

Trafik- och parkeringsutredning

Planändring inom fastigheten Ladan 5

Alingsås kommun

2026-03-30



Rapport

Handläggare: Jesper Helén

E-post: jesper.helen@afry.com

Handläggare: Pauline Ollén

E-post: pauline.ollen@afry.com

Trafik- och parkeringsutredning

Detaljplan Ladan 5

AFRY

Martin Nilsson

Pauline Ollén

Jesper Helén

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
1 Inledning	4
1.1 Underlag.....	4
1.2 Styrande dokument	4
2 Nulägesbeskrivning.....	4
3 Trafikanalys	6
3.1 Trafikalstring.....	6
3.2 Trafikflöden	7
3.2.1 Begränsningar	8
3.3 Kapacitetsanalys	8
3.3.1 E20/Borgens gata	8
3.3.2 Borgens gata/Tomasgårdsvägen	11
3.4 Känslighetsanalys	13
4 Parkering	13
4.1 Parkeringsnorm	14
4.1.1 Zonindelning	14
4.1.2 Bilparkeringstal för verksamheter	14
4.1.3 Reduceringsåtgärder för verksamheter	14
4.1.4 Cykelparkeringstal för verksamheter	15
4.2 Parkeringsbehov bil	16
4.3 Cykelparkering	16
5 Slutsats.....	17

Sammanfattning

För fastigheten Ladan 5 vill Alingsås kommun pröva lämpligheten att komplettera den befintliga markanvändningen småindustri med att även medge handel med skrymmande varor. Därför genomförs en trafik- och parkeringsutredning för att undersöka hur verksamhetens trafikallsträng påverkar omkringliggande vägar och korsningar, samt behovet av parkeringsplatser som ska tillgodoses inom fastigheten.

Trafikanalysen visar att detta leder till en viss ökning av trafiken till och från området. Beräkningar baserade på prognoser för framtida trafik visar att de närliggande korsningarna vid E20/Borgens gata och Borgens gata/Tomasgårdsvägen har tillräcklig kapacitet för att hantera den ökade trafiken. Även under de mest belastade tiderna på dagen bedöms framkomligheten vara god och köerna begränsade men känslighetsanalysen visar att kapaciteten är beroende av trafikens fördelning och att enskilda rörelser kan bli överbelastade vid ett mer ogynnsamt inflöde. Sammantaget visar trafikanalysen att planförslaget kan genomföras utan att det uppstår betydande trafikproblem i vägnätet.

Parkeringsutredningen visar att det finns ett behov av 90–105 parkeringsplatser för bil samt 22 parkeringsplatser för cykel. De mobilitetstjänsterna som kan tillämpas för verksamheten riktas framför allt till verksamhetens anställda på grund av verksamhetens karaktär.

1 Inledning

Fastigheten Ladan 5 i Alingsås kommun utreds för en eventuell ändring av detaljplan. Planändringen syftar till att pröva tillägg till markanvändning där även handel med skrymmande varor föreslås inom fastigheten.

Då planområdet är beläget invid E20 är det viktigt att utreda planändringens påverkan på statligt vägnät och korsningspunkter. Vidare ska behovet av parkering för både bil och cykel utredas för den nya verksamhetstypen. Ytan för verksamheten är 4007 kvm BTA.

1.1 Underlag

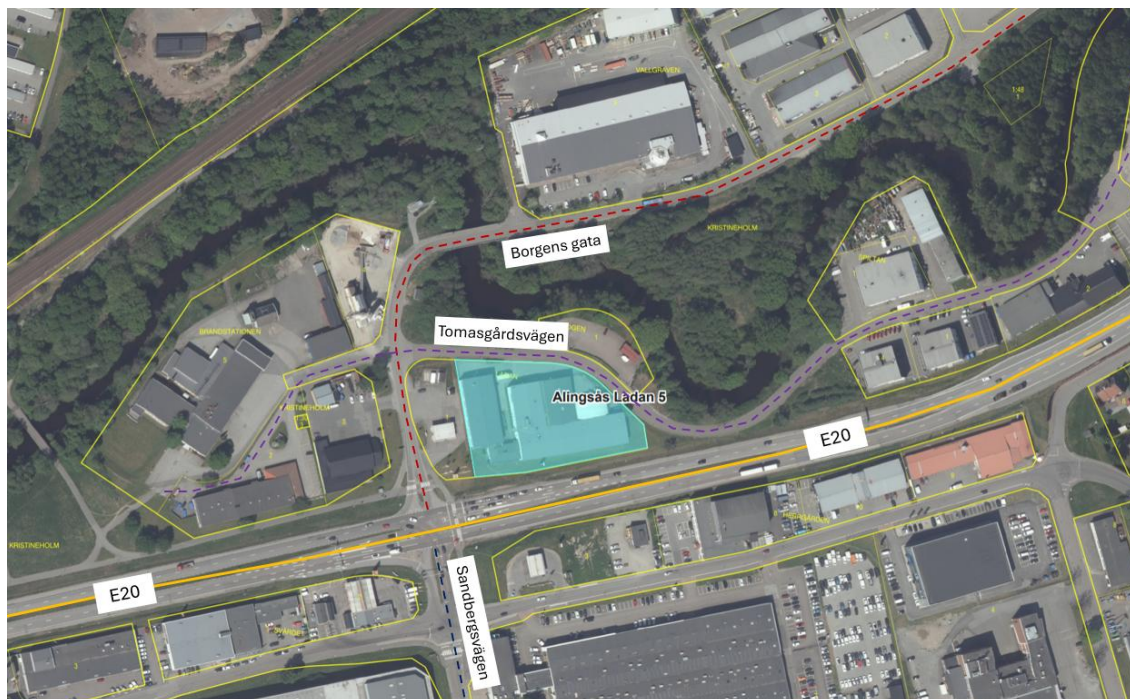
- Trafikutredning Krangatan och Borgens gata (Trivector, 2018-12-14)
- Vägars och gators utformning – VGU (Trafikverket, 2024-11-01)
- PTV VISUM-modell över Alingsås (u.å.)
- Vägtrafikflödeskartan (Trafikverket, 2023-10-25)
- Trafikmätningar (Viacount II, 2025)

1.2 Styrande dokument

- Parkeringsnorm för Alingsås kommun (Alingsås kommun, 2024-06-12)
- Mobilitetsplan för Alingsås kommun (Alingsås kommun, 2024-06-12)

2 Nulägesbeskrivning

Planområdet ligger ca 1,7 kilometer öster om Alingsås stadskärna, norr om E20 och söder om Säveån. Infarten till fastigheten ligger på Tomasgårdsvägen. Direkt söder om fastigheten finns E20 samt en signalreglerad korsning, där E20 möter Borgens gata samt Sandbergsvägen. Då Tomasgårdsvägen är en återvändsgata i båda riktningar så måste all trafik till planområdet komma från Borgens gata. Planområdet och omkringliggande vägar visas i Figur 1.



Figur 1. Kartbild över fastigheten Ladan 5 samt närområdet. Grundkarta: Lantmäteriet, 2026.

Längs Tomasgårdsvägen är parkering tillåten. Då vägen har flera kurvor med skymd sikt är parkering längs vägen olämpligt. Parkering för besökare till fastigheten sker idag på en asfalterad yta på andra sidan av Tomasgårdsvägen. Ytan uppskattas rymma cirka 20 parkeringsplatser. För att ta sig från parkeringsplatsen till fastigheten korsar besökare Tomasgårdsvägen.

3 Trafikanalys

I detta kapitel beskrivs hur trafik till och från planområdet påverkar vägnätet. Detta görs med en trafikallstring som beräknar tillkommande trafik samt en kapacitetsberäkning för närliggande korsningspunkter. Trafikflödena som används i denna analys är hämtade från VISUM modellen över Alingsås kommun för prognosår 2040. Ur kapacitetssynpunkt har två korsningar identifierats som särskilt intressanta att studera i samband med detaljplanarbetet, dels korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen och den större korsningen direkt söder om E20/Borgens gata. En trafikallstring genomfördes i dessa korsningar för att säkerställa att de är korrekt dimensionerade för prognosåret 2045.

Belastningsgrad är centralt för att säkerställa att korsningarna är korrekt dimensionerade där belastningsgrad (b) är ett förhållande mellan trafikflöde (q) och kapacitet (c) enligt $b=q/c$, måttet anger hur stor del av kapaciteten som används. Tabell 1 visar godtagbara belastningsgrader för olika korsningstyper. Vid nybyggnad av en väg bör servicenivån uttryckt som belastningsgrad under dimensionerande timme i alla delar av väganläggningen uppfylla önskvärda värden i tabellen. Under maxtimme av trafikflöden bör belastningsgraden inte överstiga 1,0. Belastningsgrad upp till 1,0, eller i undantagsfall > 1, kan dock godtas om investeringen bedöms lönsam och det i övrigt finns särskilda skäl.

Tabell 1. Önskvärd belastningsgrad för olika typer av korsningsutformningar: Trafikverket, 2024.

Korsningstyp	Önskvärd	Godtagbar	Ej godtagbar
Väjningsplikt och stopplikt (Korsningstyp A-C)	$b < 0,6$	$0,6 < b < 1,0$	$b > 1,0$
Cirkulationsplats (Korsningstyp D)	$b < 0,8$	$0,8 < b < 1,0$	$b > 1,0$
Signalreglerad (Korsningstyp E)	$b < 0,8$	$0,8 < b < 1,0$	$b > 1,0$

3.1 Trafikalstring

För att uppskatta den trafik som förändringen av markanvändningen kan leda till har Trafikverkets Trafikalstringsverktyg använts. I analysen togs två scenarier fram: ett nuläge, där den befintliga användningen modellerades som småindustri/verkstadsverksamhet, och ett planläge, där området i stället antogs rymma 4 007 m² BTA handel med skrymmande varor enligt den föreslagna ändringen av detaljplanen. Den resulterande alstringen blir då skillnaden från den befintliga verksamheten mot den planerade verksamheten, se Tabell 2.

Tabell 2. Trafikalstring till följd av ny verksamhet i Ladan 5.

Alstring f/d			
	Befintlig	Ny detaljplan	Skillnad
med bil	517	801	284
med kollektivtrafik	72	82	10
med cykel	70	80	10
till fots	31	35	4
med annat	10	11	1

Den trafikstring som tillkommer till följd av den planerade verksamheten vid Ladan 5 har fördelats till korsningen E20–Sandbergsvägen och Borgens gata/Tomasgårdsvägen proportionellt utifrån dagens trafikflöden. Fördelningen baseras på antagandet att den nytillkomna trafiken följer samma relativa färdvägsval som befintlig trafik i korsningen.

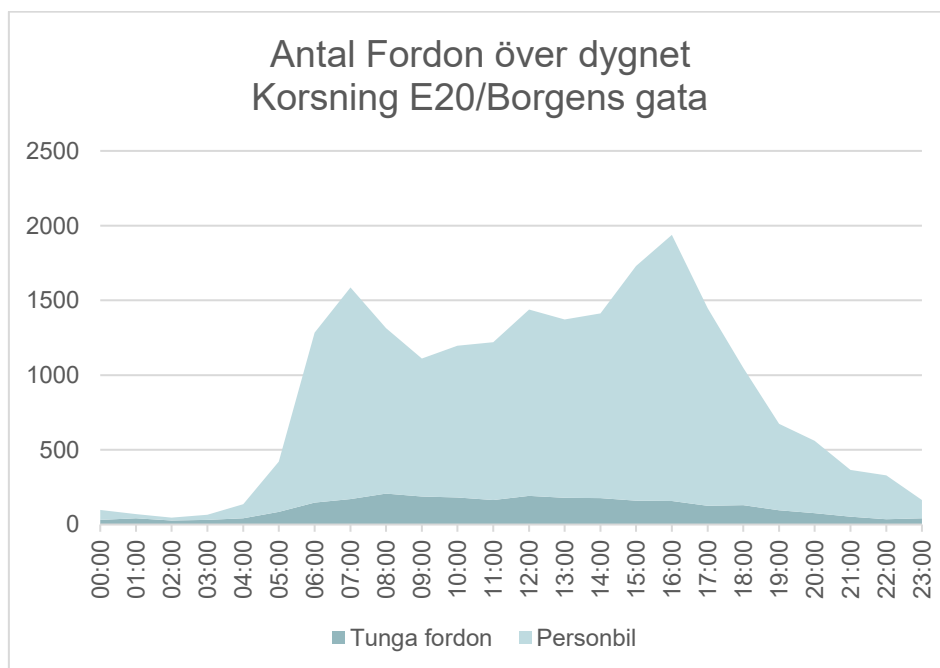
Trafikverkets alstringsverktyg kan inte räkna på trafikstring i handel med skrymmande varor. Därav har alstringen beräknats med tidigare beprövade metoder, där handel med skrymmande varor har en alstring mellan 150 – 200 fordon per 1000 m². I denna utredning togs det höjd och räknade med den högre alstringen för att säkerställa att korsningar kan hantera framtida trafikflödet.

3.2 Trafikflöden

Analysen bygger på prognosflöden för 2045 samt kompletterande antaganden där modellunderlag saknas. För korsningen E20/Borgens gatan har ett signalschema antagits där vänstersvängande trafik från E20 har en egen fas. Lämnar man Borgens gata eller Sandbergsvägen är samtliga riktningar tillåtna under hela fasen.

De geometriska antaganden som har gjort för korsningarna är följande:

- Körfältbredd: 3,5 meter
- Refugbredd: 2 meter



Figur 2. Antal fordon över dygnet - Korsning E20/Borgens gata.

Från Trafikverkets TIKK data har flödet genom korsningen E20/Borgens gata tagits ut för att uppskatta maxtimme och andel tung trafik som kör igenom korsningen, se Figur 2 samt hur trafiken fördelar sig över dygnet, se Tabell 3.

Tabell 3. Maxtimme och andel Tung trafik.

Maxtimme	Andel	Andel Tung trafik
FM	7,5%	11,0%
EM	9,2%	8,0%

3.2.1 Begränsningar

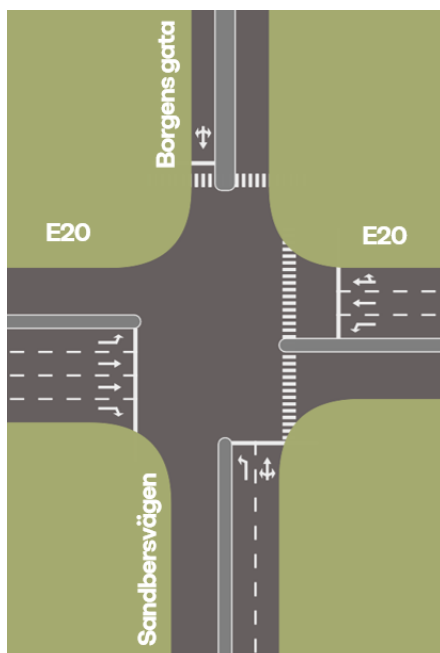
För korsningen Borgens gata/E20 har korsningen i verkligheten en högersväng med väjningsplikt i tillfarten från väst. Detta kan inte CapCal modellera därav har förenklingen gjorts att högersvängen ingår i signalschemat. Den påverkan som detta medför är att denna tillfart kommer att få något högre belastning då högersvängar endast kan ske under gröntider tillskillnad från dagens scenario när högersvängar kan ske kontinuerligt. Förenklingen är den samma som gjordes för tidigare kapacitetsberäkning i korsningen 2018.

3.3 Kapacitetsanalys

I detta kapitel presenteras kapacitetsanalysen för de två korsningarna E20/Borgens gata och Borgens gata/Tomasgårdsvägen. Kapaciteten har beräknats för förmiddagen och eftermiddagen. Dessutom har en känslighetsanalys genomförts för att säkerställa resultatets robusthet.

3.3.1 E20/Borgens gata

Geometrin för korsningen E20/Borgens gata som används för kapacitetsanalysen kan ses i Figur 3 med tillhörande flöden i Tabell 4. Som tidigare nämnt, har en förenkling gjorts i geometrin för korsningen, då en separat högersväng från E20 Väster, ej används i beräkningarna på grund av Capcal begränsningar.



Figur 3. Korsningsgeometri över korsningen E20/Borgens gata.

Tabell 4. Trafikvolym för respektive tillfart i korsningen E20/Borgens gata.

Riktning	ADT	FM maxtimme	EM Maxtimme
E20 V			
Vänster	2986	224	275
Rakt fram	9314	699	857
Höger	2927	220	269
Borgens gata			
Vänster	58	4	5
Rakt fram	662	50	61
Höger	3005	225	276
E20 Ö			
Vänster	410	31	38
Rakt fram	9360	702	861
Höger	58	4	5
Sandbers- vägen			
Vänster	2913	218	268
Rakt fram	662	50	61
Höger	410	31	38

För korsningen E20/Borgens gata visar resultaten att funktionen är god både i förmiddagens maxtimme (FM) och i eftermiddagens maxtimme (EM). Under FM uppgår belastningsgraderna till 0,62, se Tabell 5. Köbildningen på 90-percentilens kölängder ligger generellt mellan cirka 5–7 fordon. Samtliga tillfarter har därmed god kapacitetsmarginal och inga rörelser närmar sig kapacitetstaket.

Tabell 5. Kapacitet och kölängd för korsningen E20/Borgens gata FM.

Maxtimme	Flöde [f/h]	Kapacitet [f/h]	Belastingsgrad	Kölängd . medel [Fordon]	Kölängd - 90- percentil [Fordon]
E20 Väster					
11 H	220	487	0.45	2.2	3.7
12 R	349	570	0.61	4.1	6.3
13 R	349	570	0.61	4.1	6.3
14 V	224	361	0.62	3.0	4.9
Borgens gata					
21 HRV	279	461	0.61	3.5	5.6
E20 Öster					
31 HR	352	568	0.62	4.2	6.4
32 R	354	570	0.62	4.2	6.4
33 V	31	361	0.09	0.3	0.5
Sandbersvägen					
41HRV	164	318	0.51	1.8	3.1
42 V	135	263	0.51	1.5	2.6

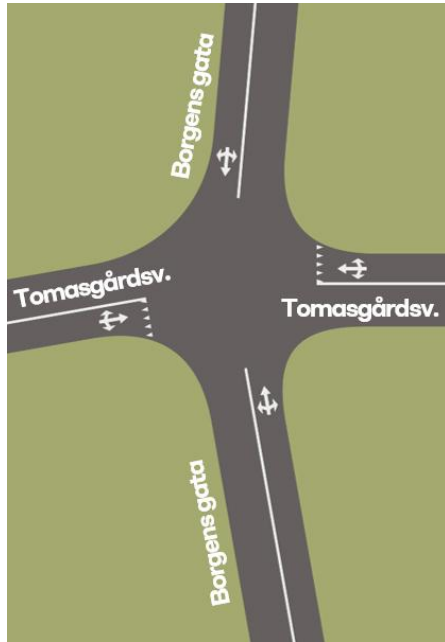
Under eftermiddagens maxtimme (EM) är belastningsgraden godtagbar, även om den är något högre än under FM. De högsta belastningsgraderna uppgår till cirka 0,77, se Tabell 6. De genomsnittliga kölängderna ligger i de mest belastade rörelserna kring 5-6 fordon, medan 90-percentilens kölängder uppgår till cirka 8-9 fordon. Sammantaget innebär detta att korsningen fortfarande har tillräcklig kapacitet, och inga tillfarter överskrider kapacitetstaket. Men den långa kölängden i tillfart 13 kan leda till att man ej kommer in i vänstersvängande körfält under maxtimmen.

Tabell 6 Kapacitet och kölängd för korsningen E20/Borgens gata EM.

Maxtimme	Flöde [f/h]	Kapacitet [f/h]	Belastningsgrad	Kölängd . medel [Fordon]	Kölängd - 90-percentil [Fordon]
E20 Väster					
11 H	269	488	0.55	2.8	4.5
12 R	429	571	0.75	5.7	8.4
13 R	429	571	0.75	5.7	8.4
14 V	275	362	0.76	4.4	6.7
Borgens gata					
21 HRV	342	443	0.77	5.2	7.8
E20 Öster					
31 HR	432	569	0.76	5.8	8.6
32 R	434	571	0.76	5.9	8.6
33 V	38	362	0.10	0.3	0.6
Sandbersvägen					
41HRV	201	307	0.65	2.8	4.6
42 V	166	254	0.65	2.4	4.0

3.3.2 Borgens gata/Tomasgårdsvägen

Korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen har modellerats med följande geometri, se Figur 4. Med betydligt mycket lägre trafikflöden jämfört med korsningen E20/Borgens gata, se Tabell 7. Risken för att korsningen inte kan hantera denna belastning både under förmiddagen och eftermiddagen är låg.



Figur 4. Korsningsgeometri över korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen.

Tabell 7. Trafikvolym för respektive tillfart i korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen.

Riktning	ÅDT	FM maxtimme	EM Maxtimme
Tomasgårdsvägen			
Vänster	24	2	2
Raktfram	0	0	0
Höger	250	19	23
Borgens gata			
Vänster	88	7	8
Raktfram	2831	212	260
Höger	24	2	2
Tomasgårdsvägen			
Vänster	881	66	81
Raktfram	0	0	0
Höger	88	7	8
Borgens gata			
Vänster	250	19	23
Raktfram	2813	211	259
Höger	881	66	81

Resultatet för den norra korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen visar mycket god kapacitetsmarginal både i förmiddagens maxtimme (se Tabell 8) och i eftermiddagens maxtimme (se Tabell 9). Belastningsgraderna är genomgående låga och uppgår som högst till cirka 0,17 i FM och 0,20 i EM. Detta innebär att tillfarterna endast utnyttjar en begränsad del av tillgänglig kapacitet.

Tabell 8. Kapacitet och kölängd för korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen FM.

Maxtimme	Flöde [f/h]	Kapacitet [f/h]	Belastingsgrad	Kölängd . medel [Fordon]	Kölängd - 90-percentil [Fordon]
Tomasgårdsvägen Väster					
11 HRV	21	914	0.02	0.0	0.0
Borgens gata Norr					
21 HRV	221	1767	0.13	0.0	0.0
Tomasgårdsvägen Öster					
31 HRV	73	683	0.11	0.1	0.1
Borgens gata Söder					
41 HRV	296	1730	0.17	0.0	0.0

Köbildning förekommer i princip inte. Redovisade medelköer är 0–0,1 vilket i praktiken innebär att korsningen fungerar utan nämnvärd köuppbyggnad. Samtliga tillfarter har mycket god robusthet även vid variationer i trafikflöde. Sammantaget bedöms korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen ha betydande kapacitetsöverskott i både FM och EM, utan risk för överbelastning eller framkomlighetsproblem i analyserat scenario.

Tabell 9. Kapacitet och kölängd för korsningen Borgens gata/Tomasgårdsvägen EM.

Maxtimme	Flöde [f/h]	Kapacitet [f/h]	Belastingsgrad	Kölängd . medel [Fordon]	Kölängd - 90-percentil [Fordon]
Tomasgårdsvägen Väster					
11 HRV	25	866	0.03	0.0	0.0
Borgens gata Norr					
21 HRV	270	1764	0.15	0.0	0.0
Tomasgårdsvägen Öster					
31 HRV	89	605	0.15	0.1	0.1
Borgens gata Söder					
41 HRV	363	1722	0.21	0.0	0.0

3.4 Käslighetsanalys

Käslighetsanalysen utgår från samma alstring som i grundscenariot, men med en förändrad fördelning av den tillkommande trafiken. I grundfallet fördelas alstringen proportionerligt mellan E20, Borgens gata och Sandbergsvägen utifrån befintliga trafikmönster. I detta scenario antas i stället att hela den tillkommande trafiken från detaljplanen komma från E20. Denna trafik fördelas därefter mellan tillfarterna E20 väst och E20 öst. Syftet är att pröva ett mer ogynnsamt inflöde, där den nya trafiken inte sprids i nätet utan koncentreras till huvudleden och därmed ger en högre belastning i korsningen E20/Borgens gata.

Tabell 10. Kapacitet och kölängd för korsningen E20/Borgens gata EM - Käslighetsanalys.

Maxtimme	Flöde [f/h]	Kapacitet [f/h]	Belastningsgrad	Kölängd . medel [Fordon]	Kölängd - 90-percentil [Fordon]
E20 Väster					
11 H	269	488	0.55	2.8	4.6
12 R	429	571	0.75	5.7	8.4
13 R	429	571	0.75	5.7	8.4
14 V	277	365	0.76	4.5	6.8
Borgens gata					
21 HRV	343	444	0.77	5.2	7.8
E20 Öster					
31 H	432	569	0.76	5.9	8.6
32 R	434	571	0.76	5.9	8.6
33 V	38	365	0.10	0.3	0.6
Sandbergsvägen					
41HRV	199	307	0.65	2.8	4.5
42 V	166	255	0.65	2.4	4.0

Resultatet från käslighetsanalysen visar att korsningen även vid dessa svängandelar klarar att hantera trafiken med önskvärd belastningsgrad, se Tabell 10. Kölängderna är genomgående måttliga och 90-percentilens köer uppgår till som mest omkring 9 fordon, vilket indikerar att köerna är hanterbara och inte bedöms ge upphov till systematiska blockeringar.

Vänstersvängen från E20 väst visar en relativt hög belastningsgrad i förhållande till övriga rörelser och har dessutom begränsad lagringslängd. Det innebär att vid ytterligare trafikökningar, eller vid mer koncentrerade flödestoppar, kan det uppstå situationer där fordon får svårt att ta sig in i vänstersvängfältet, med risk för att kö tillfälligt påverkar genomgående körfält. Sammantaget bedöms korsningen E20/Borgens gata ha tillräcklig robusthet även vid ett mer ogynnsamt inflödesmönster än i grundscenariot.

4 Parkering

I detta kapitel beskrivs fastighetens nya parkeringsbehov vid planändring. Parkeringsbehovet redovisas för bil och cykel i enlighet med Alingsås kommuns normer för parkeringstal. I samtliga beräkningar används en BTA av 4007 kvm samt verksamhet "Handel med skrymmande varor".

4.1 Parkeringsnorm

Nedan följer en beskrivning av Alingsås parkeringsnorm som tillämpas för detta område och verksamhet.

4.1.1 Zonindelning

I parkeringsnorm för Alingsås kommun delas kommunen in i olika lägesbaserade zoner. Planområdet tillhör Zon 2 som täcker Alingsås stad, Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn. I denna zon antas befolkningsökningen vara stabil och potentialen för utbyggnad av bostäder och verksamheter vara hög. Bil utgör en viktig del av vardagsresandet.

4.1.2 Bilparkeringstal för verksamheter

Antal bilparkeringsplatser för verksamheter anges per 1000 kvadratmeter bruttoarea (BTA) och redovisas för i Tabell 11.

Tabell 11. Parkeringsnorm för verksamheter (Parkeringsnorm för Alingsås kommun, 2024).

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Detaljhandel, sällanköp	Anställda 4 Besökare 20	Anställda 6 Besökare 20	Anställda 9 Besökare 18
Dagligvaruhandel, livsmedel	Anställda 4 Besökare 12	Anställda 6 Besökare 33	Anställda 9 Besökare 33
Handel med skrymmande varor	Anställda 4 Besökare 20	Anställda 6 Besökare 20	Anställda 9 Besökare 20

För verksamhet "Handel med skrymmande varor" för en plats inom Zon 2 blir parkeringstalet 6 platser/1000 kvm BTA för anställda samt 20 platser/1000 kvm BTA för besökare.

Parkeringstalen är baserade på en arbetstäthet av 15 per 1000 kvm BTA samt besökstäthet av 30 per 1000 kvm BTA.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade tillkommer utöver angivna parkeringstal. Enligt parkeringsnorm ska minst en PRH-plats anläggas, men fler platser ska tillhandahållas vid behov.

4.1.3 Reduceringsåtgärder för verksamheter

För att reducera parkeringstalet kan byggaktör eller fastighetsägare införa mobilitetsåtgärder enligt Alingsås kommuns mobilitetsplan. Reduceringen kan ges i paket om 5%, 10% respektive 15%, beroende på antal åtgärder som införs. Detta visas i Tabell 12.

Tabell 12. Mobilitetsåtgärder för verksamheter (Mobilitetsplan för Alingsås kommun, 2024).

Reduceringskrav	Åtgärder	
Paket 1 15 % reduktion Minst 3 åtgärder	☐ Bilpool ☐ Resepolicy ☐ Grön res/transportplan ☐ Personalförmån – cykel, cykelservice ☐ Laddmöjlighet för privat elcykel	☐ Cykelfaciliteter ☐ Kollektivtrafikkort ☐ Realtidsskylt kollektivtrafik ☐ Information och aktiviteter ☐ Hemleverans med cykel (avser försäljning)
Paket 2 10 % reduktion 2 åtgärder	☐ Bilpool ☐ Resepolicy ☐ Grön res/transportplan ☐ Personalförmån – cykel, cykelservice ☐ Laddmöjlighet för privat elcykel	☐ Cykelfaciliteter ☐ Kollektivtrafikkort ☐ Realtidsskylt kollektivtrafik ☐ Information och aktiviteter ☐ Hemleverans med cykel (avser försäljning)
Paket 3 5 % reduktion 1 åtgärd	☐ Bilpool ☐ Resepolicy ☐ Grön res/transportplan ☐ Personalförmån – cykel, cykelservice ☐ Laddmöjlighet för privat elcykel	☐ Cykelfaciliteter ☐ Kollektivtrafikkort ☐ Realtidsskylt kollektivtrafik ☐ Information och aktiviteter ☐ Hemleverans med cykel (avser försäljning)

De mobilitetsåtgärder som anses lämpliga (genomförbara samt kan ge effekt) för denna verksamhet är:

- Personalförmån – cykel, cykelservice
- Grön res/transportplan
- Laddmöjlighet för privat elcykel
- Kollektivtrafikkort (för anställda)

Byggaktör eller fastighetsägare kan även ge förslag på egna åtgärder, vilket kan ge annan reduktion än förslagen ovan.

4.1.4 Cykelparkeringstal för verksamheter

Antal cykelparkeringsplatser för verksamheter anges per 1000 kvadratmeter bruttoarea (BTA) och redovisas för i Tabell 13.

Tabell 13. Parkeringsnorm cykel för verksamheter (Parkeringsnorm för Alingsås kommun, 2024).

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Detaljhandel, sällanköp	Anställda 5,5 Besökare 17	Anställda 4 Besökare 10	Anställda 1,5 Besökare 3
Dagligvaruhandel, livsmedel	Anställda 5,5 Besökare 12	Anställda 4 Besökare 12	Anställda 1,5 Besökare 6
Handel med skrymmande varor	Anställda 5,5 Besökare 2,5	Anställda 4 Besökare 1,5	Anställda 1,5 Besökare 1,5

För verksamhet "Handel med skrymmande varor" för en plats inom Zon 2 blir cykelparkeringstalet 4 platser/1000 kvm BTA för anställda samt 1,5 platser/1000 kvm BTA för besökare.

4.2 Parkeringsbehov bil

I enlighet med parkeringsnormen ska en verksamhet med handel med skrymmande varor, med en yta på 4007 kvm BTA tillhandahålla:

- 24 parkeringsplatser för anställda (4*6)
- 80 parkeringsplatser för besökare (4*20)
- 1 parkeringsplats för rörelsehindrad (minimikrav)

Detta ger en total av 105 parkeringsplatser, varav en PRH.

En verksamhet av denna typ och storlek antas enligt parkeringsnormen ha 60 (4 *15) personer som arbetar samt 120 (4*30) besökare. De flesta besökare antas samåka och därför krävs inte att det anordnas en parkeringsplats för varje besökare.

Vid tillämpning av mobilitetsåtgärder kan antalet parkeringsplatser reduceras med 5%, 10% eller 15%, vilket ger skulle innebära 100, 95 eller 90 platser för respektive paket.

4.3 Cykelparkering

I enlighet med parkeringsnormen ska en verksamhet med handel med skrymmande varor, med en yta på 4007 BTA tillhandahålla:

- 16 cykelparkeringsplatser för anställda (4*4)
- 6 cykelparkeringsplatser för besökare (4*1,5)

Detta ger en total av 22 cykelparkeringsplatser.

5 Slutsats

Kapacitetsanalysen visar att de studerade korsningarna bedöms ha tillräcklig kapacitet för de analyserade trafikflödena. Några betydande kapacitetsproblem eller köbildningar förväntas därför inte uppstå i den studerade situationen.

Vidare har verksamheten ett parkeringsbehov av:

- 105 parkeringsplatser för bil
- 22 parkeringsplatser för cykel

Med tillämpning av mobilitetsåtgärder kan antal bilparkeringsplatser reduceras med 5–15%.