



Illustration: Krook & Tjäder

Mobilitets- och parkeringsutredning för fastigheten Masthugget 29:4, Göteborg

Underlag till

**Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Andréégatan inom
stadsdelen Masthugget**

Uppdragsgivare: AR Masthugget 29:4 AB

Titel:	Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan för fastigheten Masthugget 29:4, Göteborg
Version	2.1
Datum:	2026-02-04
Författare:	Michael Koucky
Medarbetare:	-
Uppdragsgivare:	Aspelin Ramm Fastigheter
Kontaktpersoner:	Michael Koucky, Koucky & Partners AB Mathias Vårström, Aspelin Ramm Fastigheter
Uppdragsnummer:	25004

Sammanfattning

Bakgrund

Fastigheten Masthugget 29:4 i kvarteret Masthuggskajen ligger mellan Andréégatan och Masthamnsgatan och inrymmer idag en äldre lagerbyggnad. Aspelin Ramm Fastigheter planerar att riva den befintliga byggnaden och utveckla fastigheten med en ny byggnad på tio våningar som ska innehålla kontor, hotell, bostäder, dagligvaruhandel och centrumsverksamheter.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av bil- och cykelparkering och eventuella mobilitetstjänster för arbetet med detaljplanen för det aktuella projektet. Den följer anvisningarna till Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering.

Parkeringsbehovet

Parkeringsbehovet för projektet bedöms till 54 bilplatser och 281 cykelplatser baserad på stadens riktlinjer. Det förutsätter att ett baspaket av mobilitetsåtgärder samt ytterligare sex mobilitetsåtgärder genomförs och ett mobilitetsavtal tecknas. Minst fyra parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna tillskapas vid behov. Av cykelplatserna är 230 avsedda för boende och personal, 51 för besökare till boende eller verksamheter.

Parkeringslösningar

Parkeringsbehovet för bil täcks genom parkeringsköp av 50 platser i närliggande parkeringshus. Inom fastigheten tillskapas 4 parkeringsplatser avsedda för rörelsehindrade.

Cykelparkeringar för boende, anställda och besökare erbjuds i två cykelrum i källarplan. Göteborgs Stad planerar ytterligare allmänna cykelparkeringar på allmän platsmark i fastighetens närområde.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING.....	1
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE.....	1
1.2	METOD.....	2
1.3	RAPPORTSTRUKTUR	2
2	TILLKOMMANDE BEBYGGELSE OCH DESS PARKERINGSBEHOV..	3
2.1	PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER.....	3
	PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1	4
2.2	LÄGESBEDÖMNING, STEG 2.....	6
2.3	PROJEKTANPASSNING, STEG 3.....	8
2.4	MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4	9
2.5	TOTALT PARKERINGSBEHOV	12
2.6	SAMNYTTJANDE	12
3	PARKERINGSLÖSNINGAR - BIL	13
3.1	PARKERINGSBEHOV BIL	13
3.2	PARKERINGSLÖSNINGAR.....	13
3.3	PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE OCH VARULEVERANSER	13
3.4	PRISSÄTTNING	14
3.5	REGLERING, PÅVERKAN AV OMGIVNINGEN	14
4	PARKERINGSLÖSNINGAR - CYKEL	15
4.1	PARKERINGSBEHOV CYKEL.....	15
4.2	CYKELPARKERINGSPLATSER	15

1 Inledning

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Fastigheten Masthugget 29:4 i kvarteret ligger mellan Andréégatan och Masthamnsgatan och inrymmer idag en äldre lagerbyggnad. Aspelin Ramm Fastigheter planerar att riva den befintliga byggnaden och utveckla fastigheten med en ny byggnad på tio våningar som ska innehålla kontor, hotell, bostäder och handelsverksamheter.



Bild 1.1: Det gamla lagerhuset på Masthugget 29:4 som ska rivas och ersättas av en ny byggnad med blandad innehåll. Bild: Google Street view.

Utvecklingen av fastigheten är en del av omvandlingen av hela Masthuggskajen till en levande stadsdel med både verksamhetslokaler och bostäder. Större delen av Masthuggskajens utvecklingen beskrivs i en detaljplan för området¹, men den aktuella fastigheten ingår **inte** i den detaljplanen.

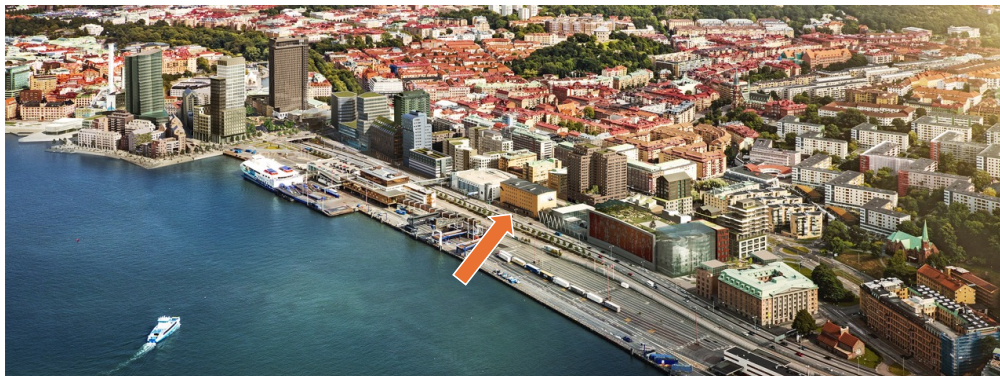


Bild 1.2: Framtidsbild över planområdet av detaljplanen för Järnvågsgatan m.fl. Fastigheten Masthugget 29:4 (se orange pil) ingår inte i planen och bilden visar den befintliga byggnaden. Bild: Masthuggskajen.se

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av bil- och cykelparkering och eventuella mobilitetstjänster för arbetet med detaljplanen för det aktuella projektet.

¹ Göteborgs Stad, 2017: Detaljplan för Järnvågsgatan m.fl. inom stadsdelen Majorna-Linné i Göteborg.

Utredningen ska redogöra för områdets och projektets förutsättningar när det gäller tillgänglighet med olika färdmedel, vilka specifika faktorer som påverkar behovet av parkering och ska tydliggöra hur det bedömda parkeringsbehovet kan tillgodoses.

Den ska vara ett underlag för framtagningen av detaljplanen som säkerställer att det finns möjligheten att täcka det framtida behovet av parkering för både bil och cykel. Därmed sätter den ramarna för möjliga lösningar i bygglovsskedet.

1.2 METOD

Utredningen har utgått ifrån en analys av förutsättningarna i området kring fastigheten och följer anvisningarna till Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021.

1.3 RAPPORTSTRUKTUR

Rapporten är strukturerat i följande delar:

- Tillkommande bebyggelse och dess parkeringsbehov
- Möjligheter att täcka parkeringsbehovet

2 Tillkommande bebyggelse och dess parkeringsbehov

2.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Inom projektområdet planeras en byggnad i tio våningar med totalt 25 042 kvm ljus BTA. Bild 2.1 illustrerar den planerade bebyggelsen.



Bild 2.1: Illustration av den planerade byggnaden, fasad mot söder.

Huset ska innehålla för flera olika användningstyper: Kontor, hotell, bostäder, dagligvaruhandel och centrumsverksamhet med service, café och handel.

Tabell 1 sammanfattar ytorna för de olika verksamhetstyper i den tillkommande bebyggelsen och tillhörande antal lägenheter, rum eller personer.

Verksamhet	BTA	Nyckeltal
Kontor	10 378 kvm	374 anställda 42 besökare
Hotell, tillfälligt vistelse	6 035 kvm	116 rum 20 anställda
Lägenheter	5 465 kvm	64 lägenheter *
Dagligvaruhandel	1 500 kvm	15 anställda 68 besökare
Centrumsverksamhet, service, handel, dagligvaruhandel	1 664 kvm	17 anställda 75 besökare

Tabell 2.1: Tillkommande verksamhetsytor och antal förväntade personer, hotellrum och lägenheter som förväntas. För att beräkna antalet lägenheter har en förväntad genomsnittsstorlek på 85 kvm BTA använts.

För kontor antas här 36 anställda/1000 kvm och 4 besökare/1000 kvm, enligt stadens anvisningar, motsvarande 25 kvm per person.

För hotell beräknas antalet rum utifrån ett nyckeltal på 52 kvm BTA per rum, antalet anställda utifrån nyckeltalet 300 kvm BTA per anställd²

² Baserad på uppgifter i: Göteborgs Stad, Stadsbyggnadsförvaltningen, 2024: Nyckeltal. Användbara antaganden om personintensitet och ytbehov.

Som genomsnittlig lägenhetsstorlek används 85 kvm BTA enligt schablonvärdet i stadens riktlinjer.

För handel/service, centrumsverksamhet och dagligvaruhandel används 10 anställda/1000 kvm BTA och 45 besökare/1000 kvm, enligt anvisningarna.

PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

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

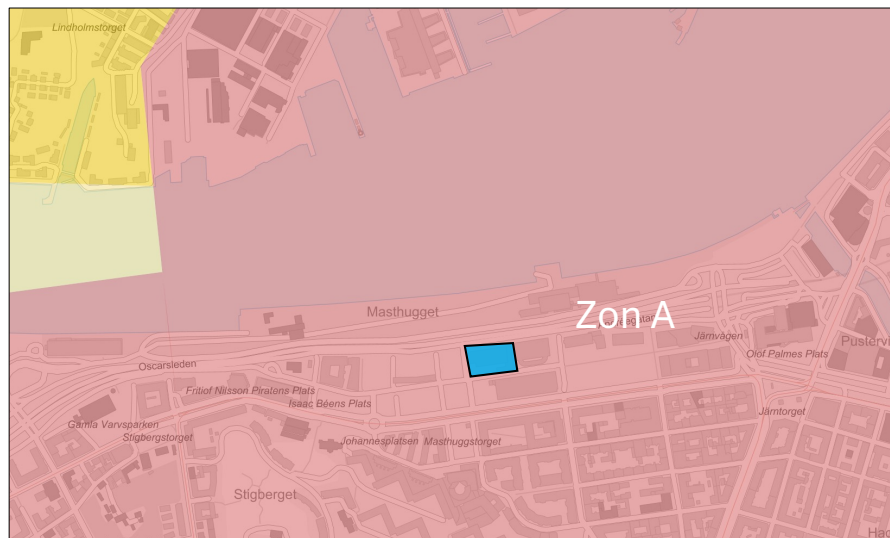


Bild 2.2: Projektområdets ligger i zon A enligt Göteborgs zonindelning för parkering.

I tabellerna 2 och 3 sammanfattas parkeringstalen i analyssteg 1 och det tillkommande parkeringsbehovet utifrån de föreslagna startvärdena.

Parkeringstal, steg 1

För lägenheter, kontor och dagligvaruhandel används startvärden för zon A enligt anvisningarna. För centrumverksamhet används parkeringstalen för handel eftersom den exakta verksamhetsblandningen inte är känd, men bedöms innehålla både handel och service. För beräkningen av antalet cykelplatser för handel och centrumsverksamheter används riktvärdena för Linnéstaden i anvisningarna, 24% av antalet anställda och 10% av antalet besökare.

För hotell saknas parkeringstal och behovet kan antas vara starkt beroende av hotellets målgrupp och läge. I en av Koucky & Partners tidigare genomfört utredning avseende ett hotell i innerstadsläge har ett antal befintliga hotell i centrala Göteborg kontaktats för att inhämta deras erfarenhet avseende besökarnas resesätt och parkeringsbehov³. Andelen bokningar som anländer med egen bil uppskattas av de kontaktade hotellen till 10% eller lägre. Personer som delar ett rum kan antas ha rest tillsammans, med samma färdstätt. För bedömningen av antalet bilar är därför antalet rum en bättre utgångspunkt än antalet personer. Läget för det aktuella projektet bedöms som central och jämförbar med referenshotellen. Därför föreslås ett parkeringstal på 0,1 bilplatser per hotellrum för gästernas behov, motsvarande en parkeringsplats per tio hotellrum. Andelen hotellgäster

³ Bl.a. Göteborgs Mini-Hotell, Tredje Långgatan 31, receptionen, muntligt: inga egna parkeringsplatser, gäster hänvisas till gatuparkering och p-hus. Uppskattar att ca. 10% av gästerna anländer med bil samt: Hotell Riverton, Stora Badhusgatan 26, reception, muntligt: 13 egna p-platser på 180 rum (7%), parkeringsplatserna är fulla på helgerna men oftast inte under veckan.

som anländer med cykel bedöms som mycket låg, uppskattningsvis 1-2% av besökarna. Därför föreslås ett parkeringstal på 1 cykelplats per 50 rum för hotellgäster. För hotellpersonalens behov används 13% av antalet personer för bil och 24% för cykel enligt riktvärdena för Linnéstaden i stadens anvisningar.

Verksamhet	Parkeringsstal bil	Parkeringsstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	24% av antalet anställda 10% av antalet besökare.
Hotell	0,10 bpl/hotellrum 13% av antalet anställda	0,02 cpl/hotellrum 24% av antalet anställda. 0% för hotellgäster
Lägenheter	0,5 bpl/lgh	2,0 cpl/lgh boende 0,5 cpl/lgh besök/korttid
Dagligvaruhandel	13 bpl/1000 kvm BTA	24% av antalet anställda 10% av antalet besökare
Centrumverksamhet, handel, service, dagligvaruhandel	13 bpl/1000 kvm BTA	24% av antalet anställda 10% av antalet besökare

Tabell 2.2: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 1.

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda/boende	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 10 378 kvm BTA, 374 anställda 42 besökare	51,9	89,8	4,2
Hotell, tillfälligt vistelse gäster, 116 rum 20 anställda	11,6 2,6	4,8	2,3
Lägenheter 64 st.	32,0	128,0	32,0
Dagligvaruhandel 1500 kvm, 15 anställda, 68 besökare	19,5	3,6	6,8
Centrumverksamhet, handel, service 1 664 kvm, 17 anställda 74 besökare	21,6	4,1	7,4
Totalt (avrundat)	139	230	53

Tabell 2.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 1

2.2 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Projektområdet ligger i **direkt närhet till god kollektivtrafik**: Spårvagnshållplatsen *Masthuggstorget* ligger inom 100m gångavstånd. Hållplatsen trafikeras av spårvagnslinjerna 3,9 och 11 med hög turtäthet. På ca. 550m gångavstånd ligger bytespunkten *Järntorget*, med bl.a. spårvagnslinjerna 1,3,6,9 och 11 samt flera busslinjer med mycket hög turtäthet. Vidare finns busshållplatsen *Järnvågen* med linjerna 50, 90, 91, 114, 290 och Röd Express inom 500m gångavstånd.

Bild 2.3. visar kollektivtrafiklinjer och hållplatslägen i närheten av projektområdet.

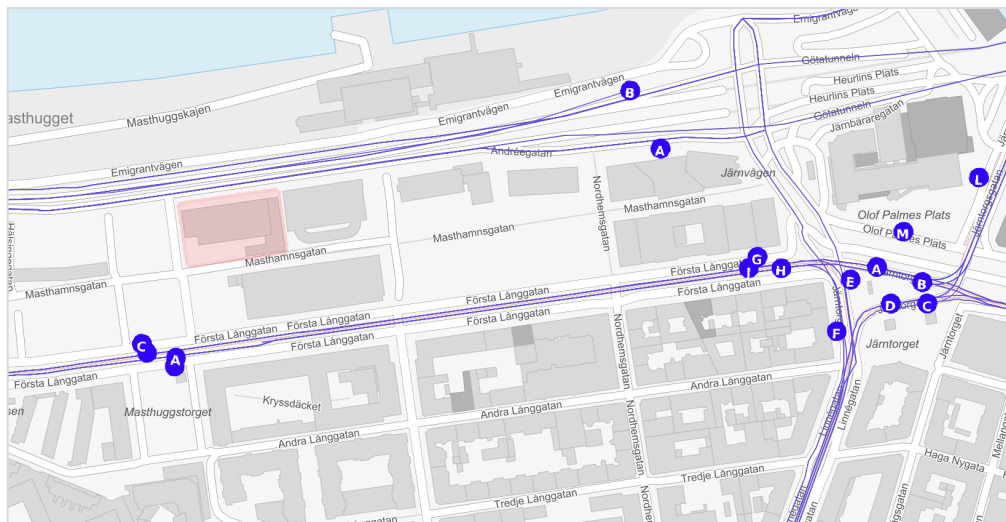


Bild 2.3: Kollektivtrafiklinjer och hållplatslägen i närheten av projektområdet (rosa)

Även **cykelinfrastruktur** ligger i **direkt närhet**. Cykelbanan längs Första Långgatan ligger på under 100m avstånd.

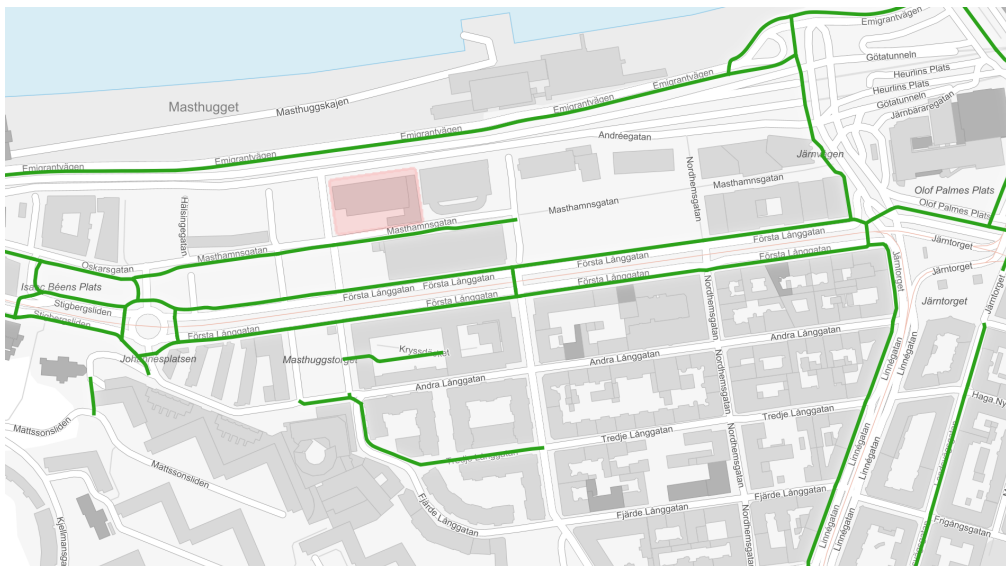


Bild 2.4: Cykelbanor (grön) i närheten av projektområdet (rosa)

Avseende service och andra urbana verksamheter finns i närheten av projektområdet:

- Dagligvaruhandel: En dagligvaruhandel planeras i huset. Vidare finns en befintlig dagligvaruhandelsbutik på ca. 350m gångavstånd (Willys, Första Långgatan 16).

- Skolor: Flera skolor finns inom gångavstånd: Oskar Fredriks Skolan (F-6) ligger inom 500m gångavstånd. Ytterligare en grundskola (Nordhemsskolan, 1-9) ligger på under 1000m från projektområdet.
- Vård: Närmaste Vårdcentral (Masthugget Familjeläkare & BVC, Andra Långgatan 48) ligger på ca. 300m gångavstånd, Vårdcentralen Närhälsa Masthugget ligger på ca. 400m gångavstånd. Närmaste apotek ligger vid Masthuggstorget, ca. 300m gångavstånd.

Service och urbana verksamheter finns därmed i **direkt närhet** av projektområdet.

Sammanlagd bedöms kriterierna för **god sammanvägd tillgänglighet** uppfyllas.

För bostäder innebär lägesbedömningen ett avdrag med 0,05 bilplatser per lägenhet.

För verksamheter medges enligt anvisningar ett avdrag på 15% av startvärdet för bilparkering samt ett ytterligare avdrag på 15% för närheten till en bytespunkt med ett stort utbud av kollektivtrafiklinjer (Järntorget). För hotellgäster görs inget avdrag eftersom det föreslagna parkeringstalet redan utgår från ett centralt läge med mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik.

I tabell 2.4 sammanfattas parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstal, steg 2

Verksamhet	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-30%	3,5 bpl/1000 kvm BTA
Hotell	0,10 bpl/hotellrum 13% av antalet anställda	- -30% för personal	0,10 bpl/hotellrum 9,1% av antalet anställda
Lägenheter	0,5 bpl/lgh	-0,05 bpl/lgh	0,45 bpl/lgh
Dagligvaruhandel	13 bpl/1000 kvm BTA	-30%	9,1 bpl/1000 kvm BTA
Centrumverksamhet, handel, service	13 bpl/1000 kvm BTA	-30%	9,1 bpl/1000 kvm BTA

Tabell 2.4: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsstalen för cykel påverkas inte i detta steg. Det beräknade parkeringsbehovet utifrån de föreslagna parkeringstalen redovisas i tabell 2.5

Parkeringsbehov, steg 2

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda/boende	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 10 378 kvm BTA, 374 anställda 42 besökare	36,3	89,8	4,2
Hotell, tillfälligt vistelse gäster, 116 rum 20 anställda	11,6 1,8	4,8	2,3
Lägenheter 64 st.	28,8	128,0	32,0
Dagligvaruhandel 1500 kvm, 15 anställda, 68 besökare	13,7	3,6	6,8
Centrumverksamhet, handel, service 1 664 kvm, 17 anställda 74 besökare	15,1	4,1	7,4
Totalt (avrundat)	107	230	53

Tabell 2.5: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 2

2.3 PROJEKTANPASSNING, STEG 3

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

Parkeringsbehovet för kontorsverksamhet och personal i andra verksamheter bedöms inte påverkas i detta steg, inte heller för bostäder.

Däremot föreslås en sänkning av parkeringstalen för dagligvaruhandel och centrumverksamhet. Given fastighetens läge bedöms dagligvaruhandeln men även centrumverksamhet primärt serva närboende och personer som arbetar i närområdet. Parkering för kunder planeras vidare inte direkt inom fastigheten vilket gör den mindre attraktiv för bilburna kunder. Enligt stadens anvisningar kan verksamheter där kundkretsen förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll. Det föreslås även av granskningsgruppen. Därför används parkeringstal noll för besökare till dagligvaruhandel och centrumverksamhet. För personalen i dessa verksamheter används samma parkeringstal som för personal i hotell.

Ingen förändring av parkeringstalen för cykel föreslås.

Parkeringstal, steg 3

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 3
Kontor	3,5 bpl/1000 kvm BTA	-	3,5 bpl/1000 kvm BTA
Hotell	0,10 bpl/hotellrum 9,1% av antalet anställda	- -	0,10 bpl/hotellrum 9,1% av antalet anställda
Lägenheter	0,45 bpl/lgh	-	0,45 bpl/lgh
Dagligvaruhandel	9,1 bpl/1000 kvm BTA	P-tal noll för besök, antalsbaserad för personal	9,1% av antalet anställda
Centrumverksamhet, handel, service	9,1 bpl/1000 kvm BTA	P-tal noll för besök, antalsbaserad för personal	9,1% av antalet anställda

Tabell 2.6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 3.

Parkeringsbehov, steg 3

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda/boende	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 10 378 kvm BTA, 374 anställda 42 besökare	36,3	89,8	4,2
Hotell, tillfälligt vistelse gäster, 116 rum 20 anställda	11,6 1,8	4,8	2,3
Lägenheter 64 st.	28,8	128,0	32,0
Dagligvaruhandel 1500 kvm, 15 anställda, 68 besökare	1,4	3,6	6,8
Centrumverksamhet, handel, service 1 664 kvm, 17 anställda 74 besökare	1,5	4,1	7,4
Totalt (avrundat)	81	230	53

Tabell 2.7: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 3

2.4 MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4

Genom att fastighetsägaren implementerar mobilitetsåtgärder som minskar behovet av bil, ökar attraktiviteten av alternativa färdssätt eller på annat sätt påverkar färdmedelsvalet från bil till andra färdmedel, kan parkeringstalen för bil sänkas.

Inom projektet planeras mobilitetsåtgärder som medger maximalt möjligt avdrag för bostäder och för kontorsverksamhet. Däremot föreslås inga mobilitetsåtgärder för dagligvaruhandeln, centrumsverksamheter och hotell.

Mobilitetsåtgärder kontorsverksamhet

I stadens anvisningar pekas möjliga mobilitetsåtgärder för kontor ut, med tillhörande reduktion av parkeringstalen.

Genom att införa ett baspaket av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalen minskas med 15% av startvärdet. Baspaketet innehåller följande åtgärder som behöver implementeras i sin helhet:

Startpaket till nyinflyttade verksamheter

- Löpande information om mobilitet
- Realtidstavlor för kollektivtrafik
- Extra god cykelparkering
- Dusch och omklädningsrum
- Bilparkeringshyran särredovisas
- Begränsningar av fasta bilparkeringsplatser (max 50% fasta platser)
- Mobilitetsansvarig för fastigheten

Genom ytterligare mobilitetsåtgärder kan parkeringstalen sänkas med som högst ytterligare 15% av startvärdet. För maximal reduktion (totalt -30% av startvärdet) krävs, förutom åtgärderna i startpaketet, att minst sex ytterligare mobilitetsåtgärder implementeras, vara minst tre så kallade stjärnåtgärder.

Nedan listas exempel på möjliga åtgärder:

- Årlig mobilitetsaktivitet
- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nya anställda (stjärnåtgärd)
- Yta för cykelservice
- Cyklar för tjänsteresor (stjärnåtgärd)
- Begränsningar av fasta bilparkeringsplatser (högst 10% fasta platser)
- Bilpool för tjänsteresor (stjärnåtgärd)
- Samlade bilparkeringsanläggningar (stjärnåtgärd)
- Avgiftssystem för anställds parkering (stjärnåtgärd)
- Avgifter för besökandes bilparkering (stjärnåtgärd)
- Rese- och mötespolicy för att främja hållbart resande
- Digital tjänst för mobilitet (stjärnåtgärd)
- Öppna mobilitetslösningar (stjärnåtgärd)
- Egna förslag

För projektet föreslås att genomföra mobilitetsåtgärder som ger maximalt möjligt avdrag, -30% av startvärdet för kontor. Inga mobilitetsåtgärder föreslås för hotell och handel.

Nedan presenteras ett paket av mobilitetsåtgärder för detaljplaneskedet.

Mobilitetsåtgärderna avser endast kontorsverksamheterna, de andra verksamheter berörs inte.

	Mobilitetsåtgärd	Stjärnåtgärd
1	Samlade bilparkeringsanläggning	X
2	Bilpool för tjänsteresor	X
3	Cyklar för tjänsteresor	X
4	Yta för cykelservice	
5	Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå (max 10% fasta platser)	
6	Avgifter för besökandes bilparkering	

Tabell 2.8: Föreslagna mobilitetsåtgärder för projektet.

Genomförandet av mobilitetsåtgärderna säkerställs genom ett mobilitetsavtal mellan Göteborgs Stad och exploatören innan planen antas. Fastighetsägaren utser en intern mobilitetsansvarig för fastigheten som ansvarar för genomförandet av mobilitetsåtgärderna och för information avseende mobilitet till hyresgästerna.

I bygglovsskedet kan urvalet av mobilitetsåtgärder komma att ändras och ett nytt mobilitetsavtal tecknas.

Mobilitetsåtgärder bostäder

I stadens anvisningar pekas möjliga mobilitetsåtgärder för bostäder ut, med tillhörande reduktion av parkeringstalen.

Genom att införa ett baspaket av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalen minskas med 0,05 bilplatser per lägenhet. Baspaketet innehåller följande åtgärder som behöver implementeras i sin helhet:

Startpaket flerbostadshus

- Startpaket till nyinflyttade
- Löpande information om mobilitet
- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade
- Extra god cykelparkering
- Begränsningar av fasta bilparkeringsplatser (max 50% fasta platser)
- Bilparkeringshyran särredovisas
- Bilpoolsplatser
- Mobilitetsansvarig för fastigheten

Genom ytterligare mobilitetsåtgärder kan parkeringstalen sänkas med som högst ytterligare 0,15 bilplatser per lägenhet. För maximal reduktion krävs, förutom åtgärderna i baspaketet, att minst sex ytterligare mobilitetsåtgärder implementeras, vara minst tre så kallade stjärnåtgärder.

Nedan presenteras ett paket av mobilitetsåtgärder för bostäder för detaljplaneskedet.

	Mobilitetsåtgärd	Stjärnåtgärd
1	Samlade bilparkeringsanläggningar	X
2	Bilpool	X
3	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade	X
4	Yta för cykelservice	
5	Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå (max 10% fasta platser)	
6	Realtidstavlor för kollektivtrafik	

Tabell 2.9: Föreslagna mobilitetsåtgärder för projektet.

Genomförande

Genomförandet av mobilitetsåtgärderna säkerställs genom ett mobilitetsavtal mellan Göteborgs Stad och exploatören innan planen antas. Fastighetsägaren utser en intern mobilitetsansvarig för fastigheten som ansvarar för genomförandet av mobilitetsåtgärderna och för information avseende mobilitet till hyresgästerna.

Urvalet av mobilitetsåtgärder kan komma att ändras i bygglovsskedet och ett nytt mobilitetsavtal tecknas i samband med bygglov.

Angående **bilpool** så kommer en befintlig bilpoolstjänst i närområdet användas och avtal med lämplig leverantör tecknas. Redan idag har flera bilpoolsleverantörer bilar placerade i direkt närhet till projektområdet. Exempelvis finns bilar av leverantörerna Kinto (14 bilar) och Rulla (okänt antal) i p-huset Koffen som ligger granne med projektfastigheten. Bilpoolsplatser förväntas även i det stora Parkeringshuset Väst ca. 100m från projektområdet som håller på att byggas och ytterligare bilpoolsplatser finns inom gångavstånd.

Denna utredning avser detaljplaneskedet och det kommer att dröja flera år innan det faktiska behovet av bilpool uppstår. Under tiden kan leverantörsutbudet och placeringen av bilar förändras. Därför anges i detta skede inte någon leverantör och lokalisering av bilpoolsbilar, det preciseras i bygglovsskedet.

Parkeringsbehov, steg 4

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 4
Kontor	3,5 bpl/1000 kvm BTA	-1,5 bpl/1000 kvm BTA (30% av startvärdet)	2 bpl/1000 kvm BTA
Hotell	0,10 bpl/hotellrum 9,1% av antalet anställda	- -	0,10 bpl/hotellrum 9,1% av antalet anställda
Lägenheter	0,45 bpl/lgh	-0,2 bpl/lgh	0,25 bpl/lgh
Dagligvaruhandel	9,1% av antalet anställda	-	9,1% av antalet anställda
Centrumverksamhet, handel, service	9,1% av antalet anställda	-	9,1% av antalet anställda
Bilpool	1 per 50 lgh, start vid 50 lgh		

Tabell 2.10: Parkeringstalen för bil i analyssteg 4

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Parkeringsbehov, steg 4

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda/boende	P-behov, cykel, besökare
Kontor, 10 378 kvm BTA, 374 anställda 42 besökare	20,8	89,8	4,2
Hotell, tillfälligt vistelse gäster, 116 rum 20 anställda	11,6 1,8	4,8	2,3
Lägenheter 64 st.	16,1	128,0	32,0
Dagligvaruhandel 1500 kvm, 15 anställda, 68 besökare	1,4	3,6	6,8
Centrumverksamhet, handel, service 1 664 kvm, 17 anställda 74 besökare	1,5	4,1	7,4
Bilpool (64 lgh)	1		
Totalt (avrundat)	54	230	53

Tabell 2.11: Behov av bil- och cykelplatser för projektet, analyssteg 4

2.5 TOTALT PARKERINGSBEHOV

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen, med hänsyn till läget och de föreslagna mobilitetsåtgärder för scenario är:

- **54 bilplatser**
- **283 cykelplatser, varav 230 för boende och anställda och 53 för besökare och korttidsparkering**

Av de 68 bilplatser behöver 4 platser kunna vara anpassade för rörelsehindrade. Antalet motsvarar 3% av det beräknade parkeringsbehovet i steg 1 (139 platser). En plats ska vara avsatt för bilpool.

Cykelplatserna för de boende och personal ska vara väderskyddade och i låsta utrymmen.

2.6 SAMNYTTJANDE

Bilparkeringar

Fastigheten har i grunden goda förutsättningar för samnyttjande av bilparkeringsplatser eftersom parkeringar planeras att anordnas i externa, publika parkeringshus. I detaljplaneskede är det dock för tidigt att fastlägga om alla eller några av de planerade verksamheterna ska ha fasta platser eller ej. Därför utreds samnyttjande av bilparkeringsplatser inte i detta skede. Förslagsvis utreds dock möjligheten i bygglovsskedet.

Cykelparkeringar

För cykelparkeringar är viss samnyttjande möjlig eftersom flera verksamheter ska dela ett stort cykelrum, se kapitel 4. För de boendes cyklar föreslås inget samnyttjande för att möjliggöra öronmärkta och möjligen avskilda platser.

Störst potential för samnyttjande finns mellan kontor med primärt dagtidsnyttjande och besökare till boende och hotellgäster som kan antas behöva cykelparkering primärt på kvällar och helger. Behovet av cykelparkeringar för hotellgäster kan vidare förmodas främst uppstå under semestertider då behovet av arbetsplatsparkeringar minskar.

En förenklad bedömning är att behovet av cykelparkeringar för hotellbesökare kan tillgodoses genom samnyttjande med platser för kontorsverksamhet. Potentialen av samnyttjande mellan kontorsverksamheter och besökare till bostäderna utreds inte i detta skede. Förslagsvis utreds dock möjligheten i bygglovsskedet.

Genom samnyttjande av cykelplatser enligt förslaget minskar därmed behovet av fysiska cykelplatser med 2. Därmed minskas det **totala behovet** från totalt 283 till **281 fysiska cykelplatser**.

3 Parkeringslösningar - bil

3.1 PARKERINGSBEHOV BIL

Parkeringsbehovet uppgår till 54 bilplatser, varav 16 för boende, 12 för hotellgäster och 25 för kontorsverksamheter, handel och centrumverksamhet plus en bilpoolsplats.

3.2 PARKERINGSLÖSNINGAR

Parkeringsbehovet ska täckas genom parkeringsköp hos *Parkering Göteborg* som äger de två närliggande parkeringshusen *Koffen* (befintligt, ca. 10m från projektfastigheten) och *Parkeringshus Väster* (i byggnation, ca. 75m från projektfastigheten). Dessa platser är avsedda för boende, personal och besökare till fastigheten. Totalt genomförs parkeringsköp för 50 platser.

Utöver det tillskapas 4 platser som är anpassade för rörelsehindrade inom fastigheten, se 3.3.

3.3 PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE OCH VARULEVERANSER

Varuleveranser sker vid en lastkaj som är inskjuten i den östra fasaden, se bild 3.1.

För rörelsehindrade planeras fyra parkeringsplatser inskjutna i den östra fasaden, se bild 3.1, inom 25m från närmaste ingång. Därifrån kan rörelsehindrade nå bostäder och verksamheter i byggnaden med hiss.

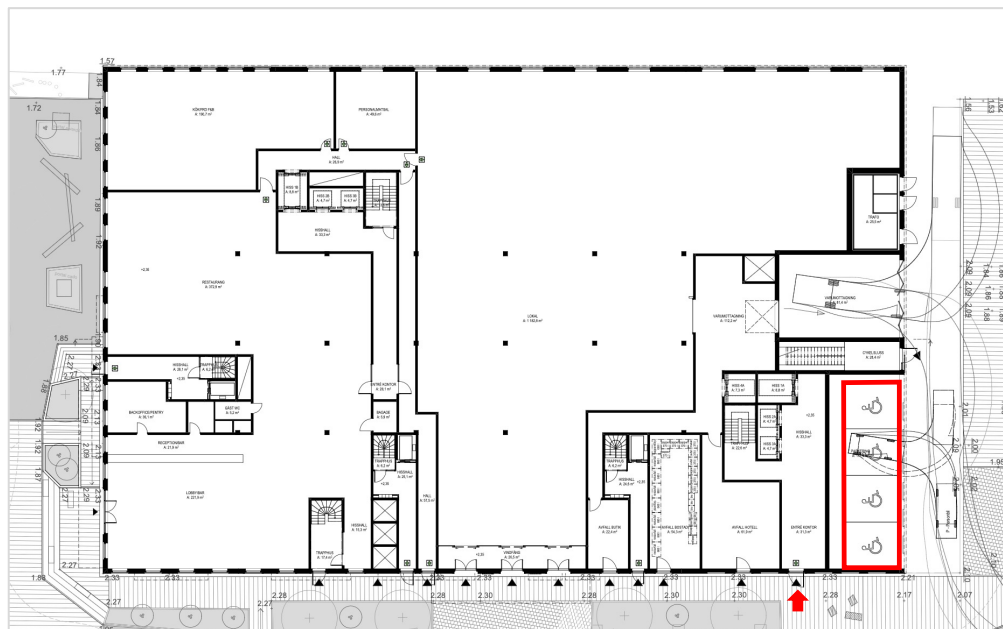


Bild 3.1: 4 parkeringsplatser för rörelsehindrade anläggs inskjuten i den östra fasaden (rödmarkerad). Där finns även en lastkaj för varuleveranser. Resterande parkeringsbehov täcks genom parkeringsköp i intilliggande parkeringshus. Genom en närliggande ingång med tillgång till hiss kan rörelsehindrade nå bostäder och verksamheter i huset (röd pil).

3.4 PRISSÄTTNING

För parkeringarna i närliggande parkeringshus som tillhandahålls genom parkeringsköp sätts priset av *Parkering Göteborg* och kommer inte att subventioneras av fastighetsägaren.

3.5 REGLERING, PÅVERKAN AV OMGIVNINGEN

Inom det kringliggande detaljplaneområdet⁴ planeras 1 500 parkeringsplatser i tre större parkeringsanläggningar. Vidare finns ytterligare parkeringsanläggningar på gångavstånd samt gatumarksparkeringar. Samtliga platser är reglerade med antingen avgift eller tidsbegränsningar. Eftersom samtliga platser inom gångavstånd är reglerade och det kommer att finnas två stora publika parkeringsanläggningar i direkta närheten till projektområdet förväntas ingen negativ påverkan på omgivningen på grund av parkeringsflykt.

⁴ Göteborgs Stad, 2017: Detaljplan för Järnvägsgatan m.fl. inom stadsdelen Majorna-Linné i Göteborg.

4 Parkeringslösningar - cykel

4.1 PARKERINGSBEHOV CYKEL

Behovet av cykelparkering är **283 platser**, varav 160 för boende och deras gäster, 102 för personal, 18 för besökare till verksamheter och 2 för hotellgäster. Behovet för hotellgäster bedöms kunna tillgodoses genom samnyttjande av cykelparkeringar för kontor vilket minskar behovet av **fysiska platser till 281**.

4.2 CYKELPARKERINGSPLATSER

Behovet av cykelparkering ska i täckas genom cykelrum i källarplan på totalt 417 kvm (LOA).

Cykelrum 1 är 53 kvm stort, utrustas med tvåvåningsställ och rymmer minst 50 cyklar. Den är avsedd för boende och som förvaring för cyklar som används relativt sällan. Den nås med hiss.

Cykelrum 2 är 364 kvm stort och nås från huset med hiss eller trappa. In- och utfart sker genom en ramp. Den utrustas delvis med tvåvåningsställ (längs väggarna), delvis med envåningsställ och rymmer minst 231 cyklar. Möjligen delas utrymmes upp i en låst del för boende och anställda och en del för besökare. Även cykelparkering för hotellgäster tillhandahålls i cykelrum 2.

I anslutning till cykelrum 2 planeras omklädningsytor med klädskap, duschmöjlighet och torkrum.

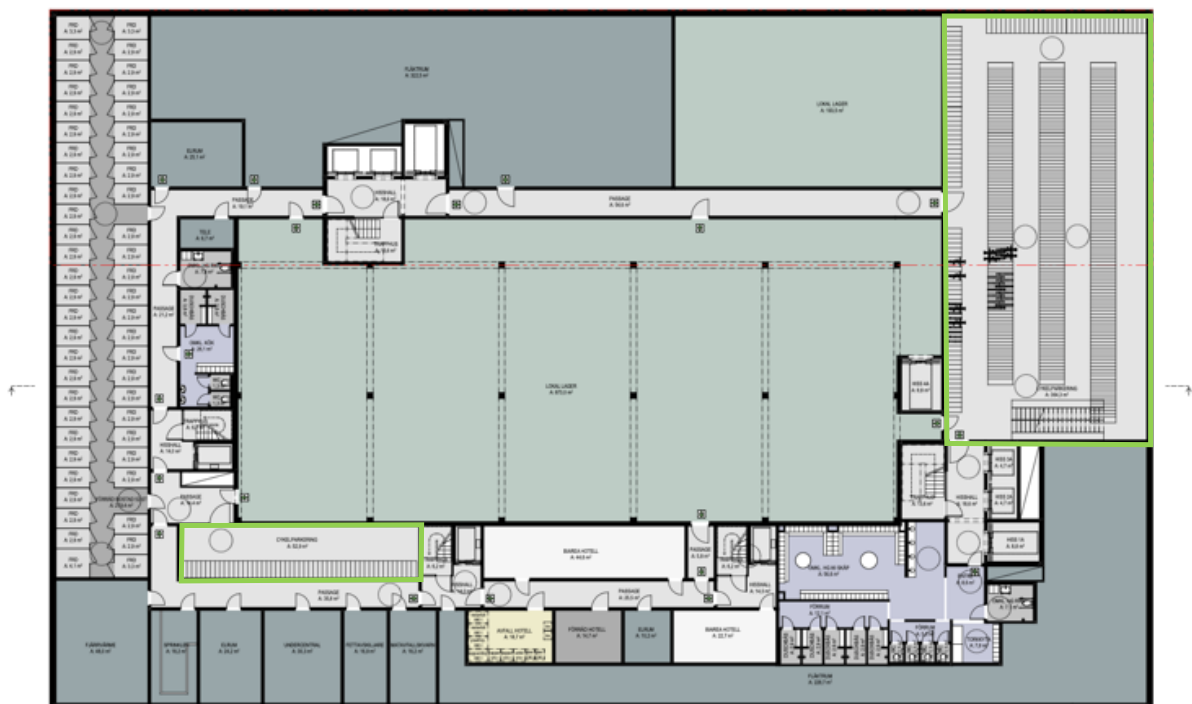
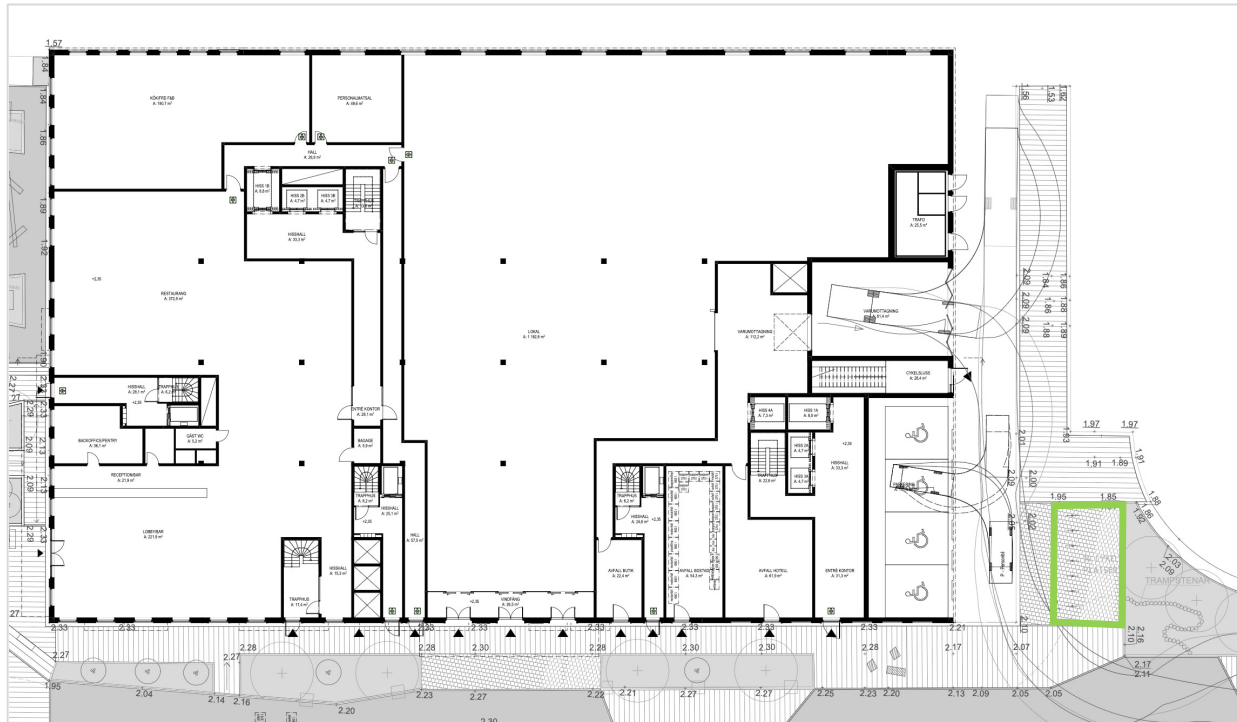


Bild 4.1: I källarplanet planeras två separata cykelrum på totalt 417 kvm LOA. Cykelrum 1 planeras med tvåvåningsstall och är avsedd för boende som använder cykel relativt sällan. Cykelrum 2 har en direkt passage ut och är avsedd för boende och anställda samt besökare.



16



Koucky & Partners AB, Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

info@koucky.se

www.koucky.se