

Mobilitets- och parkeringsutredning - Särskild utredning

Detaljplan för industri i Alelyckan inom stadsdelen Gamlestaden

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning - Särskild utredning

Författare: Edvin Eriksson, Tengbom

Kontaktperson: Anders Skalsky

Beställare: Provexa

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2025-11-13
1.1	2025-11-17
2.0	2025-12-04

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
1. Inledning.....	4
1.2 Verksamheten	6
1.2.1 Förutsättningar	7
1.2.2 Kollektivtrafik.....	7
1.2.3 Gång- och cykelinfrastruktur	7
2. Antal personer	8
2.1 Frågeställningar	8
2.2 Fördelning av personer över dygnet	9
2.3 Resultat antal personer.....	9
3. Antal fordon	10
3.1 Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen.....	10
3.1.1 Resultat färdmedelsandelar på grund av lägesjustering inom stadsdelen.....	11
3.1.2 Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar ...	12
3.1.3 Resultat färdmedelsandelar på grund av projektets särskilda förutsättningar	12
3.2 Justering av färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder	13
3.3 Resultat antal fordon.....	13
4. Parkeringsplatser	14
4.1 Bilparkering	14
4.2 Cykelparkering	15
5. Parkeringslösning	16
5.1 Bilplatser.....	16
5.2 Cykelplatser	18
6. Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	19
6.1 Parkering på gatumark	19
6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning	19
6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	19

Sammanfattning

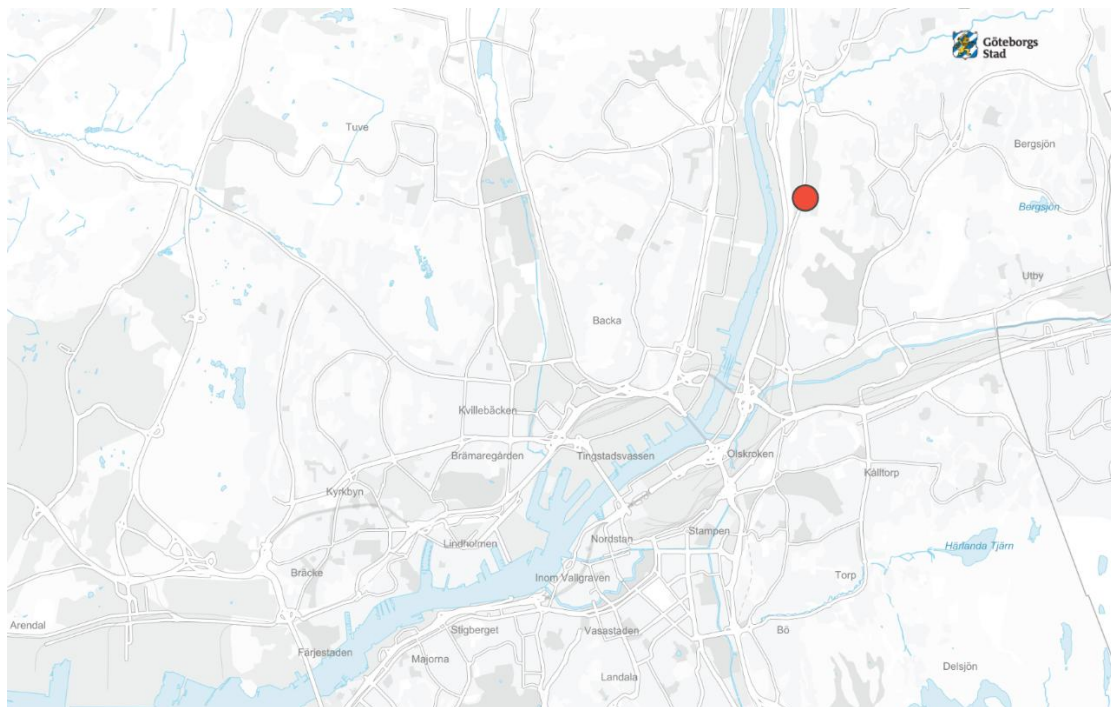
Denna särskilda utredning för mobilitet och parkering har tagits fram som planeringsunderlag till detaljplanen för industri inom Alelyckan i stadsdelen Gamlestaden. Utredningen omfattar bedömning av antal personer, färdmedelsfördelning och behov av bil- och cykelparkering för Provexas planerade utbyggnad.

Utredningen visar att det dimensionerade parkeringsbehovet är ca **60** bilplatser och **34** cykelplatser. Verksamhetens planering av sin utveckling och förslag till parkeringsbehov för både bil och cykel kommer tillgodose behovet inom det inhägnade planområdet.

Parkeringsytorna anläggs som markparkering inom området på en asfaltsyta.

Den planerade parkeringslösningen bedöms uppfylla Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering.

1. Inledning



Figur 1. Planområde vid röd prick

Denna särskilda utredning för mobilitet och parkering har tagits fram som planeringsunderlag till detaljplan för industri i Alelyckan, i enlighet med *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2*. Eftersom industriell verksamhet saknar normalspann och startvärde i riktlinjerna, baseras beräkningarna på dimensionerande antal personer och färdmedelsandelar för förutsättningar.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av den befintliga industriverksamheten genom utökad byggrätt, högre bebyggelse och effektivare markanvändning för industriändamål.

Planområdet är beläget cirka 3 kilometer nordost om Gamlestadens torg, längs Gamlestadsvägen, inom industriområdet Alelyckan. Marken består av hårdgjorda ytor med befintlig industribebyggelse, parkering och mindre gröna ytor.

Planförslaget omfattar en byggnadsarea på cirka 5 000 kvm för verksamhet, parkering och intern logistik.



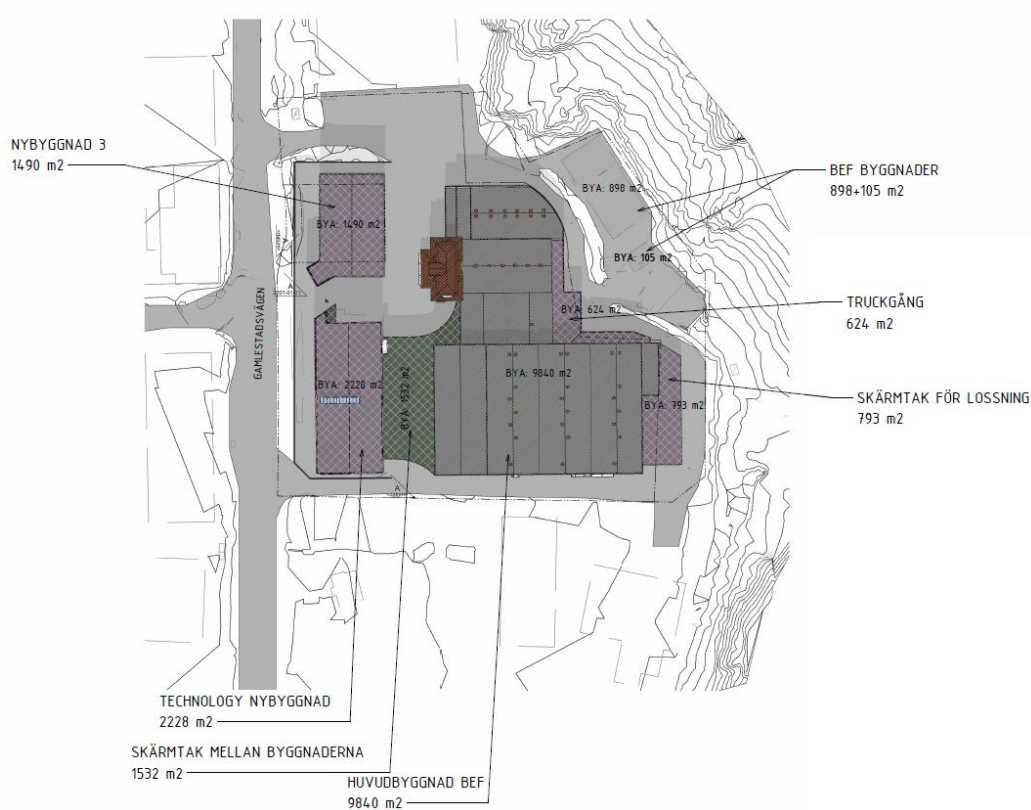
Figur 2. Översiktspild från Karta Göteborg, där aktuellt planområdet markeras med vit linje.

1.2 Verksamheten

Verksamheten inom planområdet är Provexa ytbehandling, som planerar att utöka sina befintliga lokaler inom fastigheten. Företaget bedriver verksamhet inom ytbehandling av metallkomponenter och arbetar även inom forskning och utveckling inom området.

Planområdet angränsar till Alelyckans Sportcenter i norr och annan industribebyggelse i söder. Närmaste bostadsbebyggelse ligger cirka 450 meter söderut, längs Gamlestadsvägen och på andra sidan skogspartiet upp mot Millenniumgatan.

Området är inhägnat och säkerhetsklassat, vilket betyder att endast personal har behörighet till området.



Figur 3. Illustrationsbild av planområdet.

1.2.1 Förutsättningar

Planområdet är till största del hårdgjort och redan tagits i anspråk för industri. Topografin är flack med en markerad höjdskillnad mot skogspartiet i öster.

Planområdet nås från Gamlestadvägen och angränsar till befintlig bebyggelse. Det finns befintlig bebyggelse, körbanor och parkeringsytor inom planområdet som kommer att anpassas till den planerade utbyggnaden.

1.2.2 Kollektivtrafik

Området har god tillgänglighet till kollektivtrafik. Gamlestadvägen trafikeras av busslinjer med förbindelser till Gamlestadens resecentrum, som ligger 3 kilometer från planområdet. Från resecentrumet finns det tillgång till buss-, spårvagn och tågförbindelser mot bland annat Göteborgs C och Vänersborg C med flera.

Direkt utanför planområdet finns en busshållplats som tillkommit i samarbete med Provexa. Företaget informerar även sina anställda om tidtabeller via en digital informationsskärm inom området.

Busslinjer som trafikerar sträckan idag är främst linje **78**, (Eriksbo-Hjällbo-Gamlestads Torg) och linje **173** (Heden-Gårdsten-Heden). (*Tidtabell tagna från [Västtrafik.se](http://Vasttrafik.se) för respektive linje*)

Turtätheten på linje **78** från:

Eriksbo Östergärde till Gamlestads Torg och från Gamlestads Torg till Eriksbo Östergärde:

- Vardagar dagtid cirka var 20:e minut i båda riktningar (cirka 3 bussar/timme)
- Vardag kvällstid cirka var 30:e minut i båda riktningar (cirka 2 bussar/timme)

Turtätheten på linje **173** från:

Gårdsten till Heden och från Heden till Gårdsten:

- Vardagar morgon cirka var 15:2 - 20:e minut i båda riktningar (cirka 3 till 4 bussar/timme)
- Vardagar dagtid cirka var 20:e minut (cirka 3 bussar/timme)
- Vardag kvällstid cirka var 30:e minut i båda riktningar (cirka 2 bussar/timme)

1.2.3 Gång- och cykelinfrastruktur

Gång- och cykelvägar finns utbyggda och sträcker sig genom hela industriområdet Alelyckan, från Hjällbo längs med Gamlestadvägen ner mot Gamlestaden, vilket leds in i resten av cykelvägnätet. Gång- och cykelvägen löper parallellt med bilvägen där hastighetsbegränsningen mestadels är 60 km/h, men vid några sträckor är det 40 km/h.

Inom planområdet finns befintliga cykelparkeringar och verksamheten planerar att komplettera med ytterligare parkeringar för att fylla behovet i samband med utbyggnaden. Gång- och cykelförbindelsen bedöms därför goda och ger förutsättningar för hållbart resande till och från området.

2. Antal personer

Det finns inga jämförbara referensanläggningar, och enligt uppgift av verksamheten är denna verksamhet den största ytbehandlingsanläggningen i Europa inom sin bransch.

2.1 Frågeställningar

Vad är det för en typ av verksamhet som planeras?

Planförslaget omfattar en tillkommande byggnadsarea om cirka 5 000 m² BYA för produktions-, lager- och personalytor. Totalt har verksamheten idag cirka **120** anställda fördelade på tre skift.

Vid framtida utökning så uppskattar man att verksamheten kommer vara totalt **170** anställda.

Finns referensobjekt?

Det finns inga jämförbara referensanläggningar, och enligt uppgift av verksamheten är denna verksamhet den största ytbehandlingsanläggningen i Europa inom sin bransch.

Vilken är dimensionerad tidpunkt?

Då verksamheten bedrivs i treskift, så är alla anställda inte där på en och samma gång utan fördelade under dygnet. Fördelningen är 60% dagtid, 20% kvällstid och 20% nattetid.

Skiftarbetarna går omlott och då beräknas fördelningen uppgå till cirka 80% samtidig bemanning i verksamheten.

Den dimensionerande samtidiga bemanningen **idag** uppskattas till cirka 96 personer (80% av anställda, inräknat med skiftväxling)

$$120 \times 0,8 = \mathbf{96} \text{ personer}$$

Den dimensionerande samtidiga bemanningen i **framtiden** uppskattas till cirka 136 personer (80% av anställda, inräknad med skiftväxling)

$$170 \times 0,8 = \mathbf{136} \text{ personer}$$

2.2 Fördelning av personer över dygnet

Verksamhetens skiftgång påverkar hur många personer som vistas på området samtidigt.

Under dagtid vistas i genomsnitt cirka 102 anställda på arbetsplatsen. Vid skiftbyte ökar antalet personer till det **136** personer, innan det åter minskar till cirka 34 personer under kvällstid. Inför nattens skiftbyte sker åter en ökning till cirka 68 personer, varefter antalet minskar till 34 personer under natten.

Skiftbytena innebär alltså tydliga toppar i det totala antalet personer på området, vilket framgår av tabellen.

<i>Tidsperiod</i>	<i>Andel anställda</i>	<i>Antal anställda (≈)</i>	<i>Besökare</i>	<i>Totalt antal personer (≈)</i>
<i>Dagtid</i>	60%	102	5	107
<i>Skiftbyte</i>	80%	136	-	136
<i>Kvällstid</i>	20%	34	-	34
<i>Skiftbyte</i>	40%	68	-	68
<i>Nattetid</i>	20%	34	-	34

2.3 Resultat antal personer

Antalet samtidigt närvarande anställda vid den dimensionerande tidpunkten antas vara **136** personer under skiftbyte mellan dagtid och kvällstid.

3. Antal fordon

3.1 Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen

Detta kapitel redovisar hur många fordon som förväntas genereras av verksamheten. Beräkningarna bygger på färdmedelsandelar för stadsdelen Kortedala, justerade efter planområdets läge, verksamhetens karaktär och planerade mobilitetsåtgärder.

Kategori	Bilandel	Cykelandel
Anställda	30%	19%
Besökare	30%	8%

(från Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2)

De angivna färdmedelsandelarna ovan är medelvärden för respektive stadsdel. Då flera stadsdelar är heterogena, med variationer inom stadsdelen, behöver andelarna för bil och cykel justeras så att den blir lägespecifik. Vissa delar av en stadsdel kan till exempel ha dålig kollektivtrafik medan andra har bättre.

Nedanstående tabell innehåller frågor kopplat till förutsättningar för hållbart resande för anställda hos Provera, för en mer lägespecifik färdmedelsandel.

	Bil		Cykel	
	+	-	+	-
<u>Hur ser utbudet av kollektivtrafiken ut till platsen?</u> Kollektivtrafik finns och med busshållplats i anslutning till området. Linje 78 och 173 trafikerar sträckan. Skiftarbete kan påverka att anställda tar bil.	×			
<u>Hur långt gångavstånd är det till hållplatsen?</u> Gångavståndet till hållplatsen är cirka 100 meter.		×		
<u>Hur lång restid är det med kollektivtrafik?</u> Det ta cirka 30 minuter från Göteborgs Central station och cirka 15 minuter från Gamlestadens station.	×			
<u>Finns det bra gång- och cykelvägar?</u> Det finns god tillgänglighet till gång- och cykelvägar, den ligger direkt anslutning till planområdet och löper från Gamlestaden till Hjällbo.		×	×	
<u>Trygghet?</u> Gamlestadsvägen har sträckor där hastigheten är 60km/h, vilket kan upplevas otryggt.	×			×
<u>Topografi?</u> Topografin över området är relativt flack.			×	

”+” = ökad andel, ”-” = minskad andel

3.1.1 Resultat färdmedelsandelar på grund av lägesjustering inom stadsdelen

Anställda

Planområdet har möjligheter att nås med olika typer av färdmedel. Avgörande faktorer i bedömningen är verksamhetens plats, skiftarbete och turtäthet i kollektivtrafiken. Utifrån dessa punkter bedöms bilandelen för anställda öka från 30 % till 35 %.

För cykelresor bedöms cykelandelen öka från 19% till 23%. Bedömningen avgörs på att det finns goda möjligheter att cykla till kollektivtrafiken, cykla till området och att det finns bra etablerad gång- och cykelvägar.

Besökare

Besöksfrekvensen för verksamheten är begränsad och besökare bedöms till största del inte resa från närområdet. Detta gör att cykel inte bedöms vara ett primärt färdmedel för besökare och därför bedöms bilandelen för besökare uppgå till 100 %, medan cykelandelen justeras ned från 8 % till 0 %.

	Befintlig bilandel		Uppskattad bilandel	Befintlig cykelandel		Uppskattad Cykelandel
Anställda	30%	→	35%	19%	→	23 %
Besökare	30%	→	100%	8%	→	0%

3.1.2 Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar

Verksamhetens karaktär och förutsättningar kan påverka färdmedelsfördelningen. Planområdet är inhägnat och säkerhetsklassat, vilket betyder att enbart personal och behöriga besökare kommer ha tillträde. Verksamheten jobbar även tre skift, vilket också kan påverka. Tabellen nedan syftar till att göra anpassning till den specifika verksamheten.

	Bil		Cykel	
	+	-	+	-
<u>Säkerhetsklassat område</u> Endast behörig personal och besökare.	×			
<u>Skiftarbete</u> Eftersom arbetsplatsen har treskiftsarbete så ökar behovet av bil på sena/tidiga arbetspass när kollektivtrafiken är begränsad.	×		×	
<u>Har besökare körkort?</u> Majoriteten av besökare till verksamheten har körkort.	×			×
<u>Bilpool</u> Verksamheten har bilpool där det finns cirka 10 bilar.		×		
<u>Omklädningsrum</u> Verksamheten har omklädningsrum för både man/kvinna i alla byggnader.			×	
<u>Hur kommer P-platserna att regleras?</u> Parkeringsplatserna kommer inte regleras med p-avgift för de anställda. Anställda på verksamheten får använda parkeringarna till och från arbetet.	×			×
<u>Information om kollektivtrafik och arbetstider</u> Verksamhetens har anpassat arbetstiderna till busstabell och informerar även sina anställda om tidtabeller via en digital informationsskärm inom området.		×		

"×" = ökad andel, "-" = minskad andel

3.1.3 Resultat färdmedelsandelar på grund av projektets särskilda förutsättningar

Efter projektanpassning föreslås färdmedelsandelarna justeras enligt tabell nedan.

Kategori	Bilandel		Uppskattad bilandel	Cykelandel		Uppskattad Cykelandel
Anställda	35%	→	40%	23%	→	25%
Besökare	100%	→	100% (oförändrat)	0%	→	0% (oförändrat)

3.2 Justering av färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder kan bidra till att minska andelen bilresor och därmed behovet av parkering. Lämpliga åtgärder tas fram i samråd med berörda förvaltningar och fastighetsägare. Inspiration till åtgärderna kan hämtas från *Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Verksamhetens har anpassat arbetstiderna till busstabell och informerar även sina anställda om tidtabeller via en digital informationsskärm inom området. Inga ytterligare mobilitetsåtgärder planeras i nuläget.

3.3 Resultat antal fordon

Resultatet av antal fordon har gjorts utifrån det dimensionerade antalet anställda och besökare vid full bemanning, totalt 136 anställda och inga besökare (då det är vid skiftbyte).

Utredningen har utgått från stadsdelen Kortedals startvärden för färdmedelsfördelning, med hänsyn taget till verksamhetens karaktär och skiftarbete.

I tabellen nedan redovisas resultatet av beräkningen. Anställda har en bilandel om 40% och en cykelandel på 25 %.

Verksamheten gör en bedömning att anställda i verksamheten samåker ungefär enligt Göteborgs stads genomsnittliga rekommendation på 1,2 personer per bil.

$$54 \text{ (bilparkering)} / 1,2 \text{ (pers./bil)} = 45$$

Resultatet visar att parkeringsbehovet för verksamheten är **50** bilplatser och **34** cykelplatser vid dimensionerande tillfälle.

	Antal	Bilandel	Cykelandel	Parkeringsbehov bil	Parkeringsbehov bil (1,2 pers./bil)	Parkeringsbehov cykel
Anställda	136	40%	25%	54	45	34
Besökare	5	100%	0%	5	5	0
Summa					50	34

4. Parkeringsplatser

4.1 Bilparkering

4.1.1 *Antal platser för ersättning*

Projektet innebär att befintliga parkeringsytor kommer tas i anspråk för att möjliggöra utbyggnad av verksamheten. Ungefär 12 befintliga parkeringsplatser kommer försvinna i samband med den planerade tillbyggnaden. Dessa platser kommer att ersättas inom planområdet, där nya parkeringsytor planeras i direkt anslutning till de utökade verksamhetslokalerna.

Idag hyr Kretslopp och Vatten parkeringsplatser inom området, avtalet mellan verksamheterna gäller fram till slutet av 2025 och har vid framtagande av aktuell mobilitetutredning inte begärt förlängning. Om så skulle ske behöver Kretslopp och vatten ansvara för ny mobilitetutredning.

4.1.2 *Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon*

Enligt Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering ska 3 procent av parkeringsplatserna vara anpassade för rörelsehindrade.

$$50 \text{ (bilplatser)} \times 0,03 \text{ (PRH)} = 1,5$$

För projektet innebär detta att det finns ett behov av cirka **två** parkeringsplatser för rörelsehindrade. Framlagt förslag i figur 4 visar förslag till cirka 82 parkeringsplatser och 3 parkeringsplatser för rörelsehindrade, dessa är båda nya och befintliga parkeringar. De nya parkeringsplatserna planeras för att vara närmare verksamhetens entréer.

Verksamheten har inga andra särskilda behov av parkering för servicefordon eller tjänstefordon.

Det planeras 10 bilpools-platser inom den planerade utbyggnaden av verksamheten och dessa inryms inom planområdet.

4.1.3 Sammanställning

Nedan visas en sammanställning av antalet parkeringsplatser som behövs för anställda och besökare.

Parkeringsbehov för bil

Anställda	45
Besökare	5
Bilpool	10
Totalt	60

4.1.4 Samnyttjande

Samnyttjande av bilparkering bedöms inte aktuellt, med hänsyn till verksamhetens karaktär som utgör ett inhägnat och säkerhetsklassat område.

4.2 Cykelparkering

4.2.1 Sammanställning

Nedan visas en sammanställning av antalet cykelparkeringsplatser som behövs för anställda och besökare.

Parkeringsbehov för cykel

Anställda	34
Besökare	0
Totalt	34

4.1.4 Samnyttjande

Samnyttjande av cykelparkering bedöms inte aktuellt, med hänsyn till verksamhetens karaktär som utgör ett inhägnat och säkerhetsklassat område.

5. Parkeringslösning

5.1 Bilplatser

5.1.1 *Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet*

I närområdet kring planområdet finns idag olika befintliga industriverksamheter med egna parkeringsytor kopplade till sin verksamhet. Parkeringsbehovet för Provexa bedöms kunna tillgodoses helt inom planområdet och det kommer inte finnas behov av parkering utanför planområdet. Eftersom verksamhetens karaktär utgör ett inhägnat och säkerhetsklassat område bedöms inte aktuellt att anställda eller besökare parkerar utanför området.

5.1.2 *Samverkan mellan flera exploatörer inom planen*

På grund av verksamhetens karaktär som är säkerhetsklassat och inhägnat industriområde bedöms samverkan om parkering med andra exploatörer inte vara aktuellt.

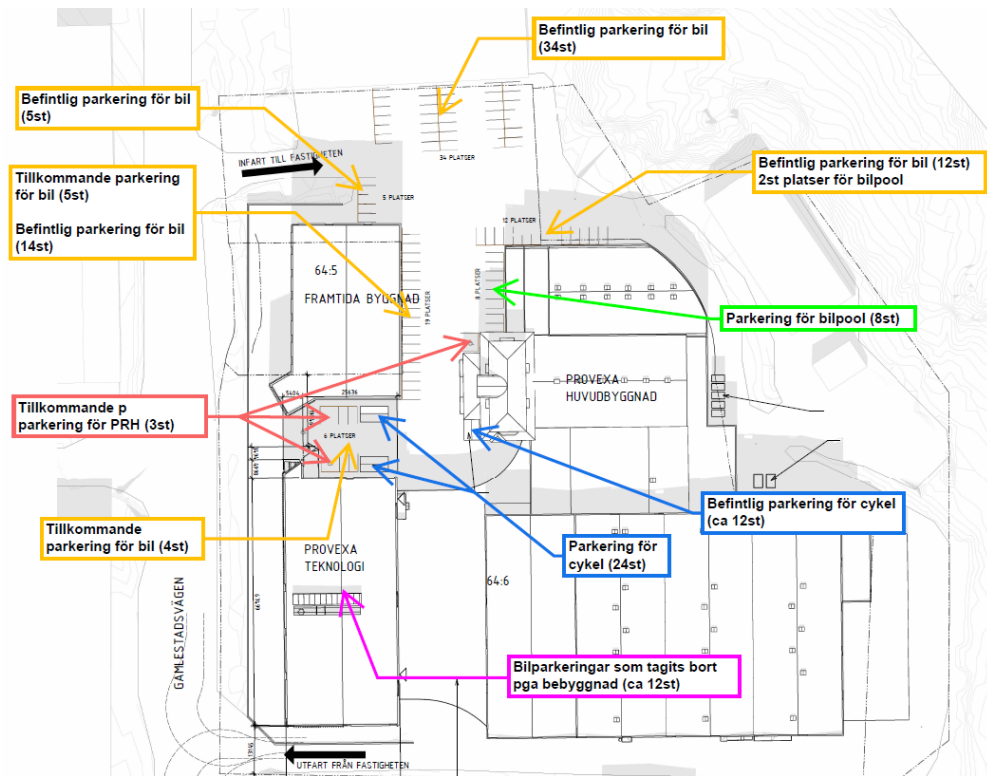
5.1.3 *Lokalisering, utrymme och utformning*

Parkeringsbehovet på 60 bilplatser som markparkering på hårdgjord yta inom planområdet.

I illustrationsplanen (figur 4) visas den planerade parkeringslösningen. Enligt den så planeras totalt **82** bilplatser, där 73 bilplatser är befintliga och 9 bilplatser är tillkommande (gul markering). Sedan är det tre PRH (röd markering) som är placerade i nära anslutning till entréerna.

Att antalet parkeringsplatser i illustrationsplanen inte motsvarar framräknat behov i aktuell utredning beror på att nya parkeringsplatser tillkommer vid ombyggnationen, för att hamna närmre entréer, samtidigt som befintliga parkeringsplatser bibehålls.

Det finns arbetsuppgifter inom verksamheten som kan utföras av personer som är rörelsehindrade, varför verksamheten inte ser något hinder i att anlägga fler PRH än vad aktuell utredning anger.



Figur 4. Situationsplan med planerade parkeringslösningar.

5.2 Cykelplatser

Lokalisering, utrymme och utformning

Parkeringsbehovet på 34 cykelplatser (blå markering) väntas tillgodoses som utomhusparkering på hårdgjord yta inom planområdet. Det finns idag 12 cykelplatser i väderskyddat cykelhus och ytterligare 24 väderskyddade cykelplatser planeras tillkomma.

Placering på dessa planeras att anordnas 25 meter utanför entrédörrarna till huvudbyggnaderna. Cykelplatserna ska förses med väderskydd och för att se planerad placering för dessa visas i situationsplanen i figur 4.

6. Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

Eftersom verksamheten är säkerhetsklassad och inhägnad bedöms risken som mycket låg att anställda parkerar på allmän gata. Den planerade parkeringslösningen inom området ger tillräcklig kapacitet för både anställda och besökare, vilket innebär att parkeringar på gatumark inte förväntas påverkas.

Verksamheten har avgiftsfri parkering för sina anställda, vilket ytterligare minskar risken för att gatumark används för parkering.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringarna kommer att anläggas på markparkering på asfalterad yta inom planområdet. Kostnaden för att anlägga parkeringsplatser av denna typ uppskattas till omkring 30 000 SEK per parkeringsplats. Förutom startkostnad kommer det drift- och underhållskostnad. Parkeringarna är kostnadsfria för anställda och besökare.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Projektet är i ett tidigt skede, där detaljplanen för området håller på att tas fram. Planering för vilka byggnader eller utbyggnader som sker först är idag inte känt. I framtida byggskedet finns det god möjlighet att använda befintliga parkeringar tills utbyggnaden färdigställts.