

Särskild Mobilitets- och parkeringsutredning

Låssby Logistikpark

Låssby Logistikcenter

Kålsered

John Bunyans Väg

Kålsered
Industriområde

Volvo Torslanda
Engineering



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
1.0	230420			
1.1	240327	Upprättning efter Göteborgs Stads granskningskommentarer.		
1.2	240416	Upprättning efter Göteborgs Stads granskningskommentarer.		

Sweco Sverige AB	Särskild utredning Låssby
Uppdrag	logistikpark
	Särskild utredning Låssby
Uppdragsnummer	logistikpark
Kund	30055644
Upprättad av	Skanska AB
Datum	Oskar Sköld
	2024-04-16

Innehållsförteckning

1	Inledning	5
2	Antal personer	6
2.1	Resultat antal personer	6
3	Antal fordon	7
3.1	Förutsättningar för cykel- och kollektivtrafikresande	7
3.2	Förutsättningar för resande med bil	8
3.3	Mobilitetslösningar	8
3.4	Resultat antal fordon	9
4	Parkeringsplatser	10
4.1	Bilparkering	10
4.1.1	Antal platser för ersättning	10
4.1.2	Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon	10
4.1.3	Sammanställning	10
4.1.4	Samnyttjande	10
4.2	Cykelparkering	11
4.2.1	Parkering för bebyggelse	11
4.2.2	Samnyttjande	11
5	Parkeringslösning	12
5.1	Bilplatser	12
5.1.1	Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet	12
5.1.2	Samverkan mellan flera exploatörer inom planen	12
5.1.3	Lokalisering, utrymme och utformning	12
5.2	Cykelplatser	13
5.2.1	Lokalisering, utrymme och utformning	13
6	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	14
6.1	Parkering på gatumark	14
6.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	14
6.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	14

Sammanfattning

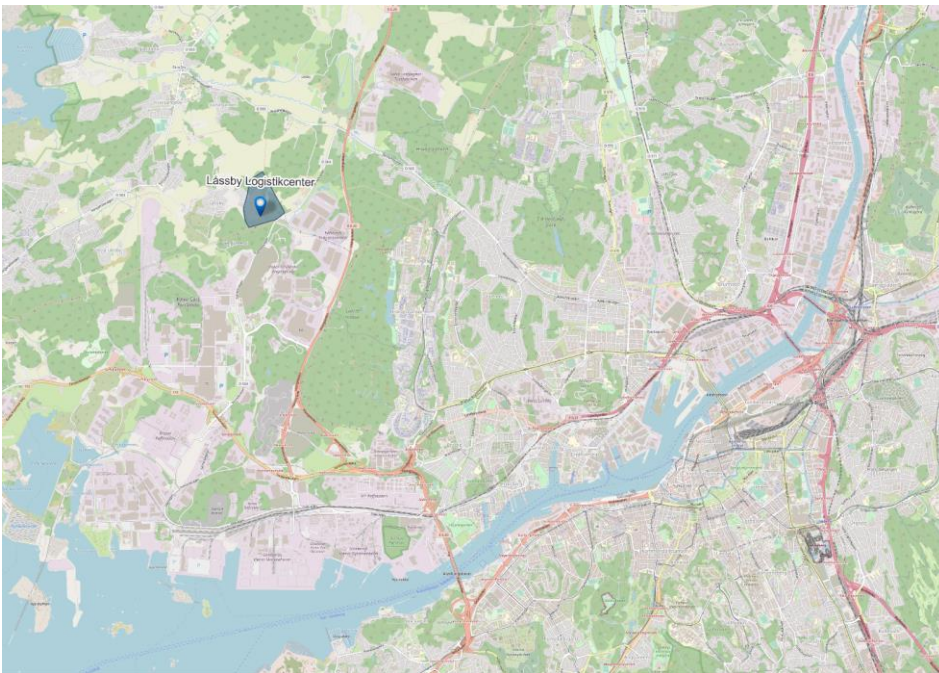
Skanska planerar tillsammans med Göteborgs Stad en detaljplan för en ny logistikpark i Låssby på Hisingen i Göteborg. I arbetet med detaljplanen har Göteborgs Stad efterfrågat en särskild utredning för mobilitet och parkering. Utredningen utgörs av detta dokument och ska redovisa förväntat framtida behovet av bil- och cykelparkering vid detaljplanen samt hur det tillgodoses.

Utredningen visar att det framtida behovet av bilparkering uppgår till 130 parkeringsplatser. Det framtida behovet av cykelparkering uppgår till 50 platser. All parkering anläggs som markparkering inom detaljplaneområdet på en asfalterad yta.

Inom planområdet saknas idag befintlig parkering och verksamma vid logistikparken väntas inte komma att använda parkeringsplatser utanför planområdet.

1 Inledning

Skanska planerar tillsammans med Göteborgs Stad en detaljplan för en ny logistikpark i Låssby på Hisingen i Göteborg, se Figur 1. På Skanskas del av planområdet planeras cirka 39 200 m² BTA storlogistik fördelat på två byggnader. Byggnaderna planeras på fastigheterna LÅSSBY 3:3 och LÅSSBY 19:10. Resterande del av planområdet ansvarar Staden för och denna hanteras i en parallell utredning. I arbetet med detaljplanen har Göteborgs Stad efterfrågat en särskild utredning för mobilitet och parkering. Utredningen utgörs av detta dokument och ska redovisa förväntat framtida behov av bil- och cykelparkering inom detaljplanen samt hur det tillgodoses.



Figur 1. Planområdet i förhållande till övriga Göteborg.

2 Antal personer

Parkeringsbehovet vid Låssby logistikpark dimensioneras utifrån maximalt antal samtidigt närvarande anställda och besökare samt förväntade framtida resandeandelar med bil och cykel. Antalet närvarande anställda och besökare bedöms vara som högst under dagtid.

Skanska har tidigare liknande projekt i södra Sverige. I Tabell 1 presenteras projekten, deras omfattning, antal anställda samt antal anställda per 1000 m² BTA. Medelvärde för personaltätheten vid projekten, 7 anställda per 1000 m² BTA, används som värde för antalet samtidigt närvarande anställda i denna utredning.

Tabell 1. Referensprojekt logistikpark.

Projekt	Storlek	Anställda	Personaltäthet
PostNord, Helsingborg	30 000	250	8
FrigoScandia, Helsingborg	10 500	55	5
Stena Retail&Foods, Malmö	6 000	40	7
FransMaas, Göteborg	13 000	40	3
GreenFood, Helsingborg	44 000	400	9
NTEX, Helsingborg	17 500	90	5
Dagab, Håbo	126 000	1100	9
Medelvärde			7

Några riktvärden för besökstätheten vid logistikparker är inte kända men verksamheten bedöms locka besökare i väldigt liten utsträckning. Därför antas antalet samtidigt närvarande besökare vara fem procent av närvarande anställda. Detta medför en besökstäthet på 0,35 besökare per 1000 m² BTA.

2.1 Resultat antal personer

Antalet samtidigt närvarande anställda vid den dimensionerande tidpunkten antas vara 7 anställda per 1000 m² BTA och 0,35 besökare per 1000 m² BTA. Totalt omfattar projektet 39 200 m² BTA vilket innebär totalt 274 samtidigt närvarande anställda och 14 närvarande besökare vid dimensionerande tidpunkt. Siffrorna utgår ifrån att alla anställda vistas i lokalerna samtidigt och att det inte förekommer något skiftarbete. Om detta är aktuellt kan rapporten komma att uppdateras.

3 Antal fordon

Parkeringsbehovet för bil och cykel beräknas utifrån framtida förväntad färdmedelsfördelningen med respektive färdmedel. Förväntad färdmedelsandel hämtas från Göteborgs Stads trafikstrategi där mål för färdmedelsandelar har tagits fram för stadens före detta stadsdelar.

Projektet ligger i den yttre delen av tidigare stadsdelen Torslanda vilket innebär att 50 procent av de närvarande väntas resa med bil. Vidare väntas 18 procent av de anställda och 8 procent av besökarna resa med cykel. Resandeandelen för cykel kan vara något hög för ett projekt i aktuell del av stadsdelen men eftersom framtida verksamhetskaraktär inte är helt fastställd än utgår utredningen från detta tills vidare. Eventuella justeringar kan göras inför bygglov. Inom detaljplanen finns även tillräckligt med markareal för att kunna hantera en eventuell ökning av både bil och cykelparkering.

Utifrån givna resandeandelar och att det finns 274 anställda och 14 besökare vid logistikparken vid dimensionerande tidpunkt resulterar detta i ett parkeringsbehov på 144 bilplatser och 50 cykelplatser. Framtida färdmedelsandelar överensstämmer med de färdmedelsandelar som Göteborgs Stad använder sig av i en parallellt genomförd mobilitets- och parkeringsutredning för intilliggande detaljplaner.

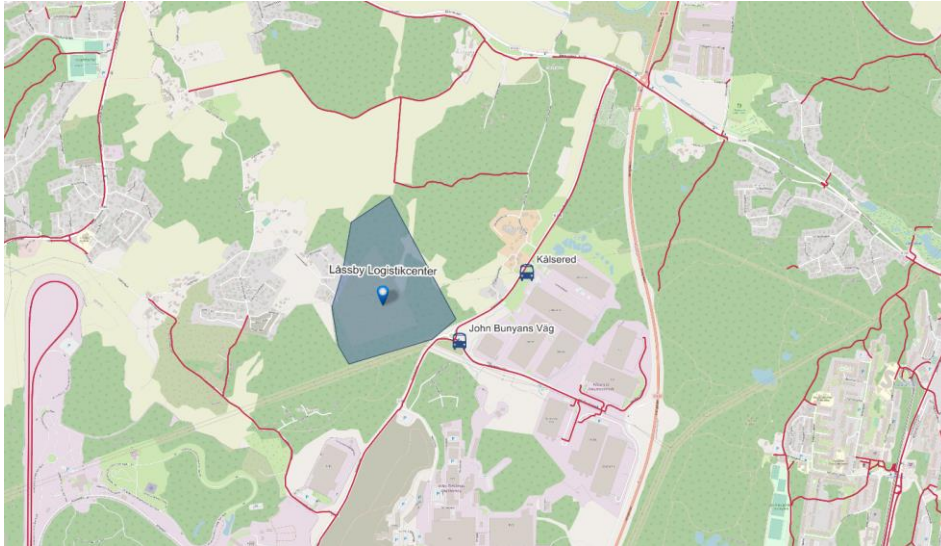
I efterföljande avsnitt utreds om det finns några särskilda projektförutsättningar som skulle kunna motivera ett lägre eller högre parkeringsbehov vid detaljplanen.

3.1 Förutsättningar för cykel- och kollektivtrafikresande

I Figur 2 presenteras befintligt cykelnät och kollektivtrafikhållplatser i logistikparkens närområde. Längs med Sörredsvägen i anslutning till detaljplanen finns en cykelbana som ingår i Göteborgs Stads övergripande cykelnät. Cykelbanan möjliggör för resande norrut mot Säve och söderut mot Volvo och vidare mot Göteborg. Från planområdet tar det ungefär 40 minuter att cykla in till centrala Göteborg.

På motstående sida av Sörredsvägen från planområdet ligger John Bunyans väg. Ungefär 200 meter in på vägen finns kollektivtrafikhållplatsen John Bunyans väg. Hållplatsen trafikeras av linje 142 som avgår två gånger om dagen. Ungefär 550 meter norr om planområdet ligger hållplatsen Kålsäred. Från hållplatsen avgår linje 129 och 179. Avgångar sker ungefär en gång i halvtimmen under eftermiddagar och morgnar.

Utifrån de förutsättningar som finns för resande med cykel och kollektivtrafik bedöms det inte vara motiverat att justera parkeringsbehovet. Framtida färdmedelsandelar överensstämmer med de färdmedelsandelar som Göteborgs Stad använder sig av i en parallellt genomförd mobilitets- och parkeringsutredning för intilliggande detaljplaner.



Figur 2. Kollektivtrafikhållplatser och cykelvägar i planområdets närområde.

3.2 Förutsättningar för resande med bil

I direkt anslutning till detaljplaneområdet går Sörredsleden i nordsydlig riktning. Från detaljplanen nås väg 155 inom fem minuters bilresa. Via väg 155 kan biltrafik ta sig vidare till Västerleden eller Lundbyleden och vidare mot E6. I norrgående riktning kopplar Sörredsleden ihop planområdet med Hisingsleden för resor vidare norrut.

Förutsättningarna för resande med bil bedöms i området som goda men det bedöms inte motiverat att justera parkeringsbehovet. Torslanda är en av de stadsdelarna med högst förväntad framtida resandeandel med bil, 50 procent. Eftersom planområdet ligger i utkanten av Torslanda bedöms en bilandel på 50 procent redan vara väl tilltaget för framtida bilandel. Områdets terräng bedöms inte medföra en högre resandeandel med bil. Framtida färdmedelsandelar överensstämmer med de färdmedelsandelar som Göteborgs Stad använder sig av i en parallellt genomförd mobilitets- och parkeringsutredning för intilliggande detaljplaner.

Majoriteten av bilisterna vid verksamheten väntas vara i arbetsför ålder (18 till 65 år) och inte behöva ta med sig större utrustning. Samåkning väntas förekomma och antalet uppskattas till 1,1 per fordon. Detta medför en reducering av parkeringsbehovet från 144 platser till 130 platser. 124 platser utgör parkering för anställda och 6 platser besöksparkering.

3.3 Mobilitetslösningar

Skanska planerar inte att genomföra några mobilitetsåtgärder vid verksamheten.

3.4 Resultat antal fordon

I Tabell 2 presenteras antalet samtidigt närvarande anställda och besökare med resandeandelar. Vidare presenteras det förväntade parkeringsbehovet vid logistikparken. Det totala bilparkeringsbehovet uppgår till 130 platser och det totala cykelparkeringsbehovet uppgår till 50 platser. Detta motsvarar ett parkeringstal på cirka 3,3 platser per 1000 m² BTA för bil och cirka 1,3 platser per 1000 m² BTA för cykel.

Tabell 2. Parkeringsbehov för bil och cykel.

	Antal närvarande	Bilandel	Cykelandel	Parkeringsbehov bil med samåkning	Parkeringsbehov cykel
Anställda	274	50%	18%	124	49
Besökare	14	50%	8%	6	1
Totalt	288			130	50

4 Parkeringsplatser

4.1 Bilparkering

4.1.1 Antal platser för ersättning

Projektet planeras på befintlig skogsmark och tar därmed inga befintliga parkeringsplatser i anspråk.

4.1.2 Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

Enligt Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering ska 3 procent av parkeringsplatserna vara anpassade för rörelsehindrade. För projektet innebär detta att det finns ett behov av totalt 4 parkeringsplatser för rörelsehindrade.

4.1.3 Sammanställning

I Tabell 3 presenteras väntat bilparkeringsbehov vid logistikparken.

Tabell 3. Bilparkeringsbehov.

	Bilparkeringsbehov
Anställda	124
Besökare	6
Totalt	130

4.1.4 Samnyttjande

Samnyttjande av bilparkering bedöms inte som aktuellt vid projektet. Intelligande verksamheter väntas vara av samma karaktär och därför efterfråga parkering vid samma tidpunkt.

4.2 Cykelparkering

4.2.1 Parkering för bebyggelse

I Tabell 4 presenteras väntat cykelparkeringsbehov vid logistikparken.

Tabell 4. Cykelparkeringsbehov.

	Cykelparkeringsbehov
Anställda	49
Besökare	1
Totalt	50

4.2.2 Samnyttjande

Möjligheterna att samnyttja cykelparkering med ett intilliggande projekt bedöms som mycket bristfälliga på grund av Göteborgs Stads krav på gångavstånd mellan cykelparkering och entré. Frågan utreds därför inte vidare.

5 Parkeringslösning

5.1 Bilplatser

5.1.1 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

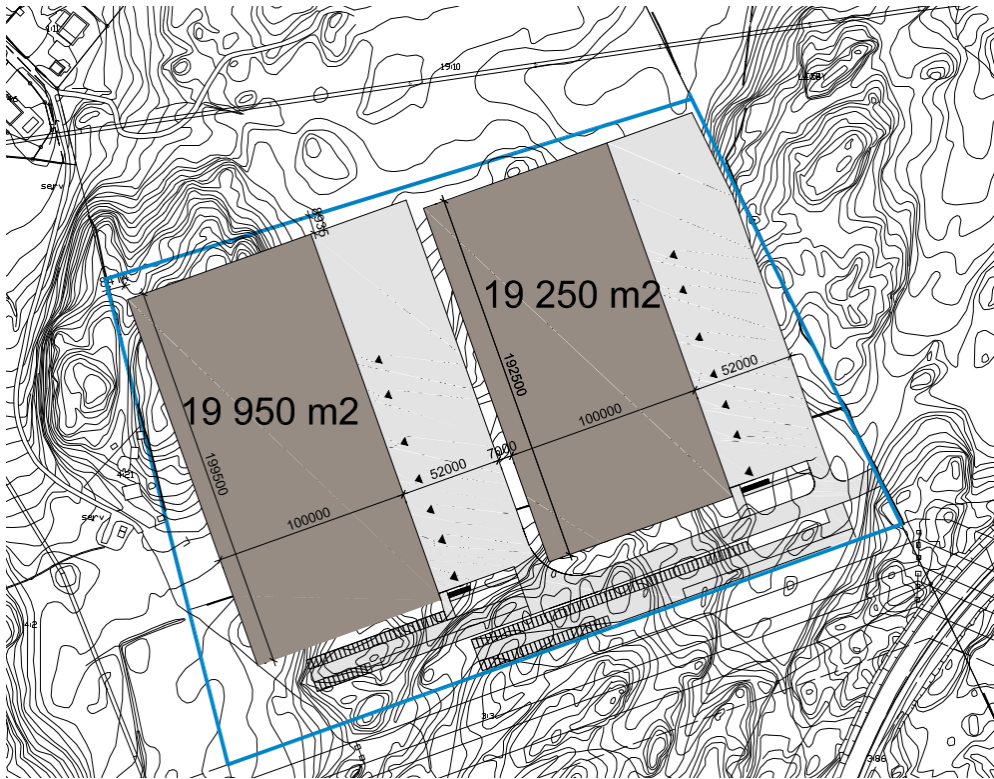
I närheten av detaljplaneområdet finns idag befintlig industri- och lagerverksamhet med parkering inom inhägnat område. Platserna bedöms krävas för att tillgodose behovet vid verksamheterna och därför inte kunna nyttjas för att tillgodose behovet vid detaljplanen.

5.1.2 Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Intill Skanskas logistikverksamhet planerar Göteborgs Stad för en liknande verksamhet. I dagsläget planeras inte för någon gemensam parkeringsanläggning verksamheterna emellan utan all parkering anläggs som markparkering på asfalterad yta inom respektive fastighet.

5.1.3 Lokalisering, utrymme och utformning

Parkeringsbehovet på 130 bilplatser väntas tillgodoses som markparkering på asfalterad yta inom detaljplaneområdet. I Figur 3 presenteras en skiss över det framtida området. Enligt figuren uppgår antalet platser för bil till 130 och antalet platser för cykel till 50.



Figur 3. Skiss över framtida parkeringslösning vid Skanskas logistikpark.

5.2 Cykelplatser

5.2.1 Lokalisering, utrymme och utformning

Parkeringsbehovet på 50 cykelplatser planeras tillskapas på utsidan av byggnaden inom 25 meter från industrilokalens entré. Cykelparkeringsplatserna ska förses med väderskydd. Idag finns det ingen framtagna illustration som visar parkeringsplatsernas placering men utredningen kommer kompletteras med detta inför samråd. I illustrationen bör 1 m² avsättas per cykelparkeringsplats.

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

Detaljplaneområdet byggs på skogsmark. I närheten av området finns idag en del befintliga industrier och lager med parkering inom inhägnat område. I området finns ingen parkering på allmän plats mark. Verksamma och besökare till Skanskas logistikpark bedöms inte komma att använda parkering utanför planområdet.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

All parkering väntas anläggas som markparkering på asfalterad yta. Kostnaden för att anlägga parkering av denna typ uppskattas till ungefär 25 000 SEK per parkeringsplats. Utöver detta tillkommer en kostnad för drift och underhåll. Kostnaden för parkeringsplatserna väntas tillkomma den avgift Skanska avser hyra ut logistikparken för efter färdigställande, alternativt den avgift logistikparken säljs för. Framtida fastighetsägare eller hyresgäst kommer att besluta om en strategi kring vilken avgift som kommer tas ut för att nyttja en parkeringsplats.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Projektet befinner sig i ett tidigt skede och det är idag inte känt i vilken ordning planområdet kommer att byggas ut. Idag är bedömningen att ingen befintlig parkering kommer påverkas av byggnationen. Det bedöms heller inte finnas ett behov av bilparkering under byggtiden, annat än för hantverkarna som väntas parkera på ytor inom arbetsområdet.

