



Mobilitets- och Parkeringsutredning - Särskild Utredning

Detaljplan för verksamheter vid Pressvägen inom
stadsdelen Sörred i Göteborg



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

Författare: Nicole Rosendahl, COWI

Kontaktperson: Björn Carlsson

Beställare: Martin Bergström, Volvo Car Corporation

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Mall Version
1	2022-02-15	1.1



Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Bakgrund.....	5
2. Verksamheten	5
3. Förutsättningar	6
Kollektivtrafik	6
Gång-och cykelinfrastruktur.....	6
4. Antal personer.....	6
5. Antal fordon	7
6. Resultat p-tal	7
7. Parkeringsytor	8
8. Slutsats	9

Sammanfattning

Som underlag till detaljplan för verksamheter vid Pressvägen inom stadsdelen Sörred i Göteborg genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för framtida verksamheter. Då det saknas parkeringstal för industrietablering i aktuella riktlinjer genomförs istället en så kallad särskild mobilitets- och parkeringsutredning. I aktuell utredning ingår endast personalparkering för framtida verksamheter.

Parkering för anställda planeras anläggas samlat i anslutning till verksamhetens lokaler. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn, det vill säga när flest anställda vistas i lokalerna, inträffar vid ett eventuellt skiftbyte under dagtid. Vid denna tidpunkt uppskattas ca 1300 anställda vistas i lokalerna.

I framtagandet av ett lämpligt parkeringsplatser för verksamheten används Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelsnivå. För området Torslanda (Sörred) innebär detta bilparkeringsplatser för 50 % av antalet anställda. Totala antalet bilparkeringsplatser är uppskattat att bli 650 för anställda. I dagsläget går det inte att bedöma antalet besökare till verksamheterna. Detta parkeringsbehov behöver därmed utredas i ett senare skede.

Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsdelar används även för att uppskatta antalet cykelparkeringar. För området Torslanda innebär detta cykelparkeringsplatser för 18 % av antalet anställda. Totala antalet cykelparkeringar är uppskattat att bli 234 för anställda.

Besöksparkering för både cykel och bil kommer att kunna anordnas på ytor som finns inom planen, men exakt behov behöver utredas i ett senare skede. Parkering för rörelsehindrade, PRH-platser, (3% av det totala bilparkeringsplatserna) ska anordnas inom 25 meter från tillgängliga entréer.

1. Bakgrund

Inom detaljplanen för verksamheter vid Pressvägen inom stadsdelen Sörred i Göteborg är exploatering planerad för verksamhetsområde; industrietablering. 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 staden ordinarie arbete med mobilitets- och parkeringsutredning. Denna utredning bygger på särskild utredning och följer den mall som finns för särskild utredning (version 1.1.) på Teknisk handbok.

2. Verksamheten

Volvo Car Corporation planerar för en etablering intill befintliga verksamheter vid Volvo Cars Torslanda på Hisingen i Göteborg. Planområdet omfattar cirka 75 hektar och ligger mellan Syrhålomotet i söder och Sörredsvägen i öster. Detaljplanens syfte är att möjliggöra storskaliga byggnader för industriändamål med kompletterande byggnader för lager, kontor, personalutrymmen, besökare med mera. Enligt planbestämmelserna får byggnadsarean i den delen av planområdet där verksamheter och parkering planeras vara högst 60 % av fastighetsarean. Det lämnar 40% av ytan för till exempel tillfartsvägar och parkeringsytor.

Området ligger cirka 8 kilometer nordväst om Göteborgs centrum och cirka 2,5 kilometer norr om Arendals hamn. Närmaste bebyggelse utgörs av industrier, kontor och lager. Närmaste bostadsbebyggelse ligger cirka 700 meter nordost om området (Hästlyckan) och cirka 500 meter nordväst om området (Innegårdsvägen).

Det uppskattas vara cirka 1 800 personer som kommer att arbeta/utgå ifrån verksamheterna under ett dygn. Dessa är uppdelade i två kategorier, tjänstepersoner, och skiftarbetare. Under dagtid mellan klockan 8–17 kommer cirka 300 tjänstepersoner att vistas i lokalerna. Det är uppskattat att vara ca 1 500 skiftarbetare som arbetar i verksamheten under ett dygn. Dessa planeras att delas upp i skift som löser av varandra. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn, det vill säga när flest anställda vistas i lokalerna, inträffar därmed vid ett skiftbyte under dagtid.

3. Förutsättningar

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

Kollektivtrafik

De närmaste kollektivtrafikhållplatser är IAC Group, Volvo Torslanda TA, Volvo Torslanda TLA och Syrahåla, där alla hållplatslägena ligger mer än 500 m ifrån kommande industrietablering.

Idag trafikeras hållplatsen IAC Group av busslinjerna 142 och 179. Hållplats Volvo Torslanda TA trafikeras idag av linje 142, 145, 159, 179 och 185. Volvo Torslanda TLA trafikeras av 129, 142 och 179. Hållplats Syrahåla trafikeras av linje 34, 241, Lila X, Röd Ex, X1. Med de långa avstånden till hållplatslägen uppfylls inte kraven för direkt närhet till god kollektivtrafik som listas i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*.

Gång-och cykelinfrastruktur

Topografin i närområdet är relativt flack. Cykelvägarna går till stor del genom industriområden eller längs högt trafikerade gator, något som kan upplevas som otryggt. Verksamheten bedöms inte 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.

4. Antal personer

Verksamheten som är relevant 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. Personal på plats en normal arbetsdag är uppdelad på tjänstepersoner, 300 stycken, som arbetar mellan kl. 8-17 och på skiftarbetare, 500 personer per skift, som är uppdelade på tre skift under dygnet.

För denna typ av verksamhet innebär det därför att det finns toppar och dalar i närvaro gällande anställda. Det som får dimensionera är den tidpunkt där flest anställda befinner sig i verksamheten, detta kommer vara under dagtid när tjänstepersoner är på plats och två skift byter av varandra. De som ska gå på sitt skift kommer behöva tillgång till parkering innan dem de byter av ska avsluta sitt pass. Därför uppskattas det högsta antalet anställda på plats samtidigt till 300 (antal tjänstepersoner) + 1 000 (antal skiftarbetare för två överlappande skift), vilket är 1 300 anställda totalt. Det uppskattade dimensionerande antalet anställda på platsen blir då 1 300.

5. Antal fordon

Uppskattningen för framtida färdmedelsandelar för Sörred (Torslanda) tar stöd i Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelnivån. Detta utgör grunden för startvärdet för antalet bilresor. Staden uppskattar att 50 % av samtliga resor kommer att göras med bil till och från Torslanda. För cykelresor är det färdmedelsfördelningen för stadsdelen Torslanda som startvärdena utgår ifrån. För anställda uppskattas 18 % av resorna göras med cykel.

Färdmedelsandelarna motsvarar ett uppskattat genomsnitt för resor till och från Torslanda över hela dygnet för samtliga ärenden. Gällande bilresor och cykelresor för besökare, kan vi i dagsläget inte uppskatta antalet besökare och därmed inte det parkeringsbehov som behövs för dessa.

Besöksparkering behöver studeras vidare.

Tabell 1. Framtida färdmedelsfördelning för samtliga bilresor och cykelresor fördelat på anställda.

Färdsätt	Framtida färdmedelsfördelning
Bilresor (anställda)	50 %
Cykelresor (anställda)	18 %

6. Resultat p-tal

I tabellen nedan presenteras antalet samtidiga anställda på verksamheten, ett startvärde för parkeringsbehov för bil utifrån framtida färdmedelsfördelning i Torslanda (Sörred) (50 %). Under kolumnen för resultat presenteras det slutgiltiga antalet parkeringsplatser verksamheten kräver för sina anställda. Viktigt att belysa att det totala antalet bilparkeringar för verksamheterna bör studeras vidare då besöksparkeringar kommer tillkomma utöver det uträknade bilparkeringsbehovet för anställda.

Tabell 2. Parkeringsbehov för bilister.

	Förutsättningar	Parkeringsbehov bil
Funktion	Samtidigt närvarande anställda	Anställda
Industrietablering	1300	650

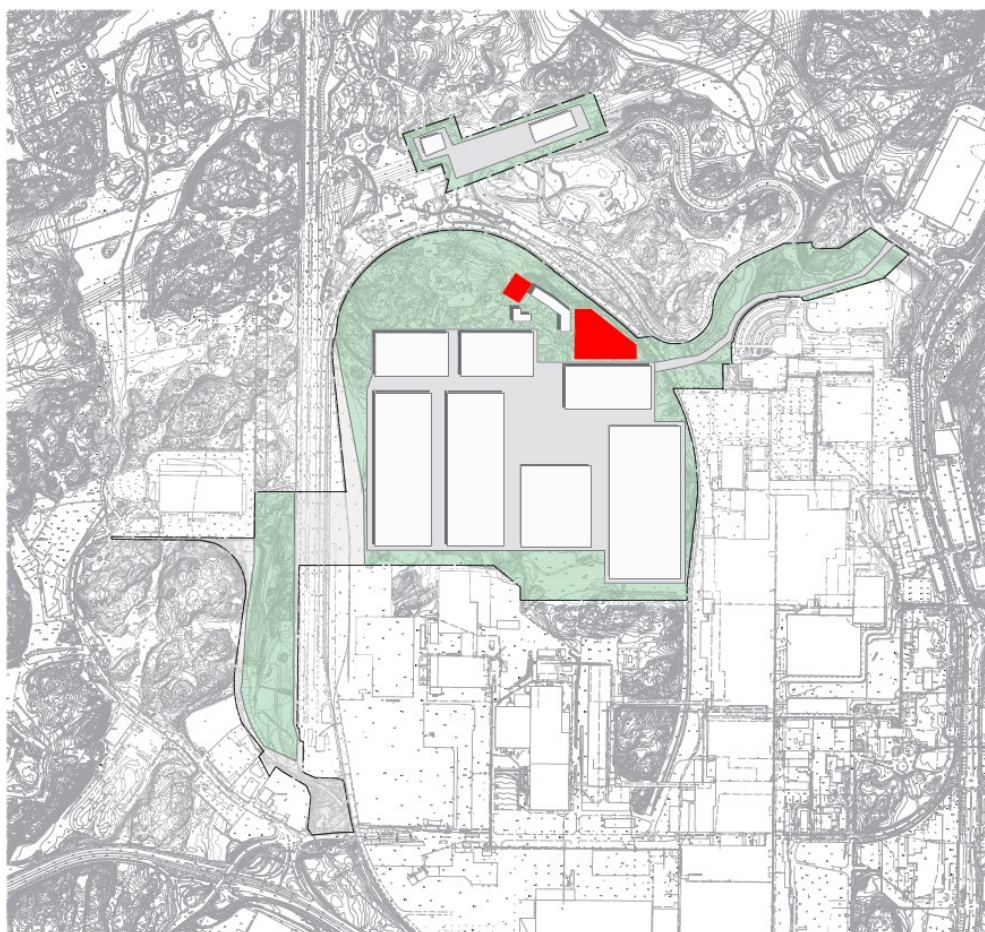
I tabellen nedan presenteras antalet samtidiga anställda på verksamheten, ett startvärde för parkeringsbehov för cykel utifrån framtida färdmedelsfördelning i Torslanda (Sörred) fördelat på anställda (18%). Inga avdrag eller påslag har gjorts för cykelparkering, vilket kan diskuteras vidare i processen då industrietableringen inte anses ha god tillgängligheten till god cykelinfrastruktur.

Tabell 3. Parkeringsbehov för cyklister.

	Förutsättningar	Parkeringsbehov cykel
Funktion	Samtidigt närvarande anställda	Anställda
Industrietablering	1300	234

7. Parkeringsytor

Parkeringsplatserna inom fastigheten är avsedda för anställda och besökande vid verksamheten och kommer att reserveras för dessa grupper. Utrymme för eventuella abonnerade bussar för besökare finns att tillgå inom fastigheten om detta behov finns för verksamheterna. I Figur 1 illustreras ett förslag på parkeringsytor för etableringen, dessa ytor är illustrerade i röd färg. Parkering för rörelsehindrade, PRH-platser, (3% av det totala antalet bilparkeringsplatser) ska anordnas inom 25 meter från tillgängliga entréer. Lokaliseringen av entréer är i nuläget okänt och därför kan PRH-platsernas lokalisering inte illustreras i Figur 1.



Figur 1: Illustrationsritning med förslag på parkeringsytor.



Uppskattad parkeringsyta för cykelparkering är baserad på 234 cykelparkeringar vilket innebär att denna yta att bli ca 500 m² (ca 2 m² per cykel). Parkeringsytan för bilparkering beräknas till ca 14 000 m² inklusive köryta mellan raderna med parkeringsplatser.

Tabell 4: Uppskattade parkeringsytor för bil och cykel.

Yta	Antal fordon	Uppskattad parkeringsyta
Bilparkering	650	14 000 m ²
Cykelparkering	234	500 m ²

I och med det stora utrymmet finns det också plats att bygga ut både bilparkeringar och cykelparkeringar efter behov. Under själva byggandet av verksamheterna kommer parkering för byggarbetarna, eventuellt anställda samt övrig etablering ske inom fastigheten.

8. Slutsats

Avslutningsvis föreslås 650 bilparkeringar för de anställda. För cykel föreslås 234 cykelparkeringar för de anställda. Besöksparkering för både cykel och bil kommer att kunna anordnas på ytor som finns inom planen, men exakt behov behöver utredas i ett senare skede. PRH-platser ska anordnas inom 25 meter från framtida tillgängliga entréer. I och med det stora utrymmet som finns att tillgå kan antalet bilparkeringsplatser och cykelparkeringsplatser regleras efter behov. Planområdet bedöms rymma det framräknade parkeringsbehovet med marginal för besöksparkering.