras mellan ändamål i samma parkeringsanläggning, men även mellan parkeringsanläggningar förutsatt att de är öppna och tillgängliga för alla olika användargrupper.

För samnyttjande av parkeringsplatser behöver följande krav uppfyllas:

- ✓ ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad
- ✓ platserna är belägna i en öppen anläggning
- ✓ möjligheterna till samnyttjande är varaktiga
- ✓ gångavstånden för respektive kategori är rimliga, se Figur 13
- ✓ antalet parkeringsplatser som ska samnyttjas får inte understiga 50 parkeringsplatser

Eftersom bilplatser som kan samnyttjas ska vara belägna i en öppen anläggning och inte baseras på projektets totala antal parkeringsbehov hamnar antalet parkeringsplatser som skulle kunna samnyttjas under 50 parkeringsplatser. Kravet för samnyttjande enligt listan ovan uppfylls därmed inte och det beräknas därför inte för något samutnyttjande i projektet.

Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Parkeringsbehov för cykel redovisas i Tabell 20.

Tabell 20, Parkeringsbehov för cykel uppdelat per fastighet och funktion.

Cykel	Fastighet	Funktion	Parkeringsbehov- Startvärde (boende/besök alt anställda/besök)	Parkeringsbehov- Lägesbedömning (boende/besök alt anställda/besök)	Parkeringsbehov- Projektanpassning (boende/besök alt anställda/besök)	Parkeringsbehov- Mobilitetsåtgärder (boende/besök alt anställda/besök)
	BRF Lorensbergsgatan 53:7	Bostäder	20/5	20/5	20/5	20/5
	Göteborgslokaler 53:3	Kontor	17/1	17/1	17/1	17/1
		Handel	1/2	1/2	1/2	1/2
	Wallenstam 53:2	Kontor	9/1	9/1	9/1	9/1
	Wallenstam 55:14	Bostäder	90/23	90/23	90/23	90/23
	Balder 55:8	Bostäder	116/29	116/29	116/29	116/29
		Restaurang	2/3	2/3	2/3	2/3
	Balder 55:15 Scenario 1	Bostäder (radhus)	28/7	28/7	28/7	28/7
	Balder 55:15 Scenario 2	Bostäder (radhus)	28/7	28/7	28/7	28/7
Studentbostäder		21/11	21/11	21/11	21/11	
Sigillet 55:3	Gymnasieskola	2/-	2/-	2/-	2/-	

Samnyttjande

Bostäder och kontor har en stor andel cykelparkeringar belägna i låsta utrymmen och samnyttjas således inte.

Samnyttjande för cykelplatser för besökare bedöms ej som lämpligt då gångavståndet till olika verksamheter kan bli för långt.

Parkeringslösning

Bilplatser

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Längsta gångavstånd mellan projektområdets gräns och parkeringshusets entré bör enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2” vara enligt Figur 13.

Längsta gångavstånd till bilparkering

Kategori	Gångavstånd
Boende	500
Anställda	700
Besökare	
- Bostäder	500
- Verksamheter	700
- Handel	300
- Förskola	150

Figur 13, Längsta gångavstånd mellan projektområdets gräns och parkeringshusets entré för olika funktioner (Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2)

Längsta gångavstånd mellan projektområdets gräns och cykelparkering bör enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2” vara enligt Figur 14.

Lokalisering och gångavstånd till entré samt väderskydd

	Maximalt gångavstånd	Lokalisering
Besöksparkering	25 meter	Inomhus eller utomhus
Anställdas parkering	50 meter	Inomhus eller utomhus med väderskydd
Boende parkering	50 meter	Inomhus
Barns och elevers parkering	50 meter	Inomhus eller utomhus med väderskydd

Figur 14, Längsta gångavstånd mellan entré och parkering (Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2).

Parkeringsanläggningar inom eller i närheten av detaljplanerområdet

✓ *P-Hus Avenyn*

Fastighet 55:15 ägs av Balder och består idag av en parkeringsanläggning och kontor. Parkeringsanläggningen P-Hus Avenyn har plats för 500 bilparkeringsplatser, se lokalisering i Figur 15. Balder hyr idag ut flertalet bilplatser, men uthyrandegraden kan enligt Balder justeras så att den anpassas till kommande behov. I anläggningen finns det även en bilpool, där antal platser kan justeras efter behov enligt förvaltaren av anläggningen. I och med påbyggnationen av radhus på parkeringsanläggningen räknar byggaktören med att cirka 75 parkeringsplatser kommer att försvinna. Om ombyggnationen för fastighet 55:15 sker enligt scenario 2 (kontor byggs om till studentbostäder) är det troligt att ytterligare cirka 10 platser tillgängliggörs i parkeringsanläggningen.

✓ *P-Hus Engelbrektsgatan 69–71*

Göteborgslokaler anlägger för tillfället en parkeringsanläggning utanför detaljplaneområdet, på adressen Engelbrektsgatan 69–71, se lokalisering i Figur 15. Parkeringshuset planeras för 37 parkeringsplatser för bil.

✓ *P-platser Vasagatan 45*

Wallenstam har cirka 20 platser för bil i fastigheten med adress Vasagatan 45, se Figur 15. Beläggningsgraden är i nuläget okänd, men nyttjandegraden kan enligt Wallenstam justeras för att anpassas till tillkommande behov.

✓ *P-platser Kungsportsavenyn 32, 34*

Wallenstam har 19 parkeringsplatser för bil och 5 parkeringsplatser för MC i en intilliggande fastigheten med adress Kungsportsavenyn 32 och 34, se Figur 15. Beläggningsgraden är i nuläget okänd, men nyttjandegraden kan enligt Wallenstam justeras för att anpassas till tillkommande behov.



Figur 15, Översikt över de parkeringsanläggningar inom och i närheten av detaljplanen, och vilka ägs av byggaktörerna inom projektet. Röd cirkel visar en radie på 500 meter från projektområdets centrum.

Lokalisering bilparkering

I flerbostadsområden och i blandad stadsbebyggelse, med verksamheter i bottenvåningen, kan allmän plats (GATA), efter samråd med väghållare samt under vissa förutsättningar, delvis användas för angöring och korttidsparkering till verksamheter.

För uppställning på allmän plats ska enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2” följande förutsättningar vara uppfyllda:

- Det är svårt att på kvartersmark ordna en bra lösning för angöring, korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade.
- Staden avser inte att använda marken till annat mer prioriterat ändamål, inom överskådlig framtid.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska ordnas trafiksäkert för alla trafikanter.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska inte försvåra framkomligheten.

Biluppställning kan enligt anvisningarna ordnas på allmän plats:

- I blandad stadsbebyggelse för angöring och korttidsparkering till verksamheter i bottenvåningen samt parkering för rörelsehindrade. Angöring och parkering för rörelsehindrade behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- I flerbostadsområden för angöring och korttidsparkering samt parkering för rörelsehindrade. Angöring och parkering för rörelsehindrade behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid förskolor och skolor för att hämta och lämna barn. Den del av uppställningen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.

I de fallen parkeringsköp (P-köp) blir aktuellt ska ett utkast på avtalet finnas framtaget inför detaljplanens granskning.

Tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser ska anläggas vid alla viktiga målpunkter inom detaljplaneområdet. Parkeringsplatserna ska vara utformade så att de blir användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Vid publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska det finnas parkeringsplatser för rörelsehindrade inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré.

Idag går fasaden för befintliga fastigheter fram till gränsen mellan kvartersmark och allmän platsmark. Detta innebär att alla kvartersmark mot gatan är bebyggd och ingen plats för parkering på denna är möjlig. Det är inte heller möjligt att nå de slutna innergårdarna för att anlägga parkering på dessa. För att nå ovan nämnda krav behöver parkering för rörelsehindrade tillhandahållas på allmän platsmark. Notera att parkeringsplatser för rörelsehindrade på allmän plats kan aldrig reserveras för specifika boende utan kan användas av alla med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrad.

Cykelplatser

Lokalisering

I flerbostadsområden och i blandad stadsbebyggelse med verksamheter i bottenvåningen kan allmän plats (GATA), efter samråd med väghållare, delvis användas för uppställning av cykelparkeringsplatser för besökare till verksamheter i bottenvåningen. Det är enligt ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.2” möjligt att nyttja allmän plats (GATA) för cykeluppställning om följande förutsättningar är uppfyllda:

- ✓ Det är svårt att på kvartersmark ordna en bra lösning för cykelparkering.
- ✓ Staden inte avser att använda marken till annat mer prioriterat ändamål, inom överskådlig framtid.
- ✓ Uppställningen på allmän plats GATA ska ordnas trafiksäkert för alla trafikanter.
- ✓ Uppställningen på allmän plats GATA ska inte försvåra framkomligheten.

Platser för uppställning på allmän plats GATA ska redovisas så att förutsättningarna, lämpligheten och omfattningen kan bedömas.

Cykelparkering kan ordnas på allmän plats GATA:

- I blandad stadsbebyggelse för besökare till verksamheter i bottenvåningen. Den del av cykelparkeringen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid förskolor och skolor för att hämta och lämna barn. Den del av cykelparkeringen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid kollektivtrafiknoder och platser med flera besöksmål, där det finns en allmän efterfrågan på cykelparkering.

För arbetsplatser ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddat inomhus eller i nära anslutning till entréer. För mer information och stöd kring cykelparkering, se Bilaga 1 samt ”Cykelparkeringsguide – Till dig som planerar och bygger fastigheter”, Göteborgs stad (2022).

För besökare ska cykelparkering uppföras i anslutning till entréer med för dess ändamål anpassad kvalitet. I ett tätbebyggt område kan det, enligt riktlinjen, vara lämpligt att cykelparkering för besökare till verksamheter i bottenplan uppförs som offentligt tillgänglig cykelparkering på allmän plats. Besökare till arbetsplatser och bostäder ska enligt anvisningarna lösas på kvartersmark. Som nämns i kapitlet om bil så går fasaden för befintliga fastigheter fram till gränsen mellan kvartersmark och allmän platsmark. Detta innebär att alla kvartersmark mot gatan är bebyggd och ingen plats för cykelparkering på denna är möjlig.

Parkeringslösning för respektive fastighet och byggaktör

Cykelparkeringen inomhus föreslås anläggas i tvåvåningsställ och det uppskattas att 1 bilplats kan härbärgera 15–20 cykelplatser beroende på hur ställen utformas. Det är viktigt att tillse att erforderlig takhöjd, cirka 2,7 meter, finns där cykelställen placeras.

För cykelparkering utomhus förutsätts en bilparkering kunna härbärgera cirka 10 cyklar. Antingen kan tillfälliga ställ, så kallade "bike corrals", alternativt mer permanent cykelställ i form av pollare installeras. Viktigt att tillse att avstånden mellan pollare och liknande för ramlås är minst 1 meter.

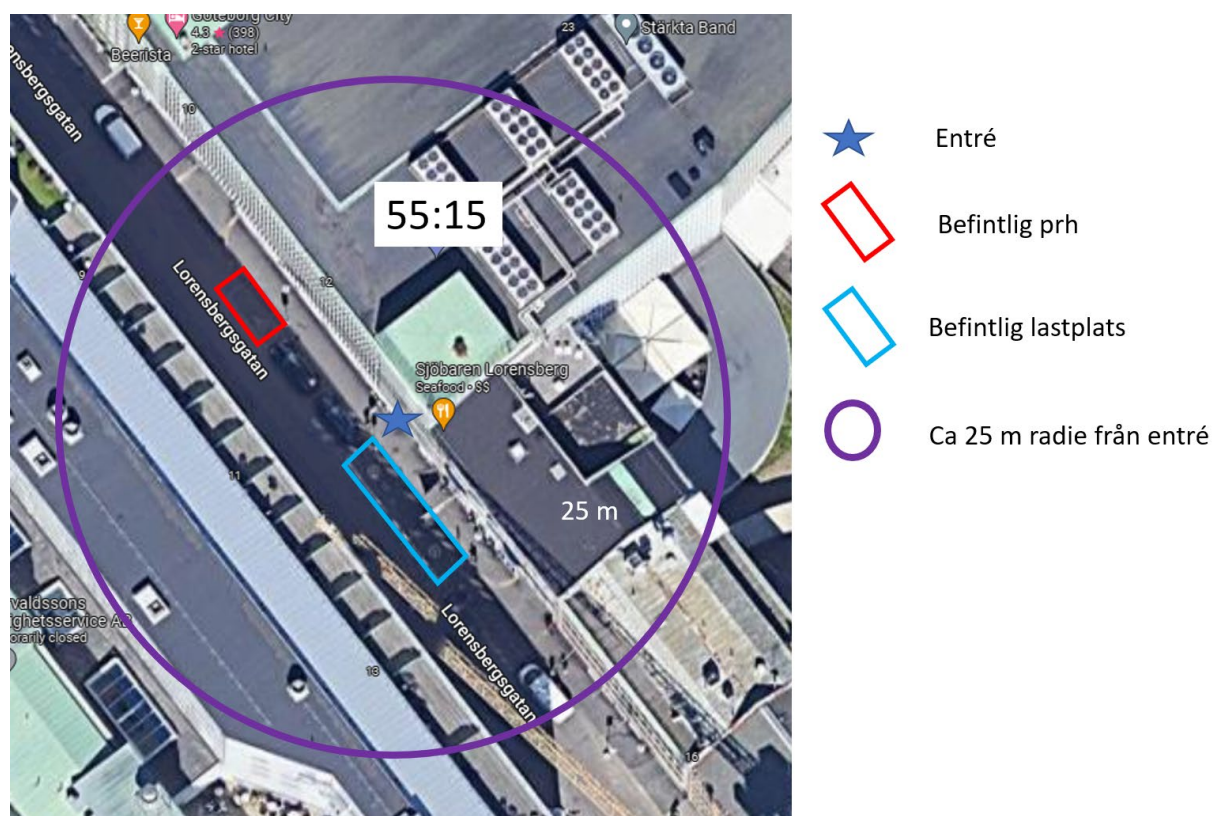
➤ 55:15 (Balder)

För Balders fastighet 55:15 krävs 6 bilparkeringar, dessa planeras att anläggas i P-hus Avenyn. De platser som krävs kopplat till yta för lastning och lossning behöver anordnas på allmän platsmark. Detta då det inte finns någon obebyggd kvartersmark kopplad till fastigheten i nära anslutning till entréer. På gatan utanför fastigheten finns 1 lastplats, som föreslås nyttjas även framöver.

Entrén till bostäderna är lokaliserad i anslutning till befintligt trapphus på Lorensbergsgatan. För att uppfylla fastighetens krav på parkering för rörelsehindrade föreslås att i båda scenarierna placera 1 parkering för rörelsehindrade i P-hus Avenyn.

De 28 (S1) – 49 (S2) cykelparkeringsplatserna för boende samt cykelparkering för besökare (7 (S1) - 18 (S2) stycken) planeras att anläggas i P-hus Avenyn. Enkel access till dessa parkeringsplatser finns via befintligt trapphus på Lorensbergsgatan. Avstånd mellan entré till 55:15 och entré till trapphus kommer bli under gränsvärdet för gångavstånd för cykelparkering för boende, dvs under 50 meter. Vid framtagande av denna utredning är ej exakt lokalisering av entré till radhus samt till eventuella studentbostäder fastslagen.

Uppskattningsvis krävs det cirka 3 - 6 bilparkeringsplatser med cykelställ i två nivåer för att få plats med dessa cykelparkeringsplatser. Utöver de 3 – 6 platserna bör ytterligare ett antal platser behöva göras om till parkering för specialcyklar så som lastcyklar och cykelkärror. I kommande arbete behöver parkeringslösningarna skissas upp mer detaljerat. Det är troligt att fler parkeringsplatser än dagens befintliga kan tillskapas vid optimering av ytorna.



Figur 16, 55:15 (Balder) – visar befintlig plats för lastning- och lossning och PRH, samt entré till P-Hus Avenyn.

➤ 53:3 (Göteborgslokaler)

Göteborgslokaler planerar att förlägga sina 6 parkeringsplatser för bil i P-Hus Engelbrektsgratan 69–71, se Figur 15 för gångavstånd.

Utanför entrén finns 1 befintlig lastplats och inom 25–30 meter finns 1 befintlig parkering för rörelsehindrade, se Figur 18. Dessa befintliga platser anses fylla behovet av lastning/lossning och parkering för rörelsehindrade.

Gällande cykelparkering kommer Göteborgslokaler vid byggnationen att anlägga en källare där deras 17 cykelparkeringsplatser för anställda till kontoret planeras att förläggas. Även den enda (1) plats som behövs för besökare hänvisas dit. Gällande cykelparkeringsplatserna för handelsverksamheten, 1 för anställda respektive 2 för besökare, kan även de placeras i källarparkeringen.



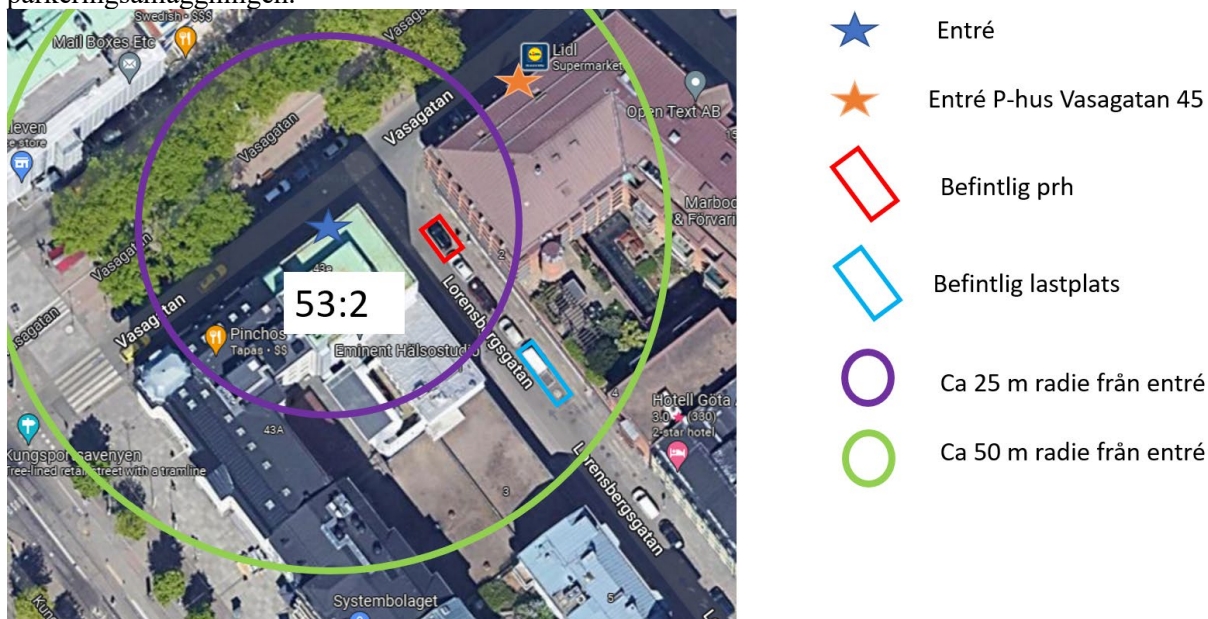
Figur 18, 53:3 (Göteborgslokaler) - förslag på lokalisering av cykelparkering för besökare, befintlig plats för lastning- och lossning, PRH, mm.

➤ 53:2 (Wallenstam)

För Wallenstams fastighet 53:2 behövs 2 bilparkeringar. Dessa kommer att anläggas i Wallenstams befintliga parkeringsanläggningar (Vasagatan 45 eller Kungssportsavenyn 32, 34) i området, se Figur 15 för gångavstånd. Det finns 1 plats för rörelsehindrade inom 25 meter från entrén, denna förutsätts kunna nyttjas. Det finns även parkeringar (30 minuters parkeringar) längs Vasagatan som kan nyttjas för lastning och lossning.

9 cykelplatser för anställda planeras förläggas till Wallenstams grannfastighet Vasagatan 45. Entrén till P-hus Vasagatan 45 är cirka 50 meter. Då det enligt utredningen endast krävs 1 plats för besökare med cykel föreslås att även besöksparkeringen placeras med övriga cykelparkeringsplatser i P-hus Vasagatan 45. Detta blir ett avsteg från de max 25 meter från entrén som riktlinjerna anger och har stämts av med Göteborgs stad (2023-03-22).

Se Figur 19 för befintlig parkering för rörelsehindrade samt entré till fastigheten och till parkeringsanläggningen.



Figur 19, 53:3 (Wallenstam) – befintlig PRH, lastning och lossning samt entréer till fastighet och parkeringsanläggning.

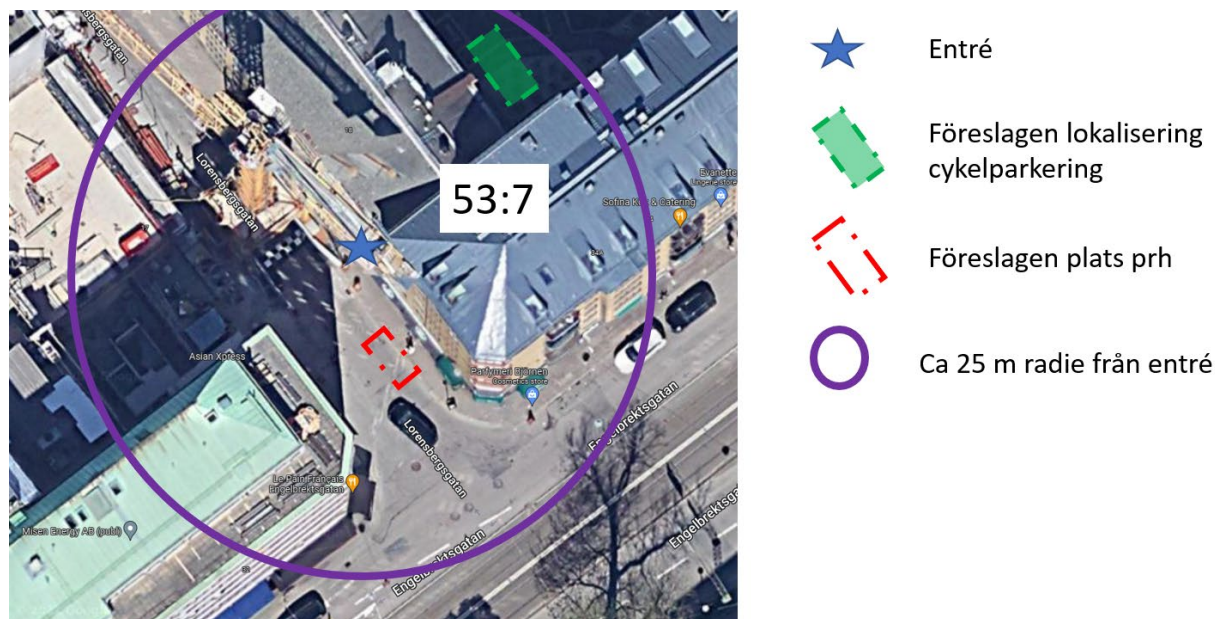
➤ 55:14 (Wallenstam)

För Wallenstams fastighet 55:14 krävs 12 bilparkeringar, dessa lokaliseras till Wallenstams befintliga parkeringsanläggningar i område (Vasagatan 45 eller Kungssportsavenyn 32 och 34), se Figur 15 för gångavstånd. De platser som krävs kopplat till tillgänglighet för rörelsehindrade behöver anläggas/markeras på allmän platsmark. 1 plats för rörelsehindrade föreslås markeras ut längs Lorensbergsgatan. Parkeringen som föreslås är reglerad i dagsläget som korttidsparkering med parkeringsförbud torsdagar 02–07. Parkeringsplatsens lokalisering ses som trafiksäker och försvårar inte framkomligheten. Staden har inte uppgivit att platsen ska nyttjas till något mer prioriterat ändamål inom en överskådlig framtid, dock krävs ytterligare samverkan kring lösningen innan granskning av detaljplanen.

Lastning och lossning föreslås ske likt den gör i dag. Det är troligt att de 30-minuters parkeringar som finns idag på Lorensbergsgatan nyttjas för lastning och lossning.

Gällande cykelparkering har Wallenstam inom fastighet 55:14 48 parkeringsplatser på innergården samt 12 platser i cykelrum. Platserna för cykelparkering upplevs ha låg nyttjandegrad då många boende i fastigheten förvarar sina cyklar i egna förråd. I och med byggnationen kommer cykelparkeringsplatserna på innergården till fastighet 55:14 att behöva flyttas. Fastigheten har ett parkeringsbehov för cykel på 90 platser för boende. Dessa kommer att beredas plats för i flyttat cykelställ på innergården samt i planerat cykelförråd i den nya byggnaden. Cykelparkering för besökare (23 platser) planeras att förläggas till flyttat cykelställ på innergården. Plats för cykelparkering i Figur 20 är inte exakt.

Se Figur 20 för förslag på lokalisering parkering för rörelsehindrade samt entré till fastigheten.



Figur 20, 55:14 (Wallenstam) - förslag på lokalisering av PRH samt entré till fastigheten.

➤ 55:3 (Sigillet)

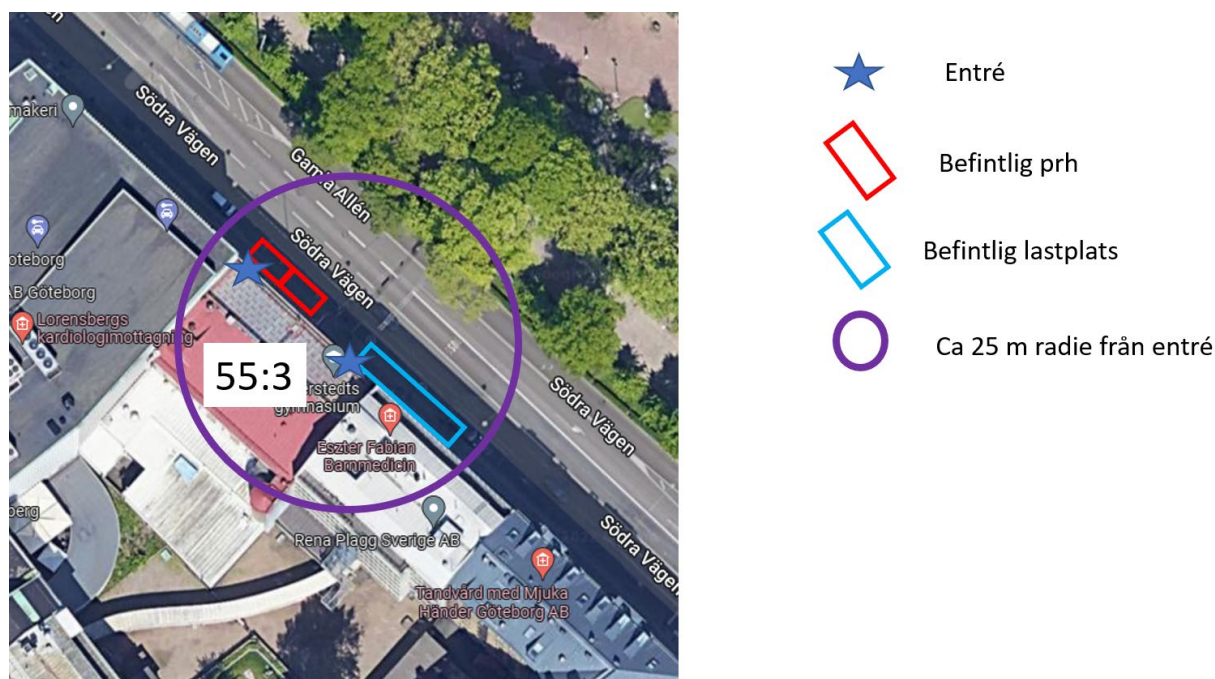
Sigillet äger inte några parkeringsplatser för bil i området. Sigillet planerade byggnation ger ett parkeringsbehov på 5 platser för bil samt totalt 2 platser för cykel (anställda). Sigillet är intresserade av att hyra de parkeringsplatser för bil som de behöver i P-Hus Avenyn genom 10-åriga avtal, se Figur 15 för gångavstånd till entré.

Under våren 2023 skedde samverkan och samordning med projektet för ombyggnation av Södra vägen. Efter samverkan med projekt Södra vägen föreslås att lastzonen planeras att flyttas närmare korsningen med Engelbrektsgatan. Där lastplatsen var lokaliserad föreslås de 2 befintliga bilplatserna för rörelsehindrade anläggas/flyttas. Parkeringsplatsernas lokalisering ses som trafiksäker och försvårar inte framkomligheten. Staden har inte uppgivit att platsen ska nyttjas till något mer prioriterat ändamål inom en överskådlig framtid.

Fastigheten har entréer i vardera änden av byggnaden, ut mot gatan. De 2 cykelparkeringsplatser som behövs för anställda föreslås lokaliseras till cykelställ vid de indragna entréerna under tak.

För cykelparkering hänvisas brukare av Sigillet fastighet 55:3 idag till den cykelparkering som finns på trottoaren framför fastigheten. Projekt Södra vägen har uppgett att dom ska se över parkeringssituationen för de befintliga cykelparkeringsplatserna. Ett förslag är att lokalisera de befintliga cykelplatserna som står på allmän platsmark/trottoaren framför fastigheten till platsen som utgörs av idag befintlig lastzon. Dock finns inget beslut om detta utan det är något projekt Södra Vägen fortsatt utreder.

Se Figur 21 för befintligheter samt förslag på lokaliseringar.

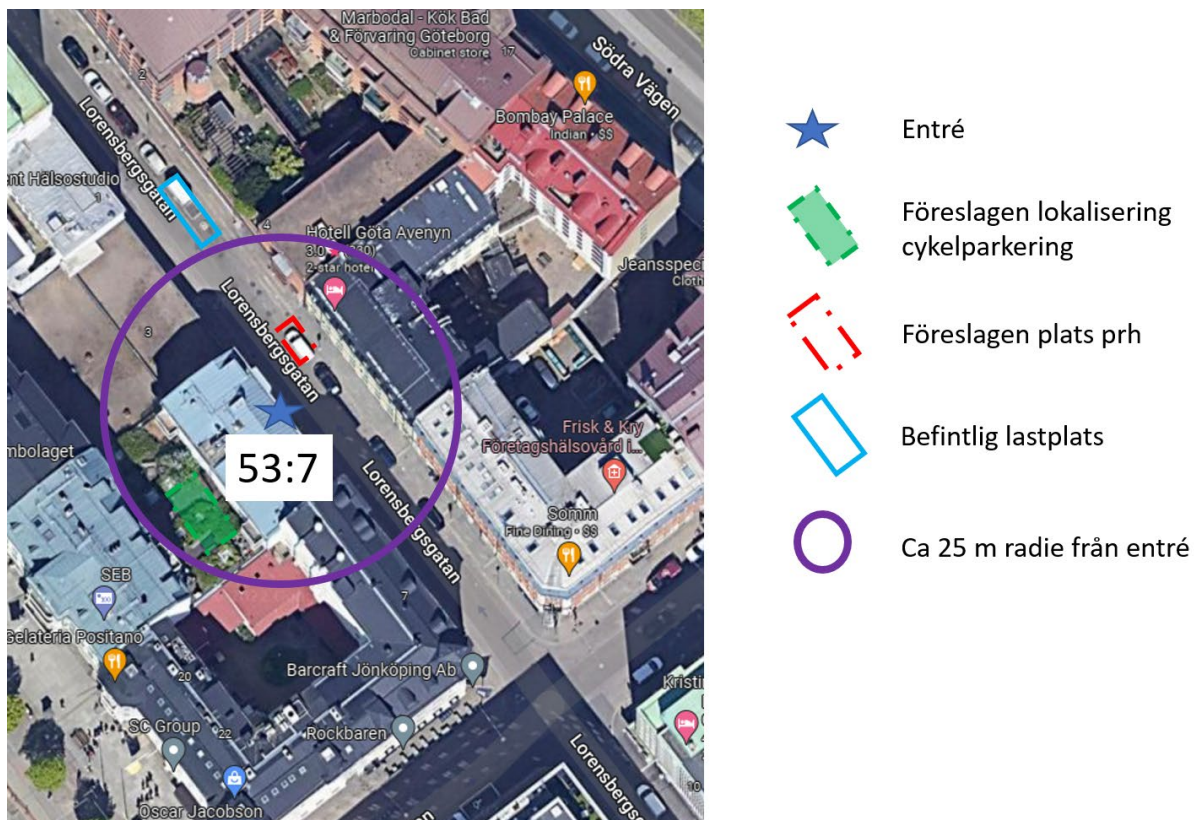


Figur 21, 55:3 (Sigillet) - förslag på lokalisering av cykelparkering för besökare, plats för lastning- och lossning, PRH, mm.

➤ 53:7 (BRF Lorensbergsgatan)

Det föreslås att 1 av de befintliga bilparkeringarna utanför entrén märk upp till parkering för rörelsehindrade se Figur 22 för gångavstånd till entré. Parkeringen som föreslås är reglerad i dagsläget som korttidsparkering med parkeringsförbud, torsdagar 02–07. Det är viktigt att platsens lokalisering ses som trafiksäker och inte försvårar framkomligheten. Staden har inte uppgivit att platsen ska nyttjas till något mer prioriterat ändamål inom en överskådlig framtid, dock krävs ytterligare samverkan kring lösningen innan granskning av detaljplanen.

Cykelparkering, både för boende (20 platser) och besökare (5 platser), anordnas på innergården. Plats för cykelparkering på Figur 22 är inte exakt.

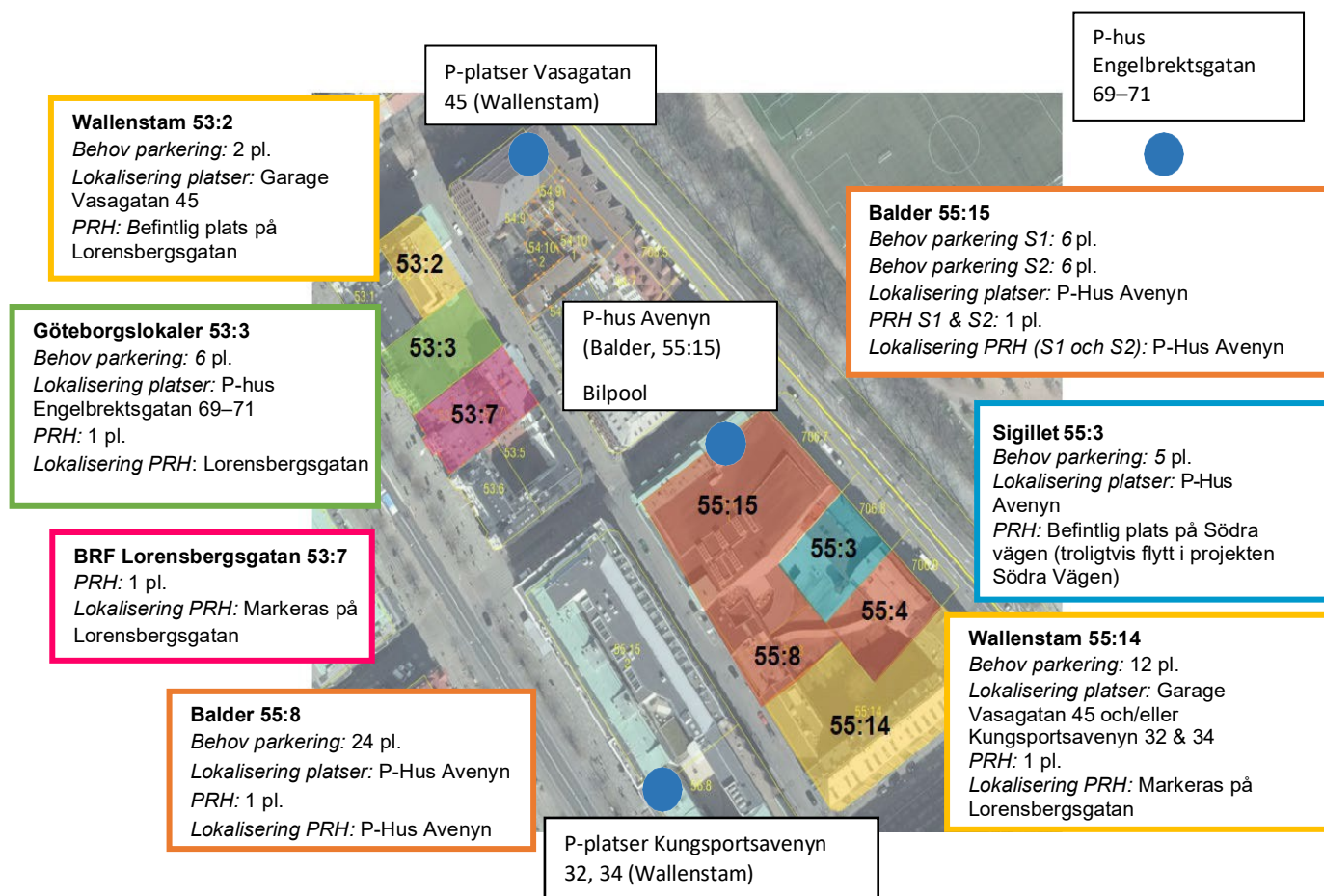


Figur 22, 53:7 (BRF Lorensbergsgatan) - förslag på lokalisering av PRH, mm.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Balder kan tillgodose sitt totala parkeringsbehov (parkering för 55:15 samt 55:8) för både bil och cykel inom P-hus Avenyn, fastighet 55:15. Det finns även ytterligare ledig kapacitet i parkeringshuset som kan vara möjlig för övriga byggaktörer att hyra. Av de lediga platserna förutsätts Sigillet (55:3) hyra 5 platser för bil.

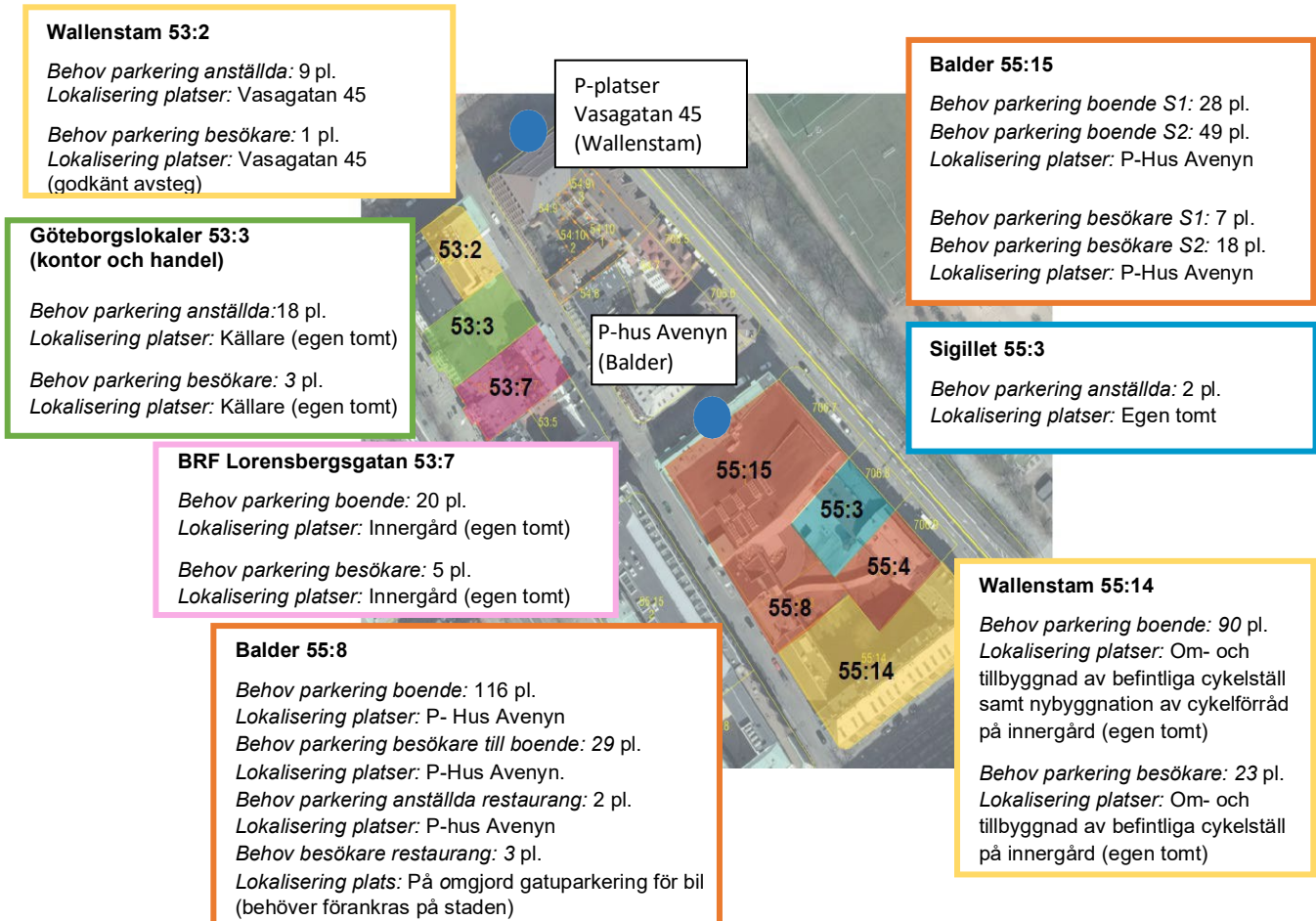
Lokalisering av parkering för bil
 Lokalisering av parkeringsplatser för bil redovisas i Figur 23.



Figur 23, Illustration över bilparkeringsbehov per fastighet samt var respektive PRH löses.

Utformning och lokalisering av cykelparkering på kvartersmark

Parkeringsbehovet av cykelparkering som krävs i och med detaljplanen redovisas i Figur 24. För förslag på lokalisering se tidigare kapitel.



Figur 24, Illustration över cykelparkeringsbehov samt lokalisering av cykelparkering.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

För gatorna inom detaljplaneområdet återfinns ett antal parkeringsplatser på allmän platsmark, se Figur 25. Platserna regleras som korttidsparkering utan avgift, avgiftsparkering samt boendeparkering. Avgiften är 30 kr/tim. klockan 8–22 och 2 kr/tim. övrig tid. Antalet avgiftsbelagda parkeringar utan tidsbestämning är inom projektområdet cirka 35–40 platser. Det finns cirka 35 tidsreglerade, avgiftsfria parkeringar inom projektområdet. Vissa av dem utgör lastzoner mellan vissa tider och vissa av dem kan nyttjas som boendeparkering, då utan tidsreglering.

Det finns ett antal boende med boendekort i de aktuella fastigheterna. Den stadsplan (1480K-II- 3134) som idag ligger till grund för området anger att P-hus Avenyn har anlagts för att lösa parkering för de fyra kvarteren runt parkeringshuset. Detta medför att de boende i dessa områden inte är berättigade till boendeparkeringstillstånd. Stadsmiljöförvaltningen har dragit in parkeringsboendekorten för boende i dessa kvarter, och dessa ska, i enlighet med stadsplanen, i stället erbjudas parkering i P-hus Avenyn. Idag finns följande boendetillstånd i fastigheterna;

53:2 – 0 tillstånd

53:3 – 0 tillstånd

53:7/53:4 – 9 tillstånd

55:3 – 0 tillstånd

55:4 – 0 tillstånd

55:8 – 0 tillstånd

55:14 – 15 tillstånd

55:15 – 0 tillstånd

Totalt ska parkering motsvarande 24 tillstånd erbjudas i P-hus Avenyn.

Boende i den nyttillkommande bebyggelsen kommer ej bli behöriga till kommunal boendeparkering på gatumark.



Figur 25, Översikt över bilparkering vid detaljplaneområdet. Källa: trafiken.nu.

Cirka 50 meter från projektområdets gräns finns en större parkeringsanläggning i markplan; Heden Engelbrektskatan. Anläggningen har 215 parkeringsplatser för bil varav några platser där möjlighet till elbilsaddning finns. Parkeringsplatserna där kostar 21 kr/tim. mellan klockan 8–22 och 2 kr/tim. övrig tid. I närheten av projektområdet finns även parkeringsanläggningarna Heden Exercishuset (cirka 100 meter) och Heden Sten Sturegatan (cirka 230 meter). Anläggningarna har plats för 358 respektive 394 bilar och samma avgift som parkeringsanläggning Heden Engelbrektskatan.

Då samtliga av de redan befintliga parkeringsplatserna i närområdet innebär höga dagskostnader vid heltidsnyttjande, gäller både boende eller verksamma, bedöms dessa inte vara mer attraktiva än de parkeringsplatser som byggaktörerna inom projektet kommer att erbjuda. Det bedöms således som låg risk att tillkommande boende och anställda nyttjar omkringliggande anläggningar.

Parkeringsanläggningarna redovisas i Figur 26.



Figur 26, Planområdet i förhållande till befintlig parkering på gatumark (ytor markerade med blått). Röd cirkel visar en radie på 500 meter från projektområdets centrum.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Det kommer inte att anläggas några nya parkeringsanläggningar kopplat till detaljplanen.

De boende och verksamma som ska hyra plats i något av nämnda parkeringsanläggningar kommer att erbjudas parkeringsplatser i dessa anläggningar i enlighet med detaljplanens parkeringstal.

Kostnaden kommer inte att ingå i någon månadsavgift, utan betalas direkt av de som vill nyttja parkeringsplatser.

Parkeringsplatserna kommer inte att subventioneras på något sätt, utan månadskostnaden kommer att motsvara marknadspriset i området.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Behovet av tillkommande parkering kommer först när fastigheterna är färdigställda. Då parkeringsbehovet kommer att lösas genom att ta i anspråk befintliga, outnyttjade parkeringsplatser behövs troligtvis ingen särskild hänsyn tas till parkering under byggskedet.

Förslaget innebär även att ett fåtal bilparkeringsplatser på gatumark minskas och ersätts med cykelparkeringsplatser, något som är i linje med stadens intentioner. Kommande arbete med planen kommer ytterligare utreda frågan vidare.

Bilaga 1

✓ Utrymme i detaljplan

I detaljplan inomhus avsätts 2,0 m² per cykelplats (parkeringsyta och manöveryta/gångar) och utomhus 1,0 m² per cykelplats (endast parkeringsyta). Kraven på utrymme kan sänkas om byggaktören kan redovisa att cykelparkeringen ryms på en mindre yta samtidigt som resterande krav uppfylls.

✓ Utrymme i bygglov

Vid bygglov ska de minimimått uppfyllas som anges i kapitlet Uppställning och ytbehov i trafikkontorets Cykelparkeringsguide (2020). Minst 5 % av cykelplatserna för besökare, anställda och boende ska ordnas för specialcyklar, dock minst 1 plats per kategori. 1 plats för specialcykel kan tillgodoräknas som två platser för standardcyklar.

✓ Placering och gångavstånd till varje entré

Besöksparkering bör anläggas inomhus eller utomhus inom 25 meter. Anställdas parkering bör anläggas inomhus eller utomhus inom 50 meter. Boendeparkering bör anläggas inomhus inom 50 meter. "Inomhus" avser även cykelförråd eller andra slutna utrymmen placerade utomhus.

✓ Väderskydd

All parkering för anställda bör vara väderskyddad.

✓ Stöldsäkerhet

Cykelparkering inomhus ska ha möjlighet till ramlåsning. Cykelparkering utomhus ska förses med möjlighet till ramlåsning samt förankrade cykelställ.

✓ Tillgänglighet till cykelparkering endast avsedd för standardcyklar

Dörrar inklusive hissdörrar ska ha en effektiv öppning på minst 0,9 meter. Vid höjdskillnader ska tillgänglig trappa, ramp eller hiss finnas.

Trappa får endast användas vid höjdskillnad på högst 0,5 meter och ska förses med skena på båda sidor.

Ramp ska maximalt ha en lutning på 1:12 vid höjdskillnad på högst 0,5 meter och 1:20 vid höjdskillnad över 0,5 meter.

Hiss ska ha ett innermått på minst 1,1x2,0 meter.

✓ Tillgänglighet till cykelparkering som inrymmer specialcyklar

Dörrar inklusive hissdörrar ska ha en effektiv öppning på minst 0,9 meter. Vid höjdskillnader ska tillgänglig ramp eller hiss finnas. Trappa tillåts ej.

Ramp ska maximalt ha en lutning på 1:20.

Hiss ska ha ett innermått på minst 1,1 x 2,3 meter.