



# Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för verksamheter vid Östergärde Industriväg,  
inom stadsdelen Björlanda



## Sammanfattning

Utredningen syftar till att uppskatta parkeringsbehovet för bil och cykel inom planområdet.

Projektet ligger inom zon "Övriga delar av Göteborgs stads fastland" och området bedöms inte ha god sammanvägd tillgänglighet.

Inga planer på mobilitetsåtgärder finns i dagsläget. Mobilitetsåtgärder ingår därför inte i utredningen.

	P-tal bil	Antal bilplatser	P-tal cykel	Antal cykelplatser
Industri	10/1000 BTA	25	0.36 resp. 0.15 (andel)	12
Kontor	15/1000 BTA	~ 113	0.36 resp. 0.15 (andel)	93
<b>TOTALT</b>		<b>138</b>		<b>105</b>

## Inledning

### Bakgrund och syfte

Utredningen syftar till att uppskatta parkeringsbehovet för bil och cykel i planskedet. I planskedet motsvaras projektområdet av planområdet och har en markyta på ca 12 600 m<sup>2</sup>.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en byggrätt för industri och kontor. Exploatören är idag inte säker på vilken utbyggnad som blir aktuell, men det bedöms sannolikt att det kan bli en blandning av kontor och industri.

Planområdet omfattar en privatägd fastighet, Helgered 32:1, samt ett mindre område planlagt som allmän plats invid Östergärde industriväg, som avses regleras till Helgered 32:1.

Planen innebär att exploateringsgraden ökas från 30 % byggnadsarea av fastigheten till högsta sammanlagda byggnadsarea på 5800 kvadratmeter (m<sup>2</sup>) med en maximal bruttoarea (BTA) på 12 500 m<sup>2</sup> för kontorsändamål inklusive garage inom planområdet.

Byggnadshöjden höjs från 6,5 meter till 12 meter med en högsta tillåten nockhöjd på 14 meter.

I BTA för kontorsändamål ingår parkeringsyta i garage i och med att parkeringsbehovet är övervägande för respektive i förhållande till kontorsverksamheten. Byggs det alltför stora ytor med kontor kommer inte antalet parkeringsplatser att få plats. Industriverksamhet har inte lika stort behov av parkeringsplatser varför antalet parkeringsplatser alltid kommer att vara lägre för industri jämfört med kontor. På grund av det reglerar planen en högsta BTA för kontor. Den sammanlagda högsta byggnadsarean som regleras på plankartan reglerar automatiskt bruttoarean för industriverksamhet till att vara lägre än bruttoarean för kontor i och med att industrilokalerna har större mått invändigt, dvs det blir färre våningar.

Denna utredning utgår från ett maxalternativ avseende parkering där bedömningen att 7500 m<sup>2</sup> BTA kommer att användas för själva verksamheten kontor, 5000 m<sup>2</sup> BTA för parkeringsgarage och 2500 m<sup>2</sup> BTA blir industri.

Projektet uppfyller inte kriterierna för undantag från mobilitets- och parkeringsutredning.

Exploateringen utgör inte en komplettering av befintlig struktur.

Projektet omfattar också mer än 1000 BTA.

# Mobilitets- och parkeringsutredning

## Normalspannet (analyssteg 1)

### Val av normalspann

Kategori verksamheter – kontor. Normalspann för zon "Övriga delar av Göteborgs stads fastland".

### Motivering vid gränsszon

Planområdet ligger ej i gränsszon.

## Resultat analyssteg 1

### Kontor

Bil - Startvärde 15 st bilparkeringar/ 1000 m<sup>2</sup> BTA och 7500 m<sup>2</sup> BTA Kontor (K) ger ~ 113 bilplatser.

Cykel – Kontorsanställda kan förväntas vara på plats under vardagar. Veckomaxtimmen bedöms vara kontorstid.

En kontorsplats uppskattas till 30 m<sup>2</sup> BTA, med 7500 m<sup>2</sup> BTA ger det ~ 250 anställda.

Antalet besökare till kontorsverksamheten uppskattas till 15 personer vid veckomaxtimmen.

Enligt anvisningarna till "*Riktlinjerna för mobilitet och parkering*" beräknas andelen av de kontorsanställda som cyklar i Lundby till 36 och besökare till 15.

Det blir 250 anställda x 0.36, vilket ger 90 cykelplatser för de anställda.

För besökare blir det 15 personer x 0.15, vilket ger avrundat 3 cykelplatser.

### Industri

Bil - Startvärde 10 st bilparkeringar/1000 m<sup>2</sup> BTA och 2500 m<sup>2</sup> BTA Industri (J) ger 25 bilplatser.

Startvärdet för industri är ett schablonvärde som bör ses som ett maxscenario som kan justeras nedåt i samband med bygglov när framtida typ av industriverksamhet kommer att vara känd och då en ny uträkning kan göras baserad på andelen sysselsatta istället för på BTA. Andelen sysselsatta är i dagsläget helt okänt och kan i industri och lagerverksamhet kan vara mycket låg jämfört med kontorsverksamhet. Parkeringsberäkning baserad på BTA kan därför bli missvisande. Planområdet är inte tidigare utbyggt och ligger i anslutning till befintliga industriverksamheter.

Cykel – Anställda inom industrin har beräknats översiktligt utifrån trafikverkets trafikstringsverktyg, se tabell 1 nedan. För markanvändningen "större industri" anges 30 anställda vid 2500 m<sup>2</sup> BTA, det är dock hög osäkerhet för dessa siffror.

Antalet besökare under veckomaxtimmen uppskattas till 2 personer.

Enligt anvisningarna till "*Riktlinjerna för mobilitet och parkering*" beräknas andelen av de anställda som cyklar i Lundby till 36 och besökare till 15.

Det blir 30 anställda x 0.36 vilket ger ~11 cykelplatser.

För besökare, 2 personer x 0.16, blir det knappt 1 cykelplats.

Verksamheter				
	Typ	BTA	Anställda (*)	Osäkerhet
	Kontor	7500	225	
	Småindustri/hantverkare	2500	63	
	Större industri	2500	30	
	Detaljhandel			

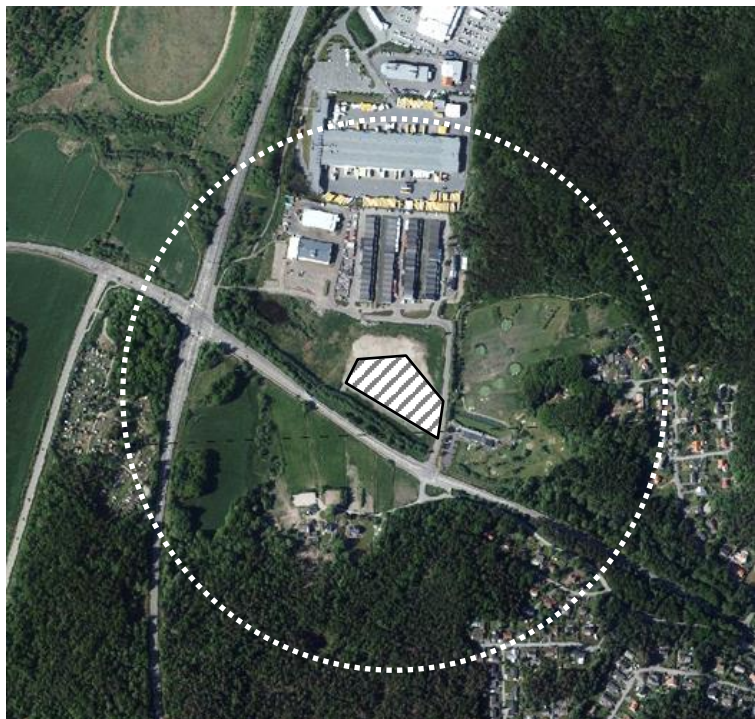
Tabell 1. Utdrag från trafikverkets trafikstringsverktyg 2019-06-26,  
<https://applikation.trafikverket.se/trafikalstring/?page=markanvandning&edit=8999>.



## Lägesbedömning (analyssteg 2)

### Utredningsområde

Avgränsning av utredningsområdet med 400 meter radie. Inga intressanta hållplatser eller målpunkter bedöms finnas nära utredningsområdet.



### Lokalt torg

Inget lokalt torg finns inom 500 meter.

### Sammanvägd tillgänglighet

#### *Kollektivtrafik*

Två hållplatser finns inom utredningsområdet, ingen av dessa har god kollektivtrafik.

#### *Cykel*

Cykelbanor finns, den närmsta är belägen på södra sidan om Björlandavägen. Det bedöms finnas god cykelinfrastruktur i området.

#### *Service och andra urbana verksamheter*

Ingen service finns i närområdet.

#### *Övrigt*

Bilpool eller andra förutsättningar som har påverkan saknas.

### Påverkas befintlig bebyggelse?

Nej.

### Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Nej.

### Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Det finns parkeringsplatser på gatumark i närområdet i form av gratisparkering på motsatt sida av Björlandavägen. Det kan finnas risk för parkeringsflykt men bedömningen är att en gratisområdesutredning inte behöver göras.

## Resultat analyssteg 2

Inget avdrag.

### Kontor

Bil - 15 st bilparkeringar/ 1000 m<sup>2</sup> BTA = ~113 bpl

Cykel – 93 cpl

### Industri

Bil - Startvärde 10 st bilparkeringar/1000 m<sup>2</sup> BTA = 25 bpl.

Cykel – 12 cpl.

## Projektanpassning (analyssteg 3)

### Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Någon specifik verksamhetstyp, förutom generell industri och kontor, är svår att beskriva i planskedet då inget mer är bestämt.

### Möjligheter till samnyttjande av parkering

Möjligheterna för samnyttjande bedöms inte vara av den omfattning att det bör påverka parkeringstalet i planskedet. Till bygglovskedet när verksamheterna troligtvis är mer bestämda kan eventuellt samnyttjande av bilparkering ske i det fall att en andel anställda inom industrin arbetar nattskift.

### Förutsättningar för kostnadstäckning

Kostnadstäckning för bilparkering förväntas ske genom avgift per bilparkering. Kostnadstäckning för bilparkering för besökare kommer att kompletteras inför granskning av detaljplanen.

### Fördelning av parkeringsplatser

Fördelning av parkeringsplatser bedöms inte vara av den omfattning att det bör påverka parkeringstalet i planskedet.

## Resultat analyssteg 3

Inget avdrag när det gäller bilparkering eller cykelparkering.

### Kontor

Bil - 15 st bilparkeringar/ 1000 m<sup>2</sup> BTA = ~ 113 bpl

Cykel – 93 cpl.

### Industri

Bil - Startvärde 10 st bilparkeringar/1000 m<sup>2</sup> BTA = 25 bpl

Cykel - 12 cpl.

## Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

### Resultat analyssteg 4

Ej relevant, inga planer finns för mobilitetsåtgärder i dagsläget.

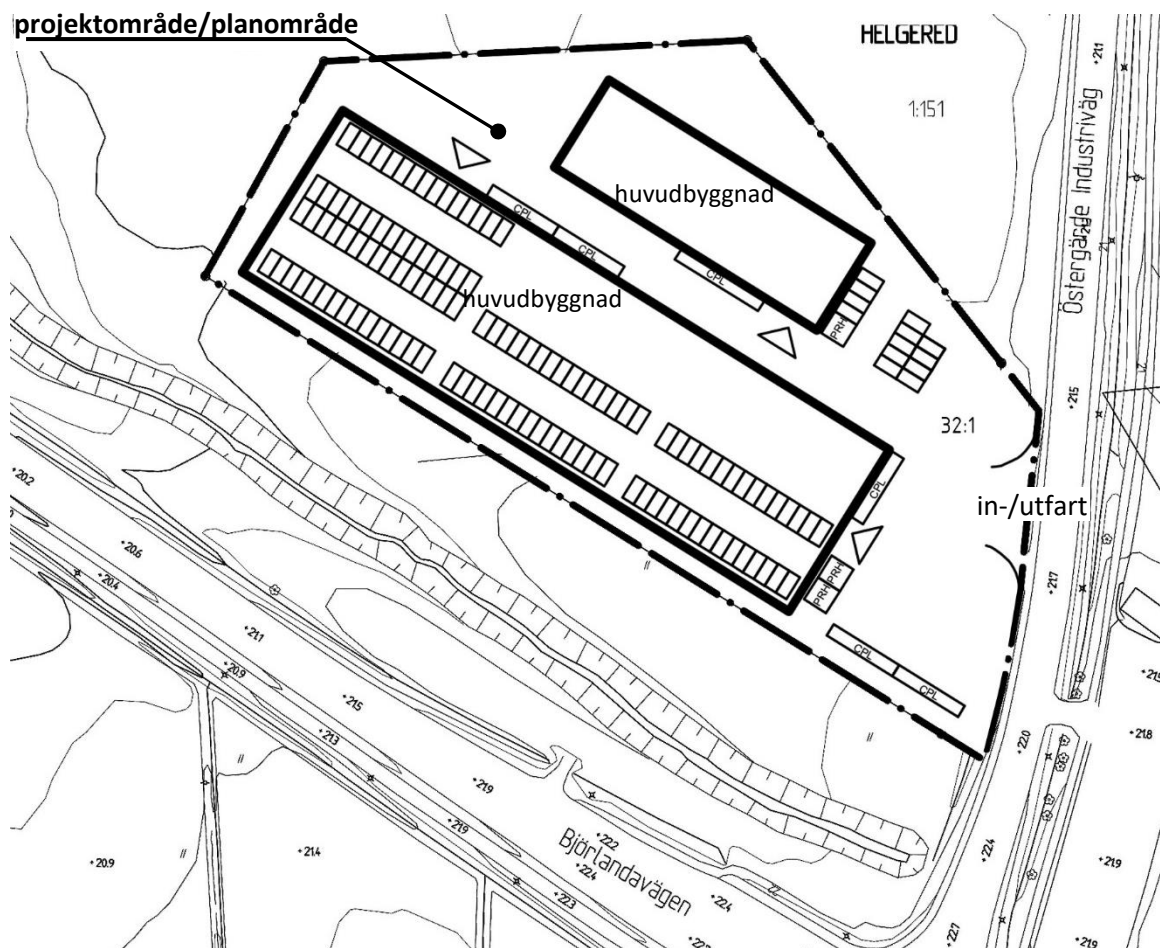
## Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Ej relevant i detta skede.

Dock ska utformning av cykelparkering utföras enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*, godkänd av byggnadsnämnden 2018-04-24.

## Exempel på situationsplan för bilparkering

Situationsplanen nedan visar på ett exempel för hur bilparkering kan ordnas inom projektområdet/planområdet. Parkering kan ordnas i garage i markplan samt utomhus. Vid behov finns möjlighet att ordna garage under markplan, denna yta ingår i bruttoarean.



Situationsplan. Exempel på anordnande av bilparkeringar, 138 stycken, och cykelparkeringar, minst 105 stycken. 120 bilparkeringar kan anordnas i garage i markplan i den större huvudbyggnaden. 18 bilparkeringar kan anordnas utomhus samt vid behov ytterligare besöksparkeringar som uppfyller tillgänglighetskraven för bilparkering. Cykelparkeringar ska ordnas väderskyddat under tak, i närhet av entréer.

## Kontor och industri

### Parkeringstal för kontor och industri – bil

Parkeringstalen för kontor och industri består av tal för besökande och sysselsatta. Talen bygger på platsens tillgänglighet med kollektivtrafik.

Parkeringstalen för besökande till kontor och industri har uppskattats utifrån jämförelser med andra kommuner i Sverige och Norden.

	Detaljplan bilplats/1000 m <sup>2</sup>	Bygglov bilplats/1000 m <sup>2</sup>
<b>Kontor, industri, besökande – bil</b>		
God tillgänglighet	0,5	0,4
Ganska god tillgänglighet	0,8	0,6
Ganska dålig tillgänglighet	2	1,6
Dålig tillgänglighet	3	2,4
<b>Kontor, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	5 (max)	4
Ganska god tillgänglighet	8 (max)	7
Ganska dålig tillgänglighet	17	13
Dålig tillgänglighet	20	16
<b>Industri, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	3 (max)	2
Ganska god tillgänglighet	5 (max)	4
Ganska dålig tillgänglighet	10	8
Dålig tillgänglighet	12	10

Tabell 5: Parkeringstal för kontor och industri – bil.