



# Mobilitets- och parkeringsutredning - Särskild utredning

## Detaljplan för verksamheter vid Gamla Sörredsvägen inom stadsdelen Sörred

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning – särskild utredning – Detaljplan för verksamheter vid Gamla Sörredsvägen inom stadsdelen Sörred i Göteborg

Författare: Caroline Lindström, COWI

Kontaktperson: Björn Carlsson, COWI, bjco@cowi.com

Beställare: Fredrik Valldén, Volvo Car Corporaton

### Dokumenthistorik:

Version	Datum
0.9	2024-04-22 Granskningshandling till kommunen
0.95	2024-06-14 Justerad granskningshandling till kommunen
1.0	2024-06-25 Slutlig version till detaljplanens samråd



---

## Innehållsförteckning

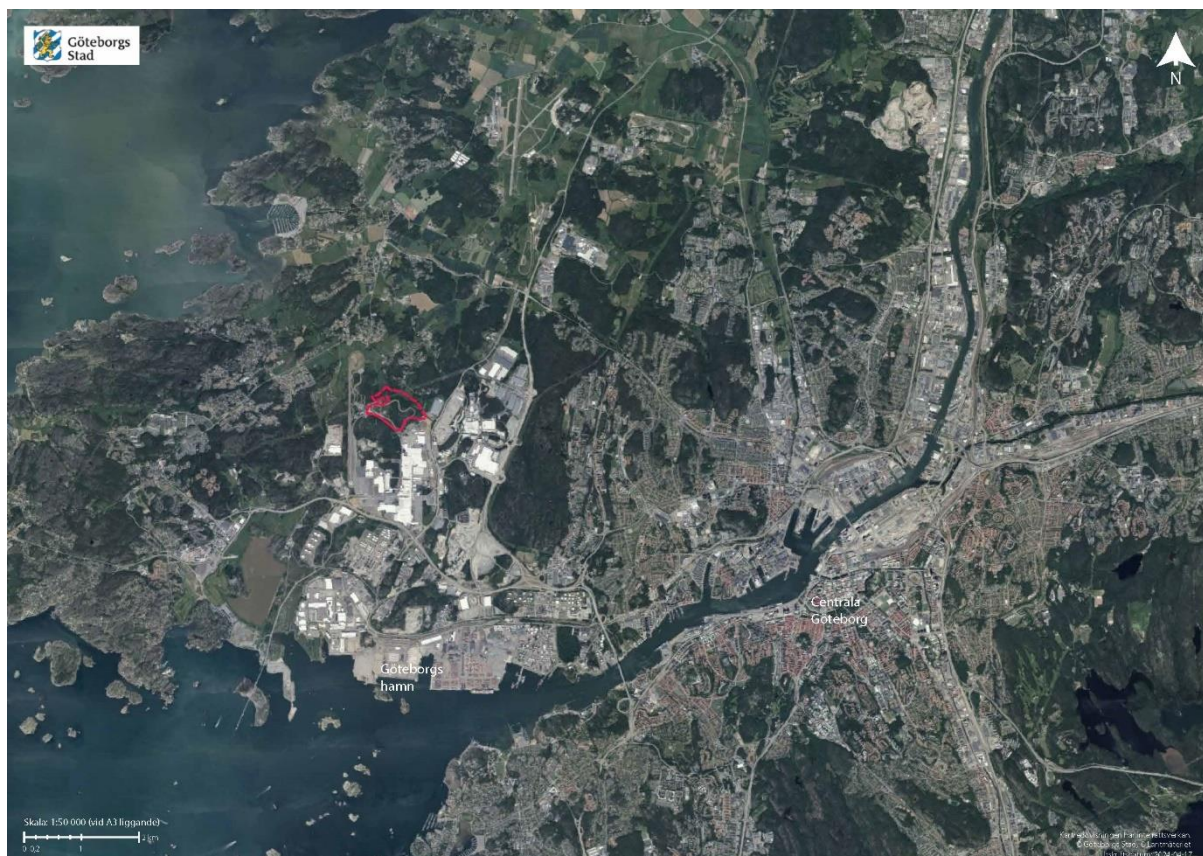
<b>INLEDNING</b> .....	<b>3</b>
<b>VERKSAMHETEN</b> .....	<b>4</b>
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>5</b>
KOLLEKTIVTRAFIK .....	5
GÅNG- OCH CYKELINFRASTRUKTUR .....	5
GRÖN RESPLAN OCH ÖVERENSKOMMELSE FÖR HÅLLBART RESANDE .....	5
<b>ANTAL PERSONER</b> .....	<b>6</b>
<b>ANTAL FORDON</b> .....	<b>6</b>
MOBILITETSÅTGÄRDER FRÅN ÖVERENSKOMMELSE FÖR HÅLLBART REANDE .....	6
RESULTAT ANTAL FORDON .....	7
<b>PARKERINGSLÖSNING</b> .....	<b>7</b>
BILPARKERING OCH CYKELPARKERING.....	7
<b>REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE</b> .....	<b>8</b>
PARKERING PÅ GATUMARK.....	8
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING .....	8
<b>HANTERING AV PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSCHEDET</b> .....	<b>9</b>

## Inledning

Inom detaljplanen för verksamheter vid Gamla Sörredsvägen i Sörred i Torslanda på Hisingen i Göteborg är exploatering planerad för ny industrietablering. Planområdets läge visas i Figur 1. Som underlag till detaljplanen genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för den framtida verksamheten.

För flera typer av verksamheter saknas startvärde för parkeringstal. Industrietablering är ett sådant exempel. I dessa fall genomförs i stället en så kallad särskild mobilitets- och parkeringsutredning. Utredningen utgår från att först beräkna antal anställda 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 arbetsmodell för mobilitets- och parkeringsutredning. Denna utredning bygger på särskild utredning och följer den mall som finns för särskild utredning (version 1.2.) på Teknisk handbok.



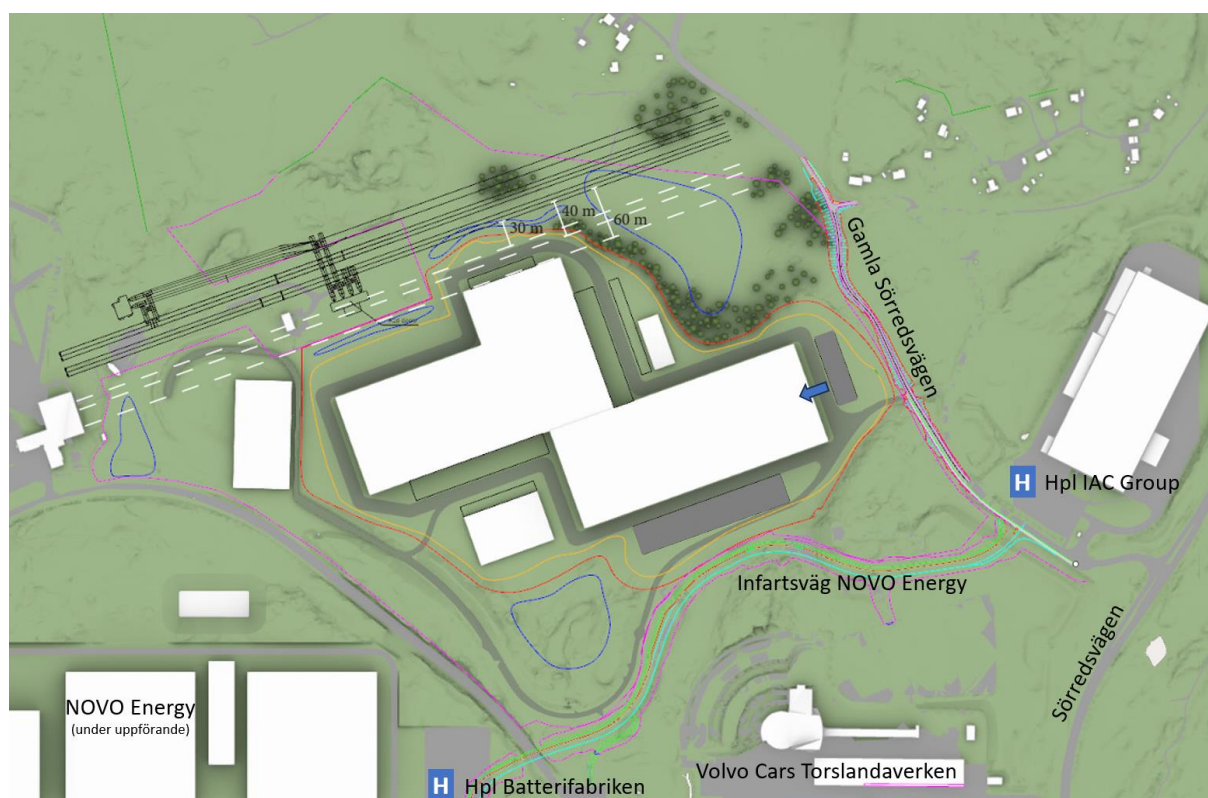
Figur 1. Planområdets läge i Göteborg (illustration: Göteborgs Stad).

## Verksamheten

Volvo Car Corporation planerar för en etablering intill befintliga verksamheter vid Volvo Cars Torslanda på Hisingen i Göteborg. Planområdet ligger mellan Gamla Sörredsvägen i norr och Sörredsvägen i öster. Området ligger cirka 8 kilometer nordväst om Göteborgs centrum och cirka 3 kilometer norr om Arendals hamn. Närmaste bebyggelse utgörs av industrier, kontor och lager. Närmaste bostadsbebyggelse ligger cirka 150 meter nordost om området (Hästlyckan) och cirka 500 meter nordväst om området (Innegårdsvägen).

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnader för industri- och lagerverksamhet med tillhörande kontorslokaler i anslutning till befintligt industriområde. Totalt planeras byggnader om cirka 100 000 BTA. I Figur 2 illustreras planområdet med koncept för byggnader och övrigt.

Antalet anställda uppskattas till cirka 400 personer med huvudsakliga arbetstider dagtid vardagar.



Figur 2 Skiss över planområdet med koncept för byggnader och övriga ytor. Rosa yttre linje visar planområdets gränser (illustration: Liljewall arkitekter).



## Förutsättningar

Området för den nya industrietableringen ligger i Torslanda, nära Hisingsleden E6, Sörredsmotet och Syrhålomotet. Området är lättillgängligt med bil i och med närheten till flera av de stora trafiklederna i Göteborg.

Verksamheterna i området, såväl som den planerade nya verksamheten, utgörs av i huvudsak tillverkningsindustri och lager med höga säkerhetskrav och separata instängslade området runt respektive verksamhet.

### *Kollektivtrafik*

De närmsta kollektivtrafikhållplatserna är IAC Group, Batterifabriken, Volvo Torslanda TA och Volvo Torslanda TLA. Hållplatsen IAC Group ligger ca 300 meter från den nya verksamhetens entré och trafikeras av busslinjerna 142 och 179. Hållplats Batterifabriken trafikeras idag av linje 139 men trafiken planeras att utökas då verksamheten för Batterifabriken har öppnat. Hållplats Volvo Torslanda TA trafikeras idag av linje 142, 145, 159, 179 och 185. Volvo Torslanda TLA trafikeras av 139, 142 och 179.

Hållplatsen IAC Group ligger väl inom gränsvärdet 500 meter från planområdet men samtidigt resulterar den relativt låga turtätheten i att kraven för direkt närhet till god kollektivtrafik (som listas i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*) inte kan uppfyllas.

### *Gång- och cykelinfrastruktur*

Topografin i närområdet är relativt flack. Gång- och cykelvägarna går till stor del genom industriområden eller längs högt trafikerade gator, något som kan upplevas som otryggt. Kombinerad cykel- och gångbana finns längs med södra delen av Gamla Sörredsvägen mellan infarten till batterifabriken och Sörredsvägen samt längs med Sörredsvägen. Denna planeras att byggas ut fram till infarten till aktuellt planområde genom Exploateringsförvaltningens försorg i ett separat projekt. Det nya planområdet bedöms därför ha direkt närhet till god cykelinfrastruktur enligt de krav som listas i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Det som kan påverka förutsättningarna för gång- och cykeltrafik är också verksamhetens geografiska läge i staden. Då området ligger i utkanten av staden kan även det långa avståndet till stadens centrala områden för gående och cyklister bidra till val av andra färdmedel.

### *Grön resplan och överenskommelse för hållbart resande*

I samband med etableringen av NOVO Energy och tillsammans med Volvo Cars expansionsplaner i området genomfördes under 2023 ett arbete tillsammans med Exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad och Västtrafik för att ta fram en Grön transportplan<sup>1</sup>. Syftet med den gröna transportplanen var att samla de parter som har störst rådighet över transportsituationen i området och skapa en gemensam lägesbild, en gemensam målbild samt att knyta åtgärder till respektive part för att målbilden ska uppnås över tid.

I januari 2024 tecknades med utgångspunkt i den Gröna transportplanen en överenskommelse mellan parterna för hållbart resande till NOVOs och Volvo Cars verksamheter.<sup>2</sup> Med Volvo Cars som fastighetsägare till det aktuella planområdet kommer de i avtalet accepterade åtgärderna för hållbart resande att tillämpas i etableringen.

<sup>1</sup> Grön transportplan för NOVO:s och VCC:s verksamheter i Torslanda, Trivector Rapport 2023:95, 2023-10-20

<sup>2</sup> Gemensam överenskommelse för hållbart resande till NOVOs och VCCs verksamheter i Torslanda, 2024-01-30

## Antal personer

Verksamheten som är aktuell tillhör kategorin med högre antal anställda i relation till antal besökare. Personaltätheten är bedömd utifrån hur många anställda verksamheten planerar för och hur många som kommer att vistas i verksamheten vid dimensionerande tidpunkter, det vill säga när högst antal människor vistas i lokalerna samtidigt.

Som tidigare nämnt uppskattas antalet anställda till 400 personer och bedömningen är att samtliga kommer att ha arbetstid under dagtid, mellan cirka klockan 07–17. Därför kan det högsta, och likaså dimensionerande, antalet samtidiga anställda på plats uppskattas till 400.

## Antal fordon

Färdmedelsfördelningen för den tillkommande verksamheten tar stöd i Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på Göteborgs före detta stadsdelar samt i arbetet med en Grön transportplanen för NOVOs och VVCs verksamheter från 2023. Färdmedelsandelarna i Trafikstrategins målsättning motsvarar ett medelvärde för resor till-/från och inom respektive stadsdel över hela dygnet för samtliga ärenden för år 2035. I den Gröna transportplanen görs en mer platsspecifik och djupgående analys för endast arbetsresorna. Målsättningen i Grön transportplan resulterar i en något högre andel bilresenärer och en lägre andel cykelresenärer.

Gällande bilresor och cykelresor för besökare kan antalet besökare i dagsläget inte uppskattas och därmed inte det parkeringsbehov som behövs för dessa beräknas. Besöksparkering behöver studeras vidare.

Tabell 1. Framtida färdmedelsfördelning för bilresor och cykelresor enligt Trafikstrategins målsättning (för den gamla stadsdelsindelningen Torslanda) samt från det platsspecifika analysarbetet från Grön transportplan för NOVOs och VCCs verksamheter.

Färdsätt	Framtida färdmedelsfördelning enligt Trafikstrategins målsättning	Framtida färdmedelsfördelning enligt arbetet med Grön transportplan
Bilresor (anställda)	50 %	59 %
Cykelresor (anställda)	18 %	5 %

## Mobilitetsåtgärder från överenskommelse för hållbart reande

Med Volvo Cars som fastighetsägare kommer de i överenskommelsen accepterade åtgärderna för hållbart resande att tillämpas i etableringen. Dessa åtgärder ingår i den platsspecifika analysen från Grön transportplan och bedöms därför inte ge någon ytterligare påverkan på de bedömda färdmedelsanselarna. Relevanta åtgärder från överenskommelsen är; *Tillämpa förskjutna skifttider (relativt grannverksamheterna)*, *Uppmuntra samåkning*, *Informera anställda och synliggöra erbjudande om förmåncykel*, *Skapa förutsättningar för micromobilitet*, *Utöka möjligheterna att ladda elfordon* samt *utveckla tjänsten med verksamhetsbilar/bilpool*.

## Resultat antal fordon

Baserat på den uppskattade färdmedelsfördelningen i målbilden från Grön transportplan ovan kan antaganden göras om antal bilar och cyklar som de samtidiga närvarande kommer att ge upphov till. Detta motsvarar behovet av parkeringsplatser, vilket redovisas i Tabell 2 nedan.

För cykelplatser har en uppräknning med 50% gjorts för att kompensera för en bedömd ökad cykling under sommarmånaderna. Det rekommenderas även att ha planeringsberedskap för att utöka cykelplatserna till att möta nivån från Trafikstrategins målsättning även om dessa inte byggs initialt.

Viktigt att belysa att det totala antalet bilparkeringar för verksamheterna bör studeras vidare då besöksparkeringar kan komma att tillkomma utöver det uträknade bilparkeringsbehovet för anställda.

Tabell 2. Parkeringsbehov för bilister och cyklister

	Förutsättningar	Parkeringsbehov bil	Parkeringsbehov cykel
Funktion	Samtidigt närvarande anställda	Anställda	Anställda
Industrietablering	400	236	30 (planeringsberedskap upp till 70)

## Parkeringslösning

### Bilparkering och cykelparkering

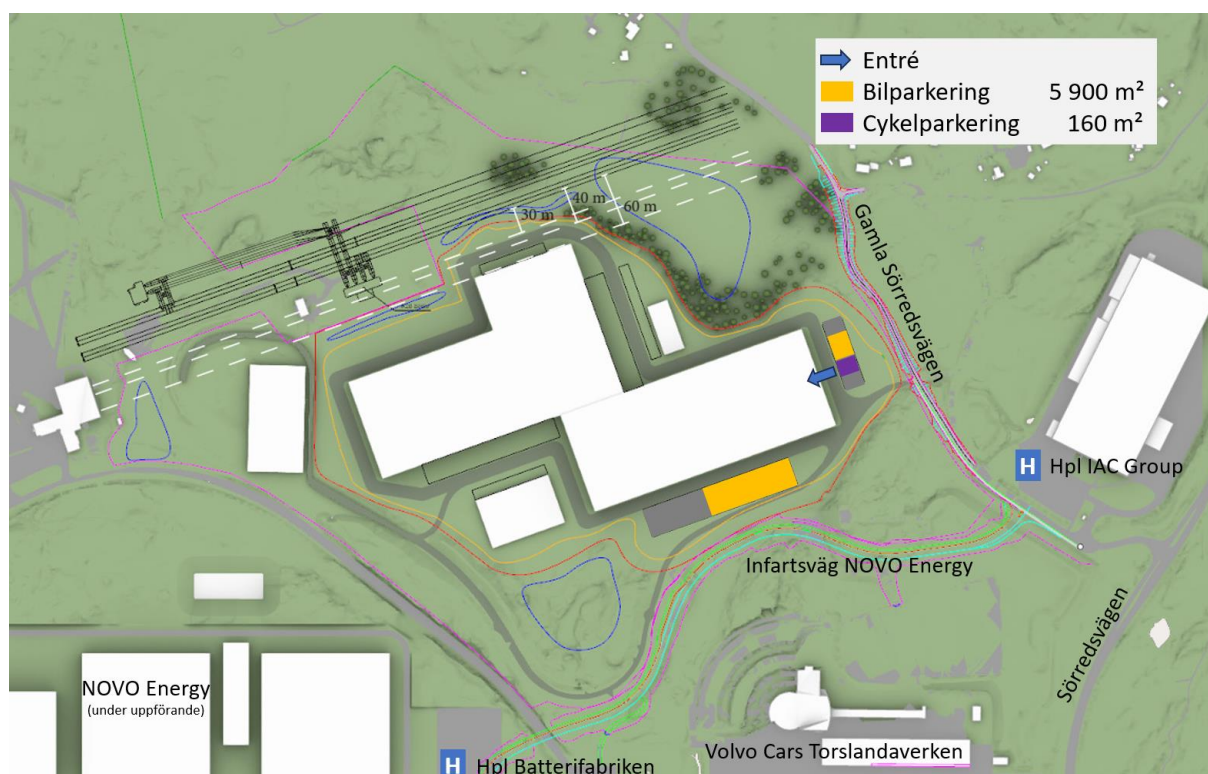
Baserat på resultaten i föregående kapitel är bedömningen att behovet av parkeringsplatser uppgår till 236 för bil och 30 för cykel. Med antagandet om 25 m<sup>2</sup> yta per bilparkering och 2,3 m<sup>2</sup> yta per cykelparkering blir ytkraven 5 900 m<sup>2</sup> respektive 160 m<sup>2</sup> (för utbyggnadsmöjligheten till 70 platser). Cykelparkeringen utförs väderskyddad.

I Figur 3 illustreras ett förslag på parkeringsytor för markparkering av bil och cykel.

Då grannverksamheterna alla har egna säkerhetskrav och skalskydd bedöms inte samnyttjad parkering vara lämplig. Skalskyddsstängsel gör också att gångavstånden till andra verksamheters parkeringar blir långa.

Parkering för rörelsehindrade, PRH-platser ska anordnas inom 25 meter från tillgängliga entréer. 3% av det totala antalet bilparkeringsplatser ska utgöras av PRH-platser, vilket alltså i detta fall blir 7 platser. PRH-platserna föreslås lokaliseras till parkeringsytan närmast entrén (markerad med blå pil i Figur 3).

Eventuellt behov av platser för angöring samt för eventuella tjänstefordon eller bilpoolsfordon kommer att kunna säkerställas inom fastigheten. Behovet är dock ännu inte klarlagt.



Figur 3. Skiss över planförslaget med förslag på bilparkeringsytor (orange) och cykelparkeringsytor (lila). Blå pil visar föreslagen lokalisering av entré till verksamheten.

Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska det maximala gångavståndet från/-till bilparkeringsplatserna och verksamheten vara 700 meter för både anställda och besökare. För cykelparkering är det maximala gångavståndet från/-till verksamheten 50 meter för anställda och 25 meter för besökare. Parkeringslösningen i Figur 3 uppfyller dessa krav.

## Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkeringsplatserna inom fastigheten kommer att vara avsedda och reserverade för verksamhetens anställda och besökare. Parkeringsplatserna kommer av säkerhetsskäl inte att vara tillgängliga för allmänheten eller på annat sätt samnyttjas med andra verksamheter.

### *Parkering på gatumark*

Det finns inga allmänna parkeringar i verksamhetens närområde.

### *Förutsättningar för kostnadstäckning*

Parkeringsplatserna, både anläggandet och drift- och underhåll av dessa, kommer fullt ut finansieras av fastighetsägaren. Om bilparkeringen kommer att vara avgiftsbelagd för de anställda beror till stor del på den kommande verksamhetens policy.





---

### *Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet*

Under själva byggandet av verksamheterna kommer parkering för byggarbetarna, eventuellt anställda samt övrig etablering ske inom fastigheten.