

Särskild utredning för mobilitet och parkering – Renova Sävenäs

Detaljplan Renova Sävenäs



Information som ska framgå av försättsbladet

Titel: Särskild utredning för mobilitet och parkering - Renova Sävenäs

Författare: Marcus Edberg, COWI, mred@cowi.com.

Pernilla Sott, COWI, prso@cowi.com

Kontaktperson: Lisa Bindgård, Renova AB, lisa.bindgard@renova.se

Beställare: Renova AB

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2024-03-22
2.0	2024-04-09
3.0	2024-05-03
4.0	2024-05-15

Innehållsförteckning

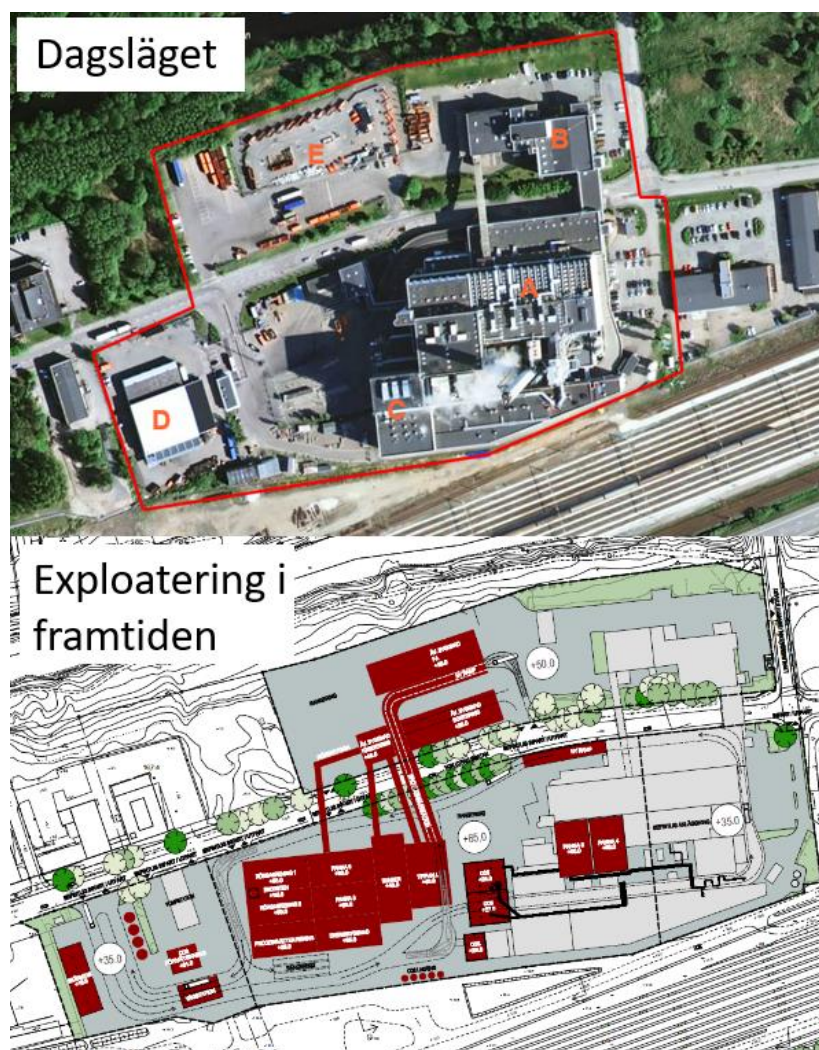
Särskild utredning för mobilitet och parkering – Renova Sävenäs	1
Inledning.....	4
Antal personer/Verksamheten	5
Förutsättningar	5
Antal parkeringsplatser i dagsläget	7
Framtida planer för verksamheten.....	8
Etapp 1 – cirka 2030:.....	9
Etapp 2 – cirka 2035:.....	9
Etapp 3 – cirka 2045:.....	9
Dimensionerande tidpunkt	10
Resultat antal personer för framtida verksamheten	10
Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen	11
Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar	12
Antal parkeringsplatser för varje etapp	13
Antal parkeringsplatser för entreprenörer.	14
Parkeringslösningar	14
Bilplatser	14
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	15
Parkering på gatumark.....	15
Förutsättningar för kostnadstäckning	16
Resultat P-tal för framtida verksamheter.....	16
Parkeringsytor	18
Slutsats	19
Etapp 1 – cirka 2030.....	19
Etapp 2 – cirka 2035.....	19
Etapp 3 – cirka 2045.....	19

Inledning

Renova AB och Renova Miljö AB planerar expansion av verksamheten inom detaljplan ”Sävenäs avfallsvärmeverk”, något som kommer ske i etapper årsvis cirka 2030, 2035 och 2045.

Renova Sävenäs, som ligger cirka 5 kilometer öster om Göteborg centrum innefattar bland annat ett avfallskraftvärmeverk, en anläggning för hantering av farligt avfall och en återvinningscentral. I dagsläget är verksamheten på cirka 63 000 m², se övre bild på Figur 1. Den framtida verksamheten kommer att medföra en marginell ökning av antal tunga transporter till och från området men också en minskning av transporter till återvinningscentralen, nya risker som är kopplade till ny verksamhet och marginellt fler antal anställda till verksamheten.

Som underlag för detaljplanen genomförs en särskild utredning för mobilitet och parkering. I brist på parkeringstal för denna typ av verksamhet 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, version 1.2* (2021), utförs en särskild mobilitets- och parkeringsutredning för denna verksamhet.



Figur 1, Överblick av dagsläget och den preliminära framtida exploateringen för Renova Sävenäs.

Antal personer/Verksamheten

Renova Sävenäs består i dagsläget av en anläggning på cirka 40 000 m² på södra sidan av von Utfallsgatan och 23 000 m² på norra sidan, totalt 63 000 m². Verksamheten är uppdelad på bland annat avfallskraftvärmeverket, farligt avfall-anläggningen och återvinningscentralen. Totalt antal anställda på Renova Sävenäs är i dagsläget cirka 145 personer. Renova Sävenäs tar emot besökare. Allt från skolklasser till företag som går miljöutbildningar. Antal besökare per dag är cirka 70–80. Majoriteten av dessa besökare är skolklasser som tar sig till och från anläggningen med kollektivtrafiken.

Delar av Renova Sävenäs verksamhet pågår dygnet runt och ett skiftlag på fem anställda befinner sig alltid på anläggningen för att drifta avfallskraftvärmeverket.

Renova Sävenäs har dagligen ett antal entreprenörer som är verksamma på anläggningen. Dessa varierar från 100–150 under sommarens revisioner till 20–30 på vintern. Entreprenörerna använder sig i huvudsak av bil för att ta sig till och från anläggningen och parkerar i dagsläget på en entreprenörsparkering på Göteborgs stads mark som Renova har rådighet över. När framtida exploatering sker kommer denna fastighet ingå i kommande detaljplan och parkering för entreprenörer kommer då behöva ske inom Renova Sävenäs mark. Enligt Renova Sävenäs samåker ett flertal entreprenörerna och en uppskattning görs att tre personer åker i samma bil, det vill säga att det parkeras 33–50 bilar som mest på sommaren. Entreprenörer anses ha stort behov av att ta bil till platsen då de har med utrustning för att utföra sitt arbete i bilen.

Förutsättningar

Vägar och gator

Detaljplaneområdet anses vara lättillgängligt för biltrafikanter. Till området kommer det en stor andel tunga fordon som transporterar avfall för förbränning och återvinning. Den större vägen som ligger i anslutning till området är E20, vars påfart vid Sävenäsleden, nås via von Utfallsgatan från väster. Det är på denna väg som flest fordon anländer till/från detaljplaneområdet. I närområdet finns även Industrivägen som går österut från området vidare till en överfart över E20.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken till området anses vara relativt god då busshållplatsen Industrivägen ligger direkt i anslutning till området och tidtabellerna är anpassade efter Renova Sävenäs arbetstider. Buss 167 trafikerar hållplatsen och går från Gamlestaden via Industrivägen och vidare till Österlyckan. Turtätheten är en gång i halvtimman på morgonen mellan 05:58 och 08:58, har ett uppehåll mitt på dagen och börjar återigen gå mellan 14:58 och 17:58 med en halvtimme mellan turerna. Det finns även hållplatser vid Utbyvägen, cirka 350 meter norr om detaljplaneområdet som trafikeras av två andra busslinjer (510 mellan Partille centrum och Heden samt linje 56 mellan Bergsjön och Gamlestads Torg). Gamlestaden anses som närmaste större knutpunkt för kollektivtrafik. Även Sävenäs tågstation ligger cirka 2 kilometer väster om området.

Cykel

Det finns möjlighet för anställda att parkera sina cyklar under tak på området. Enligt ”*Cykelprogram för en nära storstad, 2015–2025*” benämns cykelstråket som går längs med von Utfallsgatan som ”*Övergripande cykelvägnät, befintligt*”. Området ligger dessutom nära ”*Pendlingscykelnät*” längs Kvibergsvägen, vilket gör att möjligheten att ta sig till och från området med cykel anses vara god. Renova Sävenäs har omklädningsrum för cyklisterna och det finns tillgång till duschar inom området.

Mobilitetsinitiativ

Cykel: Anställda på Renova har möjligheten att hyra en cykel under tre år mot ett månatligt nettolöneavdrag.

Kollektivtrafik: Eftersom Renova är företagskund hos Västtrafik har alla medarbetare möjlighet att resa med kollektivtrafik med ett förmånligare betalningssätt som innebär att ett årskort blir billigare att köpa än enskilda månadskort.

Tjänsteresor

Renova följer Göteborgs stads riktlinjer för resor och möten i tjänsten för att möjliggöra transporter som är miljövänliga och samtidigt säkerhetsställa arbetsmiljön för medarbetare.

- *Kollektivtrafik:* Renova AB ersätter privata utlägg för tjänsteresor med kollektivtrafik.
- *Bilpool:* Bilpoolsbilar finns tillgängliga för anställda på Sävenäs att nyttja vid tjänsteresor. Taxi kan vid undantag användas vid särskilda förutsättningar så som tjänsteresor sent på kvällen, mycket bagage etcetera

Antal parkeringsplatser i dagsläget

Det finns idag cirka 65 bilparkeringsplatser tillgängliga för anställda på hela området Renova Sävenäs och vid behov och mån av plats kan även anställda parkera på entreprenörsparkeringen som i dagsläget är en grusplan med ej uppmärkta platser. Det finns 10 parkeringsplatser för besökare som ligger i anslutning till entrén och en PRH-plats (parkering rörelsehindrad) som även den ligger i anslutning till huvudentrén, se Figur 2.

Cykelparkeringsplatser för anställda finns under tak innanför grindarna och uppskattas till cirka 10 platser och för besökare finns cykelparkeringsplatser i anslutning till huvudentrén. Dessa uppskattas till cirka 10 platser.

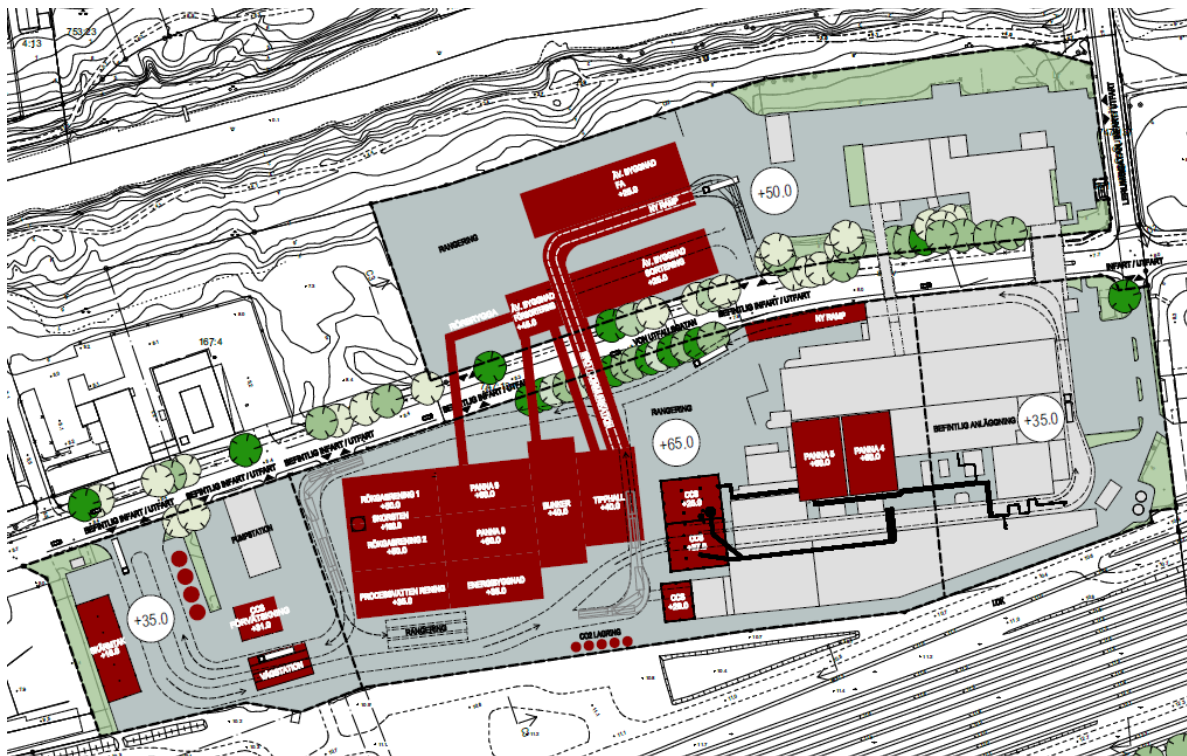


Figur 2, Översikt av verksamhetsområdet i dagsläget och lokalisering av huvudentrén.

Framtida planer för verksamheten.

Renova Sävenäs har planer på att utveckla verksamheten etappvis kring åren 2030, 2035 och 2040. En översiktsplan, som illustreras i Figur 3, ger en indikation på vad som kommer utvecklas i framtiden.

I samband med att Renova Sävenäs utvecklar sin verksamhet i vissa delar av området så kommer verksamhet fortsatt pågå i andra delar av området. Därför måste parkeringsbehovet för anställda uppfyllas under hela byggnationstiden. Eftersom utbyggnaden av Sävenäs kommer att ske etappvis över ett flertal år kommer utredningen att delas upp etappvis för att säkerställa mobilitets- och parkeringsbehovet under varje enskild etapp.



Figur 3, Översikt av verksamhetens utveckling inom området i framtiden.

Etapp 1 – cirka 2030:

Planer för verksamheten till cirka 2030 kommer innebära en tillkommande anläggning för infångande av koldioxid/Carbon capture and storage (CCS). Detta kommer att medföra transporter till och från området med större tankbilar. Marginellt fler anställda (cirka 5–10 anställda) kommer tillkomma.

Etapp 2 – cirka 2035:

Söder om von Utfallsagatan

Till cirka 2035 planeras två nya förbränningslinjer att byggas.

Två av de äldre förbränningslinjerna kommer inte längre att användas för förbränning av avfall. Vid behov kan de gamla pannorna eventuellt användas för förbränning av biomassa. Detta kommer innebära fler transporter till och från området.

Koldioxidinfångning från de nya pannorna ger upphov till tillkommande transporter med tankbilar från området.

Detta kommer innebära en ökning av antal anställda med cirka 10–20 personer.

Norr om von Utfallsagatan

Nya anläggningar för sortering eller återvinning av avfall planeras inom området. Detta kommer innebära fler transporter till och från anläggningen och tillkommande antal anställda om 10–15 personer jämfört med antal anställda 2023.

Anläggningen för farligt avfall och återvinningscentralen omlokaliseras utanför planområdet vilket medför en minskning av antal anställda med 15–23 personer på farligt avfall och 5 personer på återvinningscentralen.

Etapp 3 – cirka 2045:

Förbränning av biomassa i de två äldre förbränningslinjerna planeras vid denna tid ha upphört, vilket ger en minskning av transporter med biomassa och restprodukter till och från området.

Om det finns behov från regionen kommer de äldre förbränningslinjerna byggas om till nyare förbränningslinjer och en ökning av transporter med brännbart avfall och restprodukter från förbränning till och från området kommer då ske.

Ytterligare en ökning av koldioxidinfångning med tillkommande transporter till och från anläggningen med tankbilar tillkommer i Etapp 3.

Dimensionerande tidpunkt

Den dimensionerade tidpunkten för Renova Sävenäs är på sommaren då det är som flest entreprenörer och på morgonen när hela arbetsstyrkan är på plats. Antalet personer vid den dimensionerande tidpunkten för varje enskild etapp blir följande:

Etapp 1: 155 anställda + 150 entreprenörer + 80 besökare = 385 personer

Etapp 2: 152 anställda + 150 entreprenörer + 80 besökare = 382 personer

Etapp 3: 152 anställda + 150 entreprenörer + 80 besökare = 382 personer

Resultat antal personer för framtida verksamheten

En sammanställning av antal personer för den framtida verksamheten presenteras i Tabell 1 nedan.

Tabell 1, Dimensionerande antal anställda, besökare och entreprenörer till Sävenäs

Etapp	Antal anställda [st]	Antal entreprenörer [st]	Antal besökare [st]
Dagsläge	145	150	80
Etapp 1-cirka 2030	$145 + 10 = 155$	150	80
Etapp 2-cirka 2035	$145 + 7 = 152$	150	80
Etapp 3-cirka 2045	152	150	80

Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen

I detta kapitel bedöms läget på projektet som utreds och avdrag görs på startvärdet för andel parkeringsplatser för bil och cykel till andel anställda och besökare, se Tabell 2.

Tabell 2, Sammanställd lägesbedömning av projektet och hur de påverkar startvärdet.

	Bil		Cykel	
	+	-	+	-
<i>Hur ser utbudet av kollektivtrafiken ut till platsen?</i> God tillgänglighet med kollektivtrafik (turtäthet, gångavstånd m.m.) kan innebära ett lägre antal bilar.	x		x	
<i>Hur långt gångavstånd är det till hållplatsen?</i> Det verkliga gångavståndet ska vara mindre än 500 meter för att anses som acceptabelt. Ju längre gångavstånd ju fler väljer bilen.		x		x
<i>Hur lång restid är det med kollektivtrafik?</i> Ligger verksamheten i ytterområden eller avsides blir det längre restider så att fler använder bil.	x			x
<i>Finns det bra gång- och cykelvägar?</i> Bra infrastruktur för gång och cykel kan leda till högre andel resor med dessa färd sätt samt lägre bilandel.		x	x	
<i>Finns många anställda och besökare inom några kilometer från verksamheten?</i> Finns många inom kortare avstånd väljer fler att cykla.	iu	iu	iu	iu
<i>Topografi?</i> Ett kuperat läge kan innebära att cykeln uppfattas som ett mindre attraktivt färdmedelsval.	-	-	x	
<i>Lägesbedömning inom stadsdelen och närhet till angränsande stadsdelar?</i> Lokaliseringen i stadsdelen (ligger på gränsen mellan två stadsdelar) tas ett medelvärde mellan stadsdelarna.	-	x		x

Sammanfattningsvis så blir den största ändringen i andel cykelparkeringsplatser då projektområdet ligger i utkanten av en stadsdel med större andel cykelparkeringsplatser. Ett medelvärde av de två områdena bidrar till en minskning av andelen parkeringsplatser från 50 % för anställda och 22 % till 34,5 % för anställda och 15 % för besökare. Samma avdrag görs på andel bilar och där blir avdraget från 33 % för anställda till 31,5 %.

Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar

I detta kapitel bedöms projektet och avdrag görs på startvärdet för andel parkeringsplatser för bil och cykel till andel anställda och besökare, se Tabell 3.

Tabell 3, Sammanställning av hur projektanpassningen påverkar startvärdet.

	Bil		Cykel	
	+	-	+	-
<i>Hur stort upptagningsområde har verksamheten?</i> Om verksamheten drar till sig besökare från ett stort omland kan antalet fordon behöva ökas och tvärtom.	x		-	-
<i>Ordnas särskilda resmöjligheter till verksamheten, till exempel abonnerade bussar?</i> Vid stor andel besökare med till exempel abonnerade bussar kan en lägre bilandel antas. Utrymme kan behöva säkras för parkering av andra transportslag än bil och cykel.	-	-	-	-
<i>Kommer besökarna ensamma eller i grupp?</i> Om verksamheten vänder sig till exempel lagidrotter kan ett större antal samtidiga besökare antas. Besökare kan i många fall samåka, vilket leder till ett minskat parkeringsbehov.		x	-	-
<i>Har besökare körkort?</i> Vid målgrupper med lågt körkortsinnehav (till exempel ungdomar) kan det vara rimligt att anta ett lägre bilanvändande.		x	-	-
<i>Vilken typ av tjänster erbjuder verksamheten?</i> Förutsätts behov av transporter? Vem ska använda verksamheten? Är det unga eller gamla?	-	-	-	-
<i>Förutsätts behov av transporter för till exempel skrymmande utrustning/varor?</i> Förutsättningar för andra färdmedel än bil kan begränsas om skrymmande utrustning (i form av till exempel sportutrustning) behöver medtagas till verksamheten. Likaså kan försäljning av skrymmande varor (till exempel vitvaror) leda till begränsade möjligheter för andra transportmedel än bil från verksamheten. I dessa fall bör man räkna med en högre bilandel.	-	-	-	-
<i>Hur kommer P-platserna att regleras? Tid och prissättning? Är de reserverade för vissa grupper?</i> Reglering och prissättning av parkeringen kan bidra till att bilen som färdmedel till den aktuella verksamheten blir mer eller mindre attraktiv jämfört med andra alternativ.	-	-	-	-

Sammanfattningsvis bedöms projektanpassningen endast påverka besökare till Renova Sävenäs. Då den största andel av besökare är skolklassen som reser med kollektivtrafik och de platser som i dagsläget är avsedda för besökare uppfyller framtida behov sätts andel bilparkeringsplatser till 0 %.

Antal parkeringsplatser för varje etapp

För att ta fram lämpligt antal parkeringsplatser för verksamhetens anställda används trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelsnivå. Dessa värden är sammanställda i Tabell 4. För Renova Sävenäs innebär detta antal bilparkeringsplatser till 33 % av antalet anställda i maxtimmen enligt ”Mall för särskild utredning för mobilitet och parkering, Version 1.3”.

Tabell 4, Framtida färdmedelsfördelning (Källa: Mall för särskild utredning och parkering, Version 1.3)

Stadsdel	Andel platser för anställda	Andel platser för besökare
Härlanda (Bilparkering)	33 %	33 %
Härlanda (Cykelparkering)	50 %	22 %

Baserat på lägesbedömningen och projektanpassningen anpassas andelen parkeringsplatser för anställda och besökare och presenteras i Tabell 5.

Tabell 5, Anpassade beräkningsvärden efter lägesbedömning och projektanpassning

Stadsdel	Andel platser för anställda	Andel platser för besökare
Härlanda (Bilparkering)	33 %	0 %
Kortedala (Bilparkering)	30 %	0 %
Medelvärde (Bilparkering)	31,5 %	0 %
Härlanda (Cykelparkering)	50 %	22 %
Kortedala (Cykelparkering)	19 %	8 %
Medelvärde (Cykelparkering)	34,5 %	15 %

Andel parkeringsplatser som finns tillgängliga för anställda idag är $65/145 = 44\%$. Då de flesta av besökarna till Sävenäs tar sig till anläggningen kollektivt anses antal platser för besökare som finns i dagsläget vara tillräckligt för säkra upp parkeringsbehovet i framtiden.

Utifrån tabellvärden från Tabell 4 kan behovet för antal parkeringsplatser tas fram för varje enskild etapp. De olika etapperna med andel parkeringsplatser presenteras för bil i Tabell 6 och för cykel i Tabell 7.

Tabell 6, Dagsläge och uppskattat framtidsbehov för bilparkeringsplatser med avdrag efter lägesbedömning och projektanpassning

Etapp	Antal anställda/ besökare/entreprenör	Antal parkeringsplatser Anställda/besökare/ entreprenör	Andel platser per anställd/besökare [%]
Dagsläget	145 / 80 / 150	65 / 10 / 50*	44 % / 12,5 %
Etapp 1	155 / 80 / 150	49 / 10 / 50*	31,5 % / 0 % (Tabell 5)
Etapp 2	152 / 80 / 150	48 / 10 / 50*	31,5 % / 0 % (Tabell 5)
Etapp 3	152 / 80 / 150	48 / 10 / 50*	31,5 % / 0 % (Tabell 5)

* se motivering under rubrik "Antal parkeringsplatser för entreprenörer"

Tabell 7, Dagsläge och uppskattat framtidsbehov för cykelparkeringsplatser med avdrag efter lägesbedömning och projektanpassning.

Etapp	Antal anställda/besökare	Antal parkeringsplatser anställda/besökare	Andel platser per anställd/besökare [%]
Dagsläget	145 / 80	10 / 10	6,8 % / 12,5 %
Etapp 1	155 / 80	54 / 12	34,5 % / 15 % (Tabell 5)
Etapp 2	152 / 80	53 / 12	34,5 % / 15 % (Tabell 5)
Etapp 3	152 / 80	53 / 12	34,5 % / 15 % (Tabell 5)

Antal parkeringsplatser för entreprenörer.

Enligt antagande om hur många parkeringar som entreprenörer har behov av vid den dimensionerande tiden för 150 personer som samåker med tre personer i varje bil uppskattas detta till 50 parkeringsplatser.

Parkeringslösningar

Bilplatser

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Närliggande parkeringsanläggningar illustreras nedan som är inom avståndet för anställda på 700 meter enligt ”Maximalt gångavstånd” i ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”, se Figur 4. Avståndet regleras med höjdskillnader varvid en meters höjdskillnad räknas som tio meters gångavstånd.

Närliggande parkeringsytor som finns tillgängliga inom 700 meters avstånd är följande:

1. Parkerings tillhörande Lemmingvallen märkt med 3 timmar för personfordon. Cirka 300 meter + (3 meter höjdskillnad * 10 meter) = 330 meter.

2. Parkering tillhör restaurang och annat företag märkta med ”2 timmar eller tillstånd”. Cirka 100 meter + (1 meters höjdskillnad * 10 meter) = 110 meter.

Resterande parkeringsytor som ligger i närområdet är antingen inom inhägnat området eller anses tillhöra de företag som parkeringsplatserna angränsar till och är ej tillgängliga för fordon utan parkeringstillstånd.



Figur 4, Översikt av närliggande parkeringsytor inom 700 meters gångavstånd till projektområdet. 1: Parkering till Lemmingvallen. 2: Parkering till restaurang och företag.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

Parkering på allmän plats sker ej längs de större vägarna som ansluter till området. I bostadsområdet norr om detaljplaneområdet finns möjlighet att parkera på allmän plats, se Figur 5. Dessa gator används mest troligen av boende och besökare till boende i området. Som tidigare nämnt antas besökare ta sig till Renova Sävenäs via kollektivtrafik, därför anses ingen risk att dessa platser tas upp av besökare till Renova Sävenäs. Det anses inte heller en risk att anställda kommer att använda dessa platser på allmän mark.



Figur 5, Parkering på allmän plats inom 700 m gångavstånd till detaljplaneområdet.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Det finns inga parkeringsplatser i anslutning till projektområdet som är avgiftsbelagda och de parkeringsplatser som finns tillgängliga för allmänheten är tidsbegränsade till två eller tre timmar. Därför bedöms dessa inte vara mer attraktiva än de parkeringsplatser som byggaktörerna inom projektet kommer att erbjuda. Det bedöms således som låg risk att tillkommande anställda nyttjar omkringliggande parkeringsplatser i stället för projektets parkeringsplatser. I närområdet till projektet har kommunen boendeparkering på gatumark, den nya exploateringen kommer inte bli behörig till detta.

Resultat P-tal för framtida verksamheter

För att få fram det resulterande antalet platser vid den dimensionerade tiden sammanställs antal anställda, antal besökare och antal entreprenörer. Antal platser för besökare förblir samma som i dagsläget då majoriteten av alla besökare tar sig till platsen med kollektivtrafik. Antal parkeringsplatser presenteras i Tabell 8 nedan.

Tabell 8, Resultat av antal parkeringsplatser för framtida verksamheter

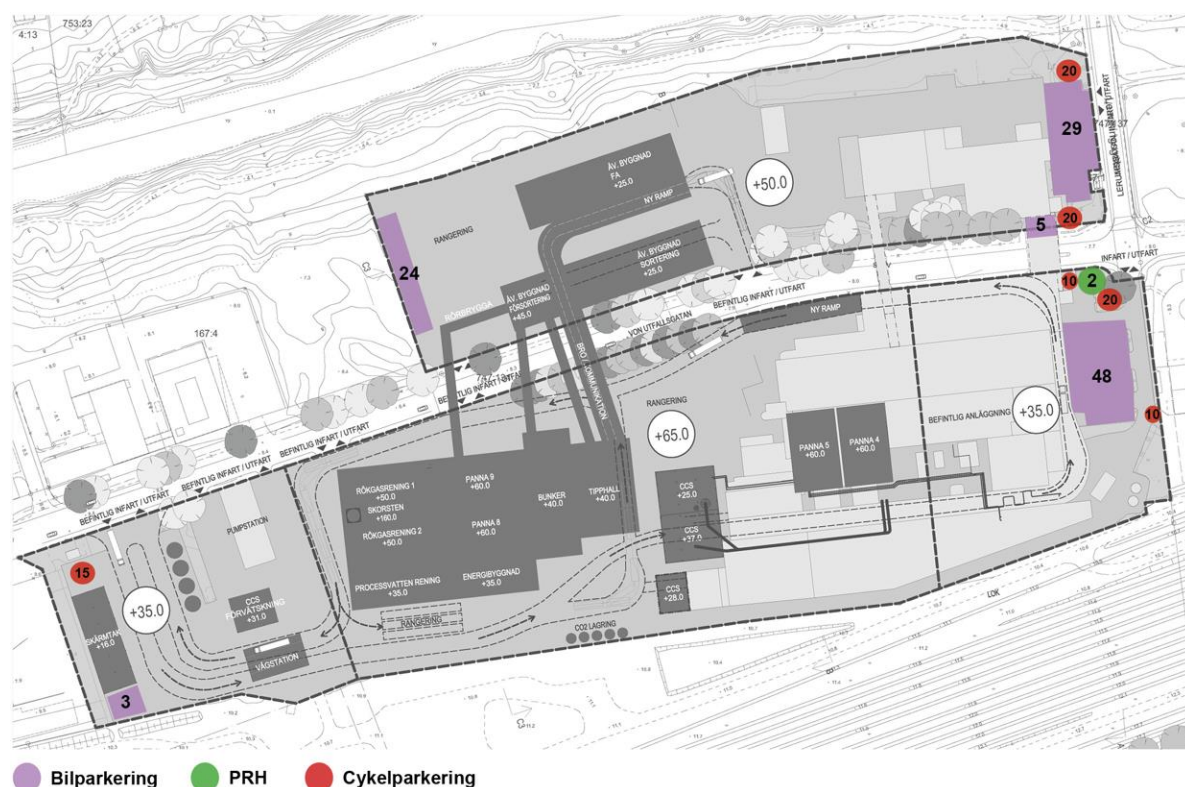
Ettapp	Antal anställda	Antal entreprenörer	Antal besökare	Parkeringsbehov bil [stycken]	Parkeringsbehov cykel [stycken]
Etapp 1	155	150	80	49 + 50 + 10 = 109	54 + 0 + 12 = 66
Etapp 2	152	150	80	48 + 50 + 10 = 108	53 + 0 + 12 = 65
Etapp 3	152	150	80	48 + 50 + 10 = 108	53 + 0 + 12 = 65

Parkeringsytor

Lokalisering av parkeringsbehovet inom detaljplaneområdet är illustrerat i Figur 6. För att beräkna den totala arean av parkeringsbehovet blir det 25 m^2 per parkeringsplats * 108 parkeringsplatser = 2700 m^2 .

För cykelparkeringsplatser krävs det 1,2 m² per cykelparkeringsplats * 65 cykelparkeringsplatser = 78 m². Dessa parkeringsplatser ska enligt "*Maximalt gångavstånd*" från "*Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering*" vara inom 25 meter för besöksparkering (inomhus eller utomhus), och för anställda inom 50 meter (inomhus eller utomhus med väderskydd). Alla cykelparkeringsplatser som placerats ut på Figur 6 uppfyller kraven om "*Maximalt gångavstånd*" till respektive mål.

Parkering för rörelsehindrade (PRH-platser) ska utgöra 3 % av det totala antalet parkeringsplatser för anställda och besökare, vilket blir 2 PRH-platser (här räknas inte platser för entreprenörer med). Dessa platser inkluderas som en del av det totala parkeringsbehovet. PRH ska placeras inom 25 meter från entrén.



Figur 6, Illustration över planerad lokalisering av olika parkeringszoner inom detaljplaneområdet

Slutsats

Sammanfattningsvis föreslås följande antal parkeringsplatser för varje etapp:

Etapp 1 – cirka 2030

Dimensionerande antal personer: 155 anställda + 150 entreprenörer + 80 besökare = 385 personer.

Antal parkeringsplatser: 49 platser för anställda, 50 platser för entreprenörer och 10 platser för besökare = 109 bilparkeringsplatser och 66 cykelparkeringsplatser.

Antal PRH-platser: 2 PRH-platser inom 25 meters avstånd till entréer.

Total antal parkeringsplatser: 109 bilparkeringsplatser och 66 cykelparkeringsplatser

Etapp 2 – cirka 2035

Dimensionerande antal personer: 152 anställda + 150 entreprenörer + 80 besökare = 382 personer.

Antal parkeringsplatser: 48 platser för anställda, 50 platser för entreprenörer och 10 platser för besökare = 108 bilparkeringsplatser och 65 cykelparkeringsplatser.

Antal PRH-platser: 2 PRH-platser inom 25 meters avstånd till entréer.

Total antal parkeringsplatser: 108 bilparkeringsplatser och 65 cykelparkeringsplatser

Etapp 3 – cirka 2045

Dimensionerande antal personer: 152 anställda + 150 entreprenörer 80 besökare = 382 personer.

Antal parkeringsplatser: 48 platser för anställda, 50 platser för entreprenörer och 10 platser för besökare = 108 bilparkeringsplatser och 65 cykelparkeringsplatser.

Antal PRH-platser: 2 PRH-platser inom 25 meters avstånd till entréer.

Total antal parkeringsplatser: 108 bilparkeringsplatser och 65 cykelparkeringsplatser