

Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra
Ramberget



Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning – Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget

Författare: Marcus Edberg, COWI AB, Pernilla Sott, COWI AB

Beställare: AB Volvo

Kontaktperson: Erik Samuelsson, Volvo Group Real Estate

Utredningen utgår ifrån *"Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad" (2018)* och *"Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" (2021, version 1.2)*

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2023-12-22
1.1	2024-01-08 Mindre redaktionella justeringar
2.0	2024-01-14 Avdrag i steg 4
3.0	2024-02-07 Justeringar efter granskningsgruppens synpunkter
4.0	2024-03-25 Justeringar efter möte med mobilitetsansvarig Exploateringsförvaltningen
5.0	2024-03-27 Mindre justering innan slutlev till kund
6.0	2024-04-15 Mindre justering efter synpunkt från SBF

Sammanfattning

Mobilitets- och parkeringsutredningen för ”Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget”, följer Göteborgs Stads *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2018)* och *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering (2021, version 1.2)*.

Riktlinjen ger möjlighet till flexibla parkeringstal utifrån områdets specifika förutsättningar genom att koppla mobilitetslösningar till parkeringsbehovet för bil och cykel på ett strukturerat sätt. Metoden utgår från fyra steg; startvärde, lägesbedömning, projektanpassning samt mobilitetsåtgärder. Sista steget mobilitetsåtgärder är ett valbart steg som i sig kan genomföras i flera olika steg. Tabell 1 nedan redovisar parkeringstal (p-tal) och parkeringsbehov för bil samt för cykel. I Tabell 2 är p-talet för cykel angivet i platser/ 1 000 m² BTA.

Tabell 3 och Tabell 4 presenteras en sammanfattning parkeringsbehovet för respektive etapp.

Detaljplaneområdet planeras uppföras uppdelat i tre etapper, se Figur 4, vilka kommer innehålla olika typer av verksamheter så som kontor, restauranger och mindre servicebutiker. Totalt innefattar detaljplanen en BTA på 88 000 m², där den totala BTA:n delas upp på följande: Kontor eller kontor/hotell - 77 100 m², restaurang/café: 2 700 m², handel 600 m² och obestämda ytor: 2 700 m².

I etapp 2 planeras byggnation av antingen kontor- eller hotellverksamhet. För hotellverksamheten har en särskild utredning genomförts. De olika verksamheterna presenteras som Scenario 1 (kontor) och Scenario 2 (hotell). Startvärdet för restaurangverksamhetens p-tal finns även det uträknat i den särskilda utredningen, se *Bilaga 1. Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2*.

Det parkeringsbehov som detaljplanen genererar planeras i första hand att förläggas i parkeringsanläggningar inom detaljplanen. Resterande parkeringar lokaliseras, utanför detaljplaneområdet, men inom området för Campus Lundby.

Under byggskedet kommer parkeringsbehovet att öka allt eftersom området utvecklas, och behovet av parkering kommer att hanteras successivt. Volvokoncernen har byggt anläggningar inom området de senaste åren för att möta parkeringsbehovet, och det förväntas att fler parkeringsanläggningar kommer att byggas tidigt för att frigöra markytor för byggnation och etableringar.

Tabell 1, P-tal

	Verksamhet	Steg 1; Startvärde	Steg 2; Lägesbedömning	Steg 3; Projektanpassning	Steg 4; Mobilitetslösningar
Bil	Ettap 1				
	Kontor	10 platser/1 000 m ² BTA	8,5 platser/1 000 m ² BTA	8,5 platser/1 000 m ² BTA	6,5 platser/1 000 m ² BTA
	Restaurang ¹	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA
	Ettap 2 Scenario 1 (kontor)				
	Kontor	10 platser/1 000 m ² BTA	8,5 platser/1 000 m ² BTA	8,5 platser/1 000 m ² BTA	6,5 platser/1 000 m ² BTA
	Restaurang ¹	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA
	Service och handel	25 platser/1 000 m ² BTA	21,25 platser/1 000 m ² BTA	0 platser/1 000 m ² BTA	0 platser/1 000 m ² BTA
	Ettap 2 Scenario 2 (hotell)				
	Hotell ¹	16 platser/1 000 m ² BTA	16 platser/1 000 m ² BTA	16 platser/1 000 m ² BTA	16 platser/1 000 m ² BTA
	Restaurang ¹	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA
	Service och handel	25 platser/1 000 m ² BTA	21,25 platser/1 000 m ² BTA	0 platser/1 000 m ² BTA	0 platser/1 000 m ² BTA
	Ettap 3				
	Kontor	10 platser/1 000 m ² BTA	8,5 platser/1 000 m ² BTA	8,5 platser/1 000 m ² BTA	6,5 platser/1 000 m ² BTA
	Restaurang ¹	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA	3,2 platser/1 000 m ² BTA
Cykel	Verksamhet	Steg 1; Startvärde	Steg 2; Lägesbedömning	Steg 3; Projektanpassning	Steg 4; Mobilitetslösningar
	Ettap 1				
	Kontor	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 15 % av besökare
	Restaurang ¹	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare
	Ettap 2 Scenario 1 (kontor)				
	Kontor	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 15 % av besökare
	Restaurang ¹	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare
	Service och handel	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare
	Ettap 2 Scenario 2 (hotell)				
	Hotell	84 platser för anställda	84 platser för anställda	84 platser för anställda	84 platser för anställda
	Restaurang ¹	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare
	Service och handel	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare
	Ettap 3				
	Kontor	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 15 % av besökare
	Restaurang ¹	36 % av anställda 15 % av besökare	36 % av anställda 15 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare	25 % av anställda 0 % av besökare

¹ Beräknat utifrån resultat i den Särskilda utredningen

Tabell 2, P-tal för cykelparkeringar (platser / 1000 m² BTA)

	Verksamhet	Steg 1; Startvärde P-tal / 1000 m² BTA	Steg 2; Lägesbedömning P- tal / 1000 m² BTA	Steg 3; Projektanpassning P-tal / 1000 m² BTA	Steg 4; Mobilitetslösningar P- tal / 1000 m² BTA
Cykel	Etapp 1				
	Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	10 / 0,6	10 / 0,6
	Restauran ¹	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0	5,5 / 0
	Etapp 2 Scenario 1 (kontor)				
	Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	9 / 0,6	9 / 0,6
	Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0	5,5 / 0
	Service och handel	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8
	Etapp 2 Scenario 2 (hotell)				
	Hotell	8,4 / 0	8,4 / 0	8,4 / 0	8,4 / 0
	Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0	5,5 / 0
	Service och handel	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8	3 / 0	3 / 0
	Etapp 3				
	Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	10 / 0,6	10 / 0,6
	Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0	5,5 / 0

Tabell 3, Parkeringsbehov för bil i de olika etapperna.

Parkerings- behov för bil	Startvärde [antal platser]	Lägesbedömning [antal platser]	Projektanpassning [antal platser]	Mobilitetslösningar [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	361	307	307	235
Restaurang	5	5	5	5
Etapp 2 Scenario 1 (kontor)				
Kontor	253	216	216	165
Restaurang	4	4	4	4
Service och handel	15	13	0	0
Etapp 2 Scenario 2 (hotell)				
Hotell	160	160	160	160
Restaurang	4	4	4	4
Service och handel	15	13	0	0
Etapp 3				
Kontor	157	134	134	103
Restaurang	2	2	2	2
Total Scenario 1	797	681	668	514
Total Scenario 2	704	625	612	509

Tabell 4, Parkeringsbehov för cykel i de olika etapperna.

Parkeringsbehov för cykel	Startvärde anställda/ besökare [antal platser]	Lägesbedömning anställda/ besökare [antal platser]	Projektanpassning anställda/ besökare [antal platser]	Mobilitetslösningar anställda/ besökare [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	470 / 22	470 / 22	325 / 22	325 / 22
Restaurang	8 / 10	8 / 10	8 / 0	8 / 0
Etapp 2 Scenario 1 (kontor)				
Kontor	328 / 16	328 / 16	228 / 16	228 / 16
Restaurang	6 / 8	6 / 8	6 / 0	6 / 0
Service och handel	3 / 5	3 / 5	2 / 0	2 / 0
Etapp 2 Scenario 2 (hotell)				
Hotell	84 / 0	84 / 0	84 / 0	84 / 0
Restaurang	6 / 8	6 / 8	6 / 0	6 / 0
Service och handel	3 / 5	3 / 5	2 / 0	2 / 0
Etapp 3				
Kontor	204 / 10	142 / 10	142 / 10	142 / 10
Restaurang	3 / 3	3 / 3	3 / 0	3 / 0
Totalt Scenario 1	1 097 (1 023/74)	1 097 (1 023/74)	762 (714/48)	762 (714/48)
Totalt Scenario 2	836 (778/58)	836 (778/58)	602 (570/32)	602 (570/32)

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	8
Bakgrund.....	8
Syfte	13
Metod.....	13
Förutsättningar för mobilitet.....	14
Parkeringsplan.....	20
Steg 1 Startvärde	20
Steg 2 Lägesbedömning.....	24
Steg 3 Projektanpassning.....	27
Steg 4 Mobilitetslösningar	30
Parkeringsplatser	36
Bilparkering	36
Cykelparkering.....	40
Parkeringslösning.....	43
Reglering, kostnadstäckning och byggskede	45

Inledning

Bakgrund

I dag består delar av Volvo Lundby av stora inhängande industriområde med ett flertal större parkeringsytor. Området är generellt dåligt integrerat med omgivande stad. För tillfället utvecklar AB Volvo, tillsammans med Göteborgs stad, "Campus Lundby" för att samla AB Volvokoncernens Göteborgsbaserade kontors-, utvecklings- och testverksamheter till Lundby. I och med utvecklingen av området kommer det att ske en förväntad ökning av antalet verksamma personer från dagslägets cirka 7 500 personer till cirka 13 500 personer. I samband med exploateringen kommer fokus även ligga på att integrera området bättre med staden och skapa en mer attraktiv plats att besöka, se exempelbilder på Campus Lundby i Figur 1 och Figur 2.

Arbetet med Campus Lundby har formellt bedrivits inom *"Detaljplan för Verksamheter vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Rambergsstaden och Kyrkbyn"*. Planen vann laga kraft 2019-09-24. Se Figur 3 för lokalisering av området. Planen består av såväl befintliga byggnader som nytillkommande byggnation av lokaler för kontor, industri, centrumändamål, parkeringshus, hotell och verksamhetsändamål inom området. Målsättningen med området är att det ska bli en mer integrerad del av staden och öppna upp sig mer mot sin omgivning. Inom delar av området kommer det dock fortsatt att finnas behov av mer slutna och även ytkrävande forsknings- och utvecklingsmiljöer.



Figur 1, Konceptbilder på Gropegårdsgatan med Campus Lundby på höger sida. (Källa: Volvo Group).



Figur 2, Konceptbilder för Campus Lundby. (Källa: Volvo Group).

I tidigare arbete med Campus Lundby fanns det planer på att, i den södra delen av området, skapa en station för den planerade linbanan över älven. Detta projekt stoppades dock under 2019. Därefter har nya planer för området utvecklat. På ytan, ofta kallad "Linbanetomten", se grönt område i Figur 3, planerar nu AB Volvo för en exploatering i form av hög och tät bebyggelse med service och en mobilitetshub. Mobilitetshuben planeras inrymma bland annat busshållplats, cykelpool, bilpool, elscoterparkering, med mera.

Som underlag för detaljplanen till detta område har COWI fått på uppdrag av AB Volvo att ta fram en mobilitet- och parkeringsutredning.



Figur 3, Lokalisering av detaljplaneområdet inom Volvo Lundby i Göteborg visas i grönt. Det röda visar var övriga delar av Campus Lundby är lokaliserat. (Källa: Lantmäteriet).

Framtida planer

Detaljplaneområdet planeras uppföras uppdelat i tre etapper, se Figur 4, vilka kommer innehålla olika typer av verksamheter så som kontor, restauranger och mindre servicebutiker. Totalt innefattar detaljplanen en BTA på 88 000 m², där den totala BTA:n delas upp på följande: Kontor eller kontor/hotell - 77 100 m², restaurang/café: 2 700 m², handel 600 m² och obestämda ytor: 2 700 m². Nedan presenteras de olika etapperna och uppdelningen av andel BTA per etapp.

Etapp 1: Planeras bestå av kontor med restaurang och butiker i bottenvåningen. Parkering för bil och cykel planeras på ytor inomhus.

- Kontor – 36 100 m²
- Restaurang – 1 300 m²

Yta för bilparkering inom huset uppskattas till 2 600 m² dvs cirka 83 platser.

Etapp 2: Denna huskropp planeras innehålla en blandning av kontor, hotell och restaurang. Slutligt nyttjande fastställas i ett senare skede. Vid genomförandet av denna mobilitets- och parkeringsutredning beräknas därför två olika scenarier; Scenario 1 (kontor) och Scenario 2 (hotell). Scenario 2 (hotell) beskrivs i *Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2.*

- Kontor eller hotell – 25 300 m²
- Restaurang – 1 000 m²
- Service och handel – 600 m²
- Obestämda ytor (Slutlig användning kan vara exempelvis ytterligare handel, service alternativt nyttjas som parkeringsytor) - 2 700 m²

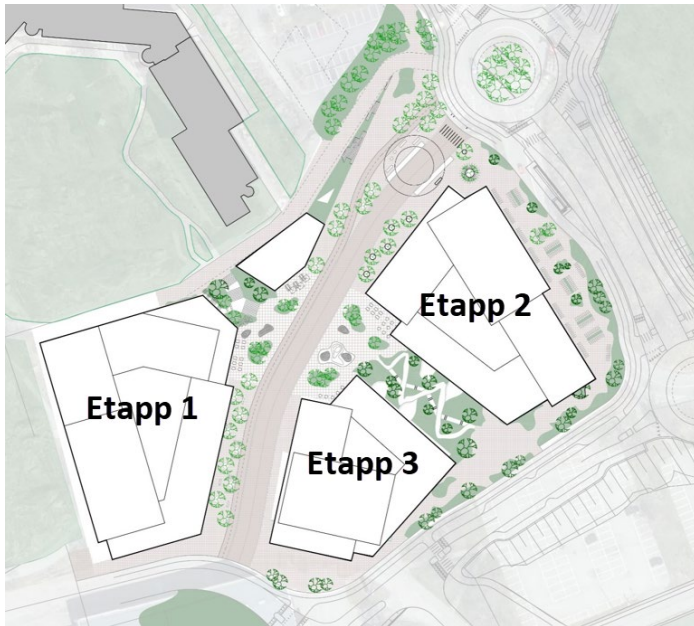
Yta för bilparkering inom huset uppskattas till 2 400 m², dvs cirka 71 platser.

Etapp 3: Planeras till största delen bestå av kontor med restaurang i en del av huset.

- Kontor – 15 700 m²
- Restaurang – 400 m²

Yta för bilparkering inom huset uppskattas till 1 400 m², dvs cirka 35 platser.

I samband med exploateringen planeras en mobilitetshub inom detaljplaneområdet. Mobilitetshubben kommer att öka förutsättningarna för ett ökat hållbart resande för de som arbetar och bor i anslutning till området.



Figur 4, Överblick av de olika etapperna i detaljplaneområdet (Källa: Volvo Group).

Kringliggande projekt av betydelse

I skrivande stund byggs, i Trafikverkets regi, Eriksbergsmotet – Inlandsgatan om för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet, se Figur 5. Projektet skapar bland annat möjlighet att ta sig säkrare till och från detaljplaneområdet och resterande delen av Volvo Lundby.



Figur 5, Ombyggnation av Eriksbergsmotet – Inlandsgatan blir färdigt hösten 2024 (Källa: Trafikverket).

Syfte

Mobilitet- och parkeringsutredningen genomförs som underlag till ”Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget”. Utredningen syftar till att belysa platsens och projektens förutsättningar för en hållbar tillgänglighet i linje med stadens mål samt beskriva det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel.

Metod

Utredningen utförs efter Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2018) tillsammans med Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad (2021, version 1.2). 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 använder sig av följande fyra 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:

Projektets innehåll värderas samt möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser utreds.

Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar:

Lösningar för att erhålla god mobilitet föreslås.

I riktlinjer och anvisning för mobilitets- och parkeringsutredning saknas startvärde för parkeringstal för flera av exploateringens verksamheter. Hotellverksamhet och restauranger är sådana exempel. I denna mobilitets- och parkeringsutredning genomförs en så kallad särskild mobilitets- och parkeringsutredning för hotellverksamheten. Utredningen utgår från att först beräkna antal anställda och besökare som blir dimensionerande för verksamheten samt vilka specifika behov som verksamheten har.

Den särskilda utredningen ersätter avsnitten Startvärde, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar i stadens ordinarie arbete med mobilitets- och parkeringsutredning. Den särskilda utredningen redovisas i Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2. och följer den mall som finns för särskild utredning (version 1.3) i Teknisk handbok.

För restaurang har startvärdet beräknats i den särskilda utredningen i Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2.

Då detaljplaneområdet troligtvis kommer att byggas etappvis finns det krav från *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs Stad (2021, version 1.2)* att antal parkeringsplatser ska delas upp på varje separat etapp.

Förutsättningar för mobilitet

Fotgängare

Det finns goda möjligheter att gå till och från detaljplaneområdet via gångbanor längs med Inlandsgatan från nordöst och Gropegårdsgatan från nordväst. Det finns en tydlig avskiljning mellan gång- och cykelbana till körbanan vilket medför ökad säkerhet och trygghet och flertalet passager över gatorna finns för säker passage över gatan.

Söder om området går Inlandsgatan vidare ner mot Lundbyleden. Sträckan är mycket smal, och med en markant lutning. Denna gata trafikeras av tunga fordon, bilar och cyklar. Gångbanan kan upplevas som otrygg. Det finns möjlighet att ta sig från Eriksberg och Lindholmen till detaljplaneområdet via en gångbro över Lundbyleden och sedan vidare upp längs med den branta delen av Inlandsgatan. Pågående projekt där Eriksbergsmotet – Inlandsgatan byggs om kommer att göra det mer tillgängligt och säkrare för fotgängare att röra sig till och från området via Inlandsgatan, se Figur 5. Dock kommer höjdskillnaden finnas kvar som gör det otillgängligt för personer med funktionshinder.

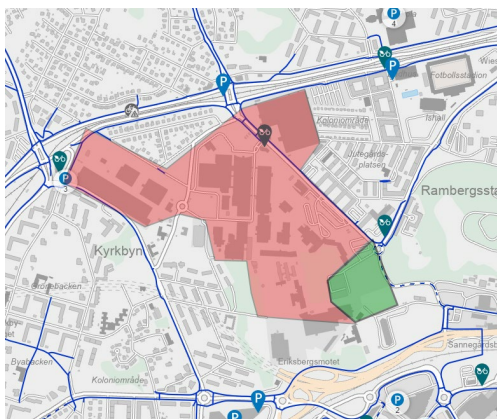
Cykel

Detaljplaneområdet har i god anslutning till befintligt övergripande cykelvägnät längs med Inlandsgatan i nordost och Gropegårdsgatan i nordväst. Båda dessa cykelstråk leder vidare till ett pendlingscykelstråk längs med Hjalmar Brantingsgatan norr om området. Det finns ingen anordnad cykelbana fortsatt sydöst ut ner mot Lundbyleden (streckad linje i Figur 6). Gatan har stora höjdskillnader och på sträckan blandas cykeltrafik med tung trafik och biltrafik.

I samband med byggnation av Eriksbergsmotet -Inlandsgatan kommer lokalgatorna i området få tillhörande cykelbanor.

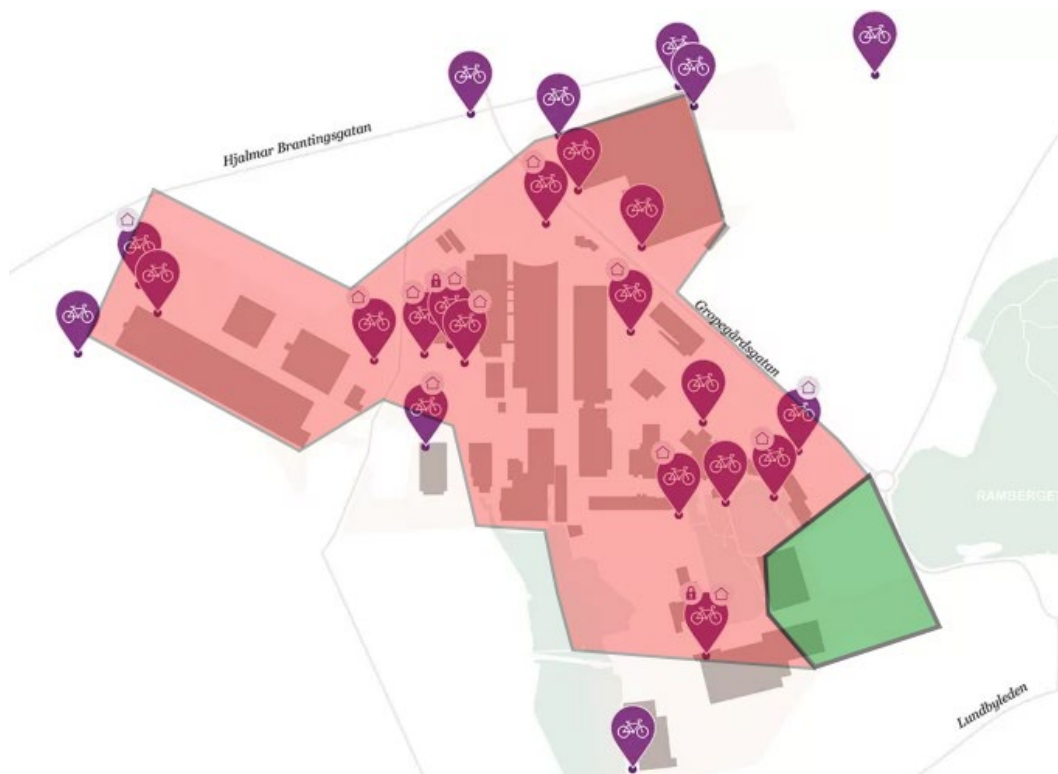
Cykelbanor inom det övergripande cykelvägnätet löper längs både Gropegårdsgatan och Inlandsgatan. Området har därför ha direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt definition i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs Stad (2021, version 1.2)*.

I dagsläget finns det tre låncykelstationer, se Figur 6, i anslutning till Campus Lundby. Dessa är lokaliserade vid Eketrägatan, längs Gropegårdsgatan och en i anslutning till detaljplaneområdet vid Inlandsgatan.



Figur 6, Karta över cykelstråk, låncykelstationer och parkeringsytor för cyklar i dagsläget (Källa: Trafiken.nu).

Inom hela Volvo Lundby finns det god möjlighet till att parkera sin cykel, bland annat i cykelparkeringar under tak som kan användas av både besökare anställda. Volvo Lundby erbjuder även cykelparkeringar innanför låsta grindar, se Figur 7, för sina personal. I anslutning till ett flertal av cykelparkeringsplatserna finns även möjlighet att ladda batterier till elcyklar.

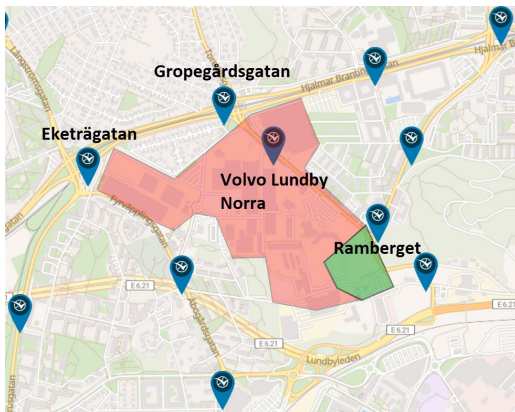


Figur 7, Cykelparkeringar inom och i anslutning till Campus Lundby (Källa: Volvo Group).

Kollektivtrafik

Detaljplaneområdet ligger i anslutning till hållplatsen Ramberget, se Figur 8, som trafikeras av linje 31, 34 och 176. Under högtrafik² trafikerar Linje 31 hållplatsen med 15-minuters trafik, Linje 34 med 15-minuters trafik och Linje 176 med 30-minuters trafik. Hållplatserna Eketrägatan och Gropegårdsgatan är båda lokaliserade cirka 1 km nordväst om detaljplaneområdet och har flertalet anslutande buss- och spårvagnslinjer. Hållplats Volvo Lundby Norra, mitt i campusområdet, trafikeras av samma linjer som hållplats Ramberget.

² Högtrafik definieras som mellan klockan 06–09 samt 15–18 på vardagar



Figur 8, Översikt över närliggande buss- och spårvagnshållplatser i anslutning till Campus Lundby (Källa: Västtrafik).

AB Volvo driver i dagsläget en pendlingstjänst med buss mellan området och vissa närliggande städer (Landvetter, Kungälv, Kungsbacka och Alingsås) för att underlätta det för anställda att ta sig till och från jobbet. Initiativet har startades då AB Volvo inte anser att den kollektivtrafik som erbjuds i dagsläget uppfyller de önskemål och krav företaget har på frekvens, kapacitet och tillgänglighet för kollektivtrafik för sina anställda.

Det finns även bussar, vilka kan nyttjas av anställda, som går inom området och mellan AB Volvos verksamheter i Göteborg. Syftet är att det ska vara enkelt och hållbart för anställda att röra sig mellan byggnader inom området men också till andra verksamheter runt om i Göteborg utan att behöva använda bil.

Framtida kollektivtrafik

I samband med exploateringen av detaljplaneområdet planeras en kollektivtrafiksknutenpunkt anläggas, något som kommer underlätta för resor till och från området.

Hur trafikeringen kommer se ut i framtiden är ännu inte helt beslutad. Men utöver dagens linjer kommer troligtvis ytterligare linjer tillkomma i framtiden. AB Volvo har en kontinuerlig dialog med Västtrafik i frågan.

Via de hållplatser som finns i anslutning till Volvo Lundby idag och den framtida planerade busshållplatsen inom detaljplaneområdet, har området direkt närhet till god kollektivtrafik enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad (2021, version 1.2)*.

Bil

Detaljplaneområdet ligger omgiven av kommunala gator som gör att det är lätt att ta sig med bil till och från området. Söder om området går den statliga Lundbyleden (E6.21). Norr om området ligger Hjalmar Brantingsgatan som ansluter till mindre gator, vilka leder in mot de centrala delarna av Hisingen.

Det finns idag ett flertal bilpooler (avdelningsbilar) på Volvo Lundbys område. För att öka tillgängligheten för alla anställda och konsulter planerar AB Volvo, i samband med utveckling av detaljplaneområdet, att öka antalet bilpoolplatser i området.

Tillgängligheten för bil till området anses vara god.

Parkeringsfrågor inom detaljplanen för Campus Lundby

I planhandlingen för ”Detaljplan för Verksamheter mm vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergsstaden i Göteborg” fastslås att ”antalet anställda inom planområdet mer än fördubblas samtidigt som antalet parkeringsplatser är ungefär lika många som idag. För att möjliggöra den omställningen som krävs för att de anställda ska ändra resvanor är det viktigt att arbetet med mobilitetsåtgärder.”

Som underlag för den antagna detaljplanen för hela Campus Lundby har en mobilitets- och parkeringsutredning, ”Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby”, tagits fram. I ”Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby” beskrivs att enligt de parkeringstal som antogs 2011 och gällde fram till 24 april 2018 (det vill säga till och med detaljplanens granskningsskede) beräknas parkeringsbehovet enligt Tabell 5.

Tabell 5 Parkeringstal ”Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov, Göteborg stad 2011” samt uppskattat antal platser för hela ”Detaljplan för Verksamheter mm vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergsstaden i Göteborg”. Källa; ”Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby”.

God tillgänglighet, Övriga Göteborg		
Bil	antal/1000 m² BTA	Antal
Besökare K+I	0,5	294
Besökare H	20	300
Sysselsatta K	5	2 185
Sysselsatta I	3	450
Sysselsatta H	1,5	23
Summa		3 251

Detaljplanen ger en vägledning om cirka 3 250 bilparkeringar.

I arbetet inom Campus Lundby togs en strukturbild över lokalisering av parkeringsplatserna fram, se Figur 9. Efter att arbetet med strukturbilden var klar har diskussioner mellan staden och AB Volvo förts vilket har resulterat i ett förtydligande om att de siffror som nämns i detaljplanen inte är maximala antal, utan att varje bygglov ska utreda frågan vidare kopplat till faktiskt parkeringsbehov.

När området ingick i ”Detaljplan för Verksamheter mm vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergsstaden i Göteborg” planerades det för 50 000 m² + 32 000 m² BTA på området. Exakt uppdelning på ändamål finns ej framtagen, men Stadbyggnadsförvaltningen uppskattar en uppdelning på 90 % kontor och 10 % handel/centrumverksamhet. Detta ger totalt 73 800 m² kontor och 8 200 m² handel för området.

För själva linbanan var 17 000 m² BTA avsatt. I ”Detaljplan för Linbana mellan Lindholmen och Västra Ramberget”³ kan läsas att ”Linbanan har ansetts generellt inte generera något behov av parkeringsplatser för bil”.

³ Denna detaljplan har ej antagit, utan planarbetet lades ner.



Figur 9 Strukturbild över planerade parkeringsanläggningar (Källa: Volvo Group).

Genom att använda de parkeringstal som nyttjades vid framtagande av antal platser för hela området uppskattas parkeringsbehovet för den exploatering som planerades på området för den nuvarande detaljplanen till 406 platser (369 sysselsatta/37 besökare) för kontorsverksamheten och 177 platser (13 sysselsatta/164 besökare) för centrumverksamhet. Totalt 583 parkeringsplatser.

I den strukturbild som tog fram förutsattes 55 parkeringsplatser ligga inom det område som nu behandlas i denna detaljplan. Det överskjutande antalet platser, cirka 530, planerades att lokaliseras på andra områden än inom nuvarande detaljplans område.

Parkering på området idag

Idag har Volvo Campus Lundby markparkeringsytor samt parkeringshus för anställda på området. Bland annat har ett nytt parkeringshusen i Figur 9 färdigställt under hösten 2023.

Volvo AB har idag, och historiskt sett, haft avgiftsfria parkeringar för sina anställda och besökare. Detta kan komma att förändras allt eftersom stadsutvecklingen och trafikreglering i närområdet, fortskrider.

Volvo AB anser även att nuvarande kollektivtrafik inte kan skapa ett tidsmässigt konkurrenskraftig alternativ för många av de anställda. Detta gäller framför allt för arbetspendlingsresor till och från delar av Hisingen samt västra delarna av stor-Göteborg. Den planerade linbanan var tänkt att stärka upp kollektivtrafiken, inte minst till de södra delarna av Campus Lundby. Då linbanan nu inte blir av anser Volvo AB att en ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken i området är en förutsättning för att skapa ett fullgott alternativ till bilpendling.

Parkeringstal

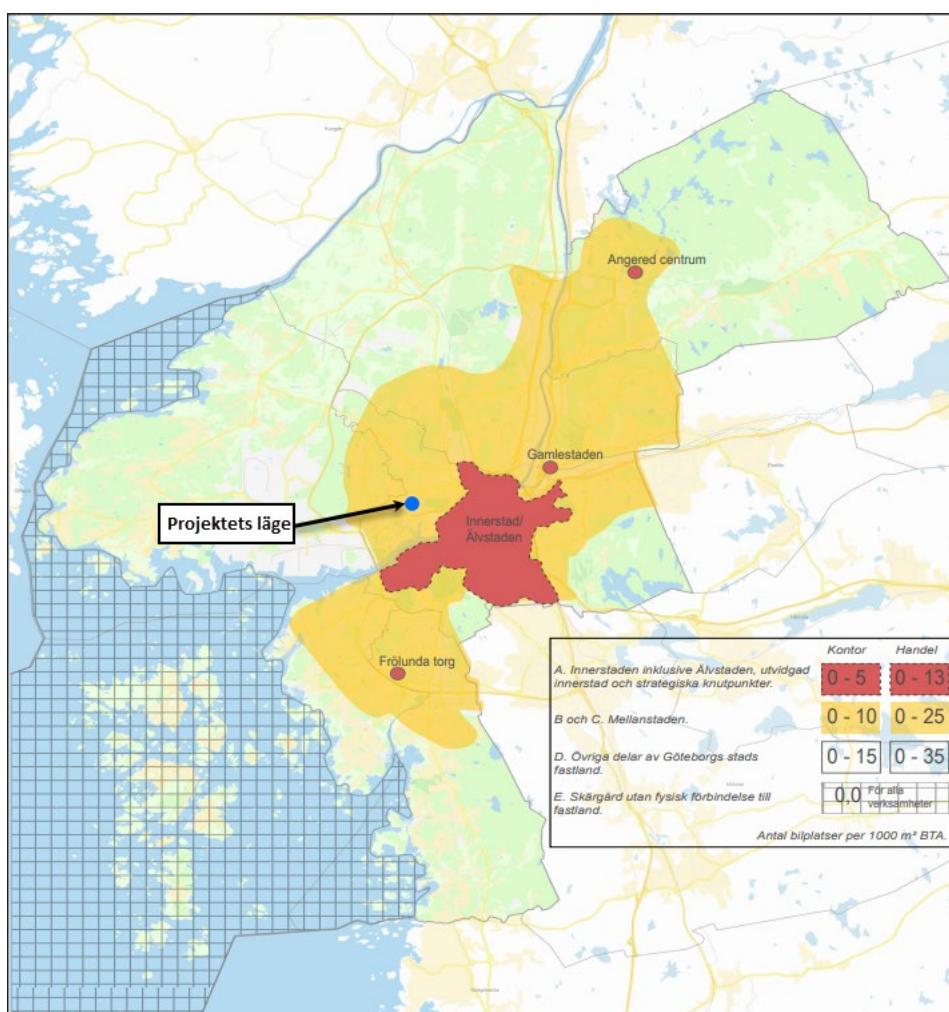
Steg 1 Startvärde

I detta avsnitt redovisas startvärden för bil och cykel.

Normalspann

Bil

Utifrån *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs Stad (2021, version 1.2)* ska ett startvärde för kontor och handel fastställas. Detaljplaneområdet ligger i zon B och C, mellanstaden, och illustreras som en blå punkt i Figur 10.

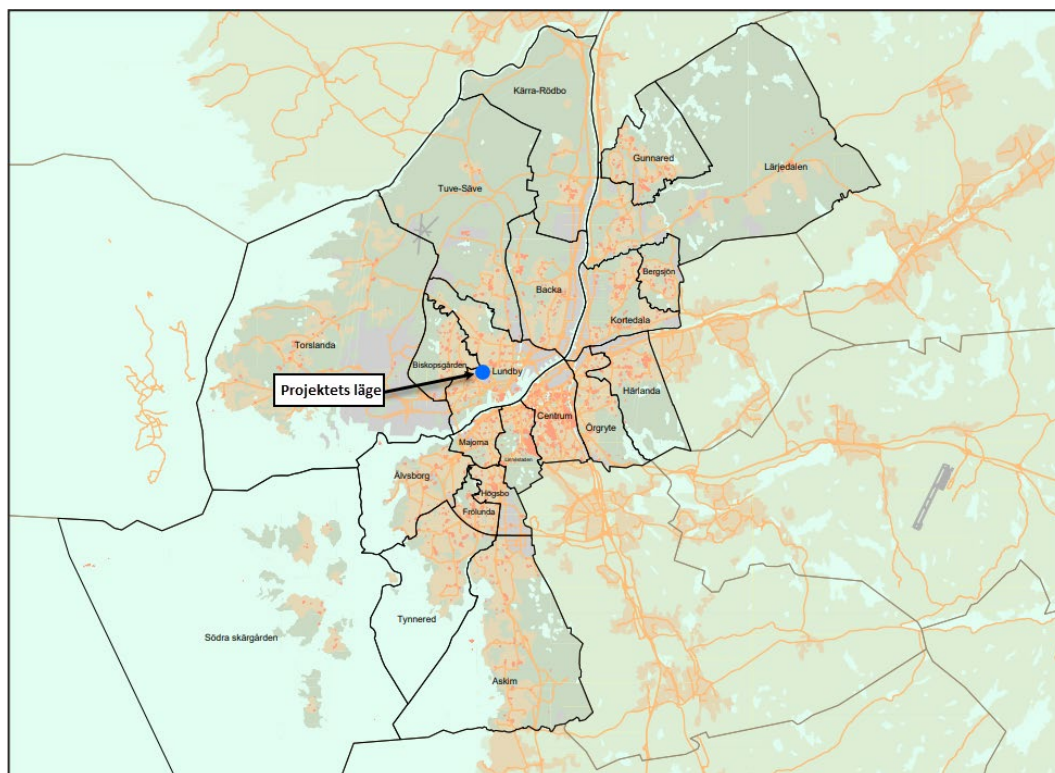


Figur 10, Normalspannskarta och startvärde för parkeringstal för kontor/verksamheter, antal bilplatser per 1 000 m² BTA, Detaljplanen ligger i zon B och C (mellanstaden) (Källa: *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs stad 2021, version 1.2*)).

Cykel

Enligt *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2021, version 1.2)* beräknas behovet av cykelparkering utifrån vilken stadsdel projektet ligger i. För kontor och handel ska cykelparkering anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning.

Detaljplanen ligger i stadsdel Lundby, se blå punkt i Figur 11.



Figur 11, Karta över de 21 tidigare stadsdelarna, grund för startvärde för cykelparkeringar (Källa: Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs stad (2021, version 1.2))

Startvärde för bilparkering

Utifrån normalspannskartan har följande startvärden enligt Tabell 6 för kontor och handel nyttjats. Enligt riktlinjerna väljs det högsta värdet inom normalspannet som utgångspunkt i Steg 1.

För hotellverksamhet och restaurang finns inga fastslagna p-tal, utan antal parkeringsplatser beräkning för etapp 2, hotell i *Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2.*

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

Tabell 6, Startvärde enligt (Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs stad (2021, version 1.2)).

Funktion i Zon B och C	Bilplatser/1 000 m² BTA
Kontor	10
Handel	25

Startvärde för cykelparkering

Detaljplanen ligger i Lundby, se Figur 11. Den framtida förväntade färdmedelsfördelningen för cykel i Lundby är för kontor och handel är 36 % av antal anställda och 15 % av antal besökare enligt *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2021, version 1.2)*.

För beräkning av antal besökare och anställda till kontor samt handel har uppskattning i enlighet med anvisningarna, se Tabell 7 och redovisas i Tabell 8.

För beräkning av antal besökare och anställda till restaurangen, se Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2.

Tabell 7, Antal besökare eller anställda/1 000 BTA m².

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

Tabell 8, Antal anställda.

	BTA (m ²)	Antal anställda (st.)	Antal besökare (st.)
Etapp 1			
Kontor	36 100	1 300	145
Restaurang ⁴	1 300	20	65
Etapp 2			
Kontor	25 300	911	102
Restaurang ⁴	1 000	15	50
Service och handel	600	6	27
Etapp 3			
Kontor	15 700	566	707
Restaurang ⁴	400	6	20

Resultat startvärde

Det sammanställda resultatet från projektanpassningen presenteras i Tabell 9 och Tabell 10. För att underlätta kommande bygglovshantering önskar Göteborgs stad att det procentuella värdet för framtida cykelandel räknas om till ett p-tal (platser/1 000 m²), se Tabell 11.

⁴ Se Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2. för antaget startvärde.

Tabell 9, Resultat startvärde för bil inom detaljplaneområdet.

P-tal för bil	Startvärde [platser/1 000 m ² BTA]
Ettapp 1	
Kontor	10
Restaurang (anställda)	3,2
Ettapp 2	
Kontor	10
Restaurang (anställda)	3,2
Service och handel	25
Ettapp 3	
Kontor	10
Restaurang (anställda)	3,2

Tabell 10, Resultat startvärde för cykel inom detaljplaneområdet.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/ besökare [%]
Ettapp 1	
Kontor	36 / 15
Restaurang	36 / 15
Ettapp 2	
Kontor	36 / 15
Restaurang	36 / 15
Service och handel	36 / 15
Ettapp 3	
Kontor	36 / 15
Restaurang	36 / 15

Tabell 11, Resultat startvärde [platser/1000 m² BTA] för cykel inom detaljplaneområdet.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/besökare [Platser/1000 m ² BTA]
Ettapp 1	
Kontor	13 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5
Ettapp 2	
Kontor	13 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5
Service och handel	3,6 / 6,8
Ettapp 3	
Kontor	13 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5

Steg 2 Lägesbedömning

I detta avsnitt bedöms parkeringstalet utifrån planområdets specifika läge och förutsättningar. Lägesbedömningen kan ge avdrag eller påslag på parkeringstalet för bil och cykel. En detaljerad beskrivning av tillgängligheten för hela detaljplanområdet finns i avsnittet Förutsättningar för mobilitet.

Bilparkering

Detaljplaneområdet har direkt närhet till god kollektivtrafik med närliggande busshållplats Ramberget. Om hållplats Ramberget ersätts av busshållplatsen i mobilitetshubben anses området fortsatt ha direkt anslutning till kollektivtrafik.

Det finnas direkt närhet till god cykelinfrastruktur, med befintligt cykelvägnät i direkt anslutning till området och avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet inom 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana.

I dagsläget uppfyller detaljplaneområdet steg 1 "Bas", därmed dras 15 % av från tidigare startvärde, det vill säga avdrag på 1,5 platser/1 000 m², se Tabell 12.

Tabell 12, Resultat lägesbedömning för bil inom området. Avdrag i steg 2 görs på startvärdet.

P-tal för bil	Startvärde [platser/1 000 m ² BTA]	Lägesbedömning [platser/1 000 m ² BTA]
Etapp 1		
Kontor	10	8,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2
Etapp 2		
Kontor	10	8,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2
Service och handel	25	21,25
Etapp 3		
Kontor	10	8,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2

Cykelparkering

Det finns tankar och planer på uppgradering av gång- och cykelvägnätet inom och i anslutning till Campus Lundby. Trots detta bedöms inte cykelinfrastrukturen bedöms dock inte som särskilt fördelaktig jämfört med resterande trafikslag. Parkeringstalet för cykelparkering blir därför oförändrat, se Tabell 13 och Tabell 14.

Tabell 13, Resultat lägesbedömning för cykel inom området.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/besökare [%]	Lägesbedömning anställda/besökare [%]
Etapp 1		
Kontor	36 / 15	36 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15
Etapp 2		
Kontor	36 / 15	36 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15
Service och handel	36 / 15	36 / 15
Etapp 3		
Kontor	36 / 15	36 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15

Tabell 14, Resultat lägesbedömning [platser/1000 m² BTA] för cykel inom detaljplaneområdet.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/besökare [Platser/1000 m² BTA]	Lägesbedömning anställda/besökare [Platser/1000 m² BTA]
Ettapp 1		
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5
Ettapp 2		
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5
Service och handel	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8
Ettapp 3		
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5

Steg 3 Projektanpassning

Förändring av parkeringstalet för 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. Dessa förutsättningar kan vara annan personaltäthet än den i anvisningen presenterade schablonen.

Bilparkering

Verksamheterna inom området består till största delen av kontor där personaltätheten förväntas följa den uppskattade schablon i anvisningarna.

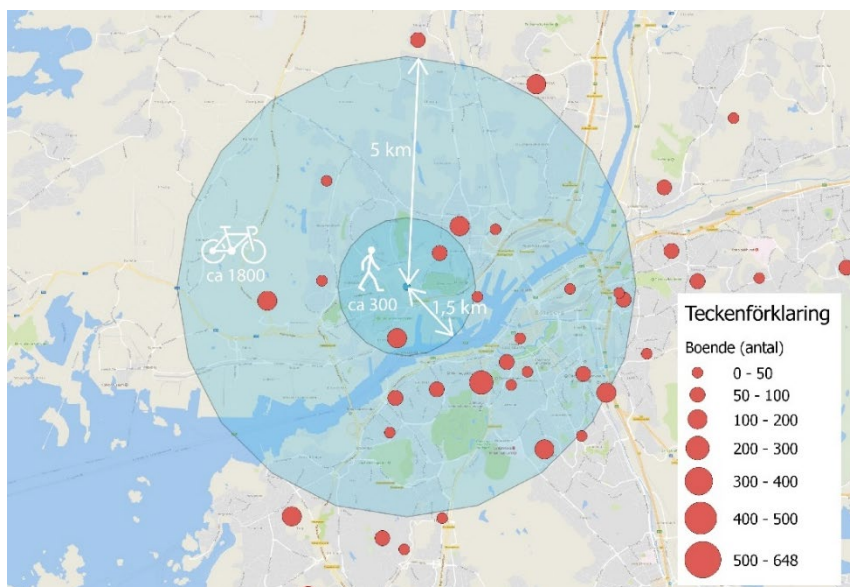
Enligt riktlinjerna bör parkeringstalen för handel där "kundkretsen förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär sättas till mycket låga eller noll".

Även detaljplanens planerade restauranger bedöms kunna ha lokal och icke bilburen kundkrets därav parkeringstalet till noll för besökare. Dock är det fortsatt viktigt att vid en sådan verksamhet ha parkering för funktionshindrade inom 25 meter från entrén.

Cykelparkering

Likt bilparkering sätts cykelparkeringstalet för besökare till noll då kundkretsen inte förväntas ta cykel till restaurang och handel/service.

I "Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby" utredes förväntad fördmedelsfördelning. I rapporten står "för att bedöma acceptabla cykel- respektive gångavstånd har handboken *Trafik för en attraktiv stad - Trast* använts i utredningen. I handboken anges 2 kilometer som ett acceptabelt gångavstånd (motsvarande 25–30 minuters gångtid) samt 5 - 6 kilometer som acceptabelt cykelavstånd (vid en hastighet på 15 kilometer/timme blir restiden 20–25 minuter). För att ta fram ett avstånd för ett mått fågelvägen har en genhetsknot använts. Genheten kan beskrivas som skillnaden mellan fågelvägen och det verkliga avståndet, där det verkliga avståndet förutsätter ett säkert och tryggt gångstråk. Om man använder en genhetsknot på 25 % på de verkliga gångavstånden som rekommenderas i handboken fås avstånd (fågelvägen) på cirka 5 respektive 1,5 kilometer för cykel och gång. Se Figur 12 nedan.



Figur 12 Antal personer som bor inom cykel- respektive gångavstånd från Campus Lundby (Källa: Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby).

Postnummeranalysen visar att cirka 1 800 anställda (av 6 600) har cykelavstånd, 5 kilometer, till Campus Lundby. En uppräknig utifrån dagens fördelning visar kan vi anta att cirka 2 500 personer av 10 000 sysselsatta inom Campus Lundby i framtiden bor inom cykelavstånd”.

Det vill säga att för den framtida förväntade färdmedelsfördelningen för cykel i Lundby bör för kontor 25 % användas för anställda. Samma antagande görs för handel, dvs 25 % av den anställda förväntas cykla till jobbet. För besökare anses stadens trafikstrategi vara tillämpbar.

Resultat projektanpassning

Det sammanställda resultatet från projektanpassningen presenteras i Tabell 15, Tabell 16 och Tabell 17 nedan.

Tabell 15, Resultat projektanpassning för bil för detaljplansområdet.

P-tal för bil	Startvärde [platser/1 000 m ² BTA]	Lägesbedömning [platser/1 000 m ² BTA]	Projektanpassning [platser/1 000 m ² BTA]
Etapp 1			
Kontor	10	8,5	8,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2	3,2
Etapp 2			
Kontor	10	8,25	8,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2	3,2
Service och handel	25	21,25	0
Etapp 3			
Kontor	10	8,5	8,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2	3,2

Tabell 16, Resultat projektanpassning för cykel för detaljplansområdet.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/besökare [%]	Lägesbedömning anställda/besökare [%]	Projektanpassning anställda/besökare [%]
Etapp 1			
Kontor	36 / 15	36 / 15	25 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15	25 / 0
Etapp 2			
Kontor	36 / 15	36 / 15	25 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15	25 / 0
Service och handel	36 / 15	36 / 15	25 / 0
Etapp 3			
Kontor	36 / 15	36 / 15	25 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15	25 / 0

Tabell 17, Resultat projektanpassning [platser/1000 m² BTA] för Cykel inom detaljplaneområdet.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/besökare [Platser/1000 m ² BTA]	Lägesbedömning anställda/besökare [Platser/1000 m ² BTA]	Projektanpassning anställda/besökare [Platser/1000 m ² BTA]
Etapp 1			
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	9 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0
Etapp 2			
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	9 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0
Service och handel	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8
Etapp 3			
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	9 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0

Steg 4 Mobilitetslösningar

Analyssteg 4 Mobilitetslösningar möjliggör ytterligare sänkning för parkeringstalen för bil. Detta genom att AB Volvo åtar sig genomföra olika mobilitetslösningar/åtgärder. För att sänkningen ska vara möjlig ska fastighetsägaren ingå i ett mobilitetsavtal med Göteborgs Stad. Avtalet är giltigt från det att båda parter skrivit under det. Löptiden för mobilitetsåtgärder är 10 år från det att slutbesked ges för fastigheten. Avtalet är en bilaga till avtal om markupplåtelse eller exploateringsavtal och följer fastigheten. Det ska finnas ett utkast till mobilitetsavtal inför granskning av detaljplanen och det ska vara signerat inför antagandet. Vid bygglov ska mobilitetsavtalet vara signerat inför beslut om godkänt bygglov.

AB Volvo planerar att teckna ett mobilitetsavtal med syfte att sänka bilparkeringstalet i projektet. AB Volvo vill teckna avtal i enlighet med avdrag om totalt 20 % av startvärdet på bilparkeringstalet. Detta innebär att, utöver baspaketet, minst tre åtgärder ur stjärnpaketet ska genomföras. Minst en av åtgärder ska vara markerad med stjärna.

Nedan redovisas vilka mobilitetsåtgärder som AB Volvo åtar sig att genomföra för kontorsverksamheten samt hur de är tänkta att genomföras.

Mobilitetsåtgärder Baspaket Kontor och handel (Utdrag från "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" (2021, version 1.2, kap Bilaga)

- Information
 - *Startpaket till nyinflyttade verksamheter (anställda)*

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ges till samtliga anställda när en verksamhet flyttar in i fastigheten. Åtgärden gäller under hela mobilitetsavtalets löptid men bara när en ny verksamhet flyttar in. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som till exempel parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Paketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present till den anställda som underlättar resor utan bil. Mobilitetspaketet anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna. Syftet är att informera anställda i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.
 - *Löpande information om mobilitet (anställda och besökare)*

Fastighetsägaren ska tillse att anställda löpande informeras om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen ska anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid. För fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande ska fastighetsägaren, utöver ovan, i samverkan med verksamheten tillse att dessa löpande informeras om olika möjligheter att besöka fastigheten eller att transportera varor utan att använda bil. Det kan till exempel vara information om närmsta kollektivtrafikhållplats, cykelparkeringars lokalisering eller hemkörningstjänster av varor. Eventuell information på hemsidor bör anpassas i enlighet med ovanstående. Syftet är att uppmuntra besökare att resa med andra färdssätt än bil.

- **Kollektivtrafik**
 - *Realtidstavlor för kollektivtrafik (anställda och besökare)*
Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för anställda och besökare, till exempel i uppgångar eller entréer. Tavlor ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.
- **Cykel**
 - *Extra god cykelparkering (anställda)*
Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder genomförs utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av gamla cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, till exempel extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning. Syftet är att anställda ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.
 - *Dusch och omklädningsrum (anställda)*
Fastighetsägaren ska tillse att dusch och omklädningsrum med möjlighet att förvara personliga tillhörigheter såsom hjälm, skor och ombyte erbjuds. Utrymmet kan med fördel även omfatta torkmöjligheter och ska finnas i eller i nära anslutning till fastigheten. Syftet är att det ska vara enkelt för anställda att cykelpendla.
- **Bil**
 - *Bilparkeringshyran särredovisas (anställda)*
Skrivning enligt anvisningen; Fastighetsägaren ska tillse att kostnad för bilparkering särredovisas på avtal och avier, det vill säga ska inte ingå i hyresavgift eller motsvarande. Fastighetsägaren ska verka för att bilparkering inte subventioneras. Syftet är att medvetandegöra de som använder bil om kostnaden för bilparkering.

Detta är ej applicerbart på AB Volvo, då har gratis parkering för sina anställda. För att säkerställa så att endast anställda på AB Volvo har tillgång till platserna utreder AB Volvo möjligheten att nyttja en parkeringslösning med bommar som kan öppnas för de med tillstånd att parkera.

I stället för denna åtgärd åtar sig Volvo att genomföra ytterligare en så kallad stjärnåtgärd, se nedan.
 - *Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)*
Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 50 % av bilparkeringsplatserna är fasta, det vill säga reserverade för enskilda anställda. Syftet är att platserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed behövs. Volvo avser endast att ha ett mindre antal platser fasta. Dessa platser måste vara fasta på grund av säkerhetsskäl och av avsedda i första hand för top management.

- Övrigt

- *Mobilitetsansvarig (anställda och besökare)*

Fastighetsägaren ska tillse att det finns en funktion/person med mobilitetsansvar för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs och 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.

Mobilitetsansvaret delas mellan Master Planning Director inom Real Estate och Project Manager Employee Experience Campus Lundby inom People & Culture.

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

Beskrivning av åtgärderna som AB Volvo åtar sig att genomföra i stjärnpaketet.

- *Årlig mobilitetsaktivitet (anställda och besökare)*

AB Volvo åtar sig att genomföra en årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för anställda att resa hållbart till arbetet och i tjänsten. Aktiviteten ska som minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och kan därutöver till exempel omfatta prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar.

- ***Stjärnåtgärd*** - Samlade bilparkeringsanläggningar

AB Volvo har under arbetet med Campus Lundby aktivt arbetat med att samla bilparkeringarna samlade bilparkeringsanläggningar inom området. Anläggningarna är gemensamma för alla anställda och samlar parkeringsbehovet för flera fastigheter.

- ***Stjärnåtgärd*** - Bilpool för tjänsteresor (anställda)

AB Volvo tillser att anställda i fastigheten har tillgång till bilpool för tjänsteresor.

Mer information kring hur Volvo planerar att arbeta med frågor kopplat till bilpool under "Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon".

- ***Stjärnåtgärd*** - Egna åtgärder

Volvo arbetar aktivt med ett flertal aktiviteter kopplat till att öka det hållbara resandet. Bland annat introducerar Volvogruppern förmånscyklar under våren 2024. Innebär att man med bruttolöneavdrag kan leasa en cykel under 36 månader. I samverkan med ett externt bolag finns två gånger per år möjlighet för de anställda att teckna sig för en cykel. Efter 36 månader kan man antingen köpa loss cykeln till då rådande marknadspris eller lämna tillbaka den utan kostnad.

Vid minst två tillfällen per år erbjuds cykelservice/däckbyte på siten.

Volvo lånar i samverkan med Västtrafik ut elcyklar till de som vill testa att pendla med elcykel till jobbet. Man fick ansöka om detta och Västtrafik utsåg lämpliga kandidater som under fem/sex veckor gratis fick låna en elcykel.

Digital samåkningstjänst för anställda. Genom att registrera sig i till tjänsten kommer man se andra Volvoanställda som vill samåka till och från jobbet.

AB Volvo vill lyfta att denna detaljplan bör betraktas som en del av Campus Lundby, och helheten för området bör beaktas för att maximal nytta av fås av mobilitetsåtgärderna.

"Mobilitets- och parkeringsutredning för Campus Lundby" beskriver att AB Volvo har högt ställda ambitioner. Campus Lundby ska bli världens centrum för transportlösningar och att det är viktigt att arbeta med framåttävande med mobilitetslösningar. AB Volvo vill att det ska vara smidigt för dem som jobbar och besöker Campus Lundby att ta sig till området. Detta så att AB Volvo behåller sin attraktivitet som arbetsgivare och businesspartner. Hållbara mobilitetslösningar bidrar också till att AB Volvo minskar sin miljöpåverkan.

För ytterligare fördjupad beskrivning av åtgärder kopplat till mobilitet för området som helhet rekommenderas läsning i mobilitets- och parkeringsutredningen för Campus Lundby.

Resultat mobilitetslösningar

För kontor siktar AB Volvo på att åta sig stjärnpaketet, som ger möjlighet till en sänkning på 20 % av startvärdet på bilparkeringstalet. Då bilparkeringstalet för handelsverksamheten är noll sedan föregående steg i utredningen är det endast kontorsverksamheten som påverkas av möjligheterna till sänkning via mobilitetslösningar.

Avdraget på parkeringstalet blir 2 platser/1 000 m² BTA (20 % av 10 platser/1 000 m² BTA)

I Tabell 18 visas resultatet av parkeringstalen efter att åta sig mobilitetslösningar kopplat till baspaketet och stjärnpaketet.

Cykelparkeringsbehovet påverkas inte av analyssteg 4 och mobilitetslösningarna, se parkeringstal i Tabell 19 nedan.

Tabell 18, Resultat parkeringstal för bilparkering i detaljplaneområdet efter samtliga steg.

P-tal för bil	Startvärde [platser/1 000 m ² BTA]	Lägesbedömning [platser/1 000 m ² BTA]	Projektanpassning [platser/1 000 m ² BTA]	Mobilitetslösningar 20% avdrag [platser/1 000 m ² BTA]
Ettapp 1				
Kontor	10	8,5	8,5	6,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2	3,2	3,2
Ettapp 2				
Kontor	10	8,5	8,5	6,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2	3,2	3,2
Service och handel	25	21,25	0	0
Ettapp 3				
Kontor	10	8,5	8,5	6,5
Restaurang (anställda)	3,2	3,2	3,2	3,2

Tabell 19, Resultat parkeringstal för cykelparkering i detaljplaneområdet efter samtliga steg.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/ besökare [%]	Lägesbedömning anställda/ besökare [%]	Projektanpassning anställda/ besökare [%]	Mobilitetslösningar anställda/ besökare [%]
Ettapp 1				
Kontor	36 / 15	36 / 15	25 / 15	25 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15	25 / 0	25 / 0
Ettapp 2				
Kontor	36 / 15	36 / 15	25 / 15	25 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15	25 / 0	25 / 0
Service och handel	36 / 15	36 / 15	25 / 0	25 / 0
Ettapp 3				
Kontor	36 / 15	36 / 15	25 / 15	25 / 15
Restaurang	36 / 15	36 / 15	25 / 0	25 / 0

Tabell 20, Resultat mobilitetsanpassning [platser/1000 m² BTA] för cykel inom detaljplaneområdet.

P-tal för cykel	Startvärde anställda/ besökare [Platser/1000 m ² BTA]	Lägesbedömning anställda/ besökare [Platser/1000 m ² BTA]	Projektanpassning anställda/ besökare [Platser/1000 m ² BTA]	Mobilitetslösningar anställda/ besökare [Platser/1000 m ² BTA]
Ettapp 1				
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	9 / 0,6	9 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0	5,5 / 0
Ettapp 2				
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	9 / 0,6	9 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0	5,5 / 0
Service och handel	3,6 / 6,8	3,6 / 6,8	3 / 0	3 / 0
Ettapp 3				
Kontor	13 / 0,6	13 / 0,6	9 / 0,6	9 / 0,6
Restaurang	5,5 / 7,5	5,5 / 7,5	5,5 / 0	5,5 / 0

Resultat P-tal

De slutgiltiga parkeringstalen för bil och cykel presenteras i Tabell 18, Tabell 19 och Tabell 20 i stycket ovan.

Parkeringsplatser

Antal platser enligt särskild utredning för mobilitet och parkering

I och med att etapp 2 kan komma att innehålla antingen hotell eller kontor har en särskild utredning gjorts för hotellverksamheten. Resultaten för denna är att hotellverksamheten kommer att behöva 160 bilparkeringsplatser för anställda och besökare och 120 cykelparkeringsplatser för anställda till hotellet då besökare inte anses cykla till hotellet. I den särskilda utredningen ingår även antaganden och beräkningar för restaurangverksamheten i respektive etapp. Totalt behövs det 11 bilparkeringsplatser och 34 cykelparkeringsplatser uppdelat på de tre olika etapperna. Se *Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2.* för ytterligare information, antagande och beräkningar.

Bilparkering

Antal platser för detaljplaneområdet

Parkeringsbehovet för detaljplaneområdet redovisas i Tabell 21 för Scenario 1 (kontor) i etapp 2 och i Tabell 22 för Scenario 2 (hotell) i etapp 2.

Tabell 21, Parkeringsbehov för bil till respektive etapp, Scenario 1 (kontor) i etapp 2.

Parkeringsbehov för bil	Startvärde [antal platser]	Lägesbedömning [antal platser]	Projektanpassning [antal platser]	Mobilitetslösningar [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	361	307	307	235
Restaurang	5	5	5	5
Etapp 2				
Kontor	253	216	216	165
Restaurang	4	4	4	4
Service och handel	15	13	0	0
Etapp 3				
Kontor	157	134	134	103
Restaurang	2	2	2	2
Total	797	681	668	514

Tabell 22, Parkeringsbehov för bil till respektive etapp, Scenario 2 (hotell) i etapp 2.

Parkerings- behov för bil	Startvärde [antal platser]	Lägesbedömning [antal platser]	Projektanpassning [antal platser]	Mobilitetslösningar [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	361	307	307	235
Restaurang	5	5	5	5
Etapp 2				
Hotell	160	160	160	160
Restaurang	4	4	4	4
Service och handel	15	13	0	0
Etapp 3				
Kontor	157	134	134	103
Restaurang	2	2	2	2
Total	704	625	612	509

Uppskattat antal platser i detaljplanen (514/509 parkeringsplatser) förväntas bli färre än vad som uppskattades för motsvarande område inom ”*Detaljplan för Verksamheter mm vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergsstaden i Göteborg*” (583 parkeringsplatser).

Antal platser för ersättning

I samband med exploatering av detaljplaneområdet kommer det att rivas ett parkeringshus som i dagsläget har plats för cirka 400 platser, se Figur 13. I arbetet att ta fram övergripande parkeringslösning för hela området (inom arbetet med ”*Detaljplan för Verksamheter vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Rambergsstaden och Kyrkbyn*”) hanterades frågor kopplat till ersättning av detta parkeringshus i den övergripande strukturbilden för planerade parkeringsanläggningar, se Figur 9.



Figur 13, Karta över detaljplaneområdet och parkeringshuset i rött som kommer rivas i samband med exploatering.

Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

Antal PRH-platser utgör 3 % av startvärdet för respektive verksamhet. Detta presenteras i Tabell 23 och Tabell 24 nedan och är en del av totalt antal parkeringsplatser. Dessa platser ska uppfylla stadens krav om att vara max 25 meter mellan PRH-plats och respektive entré.

Antal bilpoolsplatser och dess lokalisering inom Campus Lundby är inte fastställt i dagsläget. Volvo AB genomför för tillfället en omstrukturering av verksamheternas bilinnehav. I stället för att enskilda bolag och avdelning ska ha egna poolbilar samlas bilinnehavet i en gemensam bilpool för hela Campus området. Bilarna kommer spridas ut över hela campusområdet för att avstånden till de olika verksamheterna inte ska bli för långt. Genom en utpekad resurs, en så kallad fleet manager, kommer användandet kontinuerligt följas upp och anpassas efter områdets behov. Anpassningen gäller både antalet bilar som ska finnas till förfogande samt var platserna är lokaliserade. Genom att kontinuerligt följa och anpassa utifrån verkligt behov kan antalet platser variera över tid och plats. Lösningen innebär en effektivisering av bilinnehavet och optimering av bilpoolsresurserna på området som helhet. Utformning av bilpolen är under uppbyggnad och det faktiska antalet plaster är idag inte beslutat.

Tabell 23, Slutresultat för antal PRH parkeringsplatser inom detaljplaneområdet, Scenario 1 (kontor) i etapp 2.

Verksamhet	Antal platser efter steg 1	Antal PRH platser
Etapp 1		
Kontor	361	11
Restaurang	5	1
Etapp 2		
Kontor	253	8
Restaurang	4	1
Service och handel	15	1
Etapp 3		
Kontor	157	5
Restaurang	2	1
Totalt	797	28

Tabell 24, Slutresultat för antal PRH parkeringsplatser inom detaljplaneområdet, Scenario 2 (hotell) i etapp 2.

Verksamhet	Antal platser efter steg 1	Antal PRH platser
Etapp 1		
Kontor	361	11
Restaurang	5	1
Etapp 2		
Hotell	160	5
Restaurang	4	1
Service och handel	15	1
Etapp 3		
Kontor	157	5
Restaurang	2	1
Totalt	704	25

Samnyttjande

Samnyttjande av parkering 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
- ✓ antalet parkeringsplatser som ska samnyttjas får inte understiga 50 parkeringsplatser

Då besökare till hotellet i stor utsträckning förväntas vara besökare till Volvo Lundby och då nyttar platserna under samma tider som de kontorsanställda samt att anställda på hotellet till stor del anses ha samma arbetstid som flertalet av de kontorsanställda finns inte möjlighet att samnyttja parkeringsplatserna inom detaljplanen.

Sammanställning

Nedan visas en sammanställning av antal bilparkeringsplatser, samt PRH platser. Se Tabell 25 för scenariot där det byggs kontor i etapp 2 och Tabell 26 för scenariot där det byggs hotell i etapp 2.

Tabell 25, Behov bilparkering, Scenario 1 (kontor) i etapp 2.

Verksamhet	Slutgiltigt antal parkeringsplatser	Varav antal PRH platser
Etapp 1		
Kontor	235	11
Restaurang	5	1
Etapp 2		
Kontor	165	8
Restaurang	4	1
Service och handel	0	1
Etapp 3		
Kontor	103	5
Restaurang	2	1
Totalt	514	28

Tabell 26, Behov bilparkering, Scenario 2 (hotell) i etapp 2.

Verksamhet	Slutgiltigt antal parkeringsplatser	Varav antal PRH platser
Etapp 1		
Kontor	235	11
Restaurang	5	1
Etapp 2		
Hotell	160	5
Restaurang	4	1
Service och handel	0	1
Etapp 3		
Kontor	103	5
Restaurang	2	1
Totalt	509	25

Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Parkeringsbehovet för cykel redovisas i Tabell 27 för kontor i etapp 2 och i Tabell 28 redovisas cykelparkeringsbehovet för hotell i etapp 2.

Tabell 27, Parkeringsbehov för cyklar, Scenario 1 (kontor) i etapp 2.

Parkerings behov för cykel	Startvärde anställda/ besökare [antal platser]	Lägesbedömning anställda/ besökare [antal platser]	Projektanpassning anställda/ besökare [antal platser]	Mobilitetslösningar anställda/ besökare [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	470 / 22	470 / 22	325 / 22	325 / 22
Restaurang	8 / 10	8 / 10	8 / 0	8 / 0
Etapp 2				
Kontor	328 / 16	328 / 16	228 / 16	228 / 16
Restaurang	6 / 8	6 / 8	6 / 0	6 / 0
Service och handel	3 / 5	3 / 5	2 / 0	2 / 0
Etapp 3				
Kontor	205 / 10	203 / 10	142 / 10	142 / 10
Restaurang	3 / 3	3 / 3	3 / 0	3 / 0
Totalt	1 097 (1023/74)	1 097 (1023/324)	762 (714/48)	762 (714/48)

Tabell 28, Parkeringsbehov för cyklar, Scenario 2 (hotell) i etapp 2.

Parkeringsbehov för cykel	Startvärde anställda/ besökare [antal platser]	Lägesbedömning anställda/ besökare [antal platser]	Projektanpassning anställda/ besökare [antal platser]	Mobilitetslösningar anställda/ besökare [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	470 / 22	470 / 22	325 / 22	325 / 22
Restaurang	8 / 10	8 / 10	8 / 0	8 / 0
Etapp 2				
Hotell	84 / 0 (10 ⁵)	84 / 0 (10)	84 / 0 (10)	84 / 0 (10)
Restaurang	6 / 8	6 / 8	6 / 0	6 / 0
Service och handel	3 / 5	3 / 5	2 / 0	2 / 0
Etapp 3				
Kontor	204 / 10	204 / 10	142 / 10	142 / 10
Restaurang	3 / 3	3 / 3	3 / 3	3 / 3
Totalt	836 (778/58)	836 (778/58)	602 (570/32)	602 (570/32)

Samnyttjande

Verksamheterna i de olika husen (etapperna) kommer ha en stor andel cykelparkeringar belägna i låsta utrymmen, detta gör att samnyttjande ej är möjligt.

Sammanställning

Nedan visas en sammanställning av antal cykelparkeringsplatser. Se Tabell 29 för scenariot där det byggs kontor i etapp 2 och Tabell 30 för scenariot där det byggs hotell i etapp 2.

Tabell 29, Behov cykelparkering, Scenario 1 (kontor) i etapp 2.

Verksamhet	Slutgiltigt antal cykelparkeringsplatser anställda/ besökare [antal platser]
Etapp 1	
Kontor	325 / 22
Restaurang	8 / 0
Etapp 2	
Kontor	228 / 16
Restaurang	6 / 0
Service och handel	2 / 0
Etapp 3	
Kontor	142 / 10
Restaurang	3 / 0
Totalt	762 (714/48)

⁵ 10 platser för låncyklar för hotellets gäster, se särskild utredning.

Tabell 30, Behov cykelparkering, Scenario 2 (hotell) i etapp 2.

Verksamhet	Slutgiltigt antal cykelparkeringsplatser anställda/ besökare [antal platser]
Etapp 1	
Kontor	325 / 22
Restaurang	8 / 10
Etapp 2	
Hotell	84 / 0 (10)
Restaurang	6 / 8
Service och handel	2 / 0
Etapp 3	
Kontor	142 / 10
Restaurang	3 / 3
Totalt	602 (570/32) (Totalt 612 inkl. platser för låncyklar)

Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Längsta gångavstånd mellan detaljplaneområdets gräns och parkeringsplatser bör enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs Stad (2021, version 1.2)* vara enligt Figur 14, där kontorsverksamhet ingår i "Övriga verksamheter".

Kategori	Max gångavstånd
Boende	500 meter
Anställda	700 meter
Besökare	
- Bostäder	500 meter
- Handel	300 meter
- Övriga verksamheter	700 meter
- För-/grundskola	150 meter

Figur 14, Längsta gångavstånd mellan projektområdets gräns och parkeringshusets entré för olika funktioner (Källa: *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs stad (2021, version 1.2)*).

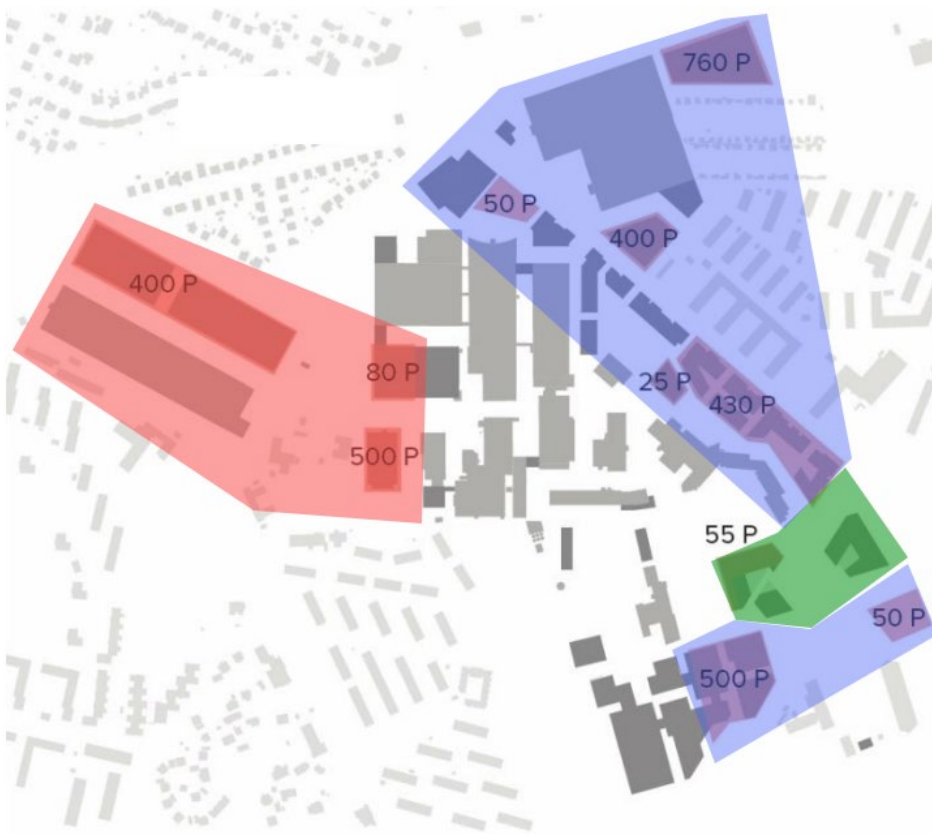
Längsta gångavstånd mellan projektområdets gräns och cykelparkering bör enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs Stad (2021, version 1.2)* vara enligt Figur 15.

	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 15, Längsta gångavstånd mellan entré och parkering (Källa: *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs stad (2021, version 1.2)*).

En viss andel av de planerade parkeringsplatserna inom detaljplaneområdet kommer vara till för bilpoolsplatser, vart dessa ska placeras inom detaljplaneområdet och i anslutning till området är inte fastställt. Platserna planeras dock spridas ut över hela området för att öka tillgängligheten för alla anställda och konsulter som arbetet på området.

AB Volvo följer kontinuerligt upp nyttjade av de olika anläggningarna. Se även "Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet" för beskrivning av hur AB Volvo tänker sig jobba med parkeringslösningar under utvecklingen av Campus Lundby.



Figur 16, Befintliga och planerade parkeringar i Campus Lundby - gångavstånd (Källa Volvo Group).

Enligt riktlinjerna för mobilitet och parkering i Göteborgs stad anpassas det faktiska avståndet med hänsyn till terrängen. Om det finns en höjdskillnad på en meter räknas det som tio meters gångavstånd. Enligt dessa riktlinjer blir det faktiska avståndet till närliggande parkeringsplatser längre. Området som är markerat i blått söder om det gröna området ligger på samma nivå eller under detaljplaneområdet. Området som är markerat i blått norr om det gröna området ligger en meter högre än detaljplaneområdet, men det påverkar inte det tillåtna avståndet till närliggande parkeringsplatser. Det röda området kan nås på två olika sätt - antingen genom Volvos område (ungefär 700 meters gångavstånd) eller runt Volvos område (ungefär 1 000 meters gångavstånd). Däremot finns det en höjdskillnad på cirka 13 meter till det röda området, vilket justerar gångavståndet baserat på terrängen till 830 respektive 1 130 meter. Detta anses vara utanför det tillåtna avståndet på 700 meter till närliggande parkeringsplatser. Se Figur 16.

Lokalisering, utrymme och utformning

Då gestaltning och utformningen för detaljplaneområdet inte är fastställt finns det inte möjlighet att redovisa lokalisering och plats för alla typer av parkeringsplatser. Parkeringsplatserna kommer fortfarande att uppfylla de krav, enligt Figur 14, med gångavstånd till bilparkeringsplatser, PRH-platser inom 25 m från respektive entré och gångavstånd för cykelparkering enligt Figur 15. Platserna kommer lokaliseras på kvartersmark, till största del i parkeringshus. Bilparkeringarna som planeras i området kommer att placeras i bottenplan av respektive etapp. Inför granskning av detaljplanen kommer mobilitets- och parkeringsutredningen att konkretisera och redovisa med skisser hur parkeringslösningen ser ut.

För cykelparkering inomhus avsätts 2 m² per cykelplats och 1 m² utomhus. För att kunna spara yta kan cykelparkeringen inomhus anläggas i tvåvåningsställ. Det är viktigt att tillse att erforderlig takhöjd, cirka 2,7 meter, finns där cykelställen placeras.

Totalt antal platser inom detaljplanen uppskattas till 514 (Scenario 1 (kontor) i etapp 2) / 509 (Scenario 2 (hotell) i etapp 2). I de skisser som finns framtagna på byggnaderna i detta tidiga skede uppskattas 189 platser inrymmas (förutsatt parkeringshus med platser i ett plan). Resterande 325/320 parkeringsplatser planeras att lösas utanför denna detaljplans område, men inom Campus Lundby geografiska område. Platserna kommer lokaliseras på kvartersmark, till största del i parkeringshus. Exakt lokalisering är i detta skede ej fastslaget, utan beslutas i senare skede av processen. Där parkeringsköp (p-köp) blir aktuellt ska ett utkast på avtalet finnas framtaget inför detaljplanens granskning. Avtalet ska löpa på 25 år.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

I området runt detaljplanen finns strax nordöst om området ett bostadsområde med flerfamiljshus. Inom "Rambergstaden" ingår bland annat gatorna Västra och Östra Keillersgatan, Lantmannagatan, Stataregatan, Västra och Östra Andersgårdsgatan. Längs gatorna i området finns viss gatuparkering som är gratis. Det finns även ett fåtal platser som är reglerade som 2 timmars parkering. Även i området väster om detaljplanen, "Lammelyckan" (Kalvhagsliderna, Mörnersgatan och Lammelyckan), finns kommunal gatuparkering utan reglering, med undantag för en kortare period under mars - april då det råder parkeringsförbud på onsdagar jämna veckor klockan 9 - 12. Kommunala gatuparkeringar finns även längs med Fyrväpplingsgatan och Prästvågen. Där finns endast ett fåtal platser och dessa är reglerade med en tidsbegränsning på en timme respektive 30 minuter. Ingen av de ovan nämnda gatuparkeringarna är avgiftsbelagda. I bostadsområdena finns även ett fåtal platser att förhyra för boende.

Vid Rambergsrinken/Bravida Arena/Lundbybadet finns den kommunal markparkeringen Rambergsvallen. Parkeringen ligger cirka 500 meter från plangränsen. Här finns 283 platser och parkering kostar 9 kr/tim. alla dagar 08–22, övrig tid 2 kr/tim.

Det finns en större gratisparkering i anslutning till matvaruhandeln, söder om Lundbyleden. Dock kan Lundbyleden förväntas utgöra en för stor barriär för denna ska nyttjas för besökare/anställda till området. Även avståndsmässigt är det tveksamt om denna parkering är attraktiv för anställda och besökare. Parkeringen ligger cirka 700 m från plangräns, se Figur 17.



Figur 17, Parkeringar på gatumark inom 700 m från detaljplaneområdet (röda linjer), kommunal parkering (blå cirkel) och gratisparkering i anslutning till matvaruhandel (orange cirkel).

Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringen förutsätts vara gratis och anordnas och finansieras av AB Volvo. För att säkerställa så att endast anställda på AB Volvo har tillgång till platserna utreder AB Volvo möjligheten att nyttja en parkeringslösning med bommar som kan öppnas för de med tillstånd att parkera.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Området kommer byggas ut etappvis och behovet av parkering uppkomma allt eftersom området utvecklas. Kommande arbete med planen och bygglov kommer ytterligare utreda frågan vidare.

AB Volvo har inom arbetet med Campus Lundby tagit ett helhetsgrepp på bland annat parkering och har bygg ett antal anläggningar inom området under de senaste åren. Dessa anläggningar anses fylla behovet av parkering även under själva byggnationen. Då denna detaljplan samspelar med övriga områden inom Volvo Lundby behövs en helhetssyn på parkering under byggtid av området. I ”Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby” fastslås att utbyggnadsordningen för hela området ännu inte beslutad men parkeringsfrågan finns med som en viktig parameter när planerna beslutas. Utredningen fastslår även att ett troligt scenario är att något av parkeringshusen byggs i ett tidigt skede för att frigöra markytor för byggnation och etableringar. Under hösten 2023 färdigställdes bland annat ett av parkeringshusen i strukturskissen. Det står även beskrivet att ”under byggtiden

kommer AB Volvo planera utbyggnaden så att nya parkeringsanläggningar byggs innan befintlig markparkering tas i anspråk för byggnation för att undvika att anställda inom Volvo Lundby tar annan parkering inom närområdet i anspråk”.

I samband med att området utvecklas och AB Volvo koncentrerar sin verksamhet av tjänstemän till Campus Lundby har även andra typer av mobilitetstjänster, både fysiska och påverkans, ökat i området. Det har byggts ett flertal nya cykelparkeringar, standarden på pendlingscykelbanan längs Hjalmar Brantingsgatan har höjts, området runt exempelvis Gropegårdsgatans hållplats har omdanats och större ytor för fotgängare tillskapas, låncykelsystem har införts på området, med mera. AB Volvo har även egna mobilitetsinitiativ såsom exempelvis buss för anställda mellan området och till och från Kungälv, Landvetter, Kungsbacka och Alingsås. Sammantaget har ett stort antal åtgärder, vilka bidrar till en omställning av transportslag införts, något som kan och kommer minska behovet av parkering på området.

Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid
Västra Ramberget – Hotell i etapp 2



Titel: Bilaga 1 Mobilitets- och parkeringsutredning – särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget – Etapp 2

Författare: Marcus Edberg, COWI AB, Pernilla Sott, COWI AB

Beställare: AB Volvo

Kontaktperson: Erik Samuelsson, Volvo Group Real Estate

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2023-12-22
2.0	2024-02-07

Innehållsförteckning

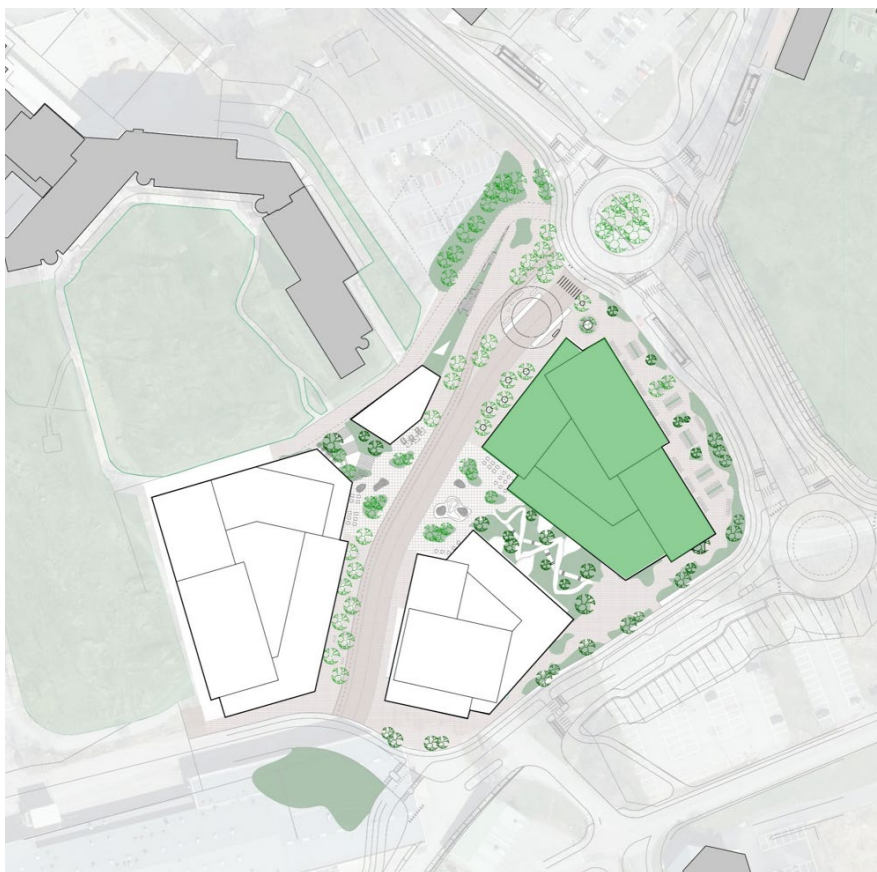
Bakgrund	4
Verksamheten	5
Förutsättningar	5
Antal personer	5
Hotell	6
Restaurang	6
Antal parkeringsplatser	7
Hotell	7
Restaurang	7
Resultat P-tal	8
Hotell	8
Restaurang	8
Parkeringsytor	8
Slutsats	9
Hotell	9

Bakgrund

Inom ”Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget” som ligger i stadsdelen Lundby i Göteborg är exploatering planerad i tre olika deletapper.

Detaljplaneområdet är lokaliserat på Hisingen, cirka 3 km från Göteborgs centralstation och cirka 2 km från Hjalmar Brantingsplatsen. De olika etapperna innefattar olika typer av verksamheter så som kontor, hotell, restaurang, café, service och handel. I samband med exploatering av området planeras även för en mobilitetshub för att förenkla sättet att ta sig till och från området.

Som underlag för detaljplanen genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för den framtida verksamheten inom detaljplaneområdet. I etapp 2, se Figur 1, finns ett förslag om hotell- och restaurangverksamheter. I brist på parkeringstal för hotell- och restaurangverksamhet i aktuella parkeringsriktlinjer och anvisningar, *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2018)* och *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, (2021, version 1.2)*, utförs en särskild mobilitets- och parkeringsutredning för hotell- och restaurangverksamheten.



Figur 1, Detaljplaneområdet, etapp 2, markeras med grönt.

Den särskilda utredningen ersätter avsnitten Startvärde, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar i Göteborgs Stads ordinarie *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*. Den särskilda utredningen följer den mall som finns för särskild utredning (version 1.3.) i Teknisk handbok och är en bilaga till projektets mobilitets- och parkeringsutredning.

Projekt som har använts som referensprojekt är Svenska Mässan, nytt höghus mot Korsvägen, Heden 34:16.

Verksamheten

Deletapp 2 kommer att bestå av ett höghus med totalt 26 900 m² BTA, där 25 300 m² BTA är avsett för hotellverksamhet. Av dessa 25 300 m² BTA uppskattas cirka 10 000 m² av ytan för hotellrum, det vill säga övriga ytor så som korridorer, uppehållsytor, receptionsområde, ytor för anställda, med mera inkluderas ej. Ett genomsnittligt hotellrum uppskattas till 25 m². På 10 000 m² BTA uppskattas det bli cirka 400 hotellrum (10 000 m² BTA / 25 m² per hotellrum = 400 hotellrum).

En jämförelse är Gothia Towers med cirka 400 hotellrum per höghus som ligger i centrala Göteborg i anslutning till Korsvägen och Svenska mässan. Övrig verksamhet i etapp 2 presenteras i Tabell 1 nedan, parkeringstal för den övriga verksamheten presenteras i mobilitets- och parkeringsutredningen för detaljplaneområdet.

Tabell 1, Sammanfattad BTA för verksamheterna i etapp 2.

Funktion	BTA (m ²)	Antal rum
Hotell	25 300 (10 000 för rum)	400 rum
Restaurang	1 000	
Handel	600	

Förutsättningar

Detaljplaneområdet anses det vara lättillgängligt för alla typer av trafikanter.

Detaljplaneområdet bedöms ha god anslutning till gång- och cykelinfrastruktur och cykelpooler så som Styr och ställ finns i området. Planen om att integrera Campus Lundby mer med staden innebär ett fokus att lätt kunna ta sig till och från området för gång- och cykeltrafikanter. Detaljplaneområdet har god anslutning idag till kollektivtrafik med hållplatser som Ramberget i direkt anslutning. Hållplatsen är idag trafikerad av linje 31, 34 och 176. Tillgängligheten till god kollektivtrafik kommer också öka i och med byggnationen av mobilitetshubben.

Se Mobilitet och parkeringsutredningen för ”*Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget*” för mer information om förutsättningar.

Antal personer

Detaljplaneområdet är lokaliserat i södra delen av Volvo Lundby och är en del av AB Volvos utvecklingsprojekt ”Campus Lundby”. Projektets mål är att flytta AB Volvos Göteborgsbaserade verksamheter till området och samtidigt integrera området med staden. Bebyggelse i närheten av området kommer främst vara industri- och kontorslokaler med service och handel i bottenplan. Hotellet kommer göra det möjligt för besökare till Volvo Lundby att bo i anslutning till Campus Lundby, men även för personer som besöker Göteborg.

Hotell

Antalet besökare för hotellverksamheten utgår ifrån siffror från Göteborgs hotellrapport 2021 (Göteborgs & CO och Business Region Göteborg), där beläggning för hotell uppskattas till 75 % och i snitt 1,5 personer per rum i Göteborg. Utredning uppskattar därmed antalet besökare när hotellverksamheten har 75 % beläggning och har 1,5 gäster per rum. In- och utcheckning anses ske separat och överlappar inte med varandra tidsmässigt. I och med detta blir uppskattat antal besökare till 450 personer ($400 \cdot 1,5 \cdot 0,75 = 450$).

Antalet anställda för hotellverksamheten baseras på uppskattningar utifrån liknande hotell i Göteborgsområdet. I referensprojektet antogs cirka 350 anställda till den nya hotellverksamheten vid Svenska mässan på cirka 29 000 m² BTA varav 7 000 m² BTA till hotell.

Med dessa siffror uppskattas totalt antal anställda till hotellverksamheten i etapp 2 till cirka 500 personer.

Medarbetarna på hotellet förväntas arbeta i skift där de stora skiftbytena sker kl. 7 och kl. 15. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn för hotellverksamheten blir när det är flest anställda på plats, detta sker därmed vid skiftbytena. Det antas bli tre-skiftbyten, vilket medför att det uppskattas arbeta cirka 166 ($500/3=166$) personer per skift, och vid ett skiftbyte blir antalet anställda 333 ($166 \cdot 2=333$) personer.

Det som dimensionerar antalet personer på plats är när flest anställda befinner sig vid verksamheten, detta kommer ske under dagtid vid ett skiftbyte. De som ska gå på sitt kommande skift kommer behöva tillgång till parkering innan de som avslutar sitt skift har lämnat platsen. Därför uppskattas det högsta antalet hotellanställda på plats samtidigt bli 333 personer. Totalt blir samtidigt anställda 333 på plats och 450 besökare.

Restaurang

Antal anställda för restaurangverksamheten uppskattas till 15 personer / 1 000 m² BTA och antal besökare uppskattas till 50 personer / 1 000 m² BTA. Restaurangerna som är planerade i detaljplaneområdet antas i första hand vara lunchrestauranger. Det dimensionerade antalet anställda och besökare presenteras i Tabell 2 nedan.

Tabell 2, Beräknade antal anställda och besökare till varje separat restaurangverksamhet.

	BTA (m ²)	Uppskattat antal anställda i maxtimme (st.)	Uppskattat antal besökare i maxtimme (st.)
Restaurang Etapp 1	1 300	20	65
Restaurang Etapp 2	1 000	15	50
Restaurang Etapp 3	400	6	20

Antal parkeringsplatser

Hotell

För att ta fram lämpligt antal parkeringsplatser för verksamhetens anställda används trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelsnivå. För området Lundby innebär detta bilparkeringsplatser för 21% av antalet anställda i maxtimmen enligt *Mall för särskild utredning för mobilitet och parkering, Version 1.3*, se Tabell 2. Antalet bilparkeringsplatser för anställda blir då 70 ($333 \cdot 0,21 = 70$).

För besökare till hotellet antas majoriteten av gästerna tillhöra besökare till Volvo Lundbys verksamhet. Detta medför att de flesta som bor på hotellet flyger till Göteborg och tar kollektivtrafik eller taxi från Centralstationen och kommer därför inte ha med en egen bil. Eftersom det inte finns exakta siffror på andel personer som antas ta bilen till detta hotell, uppskattas andelen besökare som tar bilen till 20 % det vill säga 90 ($450 \cdot 0,2 = 90$) personer är i behov av en parkeringsplats.

För anställda uppskattas, enligt Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby, att 25 % av resorna görs med cykel (se Tabell 3), vilket medför att det behövs 84 ($333 \cdot 0,25 = 84$) cykelparkeringsplatser för de anställda för hotellverksamheten. Inga besökare antas ta sig till hotellet med cykel.

Tabell 3, Framtida färdmedelsfördelning (Källa: Mall för särskild utredning för mobilitet och parkering, Version 1.3 samt Mobilitets- och parkeringsutredning Campus Lundby).

Stadsdel	Anställda [%]	Besökare hotell [%]
Lundby (Bilparkering)	21	20
Lundby (Cykelparkering)	25	-

Restaurang

För att ta fram antal startvärdet för parkeringstal kopplat till restaurang används uppskattat antal anställda och besökare från Tabell 2 samt den framtida färdmedelsfördelningen i Tabell 3. Enligt "Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget" antas inte besökare till de olika restaurangerna använda bil som färdmedel till denna verksamhet och antal platser för besökare kommer därför att sättas till noll. Antal parkeringsplatser för bil respektive cykel presenteras i Tabell 4 nedan.

Tabell 4, Antal parkeringsplatser för bil till de olika restaurangerna i respektive etapp.

	Antal platser för anställda, bil	Antal platser för anställda, cykel	Antal platser för besökare, cykel
Restaurang Etapp 1	5	8	10
Restaurang Etapp 2	4	6	8
Restaurang Etapp 3	2	3	3

Baserat på antal platser som är uppskattade beräknas antal platser / 1 000 m² BTA som presenteras i Tabell 5 nedan.

Tabell 5, uppskattat värde för antal platser / 1 000 m² BTA som gäller för restaurang i detaljplaneområdet.

	Platser / 1 000 m ² BTA för anställda, bil	Platser / 1 000 m ² BTA för anställda, cykel	Platser / 1 000 m ² BTA för besökare, cykel
Restaurang	3,2	5,5	7,5

Resultat P-tal

Hotell

Resultatet av cykel- och bilparkeringsbehovet och dimensionerande antal personer för hotellverksamheten redovisas i Tabell 6

Tabell 6, Dimensionerande antal personer samt parkeringsbehov för hotellverksamheten.

Antal samtidiga hotellgäster (st.)	Antalet samtidiga hotell- anställda (st.)	Antalet dimensionerande personer (st.)	Parkeringsbehov bil (st. platser) anställda/ besökare	Parkeringsbehov cykel (st. platser) anställda/ besökare
450	333	783	160 (70/90)	84 (84/0)

Omräknat till p-tal för bil motsvarar detta 16 platser / 1 000 m² BTA för hotellverksamheten och p-tal för cykelparkeringsplatser blir 8,4 platser / 1 000 m² BTA för hotellverksamheten.

Restaurang

Resultatet av cykel- och bilparkeringsbehovet och dimensionerande antal personer för restaurangverksamheten redovisas i Tabell 4 och Tabell 5 ovan.

Parkeringsytor

De parkeringsytor som kommer finnas tillgängligt för detaljplaneområdet planeras att placeras i bottenplan av bygganden. Enligt uppskattningar kommer det att finnas plats för cirka 71 platser i bottenplan på etapp 2 baserat på arean för det planerade huset.

Resterande parkeringsbehov för hotell- och restaurangverksamheten behövs anordnas av byggherren i anslutning till detaljplaneområdet.

För arbetsplatser ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddad inomhus eller i nära anslutning till entréer. Behovet av cykelparkeringsplatser för anställda förslagsvis löses i garage i källarplan i fastigheten.

Parkering för rörelsehindrade, PRH-platser (3% av det totala antalet parkeringsplatser) blir totalt 5 platser ska anordnas inom 25 m från tillgängliga entréer för hotellet. PRH-platser för restaurangen blir 1 plats för respektive restaurangverksamhet och etapp.

Se Mobilitet och parkeringsutredningen för *”Detaljplan för kontor och mobilitetshub vid Västra Ramberget”* för mer detaljerad information om parkeringsytor och parkeringslösningar.

Slutsats

Hotell

Sammanfattningsvis föreslås totalt 160 parkeringsplatser för anställda och besökare till hotellverksamheten varav 5 PRH-platser inom 25 meter från entrén. Antalet samtidiga anställda uppskattas till totalt 333 personer och antalet samtidiga besökare uppskattas till 450 personer vilket summeras till 783 personer vid dimensionerande tidpunkt. Det föreslås även 84 cykelparkeringsplatser för de anställda för hotellverksamheten. Besökare förväntas ej anlända till hotellet med cykel och därför sätts parkeringstalet till noll för besökare. Dock bör det finnas plats för ett antal lånecyklar som gäster via hotellreceptionen kan låna/hyra. Det uppskattas att det bör finnas plats för 10 lånecyklar