

Mobilitets- och Parkeringsutredning - Särskild utredning

**Detaljplan för verksamheter vid Norra
Stenebyvägen inom stadsdelen Tuve Göteborg**

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning – särskild utredning Detaljplan för verksamheter vid Norra Stenebyvägen inom stadsdelen Tuve Göteborg

Författare: Aya Didi, aask@cowi.com

Kontaktperson: Björn Carlsson, COWI

Beställare: Volvo Lastvagnar AB

Dokumenthistorik:

Version	Datum
0.9	2023-01-27 GRANSKNINGSHANDLING

Sammanfattning

Som underlag till Volvo Lastvagnar AB planerade verksamheter, industrietablering och kundcenter, på Tuve genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för de framtida verksamheterna. Då det saknas parkeringstal för dessa typer av verksamheter i ”Riktlinjer för mobilitet och parkering” genomförs i stället en så kallad särskild mobilitets- och parkeringsutredning. I aktuell utredning ingår endast personalparkering samt besöksparkering för verksamheten. Parkering för arbetsfordon planeras lösas inom fastigheten.

Planområdet omfattar cirka 80 hektar och ligger öster om Hisingsleden, norr om Björlandamotet och väster om Tuve samhälle. Ny exploatering planeras i planområdets nordvästra och södra del. Enligt Volvo Lastvagnar beräknas cirka 7 000 m² BTA upprättas i form av ett nytt kundcenter i planområdets nordvästra del och 3 000 – 5 000 m² BTA för utökning av befintlig industriverksamhet i planområdets södra del. Parkeringsplatser för anställda och besökare kommer att separeras. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn, det vill säga när flest anställda vistas i byggnaden, inträffar vid skiftbyte under dagtid. Antalet anställda uppskattas till 50 personer för industrietableringen och 22 personer för kundcentret. Vidare uppskattas antalet besökare till verksamheterna motsvara cirka 85 personer under maxtimmen.

För att beräkna lämpligt antal parkeringsplatser för verksamheterna används Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelnivå och uppgifter från exploatören. För området Tuve/Säve innebär detta bilparkeringsplatser för 58% av antalet anställda. Antalet bilparkeringsplatser blir då 29 för anställda i industrietableringen och 13 för anställda i kundcentret. För besökare har färdmedelsfördelning från exploatören använts, vilket motsvarar cirka 75% av antalet besökare. För samma område anger Trafikstrategins målsättning att cykelparkeringsplatser skall anordnas för 18% av antalet anställda och 8% av antalet besökare. Detta innebär 9 cykelparkeringsplatser för anställda i industrietableringen och 4 för anställda i kundcentret. För besökare innebär det 7 cykelparkeringsplatser. All bil och cykelparkering anordnas på kvartermark.

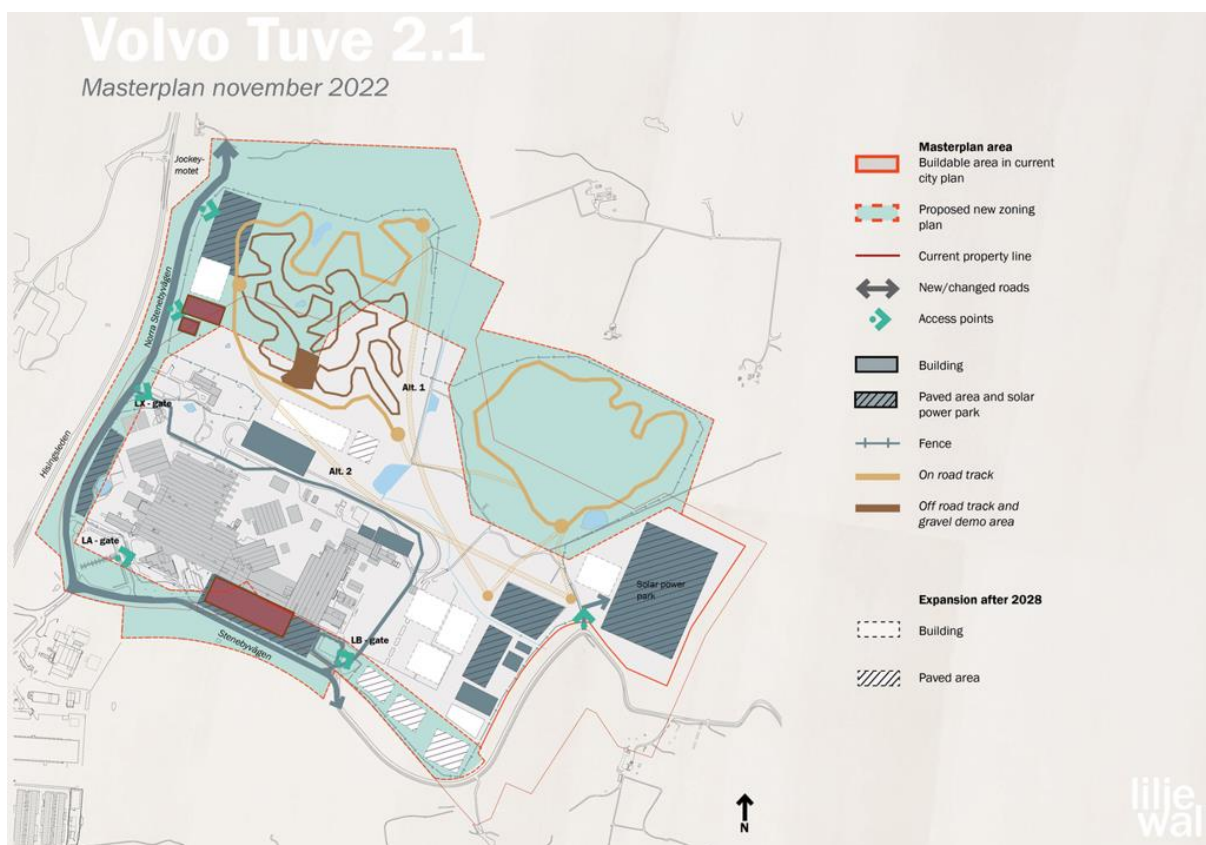
PRH skall utgöra 3% av totala antalet bilparkeringsplatser och dessa skall anordnas inom 25 meters gångavstånd från personal- och besöksentréer.

1. Inledning

Inom detaljplanen för verksamheter vid Norra Stenebyvägen inom stadsdelen Tuve Göteborg är exploatering planerad för verksamhetsområde; industrietablering och kundcenter. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för utökning av befintlig industriverksamhet men även möjliggöra för nyetablering av ett kundcenter med tillhörande demobanor. Kundcentret kommer fungera som utställningsplats för Volvos lastbilar där kunder har möjlighet att se på de olika fordonen. Som underlag till detaljplanen genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för de framtida verksamheterna. Följande mobilitets- och parkeringsutredning avser exploateringen enligt Figur 1. De tillkomna verksamheterna illustreras som röda byggnader i Figur 1.

För flera typer av verksamheter saknas startvärde för parkeringstal, varav industrietablering och kundcenter är sådana exempel. I sådana fall genomförs en så kallad särskild mobilitets- och parkeringsutredning. Utredningen utgår från att först beräkna antal samtidigt närvarande personer (anställda och besökare) som blir dimensionerande för verksamheten samt vilka specifika behov som verksamheten har.

Den särskilda utredningen ersätter avsnitten *Startvärde*, *Lägesbedömning* och *Projektanpassning och Mobilitetslösningar* i stadens ordinarie arbete med mobilitets- och parkeringsutredning. Denna utredning bygger på särskild utredning och följer den mall som finns för särskild utredning (version 1.2) i Teknisk Handbok.



Figur 1. Strukturskiss av planområdet med små modifieringar¹. Exploatering i södra och nordvästra delen av planområdet, markerat med röda byggnader.

¹ Strukturskiss (arbetsmaterial) från Volvo/Liljewall med små modifieringar.

2. Verksamheten

Volvo Lastvagnar AB planerar för en etablering intill befintliga verksamheter vid Volvo Lastvagnar Tuve på Hisingen i Göteborg. Planområdet omfattar cirka 80 hektar och ligger öster om Hisingsleden, norr om Björlandamotet och väster om Tuve samhälle. Ny exploatering planeras i planområdets nordvästra- och södra del. Enligt Volvo Lastvagnar beräknas cirka 7 000 m² BTA upprättas i form av ett nytt kundcenter och 5 000 m² BTA för utökning av den befintliga industriverksamheten. Den tillkomna BTA fördelas på 7 000 m² i nordvästra delen av planområdet där kundcentret skall byggas och 5 000 m² i södra delen av planområdet där utökning av befintlig industriverksamhet skall ske.

Kundcentret som planeras tillkomma skall vara en utställningslokal med Volvo Lastvagnars lastbilar. Enligt exploatören bedöms verksamheten bestå av fler besökare än anställda. Samtliga besökare bedöms vara företag. Utökning av industriverksamhet innebär fler anställda.

Arbetstiderna för tjänstemännen är mellan 07.30-16.30 och avses vara samma för kundcentret. Merparten av anställda från industriverksamheten delas upp i två skift och avses vara samma för den nya industrietableringen;

Skift 1: 06.42-15.48

Skift 2: 16.00-00.42

Den befintliga verksamheten har idag ett tiotal anställda bestående av operatörer och servicepersonal som arbetar tre skift. Det tredje skiftet antas operera mellan 01.00-06.30. Det antas däremot att de nya anställda i industrietableringen kommer arbeta 2 skift som merparten av de anställda och inte 3 skift.

Befintliga parkeringsplatser beräknas ha en 100% beläggning under dagtid och 70% under kvällstid på vardagar. Detta baseras på beläggningsstatistiken för den befintliga verksamheten. Parkeringsplatser för både anställda och besökare planeras på kvartermark i anslutning till de tillkomna verksamheterna.

3. Förutsättningar

Området för etablering av kundcenter och industriutökningen ligger i Tuve, öster om Hisingsleden, norr om Björlanda motet och väster om Tuve samhälle. Området är lättillgängligt med bil med avseende på närheten till de stora trafiklederna men även den goda tillgängligheten till kollektivtrafik.

Området ligger cirka åtta kilometer nordväst om Göteborg centrum och cirka två kilometer sydöst om Säve flygplats. Närmaste bebyggelse utgörs av industrier. Närmaste sammanhängande bostadsbebyggelse ligger cirka 1500 meter öster om området (Tuve samhälle) och cirka 800 meter söder om området (Skogsvägen).

I närområdet till Volvo Lastvagnar finns verksamheter med tillhörande parkeringsplatser. Verksamheternas parkeringsplatser är enbart avsedda för deras anställda och besökare. Volvo Lastvagnars anställda kan alltså inte nyttja dessa parkeringsplatser.

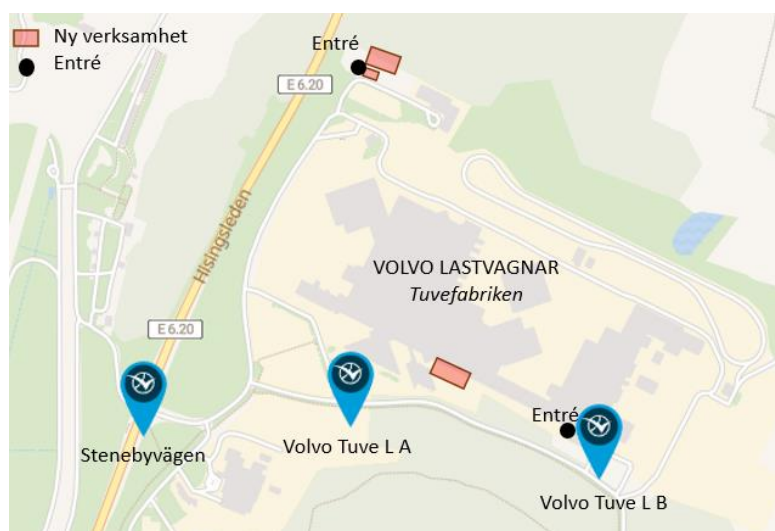
Kollektivtrafik

Den nya industrietableringen i planområdets södra del har bra utbud av kollektivtrafik med ett gångavstånd motsvarande cirka 10 meter från entrén till närmsta busshållplatsen Volvo Tuve L B, se Figur 2. Den närmsta busshållplatsen till kundcentret är Volvo Tuve L A och Stenebyvägen som är belägna 800 – 900 meter från verksamheten.

Volvo Tuve L A och Volvo Tuve L B trafikeras idag av busslinjerna 136, 141, 148, 178 och 190. Busshållplatsen Stenebyvägen trafikeras av busslinjerna 141, 148, 178 och 179. Tidtabellerna är anpassade efter verksamhetens arbetstider och de flesta busslinjer har en turtäthet på 30 min. Det är högre turtäthet till verksamheten precis innan arbetsskiftet. Efter arbetsskiftet är det högre turtäthet ifrån verksamheten.

De tillkomna verksamheterna uppfyller inte kraven för direkt närhet till god kollektivtrafik enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Den tillkomna verksamheten i planområdets nordvästra del uppfyller inte direkt närhet till god kollektivtrafik med avseende på avstånd och turtäthet. Den tillkomna verksamheten i planområdets södra del uppfyller inte direkt närhet till god kollektivtrafik med avseende på turtäthet.

Behov av en ny busshållplats längs med Norra Stenebyvägen har inte identifierats i nuläget men behöver utredas vidare efter samråd.



Figur 2. Kollektivtrafik i närområdet till Volvo Lastvagnar².

Gång- och cykeltrafik

Topografin i området är relativt flack. Cykelvägnätet i anslutning till verksamheterna ingår i det övergripande cykelvägnätet³, se Figur 3. Cykelvägarna går till stor del utmed högt trafikerade vägar och kan upplevas som otryggt för cyklister, förutsatt att de färdas längs Hisingsleden. Gång- och cykelbanan längs Stenebyvägen från Tuve har ringa trafikflöden och kan av den aspekten även kännas otryggt för fotgängare och cyklister. Det finns i dag inga övergångsställen från gång- och cykelbanan till verksamheten. Det finns däremot gångpassager som ansluter till Volvo Tuve L B och Volvo Tuve L A. Gång- och cykelbanan längs Norra Stenebyvägen är bristfällig och separeras idag av TA-balkar och varningssnöre. Detta kan upplevas otryggt för fotgängare och cyklister.

² Hållplatskarta och zonkarta, Västtrafik.

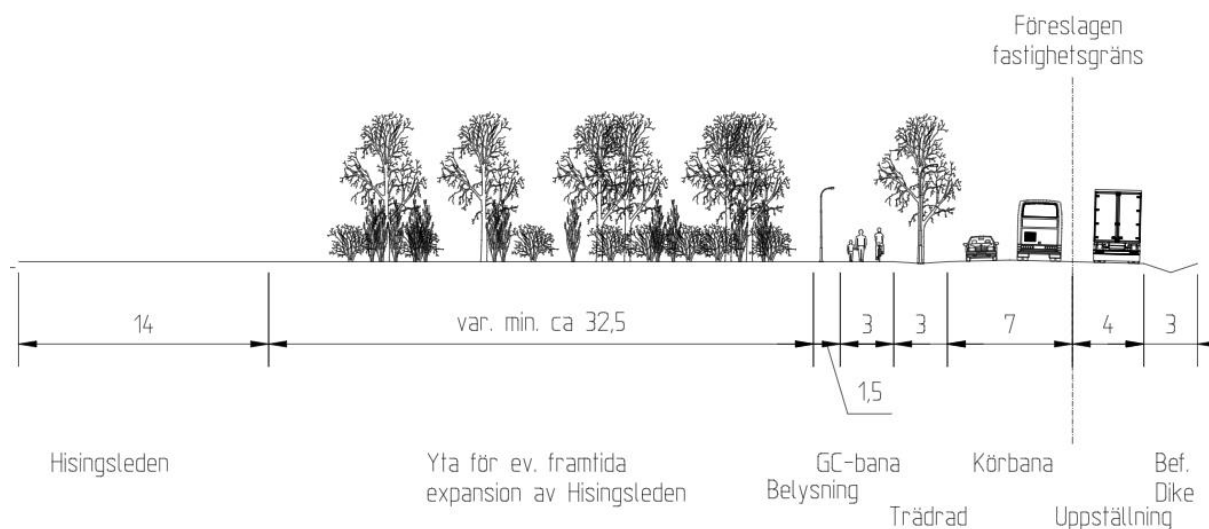
³ Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025, Göteborgs Stad Trafikkontoret 2015.



Figur 3. Gång- och cykelvägnät i närområdet⁴.

Det planeras för en gång- och cykelbana längs med Norra Stenebyvägen och vidare norrut mot Granhällsvägen i trafik- och utformningsförslaget som framtagas för detaljplanen ”*Detaljplan för verksamheter vid Norra Stenebyvägen inom stadsdelen Tuve Göteborg*”. Detta bedöms medföra ökad trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt höja standarden på den befintliga gång- och cykelvägen. I Figur 4 redovisas föreslagna sektion längs Norra Stenebyvägen.

Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* bedöms verksamheten ha direkt närhet till bra cykelinfrastruktur med ett avstånd på mindre än 500 meter från projektområdets gräns. Eftersom verksamheten är belägen i utkanten av staden kan det långa avståndet från stadens centrala områden för fotgängare och cyklister bidra till val av andra färdmedel.



Figur 4. Sektion längs Norra Stenebyvägen. Sektion från trafik- och utformningsförslaget.

⁴ Trafiken.nu

4. Antal personer

De tillkomna verksamheterna uppskattas bestå av cirka 72 personer (anställda) och 20 000 besökare årligen. Under en dag uppskattas totalt cirka 85 personer besöka kundcentret under maxtimmen. Kundcentret uppskattas ha cirka 22 anställda när det är etablerat och industrietableringen uppskattas ha 50 nya anställda, varför det totala antalet anställda blir 72 personer.

Personaltätheten är bedömd utifrån hur många anställda den tillkomna verksamheten planerar för samt hur många som kommer att vistas i verksamheten vid den dimensionerande tidpunkten. Den dimensionerande tidpunkten under ett dygn, det vill säga när flest anställda vistas i verksamheten samtidigt, inträffar vid skiftbyte under dagtid. De som skall gå på sitt skift kommer att behöva ha tillgång till parkering innan de byter av skiftet som skall avsluta sitt pass. Detta med anledning av att 12-minuters intervallet mellan skiften bedöms ej vara tillräcklig för samnyttjande.

Det högsta antalet personer med avseende på anställda och besökare för de tillkomna verksamheterna redovisas i Tabell 1. Industrietableringen antags ej ha några besökare. Anställda i kundcentret förmodas ha arbetstider som tjänstemännen och kommer inte ha något skiftbyte.

Tabell 1. Högst antal personer med avseende på anställda och besökare för de tillkomna verksamheterna.

Funktion	Högst antal personer	
	Anställda	Besökare
Industrietablering	50	
Kundcenter	22	85

5. Antal fordon

Färdmedelsfördelningen för den tillkomna verksamheten tar stöd i Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar för bil. Färdmedelsfördelningen motsvarar ett uppskattat genomsnitt för resor till/från och inom respektive stadsdel över hela dygnet för samtliga ärenden. Aktuell verksamhet ligger inom stadsdelen Tuve/Säve.

I Tabell 2 redovisas färdmedelsfördelningen för bil och cykel fördelat på anställda och besökare. Göteborgs stad uppskattar att anställda utgör 58% av samtliga bilresor i nuläget och 18% uppskattas färdas med cykel. För besökare uppskattas 8% med cykel. Färdmedelsfördelningen för besökare med bil har bedömts utifrån uppgifter från exploitören. Enligt uppgifterna från exploitören uppskattas 55–70 bilar besöka kundcentret dagligen. Dessa uppgifter har beräknats för den nya verksamheten. I genomsnitt innebär det att färdmedelsfördelningen för besökare med bil motsvara cirka 75%.

Stadens färdmedelsfördelning för anställda har använts utan att göra några avdrag eller tillägg. Detta eftersom det råder brist på data gällande färdmedelsfördelning för industriverksamheterna men även att antaganden utan stöd från data eller genomförda studier medför osäkerheter på resultatet. Det bedöms att de tillkommande verksamheterna får samma färdmedelsfördelning som de befintliga verksamheterna.

Tabell 2. Färdmedelsfördelning för samtliga bil- och cykelresor fördelat på anställda och besökare för nuläget.

Färdsätt	Färdmedelsfördelning - anställda	Färdmedelsfördelning - besökare
----------	-------------------------------------	------------------------------------

Bil	58%	75%
Cykel	18%	8%

Resultat antal fordon

Antal bil- och cykelparkering har beräknats utifrån behovet som utgått från den dimensionerande tidpunkten. I syfte att bedöma lämpligt antal parkeringsplatser för bil och cykel har Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelsnivå använts enligt följande avsnitt.

I Tabell 3 redovisas bilparkeringsbehovet för anställda och besökare för de tillkomna verksamheterna. Bilparkeringsbehovet för de tillkomna verksamheterna har beräknats till 29 platser för anställda i industrietableringen. För kundcentret har 13 platser beräknats till anställda och 64 till besökare.

Tabell 3. Bilparkeringsbehov för anställda och besökare.

Funktion	Bilparkeringsbehov	
	Anställda	Besökare
Industrietablering	$50 \cdot 0,58 = 29$	
Kundcenter	$22 \cdot 0,58 = 12,76$	$85 \cdot 0,75 = 63,75$
Totalt		106

I Tabell 4 redovisas cykelparkeringsbehovet för anställda och besökare för de tillkomna verksamheterna. Cykelparkeringsbehovet för de tillkomna verksamheterna har beräknats till 9 platser för anställda i industrietableringen. För kundcentret har 4 platser beräknats till anställda och 7 till besökare.

Tabell 4. Cykelparkeringsbehov för anställda och besökare.

Funktion	Cykelparkeringsbehov	
	Anställda	Besökare
Industrietablering	$50 \cdot 0,18 = 9$	
Kundcenter	$22 \cdot 0,18 = 3,96$	$85 \cdot 0,08 = 6,8$
		20

Parkering för rörelsehindrade (PRH) skall utgöra 3% av det totala antalet parkeringsplatser och behöver anordnas på kvartersmark inom 25 meter från tillgängliga entréer. Det föreslås att dessa platser reserveras och anordnas intill entréer.

Utöver det planeras cirka 40 befintliga bilparkeringsplatser tas i anspråk vid exploatering i södra delen av planområdet och dessa platser ersätts på samma plats som det tillkommande behovet. De tillkommande godstransporter i södra delen av planområdet kommer hanteras genom samma godsflöden som den befintliga verksamheten använder sig av idag. För den tillkomna verksamheten i planområdets nordvästra del kommer erforderliga ytor för uppställning av lastbilar att tillskapas på kvartersmark i anslutning till utbyggnaden.

6. Parkeringslösning

Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* skall 25 m² avsättas för varje bilparkering, vilket avser även körytor som fordonet kräver vid parkering. Bilparkeringsbehovet medför ett ytanspråk motsvarande 3650 m². Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* skall det maximala gångavståndet från/-till bilparkeringsplatserna och verksamheten vara 700 meter för både anställda och besökare. Parkeringslösningen i Figur 5 uppfyller dessa krav.

Tabell 5. Uppskattad bilparkeringsyta för anställda och besökare.

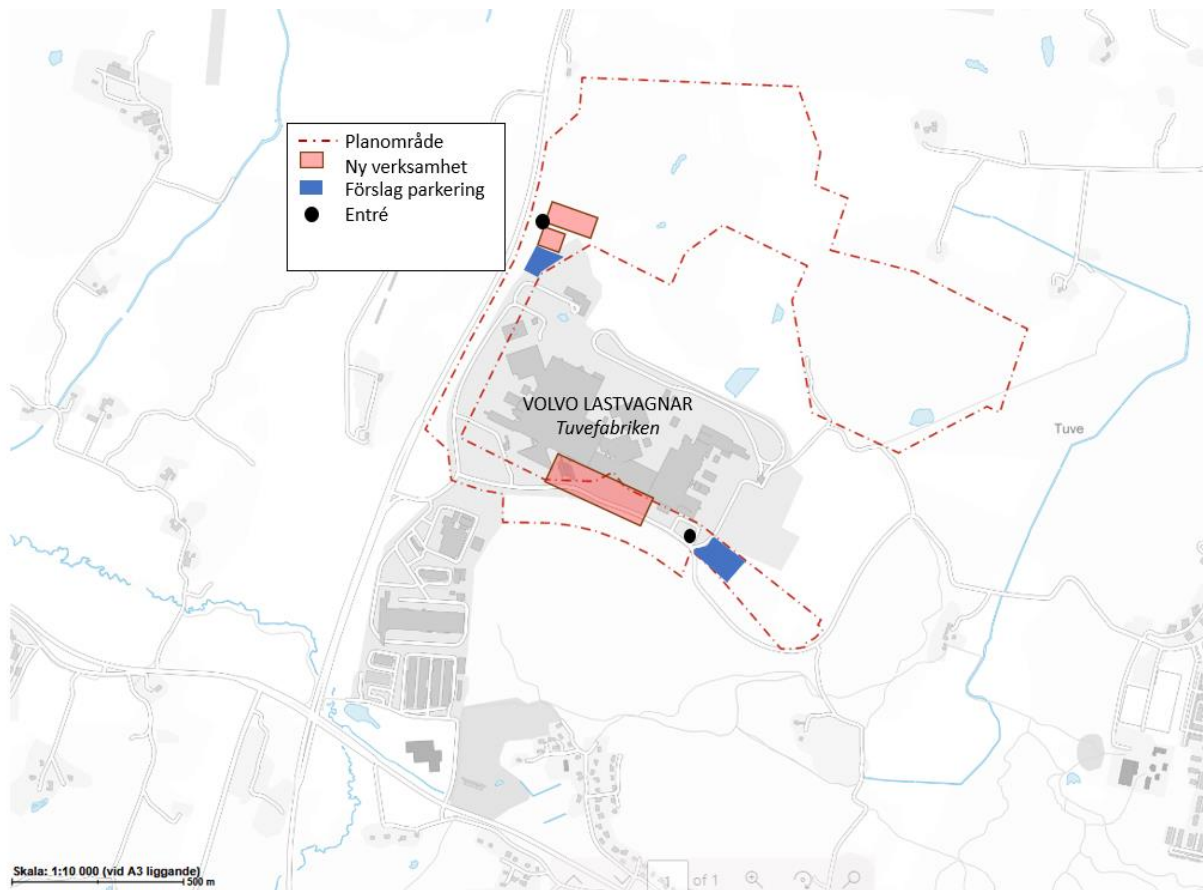
Verksamhet	Bilparkeringsyta	
	Anställda	Besökare
Industrietablering	725 m ²	
Kundcenter	325 m ²	1600 m ²
Delsumma		2400 m ²
Ersättningsplatser		1000 m ²
Totalt		3650 m ²

Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* skall 2 m² avsättas för varje cykelparkering placerad utomhus och väderskyddad. Cykelparkeringsbehovet medför ett ytanspråk motsvarande 40 m². Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* skall det maximala gångavståndet från/-till cykelparkeringsplatserna och verksamheten vara 50 meter för anställda och 25 meter besökare.

Förutsättningar	Cykelparkeringsyta	
	Anställda	Besökare
Industrietablering	9*2= 18 m ²	
Kundcenter	4*2 = 8 m ²	7*2 = 14 m ²
Totalt		40 m ²

I Figur 5 illustreras ett förslag på parkeringsytor för de tillkomna verksamheterna. Gångavstånden från/-till parkeringsplatserna och verksamheterna planeras byggas inom maximalt gångavstånd som anges i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Bilparkeringen kommer att lösas som markparkering. Cykelparkering kommer att anordnas med väderskydd.

Med det stora utrymmet inom fastigheten finns det plats att bygga ut bil- och cykelparkering efter behov.



Figur 5. Förslag på parkeringsytor för bil.

7. Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkeringsplatserna inom fastigheten är avsedda för anställda och besökare vid verksamheten och kommer att reserveras för dessa grupper. Parkeringsplatserna kommer alltså 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. Detta innebär att beläggningen på parkeringarna med stor sannolikhet kommer att ha en hög beläggning. Detta med avseende på det låga utbudet men även beläggningsstatistiken på den befintliga verksamheten.

Infart till verksamheterna kommer att ske från Stenebyvägen som är reglerad som huvudled. I närområdet finns parkeringar på ett flertal av fastigheterna, dock är dessa parkeringar reserverade för de olika verksamheterna.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringsplatserna, både anläggandet och drift- och underhåll av dessa, kommer fullt ut finansieras av verksamheten och av fastighetsägaren. De anställda och besökare inom verksamheten erbjuds fri parkering.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Den befintliga verksamheten kommer under byggtiden fortfarande vara verksam. De tillkomna verksamheterna kommer flytta in när byggandet är färdigställt. Behovet av parkering uppkommer med andra ord först efter det att parkeringsplatserna är anlagda.

Under själva byggandet av verksamheterna kommer parkering för byggarbetarna samt övrig etablering att ske inom fastigheten. Tillfälliga ytor tillskapas på kvartersmark för parkeringssyfte under byggskedet. Detta för att säkerställa att bilparkeringsbehovet uppfylls.

8. Slutsats

Sammantaget föreslås det totalt 106 bilparkeringsplatser, varav 42 bilparkeringsplatser är för anställda och 64 för besökare. PRH skall utgöra 3% av totala antalet bilparkeringsplatser och dessa skall anordnas 25 meters gångavstånd från personal- och besöksentréer. Utöver dessa föreslås även 20 cykelparkeringsplatser, varav 13 cykelparkeringsplatser är för anställda och 7 för besökare.

Tabell 6. Summering av parkeringsplats.

Förutsättningar	Bilparkeringsbehov		Cykelparkeringsbehov	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Verksamhet				
Industrietablering	29		9	
Kundcenter	13	64	4	7