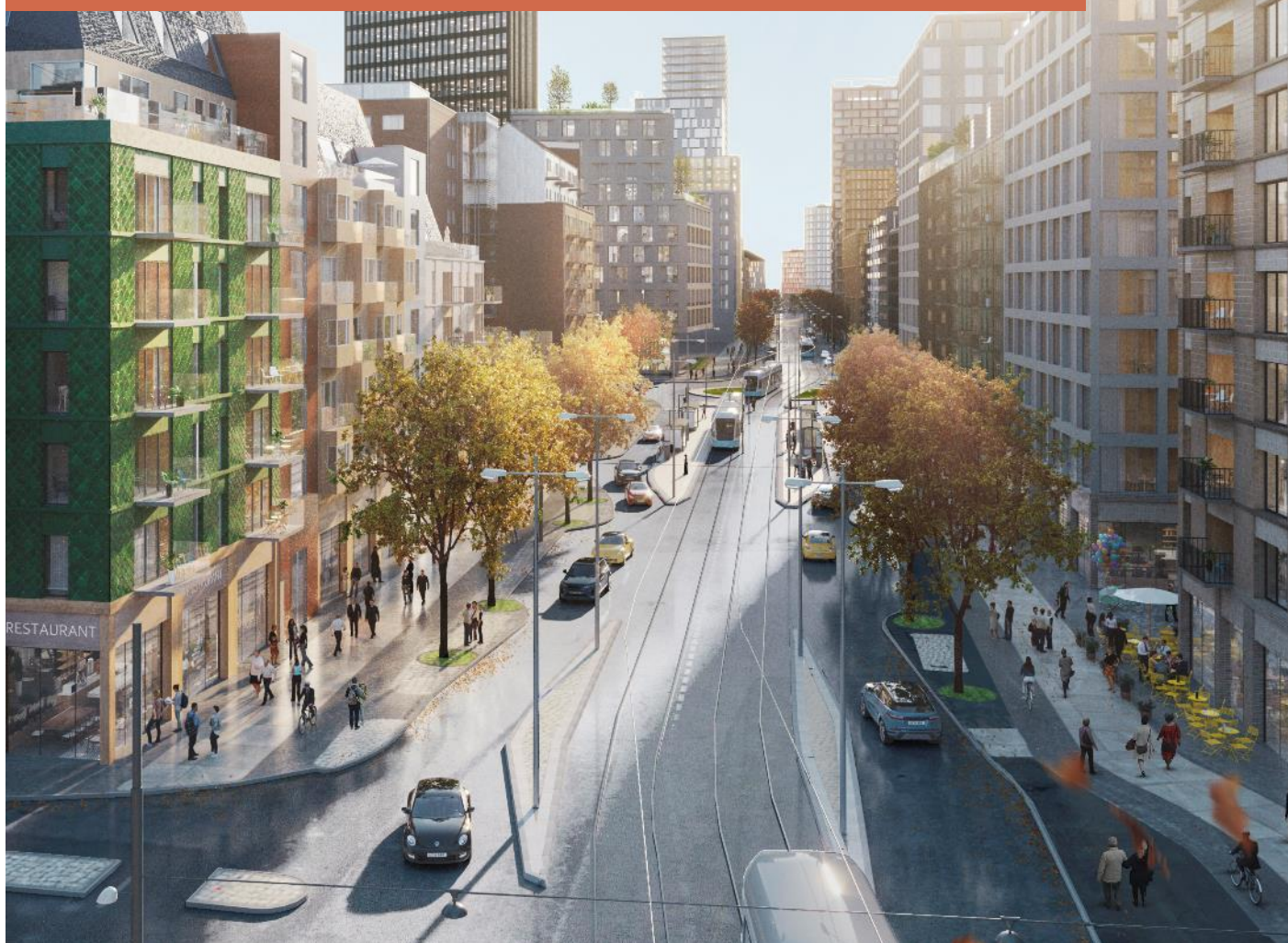


Fördjupad mobilitets- och parkeringsutredning

Backaplan detaljplan 3



Göteborgs
Stad



Riksbbyggen
Rum för hela Livet



Dokumentinformation

Titel: Fördjupad mobilitets- och parkeringsutredning – Backaplan detaljplan 3

Serie nr: 2021:86

Projektnr: 21059

Medverkande: Frida Dahlqvist
Sara Boije af Gennäs
Michael De Lange
Rasmus Sundberg
Francisco Malucelli
Axel Persson

**Kvalitets-
granskning:** Axel Persson
Rasmus Sundberg

Beställare: Norra Backaplan bostad AB & Exploateringskontoret Göteborgs Stad
Kontaktperson: Anders Johansson, Norra Backaplan bostad AB

Bildkälla för-
sättsblad: White Arkitekter

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Beskrivning / förändring	Distribution
1.3	2025-09-12	Uppdatering efter förändring ytor skolor och förskolor och var bilparkering lokaliseras	Granskningshandling
1.2	2024-04-05	Uppdatering efter förändring kvartersstruktur, BTA, användning allmän plats mm.	Fastighetsägare och Göteborgs Stad
1.1	2022-11-08	Justerad slutversion	Samrådshandling
1.0	2022-09-07	Slutversion	Fastighetsägare och Göteborgs Stad
0.96	2022-05-09	Granskningsversion	Fastighetsägare och Göteborgs Stad
0.95	2022-04-07	Granskningsversion	Fastighetsägare och Göteborgs Stad

Sammanfattning

För Backaplan detaljplan 3 planeras för drygt 2 000 bostäder, skola förskola och en mindre andel verksamheter och handel.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning utgår från Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering med tillhörande anvisningar (version 1.2) och syftar till att utifrån platsens och projektets specifika förutsättningar utreda och redovisa parkeringstal och antal parkeringsplatser för bil och cykel. Utredningen beskriver därutöver hur parkering för bil och cykel föreslås utformas och placeras för att skapa förutsättningar för hållbara transporter och bidra till stadsdelens kvaliteter. I utredningen redovisas även förslag på lämpliga mobilitetsåtgärder för mobilitetsavtal, vilka samlas i ett mobilitetskoncept kopplat till övriga detaljplaner på Backaplan.

Parkeringstal för bil- och cykelparkering

I tabell 1 visas de parkeringstal som utredningen har landat i för detaljplan 3.

Tabell 1 Parkeringstal bil och cykel för Backaplan DP3 efter analyssteg 4.

Funktion	Steg 1: Startvärde	Steg 2: Lägesbedömning	Steg 3: Projektanpassning	Steg 4: Mobilitetslösningar
Bilparkering:				
Bostäder (bpl/lgh)	0,5	↘ 0,45	↗ 0,5	↘ 0,30
Handel (bpl/1 000 m² BTA)	13	↘ 9,4	↘ 5,5	↘ 1,6
Kontor (bpl/1 000 m² BTA)	5,0	↘ 3,6	→ 3,6	↘ 2,1
Förskola (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,9	↘ 1,3	→ 1,3	→ 1,3
- besökare	2,2	↘ 1,6	→ 1,6	→ 1,6
Skola 7-9 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	→ 1,0
- besökare	1,1	↘ 0,8	→ 0,8	→ 0,8
Skola F-6 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	→ 1,0
- besökare	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	→ 1,0
Anpassad grundskola	15 % bil/anställd. Andelen biltrafik härrör från programmet för Backaplan. Behov hämta/lämna 0,33 cpl/klass.			
Cykelparkering:				
Bostäder (cpl/lgh)				
- boende	2,0	→ 2,0	↗ 2,5	→ 2,5
- besökare	0,5	→ 0,5	→ 0,5	→ 0,5
Handel (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	3,6	→ 3,6	→ 3,6	→ 3,6
- besökare	9,0	→ 9,0	→ 9,0	→ 9,0
Kontor (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	13,0	→ 13,0	→ 13,0	→ 13,0
- besökare	0,6	→ 0,6	→ 0,6	→ 0,6
Förskola (cpl/klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			2	
- hämta/lämna			2	
Skola 7-9 (cpl/ klass)			0,36/verksam	

- verksamma		10
- elever	0	
- hämta/lämna		
Skola F-6 (cpl/ klass)		
- verksamma		0,36/verksam
- elever		10
- hämta/lämna	0,9	

Parkeringslösning bilparkering

Fördelning mellan kvarteren planeras enligt följande:

Samlad parkeringshubb i kv 27 innehåller:

- Besöksparkering och parkering för anställda för hela DP3
- Parkering för skola/idrottshall kv 26, 34 och förskolor (exklusive hämta/lämna)
- Boendeparkering för kv 27, 30, 48 och 50
- Parkering för samtliga bilpoolsbilar i DP3

Boendeparkering för övriga kvarter placeras inom respektive kvarter

- Kv 31, 33, 35, 46, 47 och 49

I tabell 2 visas antalet parkeringsplatser för bil som behöver tillgängliggöras fördelat i de olika kvarteren. I bilaga II visas därutöver hur många parkeringsplatser som behöver tillskapas per kvarter vid en alternativ lösning med bilparkering för boende i garage också under kv 30, 48 och 50.

Tabell 2 Fördelning av parkeringsplatser mellan olika parkeringsanläggningar i kvareren (efter sänkning steg 1-4, mobilitetspaket nivå 3 för bostäder och verksamheter). *** För kv 30, 48 och 50 behöver parkering för rörelsehindrade för boende lösas inom eller i direkt anslutning till kvarteret

Kv.	Funktion	Parkerings- efterfrågan bil efter steg 1-4	Varav par- kering för rörelse- hindrade	Kvarter där parkering hanteras	Antal parkeringsplatser att hantera	
					exk.samnyttjande	inkl. samnytt- jande
26	Anpassad grundskola, personal	6	7,5	27	25	25
26	Anpassad grundskola hämta/lämna	10		26/allmän plats		
26	Skola F-6, personal	4		27		
26	Skola F-6 hämta/lämna	4		26/allmän plats		
26	Skola 7-9, personal	9		27		
26	Skola 7-9 hämta/lämna	7		26/allmän plats		
26	Idrottshall, besökare	13		27		
26	Idrottshall, personal			27		
27	Bostäder, boende och besökare	81	4	27	333	282
27	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
30	Bostäder, boende och besökare	62	3	27***	3	3
30	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
30	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
31	Bostäder, boende och besökare	67	3	31	67	67
31	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
31	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
33	Bostäder, boende och besökare	64	3	33	64	64
33	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
33	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
34	Förskola, personal	4		27	0	0
34	Förskola hämta/lämna	4		allmän plats		
35	Bostäder, boende och besökare	68	2	35	68	68
35	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
35	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
46	Bostäder, boende och besökare	71	4	46	71	71
46	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
46	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
47	Bostäder, boende och besökare	55	3	47	55	55
47	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
48	Bostäder, boende och besökare	58	3	27***	3	3
48	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
48	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1		27		
49	Bostäder, boende och besökare	60	3	49	60	60
49	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
49	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
50	Bostäder, boende och besökare	58	3	27***	3	3
50	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
	Poolfordon, bilpool	30		27		
		752	38		752	701

Parkeringslösning Cykelparkering

I tabell 3 visas antalet parkeringsplatser för cykel som behöver tillgängliggöras fördelat i de olika kvarteren.

Tabell 3 Sammanställning av antal cykelparkeringsplatser per kvarter för boende, verksamma och besökare - antal lastcykelplatser anges inom parentes och resterande platser avser vanliga cyklar. De kolumner som är markerade i grönt avser allmän platsmark och övriga anläggs på kvartersmark.

Kv.	Totalt cpl DP3	Kvartersmark					Cykelpool	Totalt cpl kvartersmark	Allmän plats	
		Boende	Anställda	Besök bostäder	Elever skola eller förskola +hämta/lämna	Besök verksamheter			Besök verksamheter	Totalt cpl allmän plats
26	421 (24)	0 (0)	55 (3)	0 (0)	354 (20)	6 (0,5)	0 (0)	415 (23,5)	6 (0,5)	6 (0,5)
27	728 (47)	602 (34)	1 (1)	120 (7)	0 (0)	0,5 (0,5)	4 (4)	727,5 (46,5)	0,5 (0,5)	0,5 (0,5)
30	558 (35)	459 (25)	2 (1)	92 (5)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	557 (34,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
31	607 (39)	500 (28)	2 (1)	100 (6)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	606 (38,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
33	582 (37)	477 (27)	2 (1)	97 (5)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	580,5 (36,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
34	41 (3)	0 (0)	9 (1)	0 (0)	32 (2)	0 (0)	0 (0)	41 (3)	0 (0)	0 (0)
35	613 (39)	503 (28)	4 (1)	100 (6)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	611,5 (38,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
46	642 (41)	526 (29)	4 (1)	105 (6)	0 (0)	1,5 (0,5)	4 (4)	640,5 (40,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
47	496 (33)	408 (23)	2 (1)	81 (5)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	495 (32,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
48	531 (34)	435 (24)	3 (1)	87 (5)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	529,5 (33,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
49	544 (35)	446 (25)	2 (1)	90 (5)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	542,5 (34,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
50	522 (34)	431 (24)	0 (1)	86 (5)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	521 (33,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
6 285 (401)		4 787 (267)	86 (14)	958 (55)	386 (22)	18 (5,5)	32 (32)	6 267 (395,5)	18 (5,5)	18 (5,5)

Mobilitetsåtgärder

I tabell 4 och 5 nedan visas de mobilitetsåtgärder som har valts ut för DP 3.

Tabell 4 Mobilitetsåtgärder boende. *=stjärnåtgärd

Kategori	Åtgärder – baspaket	Åtgärder – stjärnpaket
Information	Startpaket till nyinflyttade Löpande information om mobilitet	-
Kollektivtrafik	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade*
Cykel	Extra god cykelparkering	Yta för cykelservice Lastcykelpool*
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser Bilparkeringshyran särredovisas Bilpoolplatser	Rabatt på bilpool Bilpool*
Övrigt	Mobilitetsansvarig	Öppna mobilitetslösningar för bilpool*

Tabell 5 Mobilitetsåtgärder verksamma. *=stjärnåtgärd

Kategori	Åtgärder – baspaket	Åtgärder – stjärnpaket
Information	Startpaket till nyinflyttade verksamheter Löpande information om mobilitet	-
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik	-
Cykel	Extra god cykelparkering Dusch och omklädningsrum	Yta för cykelservice
Bil	Bilparkeringshyran särredovisas Begränsning av fasta bilparkeringsplatser	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå (anställda) Bilpool för tjänsteresor (anställda)* Samlade bilparkeringsanläggningar (anställda och besökare)* Avgiftssystem för anställdas bilparkering* Avgifter för besökandes bilparkering*
Övrigt	Mobilitetsansvarig	-

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Läsanvisningar	1
1.4	Planerad exploatering	1
2.	Parkering för bil och cykel	4
2.1	Analyssteg 1 – Startvärde	4
2.2	Analyssteg 2 – Lägesbedömning	7
2.3	Analyssteg 3 – Projektanpassning	11
2.4	Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar	12
2.5	Samlad bedömning av parkeringsefterfrågan	14
3.	Beskrivning bilparkeringslösning	16
3.1	Bilparkering i garage på kvartersmark	16
4.	Beskrivning av cykelparkeringslösning	21
4.1	God tillgänglighet cykelparkering - kvartersmark	23
4.2	God tillgänglighet cykelparkering – allmän platsmark	26
5.	Mobilitetskoncept	28
5.1	Grundprinciper för välfungerande mobilitetskoncept	28
5.2	Fastighetsnära mobilitetsfunktioner	29
5.3	Mobilitetsfunktioner på allmän platsmark	30
5.4	Helhetstänk för mervärde	32

Bilaga I Beskrivning av mobilitetsåtgärder för bostäder och verksamheter utvalda för DP3

Bilaga II Antal parkeringsplatser för bil med garage i kv 30, 48 och 50

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Visionen för stadsutvecklingsprojektet Backaplan är enligt planprogrammet att området ska utvecklas från att enbart vara en handelsplats till en tätbebyggd och levande stadsdel med många olika boendeformer, verksamheter och stadsrum. En kombination av bostäder, handel och kontor ska lägga grunden för en attraktiv stadsmiljö med varierat innehåll – som samtidigt är socialt blandad, klimatmässigt hållbar och påtagligt grön.

1.2 Syfte

Mobilitets- och parkeringsutredning för Backaplan DP 3 syftar till att utifrån platsens och projektets specifika förutsättningar utreda och redovisa parkeringstal och antal parkeringsplatser för bil- och cykel samt beskriva var och hur parkering för bil och cykel föreslås hanteras. I utredningen ska även en lista över lämpliga mobilitetsåtgärder för mobilitetsavtal redovisas. Vidare är ett syfte att skapa en gemensam bild över hur området kan planeras så att en hög standard avseende tillgänglighet, attraktivitet och hållbarhet kan förverkligas.

1.3 Läsanvisningar

Rapporten är indelad i 5 kapitel där det i kapitel 2 *Parkering för bil och cykel* redogörs övergripande för antalet parkeringsplatser enligt Göteborgs Stads anvisningar för mobilitet och parkering. I kapitel 3 till 5 redogörs sedan för de specifika lösningar som är planerade för Backaplan DP3 gällande bil-, cykelparkering samt mobilitetskoncept. Där ingår samnyttjande och fördelning av bilparkeringsplatser mellan respektive kvarter.

1.4 Planerad exploatering

Till grund för den övergripande strukturen ligger Program för Backaplan¹. DP3 omfattar centrala Backaplan, i huvudsak belägen mellan Deltavägen och Backavägen, söder om Kvilleleden och norr om Södra Deltavägen, se figur 1-1. Planerad exploatering utgår från en sluten kvartersstruktur med fasad i fastighetsgräns och övervägande andel bostäder. Destinationsbutiker samt café/restaurang och mindre verksamheter skall finnas i bottenvåningarna i kommersiellt gångbara lägen, vilket i huvudsak är mot huvudgatorna. Förskola och grundskolorna ligger inom egna kvarter.

¹ Program för Backaplan inom stadsdelarna Backa, Kvillebäcken, Tuve, Lundby, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg, Göteborg Stad, Mars 2019 (Diarienummer: 0698/16)

I tabell 1-1 visas de ytor som ligger till grund för beräkning av hur många parkeringsplatser som behöver säkerställas. Därutöver medger detaljplanen ytterligare BTA för bostadsändamål under mark som inte ligger till grund för parkeringsberäkningen men som finns med i detaljplanens totala sammanställning av yta motsvarande 237 800 m² BTA. Summan för antal BTA i tabellen inkluderar inte heller yta för skola, då den är okänd. Det som är känt är antal klasser som skolan ska rymma.

Tabell 1-1 Kvartersvis sammanställning av funktioner och m² BTA som ligger till grund för beräkning av hur många parkeringsplatser som behöver säkerställas. (Göteborgs Stad 2025)

Kv.	Funktion	Känd indata klasser/BTA m2
26	Anpassad grundskola, personal	42 anställda
26	Anpassad grundskola hämta/lämna	42 elever
26	Skola F-6, personal	14 klasser
26	Skola F-6 hämta/lämna	
26	Skola 7-9, personal	24 klasser
26	Skola 7-9 hämta/lämna	
26	Idrottshall, besökare	4500*
26	Idrottshall, personal	
27	Bostäder, boende och besökare	26 800
27	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	170
30	Bostäder, boende och besökare	20 356
30	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	193
30	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	266
31	Bostäder, boende och besökare	22 209
31	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	227
31	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	246
33	Bostäder, boende och besökare	21 201
33	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	144
33	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	351
34	Förskola, personal	2 300
34	Förskola hämta/lämna	
35	Bostäder, boende och besökare	22 347
35	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	246
35	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	370
46	Bostäder, boende och besökare	23 343
46	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	295
46	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	361
47	Bostäder, boende och besökare	18 141
47	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	243
48	Bostäder, boende och besökare	19 307
48	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	191
48	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	370
49	Bostäder, boende och besökare	19 830
49	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	103
49	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	343
50	Bostäder, boende och besökare	19 123
50	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	386
	Poolfordon, bilpool	
		223 962**

* Ytan kommer sannolikt att öka till följd av större idrottsanläggning, men efterfrågan på bilparkering dagtid bedöms inte öka, då idrottshallen kommer att användas för skoländamål

** Summan för antal BTA inkluderar inte yta för skola, då den är okänd. Det som är känt är antal klasser som skolan ska rymma.

2. Parkering för bil och cykel

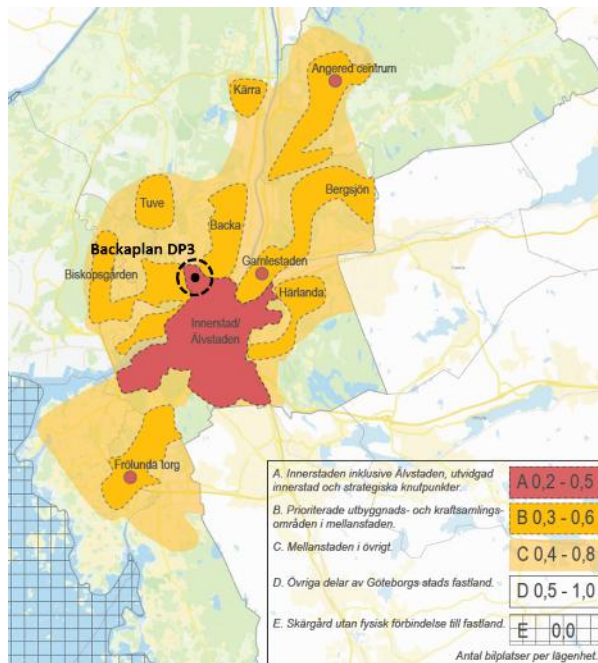
I detta kapitel redovisas hur många parkeringsplatser som behövs för bil respektive cykel för att möta den efterfrågan som kommer finnas. Resultatet bygger på Göteborgs Stads anvisningar för mobilitet och parkering (version 1.2).

- ▶ Analyssteg 1 – Normalspann, startvärde
- ▶ Analyssteg 2 – Lägesbedömning
- ▶ Analyssteg 3 – Projektanpassning
- ▶ Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar

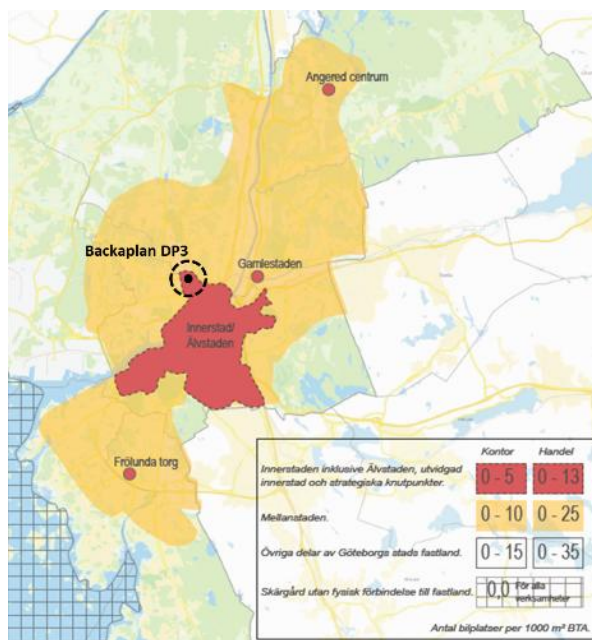
2.1 Analyssteg 1 – Startvärde

I det första steget redovisas vilket normalspann som ska ligga till grund för parkeringstal för bil och cykel för exploatering inom Backaplan DP3.

Backaplan är en del av Älvstaden och normalspannet bör motsvara zon A för bostäder, se figur 2-1, och zon Innerstaden/Älvstaden för verksamheter, se figur 2-2.



Figur 2-1 Normalspann för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet. Svarta cirkeln i bilden anger Backaplans ungefärlige läge (källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, bearbetad av Trivector).



Figur 2-2 Normalspann för parkeringstal för kontor och handel per 1000 m² BTA. Svarta cirkeln i bilden anger Backaplans ungefärlige läge (källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, bearbetad av Trivector).

Bilparkering

Bostäder

Normalspannet som ligger till grund för bilparkering för bostäder inom Backaplan DP3 är 0,2–0,5 bpl per lägenhet. Besöksparkering till bostäder ingår i normalspannet. Startvärdet är 0,5 bpl/lägenhet.

Handel och kontor

För verksamheter inom Backaplan gäller normalspann 0–5 bpl/1000 m² BTA för kontor och 0–13 bpl/1000 m² BTA för handel. Handeln kommer i huvudsak bestå av mindre butiker men för närvarande är det inte beslutat exakt vilka typer av handel- och kontorsverksamheter som kommer att finnas när Backaplan DP3 är utbyggt. Startvärdet väljs från det översta läget i spannet med 5 bpl/1000 m² BTA för kontor och 13 bpl/1000 m² BTA för handel.

Skolverksamheter

För skolverksamhet bestäms startvärde för parkering utifrån projektområdets läge i staden samt utifrån vilken ålderskategori som förskolan/skolan riktar sig till. Parkeringstal för förskola anges per avdelning. Parkeringstal för skola anges per klass. Efterfrågan idrottshall är 13 bpl enligt tidigare genomförd särskild parkeringsutredning².

² Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret. Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild mall. DP 2: Centrumbebyggelse inom Backaplan. 2020-12-07

Cykelparkering

Bostäder

Stadens riktlinjer specificerar att för flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning ska det finnas minst två cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende.

Handel och kontor

För verksamheter bedöms ett lämpligt utrymme för parkering av cykel i varje enskilt fall utifrån platsens och projektets specifika förutsättningar. För Backaplan gäller målet, som utpekats i stadens anvisningar för mobilitet och parkering, att minst 36 % av de verksamma som arbetspendlar till och från Backaplan ska resa med cykel. För besökare motsvarar målet att 15 % ska cykla till och från målpunkter inom Backaplan³. För handelsverksamheter antas 10 anställda samt 60 besökare per 1000 m² BTA⁴ och för kontorsverksamheter 36 anställda samt 4 besökare per 1000 m² BTA.

Skolverksamheter

För skolverksamheter bedöms ett lämpligt utrymme för parkering av cykel i varje enskilt fall utifrån platsens och projektets specifika förutsättningar. För Backaplan gäller målet att minst 36 % av pedagoger och övriga skolverksamma som arbetspendlar till och från Backaplan ska resa med cykel. Cykelplatser för elever och hämta/lämna dimensioneras utifrån vilka ålderskategori som förskolan/skolan riktar sig till, se tabell 2-1.

Tabell 2-1 Cykelparkeringsplatser för skola och förskola. *Hämta/lämna platser räknas endast för förskolklass, åk 1 och åk 2.

Årskurs	Personal	Cykelandel personal	Elever	Hämta/lämna*
Förskola	3 pedagoger / avd. + 4 övriga / förskola	36 % cykel	2 cpl / avd.	2 cpl / avd.
F-6	3 pedagoger / klass + 4 övriga / skola	36 % cykel	10 cpl / klass	1 cpl / klass
7-9	3 pedagoger / klass + 4 övriga / skola	36 % cykel	10 cpl / klass	0 cpl / klass
Anpassad grundskola	42 anställda för hela skolan	36 % cykel	0 cpl / avd/klass*	0,33 cpl / avd/klass*

Grundskoleförvaltningen anger att inga elever vid anpassad grundskola cyklar själva och att behovet av hämta/lämna är lågt. Därför antas 0,33 cpl/klass.

³ Målnivåerna beskrivs i tabell-form per stadsdel i anvisningarna och visar på nedbrytning av övergripande målsättningar.

⁴ Antalet besökare till handeln antas vara något högre än vad som anges i parkeringsanvisningarna då det kommer att finnas en del kaféer och restauranger i området vilket genererar fler besökare jämfört med sällanköpshandeln.

Resultat – Analyssteg 1

I tabell 2-2 summeras parkeringstalen för analyssteg 1.

Tabell 2-2 Startvärde parkeringstal bil och cykel för Backaplan DP3. Parkeringstal för skola är omräknat till 1000 m² BTA utifrån schablon antal m² BTA/klass/avdelning för bil men redovisas per klass för cykel.

Funktion	Steg 1: Startvärde	Steg 2: Lägesbedömning	Steg 3: Projektanpassning	Steg 4: Mobilitetslösningar
Bilparkering:				
Bostäder (bpl/lgh)	0,5			
Handel (bpl/1 000 m² BTA)	13			
Kontor (bpl/1 000 m² BTA)	5,0			
Förskola (bpl/klass)				
- verksamma	1,9			
- besökare	2,2			
Skola 7-9 (bpl/ klass))				
- verksamma	1,4			
- besökare	1,1			
Skola F-6 (bpl/ klass))				
- verksamma	1,4			
- besökare	1,4			
	15 % bil/anställd. Andelen biltrafik härrör från programmet för Backaplan.			
Anpassad grundskola	Behov hämta/lämna 0,33 cpl/klass.			
Cykelparkering:				
Bostäder (cpl/lgh)				
- boende	2,0			
- besökare	0,5			
Handel (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	3,6			
- besökare	9,0			
Kontor (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	13,0			
- besökare	0,6			
Förskola (cpl/klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			2	
- hämta/lämna			2	
Skola 7-9 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0	
Skola F-6 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0,9	

2.2 Analyssteg 2 – Lägesbedömning

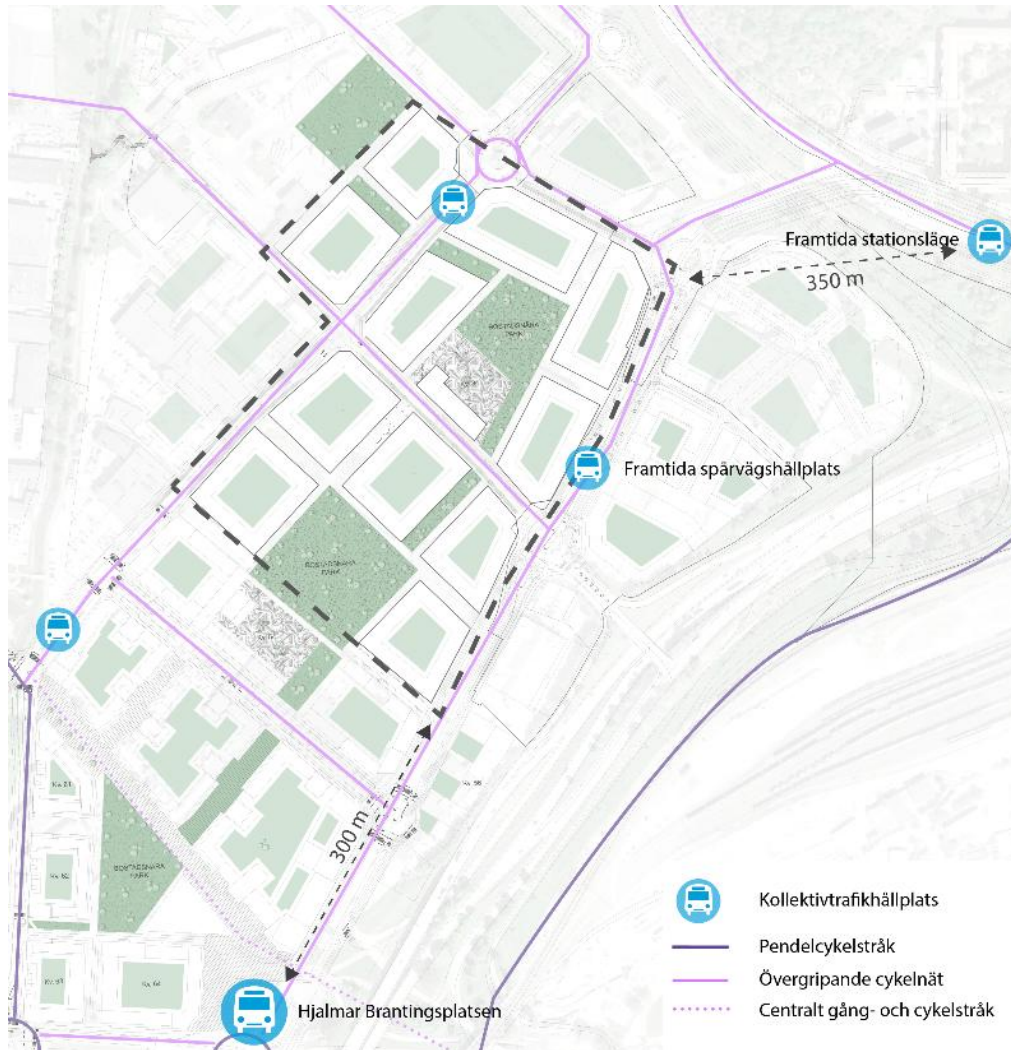
Lägesbedömningen för Backaplan DP3 bygger till stor del på samma förutsättningar som Backaplan DP2 då områdena tangerar varandra.

- Gångavståndet till kollektivtrafiknoden Hjalmar Brantingsplatsen till planområdets gräns är ca 300 m. Det kommer även att finnas hållplats för spårväg med högfrekventa avgångar i direkt anslutning till planområdet vid Backavägen. Gångavståndet till den planerade Brunnsbo station blir ca 350 meters promenadavstånd från planområdet.

- ▶ Det kommer finnas god cykelinfrastruktur, i form av övergripande cykelvägnät, både längs Backavägen och Deltavägen. Planerat pendelcykelstråk finns ca 200 meter sydväst om planområdets gräns. Göteborgs stad arbetar även med att säkerställa goda kopplingar till kringliggande stadsdelar och övriga staden.
- ▶ Backaplan planeras för att bli innerstad. Där kommer det vara tätt mellan centrumfunktioner, service och andra verksamheter. Inom planområdet kommer det finnas skola, förskolor, caféer, handel och andra typer av verksamheter. Inom det angränsande planområdet DP2 kommer det vara mycket hög täthet beträffande såväl handel som service, exempelvis livsmedelsbutik, och hotell mm. Livsmedelsbutik kommer även finnas i angränsande DP1. Sammanfattningsvis kommer boende och verksamma i DP3 ha mycket god tillgång till handel och service inom 500 m gångavstånd, men i de flesta kortare än så.⁵

Den sammanvägda tillgängligheten med kollektivtrafik, cykel och till service anses vara god och därför görs för bostäder ett avdrag på 0,05 parkeringsplatser per lägenhet jämfört med startvärdet. För kontor, handel, skola och förskola (inkl. hämta/lämna) görs sänkning med 15 % utifrån att det är god sammanvägd tillgänglighet plus ytterligare 15 % utifrån närhet till kollektivtrafikknutpunkten Hjalmar Brantingsplatsen.

⁵ Eftersom specifika placeringar av verksamheter inte är beslutade ännu ges en beskrivning av framtida förutsättningar.



Figur 2-3. Planområdets läge i förhållande till kollektivtrafikhållplatser och cykelvägnät. Kvarterstrukturen har delvis förändrats sedan illustrationen togs fram, men hållplatslägena är detsamma.

Resultat – Analyssteg 2

I tabell 2-3 summeras parkeringstalen efter analyssteg 2. Följande avdrag för lägesbedömning har gjorts:

- ▶ Bostäder: -0,05 bpl/lägenhet
- ▶ Kontor, handel, skola och förskola: -15 % (Bas) samt -15 % (Bytespunkt)

Antal cykelparkeringsplatser påverkas inte av lägesbedömningen.

Tabell 2-3 Parkeringstal bil och cykel för Backaplan DP3 efter analyssteg 2. Parkeringstal för skola är omräknat till 1000 m2 BTA utifrån schablon antal m2 BTA/klass/avdelning för bil men redovisas per klass för cykel.

Funktion	Steg 1: Startvärde	Steg 2: Lägesbedömning	Steg 3: Projektanpassning	Steg 4: Mobilitetslösningar
Bilparkering:				
Bostäder (bpl/lgh)	0,5	↘ 0,45		
Handel (bpl/1 000 m² BTA)	13	↘ 9,4		
Kontor (bpl/1 000 m² BTA)	5,0	↘ 3,6		
Förskola (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,9	↘ 1,3		
- besökare	2,2	↘ 1,6		
Skola 7-9 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0		
- besökare	1,1	↘ 0,8		
Skola F-6 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0		
- besökare	1,4	↘ 1,0		
Anpassad grundskola	15 % bil/anställd. Andelen biltrafik härrör från programmet för Backaplan. Behov hämta/lämna 0,33 cpl/klass.			
Cykelparkering:				
Bostäder (cpl/lgh)		→		
- boende	2,0	→ 2,0		
- besökare	0,5	→ 0,5		
Handel (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	3,6	→ 3,6		
- besökare	9,0	→ 9,0		
Kontor (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	13,0	→ 13,0		
- besökare	0,6	→ 0,6		
Förskola (cpl/klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			2	
- hämta/lämna			2	
Skola 7-9 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0	
Skola F-6 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0,9	

2.3 Analyssteg 3 – Projektanpassning

Justering av parkeringstal för bil och cykel i steg 3 utgår från projektspecifika förutsättningar såsom lägenhetssammansättning för bostäder eller typ av verksamhet för handel.

Stora lägenheter

Den genomsnittliga storleken på lägenheterna antas vara 100 m² BTA vilket staden och fastighetsägarna har enats om kring flera frågor utöver parkering, såsom grönytefaktor och förskolor. Eftersom förändringar kan ske längs processen bör det när det gäller parkeringsplatser i detaljplaneskedet tas höjd för att 100 m² BTA per lägenhet är relativt stort. Därför höjs parkeringstalet med 0,05 platser per lägenhet för bilparkering samt 0,5 platser per lägenheter för cykel.

Lägre förväntad efterfrågan för handelsplatser

Utifrån att ingen livsmedelsbutik planeras inom detaljplanen och att stort kundunderlag finns i närområdet sänks däremot bilparkeringstalet för handel med 30 % av startvärdet, till 5,5 bpl/1000 BTA. En aspekt att lyfta fram är att närheten till allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar i intilliggande detaljplaner väntas kunna balansera efterfrågan på besöksparkering under olika tider på dygnet.

Resultat – Analyssteg 3

I tabell 2-4 summeras parkeringstal för analyssteg 3. Följande justeringar har gjorts för projektanpassning:

- ▶ Bostäder: + 0,05 bpl/lägenhet (bil) samt + 0,5 cpl/lägenhet (cykel)
- ▶ Handel: - 30 %

Tabell 2-4 Parkeringstal bil och cykel för Backaplan DP3 efter analyssteg 3. Parkeringstal för skola är omräknat till 1000 m2 BTA utifrån schablon antal m2 BTA/klass/avdelning för bil men redovisas per klass för cykel.

Funktion	Steg 1: Startvärde	Steg 2: Lägesbedömning	Steg 3: Projektanpassning	Steg 4: Mobilitetslösningar
Bilparkering:				
Bostäder (bpl/lgh)	0,5	↘ 0,45	↗ 0,5	
Handel (bpl/1 000 m² BTA)	13	↘ 9,4	↘ 5,5	
Kontor (bpl/1 000 m² BTA)	5,0	↘ 3,6	→ 3,6	
Förskola (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,9	↘ 1,3	→ 1,3	
- besökare	2,2	↘ 1,6	→ 1,6	
Skola 7-9 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	
- besökare	1,1	↘ 0,8	→ 0,8	
Skola F-6 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	
- besökare	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	
Anpassad grundskola	15 % bil/anställd. Andelen biltrafik härrör från programmet för Backaplan. Behov hämta/lämna 0,33 cpl/klass.			
Cykelparkering:				
Bostäder (cpl/lgh)				
- boende	2,0	→ 2,0	↗ 2,5	
- besökare	0,5	→ 0,5	→ 0,5	
Handel (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	3,6	→ 3,6	→ 3,6	
- besökare	9,0	→ 9,0	→ 9,0	
Kontor (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	13,0	→ 13,0	→ 13,0	
- besökare	0,6	→ 0,6	→ 0,6	
Förskola (cpl/klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			2	
- hämta/lämna			2	
Skola 7-9 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0	
Skola F-6 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0,9	

2.4 Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar

För att sänka parkeringstalet i steg 4 så kan fastighetsägarna genomföra mobilitetsåtgärder för att skapa god tillgänglighet till mobilitet utan att äga privat bil. Fastighetsägarna har ett ambitiöst mål med att skapa förutsättningar för hållbart resande och avser därför att sänka parkeringstalet till det nedre delen av spannet i steg 4.

Nedan redovisas de åtgärder som har valts ut från stadens mobilitetspaket och som uppfyller stjärnpaket nivå 3 för boende och verksamma, se tabell 2-5 och Tabell 2-6. Respektive åtgärd och dess innebörd förklaras mer utförligt i bilaga I.

Tabell 2-5 Mobilitetsåtgärder boende. *=stjärnåtgärd

Kategori	Åtgärder – baspaket	Åtgärder – stjärnpaket
Information	Startpaket till nyinflyttade Löpande information om mobilitet	-
Kollektivtrafik	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade*
Cykel	Extra god cykelparkering	Yta för cykelservice Lastcykelpool*
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser Bilparkeringshyran särredovisas Bilpoolplatser	Rabatt på bilpool Bilpool*
Övrigt	Mobilitetsansvarig	Öppna mobilitetslösningar för bilpool*

Tabell 2-6 Mobilitetsåtgärder verksamma. *=stjärnåtgärd

Kategori	Åtgärder – baspaket	Åtgärder – stjärnpaket
Information	Startpaket till nyinflyttade verksamheter Löpande information om mobilitet	-
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik	-
Cykel	Extra god cykelparkering Dusch och omklädningsrum	Yta för cykelservice
Bil	Bilparkeringshyran särredovisas Begränsning av fasta bilparkeringsplatser	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå (anställda) Bilpool för tjänsteresor (anställda)* Samlade bilparkeringsanläggningar (anställda och besökare)* Avgiftssystem för anställdas bilparkering* Avgifter för besökandes bilparkering*
Övrigt	Mobilitetsansvarig	-

Resultat – Analyssteg 4

I tabell 2-7 summeras parkeringstal för analyssteg 4. Följande avdrag för mobilitetslösningar har gjorts:

- ▶ Bostäder: -0,20 bpl/1 000 m² BTA (Stjärnpaket ***)
- ▶ Kontor och handel: -30 % (Stjärnpaket ***)

Parkeringstal för cykel justeras inte i steg 4.

Tabell 2-7 Parkeringstal bil och cykel för Backaplan DP3 efter analyssteg 4. Parkeringstal för skola är omräknat till 1000 m2 BTA utifrån schablon antal m2 BTA/klass/avdelning för bil men redovisas per klass för cykel.

Funktion	Steg 1: Startvärde	Steg 2: Lägesbedömning	Steg 3: Projektanpassning	Steg 4: Mobilitetslösningar
Bilparkering:				
Bostäder (bpl/lgh)	0,5	↘ 0,45	↗ 0,5	↘ 0,30
Handel (bpl/1 000 m² BTA)	13	↘ 9,4	↘ 5,5	↘ 1,6
Kontor (bpl/1 000 m² BTA)	5,0	↘ 3,6	→ 3,6	↘ 2,1
Förskola (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,9	↘ 1,3	→ 1,3	→ 1,3
- besökare	2,2	↘ 1,6	→ 1,6	→ 1,6
Skola 7-9 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	→ 1,0
- besökare	1,1	↘ 0,8	→ 0,8	→ 0,8
Skola F-6 (bpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	→ 1,0
- besökare	1,4	↘ 1,0	→ 1,0	→ 1,0
Anpassad grundskola	15 % bil/anställd. Andelen biltrafik härrör från programmet för Backaplan. Behov hämta/lämna 0,33 cpl/klass.			
Cykelparkering:				
Bostäder (cpl/lgh)				
- boende	2,0	→ 2,0	↗ 2,5	→ 2,5
- besökare	0,5	→ 0,5	→ 0,5	→ 0,5
Handel (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	3,6	→ 3,6	→ 3,6	→ 3,6
- besökare	9,0	→ 9,0	→ 9,0	→ 9,0
Kontor (cpl/1 000 m² BTA)				
- verksamma	13,0	→ 13,0	→ 13,0	→ 13,0
- besökare	0,6	→ 0,6	→ 0,6	→ 0,6
Förskola (cpl/klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			2	
- hämta/lämna			2	
Skola 7-9 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0	
Skola F-6 (cpl/ klass)				
- verksamma			0,36/verksam	
- elever			10	
- hämta/lämna			0,9	

2.5 Samlad bedömning av parkeringsefterfrågan

I tabell 2-8 nedan redovisas den samlade bedömningen av parkeringsefterfrågan för bil och cykel i respektive kvarter efter samtliga genomförda analyssteg.

Tabell 2-8 Parkeringsefterfrågan för bil och cykelparkering efter samtliga analyssteg uppdelat på kvarter och funktion. Eftersom bil- och cykelpool är åtgärder som finns med i mobilitetskonceptet är det inkluderat i sammanställningen. Parkering för centrumverksamhet (kontor/handel) inkluderar parkering för både verksamma och besökare.

Kv.	Funktion	BTA m2	Antal parkeringsplatser bil, exkl samnyttjande	Antal parkeringsplatser cykel, exkl samnyttjande
26	Anpassad grundskola, personal	42 anställda	6	415 (24)
26	Anpassad grundskola hämta/lämna	42 elever	10	
26	Skola F-6, personal	14 klasser	4	
26	Skola F-6 hämta/lämna		4	
26	Skola 7-9, personal	24 klasser	9	
26	Skola 7-9 hämta/lämna		7	
26	Idrottshall, besökare	4500*	13	
26	Idrottshall, personal			
27	Bostäder, boende och besökare	26 800	81	728 (47)
27	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	170	1	
30	Bostäder, boende och besökare	20 356	62	558 (35)
30	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	193	1	
30	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	266	1	
31	Bostäder, boende och besökare	22 209	67	607 (39)
31	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	227	1	
31	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	246	1	
33	Bostäder, boende och besökare	21 201	64	582 (37)
33	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	144	1	
33	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	351	1	
34	Förskola, personal	2 300	4	41 (3)
34	Förskola hämta/lämna		4	
35	Bostäder, boende och besökare	22 347	68	613 (39)
35	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	246	1	
35	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	370	1	
46	Bostäder, boende och besökare	23 343	71	642 (41)
46	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	295	1	
46	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	361	1	
47	Bostäder, boende och besökare	18 141	55	496 (33)
47	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	243	1	
48	Bostäder, boende och besökare	19 307	58	531 (34)
48	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	191	1	
48	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	370	1	
49	Bostäder, boende och besökare	19 830	60	544 (35)
49	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	103	1	
49	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	343	1	
50	Bostäder, boende och besökare	19 123	58	522 (34)
50	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	386	1	
	Poolfordon, bilpool och cykelpool		30	32 (32)
		223 962**	752	6267 (396)

* Ytan kommer sannolikt att öka till följd av större idrottsanläggning, men efterfrågan på bilparkering dagtid bedöms inte öka, då idrottshallen kommer att användas för skoländamål

** Summan för antal BTA inkluderar inte yta för skola, då den är okänd. Det som är känt är antal klasser som skolan ska rymma

3. Beskrivning bilparkeringslösning

I detta kapitel redovisas förslag till parkeringslösning.

3.1 Bilparkering i garage på kvartersmark

Vid planeringen av parkeringsanläggningarna i DP3 har flera aspekter beaktats. För att effektivt kunna samnyttja parkeringsplatser som används olika tider på dygnet har en allmänt tillgänglig större parkeringsnod med två våningar parkering placerats i kvarter 27. Vidare har trafiksimuleringar visat att Leråkersmotet är ett hårt belastat snitt och att det där finns risk för köbildning. Därför har parkeringsanläggningarna placerats ut för att, i möjlig omfattning, styra trafiken till Deltavägen via det nya Kvillemotet, beläget strax norr om Leråkersmotet. Det har även beaktats att placering av infarter till garage inte ska generera onödig trafik på tvärgatorna. Slutligen har stadsmiljön beaktats genom att inte något kvarter enbart består av parkering eller att parkering ligger i direkt anslutning till fasad. Fördelning mellan kvarteren planeras enligt följande:

Samlad parkeringshubb i kv 27 innehåller:

- Besöksparkering och parkering för anställda för hela DP3
- Parkering för skola/idrottshall kv 26, 34 och förskolor (exklusive hämta/lämna) för samtliga skolor och förskolor i detaljplanen
- Boendeparkering för kv 27, 30, 48 och 50
- Parkering för samtliga bilpoolsbilar i DP3

Boendeparkering för övriga kvarter placeras inom respektive kvarter

- Kv 31, 33, 35, 46, 47 och 49

Förutsättningar för samnyttjande

Modell för beräkning av samnyttjande i kv 27 visas i tabell 3-1. Med given fördelning så är natten dimensionerande tid, då 251 parkeringsplatser behöver finnas tillgängliga.

Tabell 3-1 Samnyttjandetabell för bilparkering för kv 27, Backaplan DP3. I kv 27 tillkommer därutöver bilpool, 30 parkeringsplatser.

Kategori	Bostäder	Handel	Kontor	Skola och förskola	Idrottshall	Summa
Antal platser	250	16	9	23	13	303
Mån-fre dag	80%	40%	100%	100%	20%	238
Fredag kväll	80%	80%	20%	20%	80%	225
Lördag dag	70%	100%	10%	5%	100%	198
Natt	100%	5%	10%	0%	0%	<u>251</u>

Den yta för centrumändamål (handel/kontor) som ligger till grund för beräkningen ligger i den undre delen av tillåten yta BTA för ändamålet. För att säkerställa att en större andel verksamheter i bottenvåningarna inte innebär ett hinder för parkeringslösningen har en kontrollräkning genomförts för vad som händer om ytan för centrumändamål dubblas. Med samnyttjande ger en sådan förändring endast behov av en ytterligare parkeringsplats i detaljplanen, vilket visar att flexibiliteten är god vid sådana förändringar.

Kvartersvis sammanställning av parkeringsplatser för bil

I tabell 3-2 visas hur antalet parkeringsplatser som behöver tillgängliggöras enligt tabell 2-8 fördelas i de olika kvarteren.

Tabell 3-2 Fördelning av parkeringsplatser mellan olika parkeringsanläggningar i kvareren (efter sänkning steg 1-4, mobilitetspaket nivå 3 för bostäder och verksamheter). *** För kv 30, 48 och 50 behöver parkering för rörelsehindrade för boende lösas inom eller i direkt anslutning till kvarteret

Kv.	Funktion	Parkerings- efterfrågan bil efter steg 1-4	Varav par- kering för rörelse- hindrade	Kvarter där parkering hanteras	Antal parkeringsplatser att hantera	
					exk.samnyttjande	inkl. samnytt- jande
26	Anpassad grundskola, personal	6	7,5	27	25	25
26	Anpassad grundskola hämta/lämna	10		26/allmän plats		
26	Skola F-6, personal	4		27		
26	Skola F-6 hämta/lämna	4		26/allmän plats		
26	Skola 7-9, personal	9		27		
26	Skola 7-9 hämta/lämna	7		26/allmän plats		
26	Idrottshall, besökare	13		27		
26	Idrottshall, personal			27		
27	Bostäder, boende och besökare	81	4	27	333	282
27	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
30	Bostäder, boende och besökare	62	3	27***	3	3
30	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
30	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
31	Bostäder, boende och besökare	67	3	31	67	67
31	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
31	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
33	Bostäder, boende och besökare	64	3	33	64	64
33	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
33	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
34	Förskola, personal	4		27	0	0
34	Förskola hämta/lämna	4		allmän plats		
35	Bostäder, boende och besökare	68	2	35	68	68
35	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
35	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
46	Bostäder, boende och besökare	71	4	46	71	71
46	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
46	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
47	Bostäder, boende och besökare	55	3	47	55	55
47	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
48	Bostäder, boende och besökare	58	3	27***	3	3
48	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
48	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1		27		
49	Bostäder, boende och besökare	60	3	49	60	60
49	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
49	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
50	Bostäder, boende och besökare	58	3	27***	3	3
50	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
	Poolfordon, bilpool	30		27		
		752	38		752	701

I tabell 3-3 visas att detaljplanens reglerade utrymme för bilparkering rymmer de parkeringsplatser som behöver tillskapas i kvarter 27-50.

Tabell 3-3 Tillåten yta för parkering i DP. Parkering för rörelsehindrade är exkluderat för kv 30, 48 och 50.

Kv.	Maximal yta bilparkering i DP, m2 BTA	Antal möjliga parkeringsplatser, 30m2/p-plats	Behov av parkering enl tabell 3-3
27	9 100	303	282
30	0	0	0
31	2 050	68	67
33	1 950	65	64
35	2 050	68	68
46	2 150	72	71
47	1 700	57	55
48	0	0	0
49	1 850	62	60
50	0	0	0

Parkering för rörelsehindrad och angöring

Ytor för angöring för de olika kvarteren har beaktats i trafikförslaget.

I tabell 3-2 redovisas hur efterfrågan på parkering för rörelsehindrade ser ut. Den övergripande principen i DP3 är att parkering hanteras på kvartersmark. Men eftersom strukturen på Backaplan består av kringbyggda kvarter med fasad i fastighetsgräns så påverkas möjligheten att anlägga vissa funktioner på kvartersmark. I de kvarter där bilparkering finns lokaliserat anordnas boendeparkering för rörelsehindrade i garage. I de fall det uppstår behov av parkering för rörelsehindrade för verksamheter hanteras det i parkeringsanläggningarna för bostäder. I de kvarter där det inte förläggs någon bilparkering i garage (kv 30, 48 och 50) medger detaljplanen att parkering för rörelsehindrade kan skapas på gård genom portiker samt parkering i fasad mot lokalgator utan träd.

Parkering för rörelsehindrade i skolkvarteret kv 26 hanteras på kvartersmark/allmän plats.

Besöksparkering för rörelsehindrad behöver anläggas på längs gata eller på gård i anknytning till verksamheter och besöksmål för att vara allmänt tillgängliga. För sådan besöksparkering kan i första hand angöringsplatser och ytor som ritas in i trafikförslaget användas som besöksparkering för rörelsehindrade där avståndet till entré är godtagbara. Om det inte går att lösa tillgänglighet för besökare på sådan plats löses det inom aktuellt kvarter.

Hämta / lämna till skola och förskola

Det kommer vara viktigt att barn som ska till skola och förskola använder hållbara och aktiva transportsätt, såsom gång-, cykel och kollektivtrafik. Det innebär att barnen lär sig att röra sig själva i staden och skapar en bra grund till fysisk aktivitet i vardagen. Detta kräver att skolvägarna är bra och trafiksäkra. Med största sannolikhet kommer dock vissa föräldrar köra sina barn med bil till skola- och förskola och för att det då inte ska bli en osäker trafiksituation så behövs hämta/lämna-platser anordnas.

Hämta/lämna för förskola och grundskolor, totalt 25 parkeringsplatser, i DP3 förläggs i huvudsak på allmän plats och lämpliga platser pekas ut i trafikförslaget. Hämta/lämna med framför allt taxi och färdtjänst till anpassad grundskola löses direkt utanför skolan längs Norra Deltavägen, lämpliga platser pekas ut i trafikförslaget.

Bilpool som komplement längs gata

De 30 bilpoolsplatserna förläggs i parkeringsanläggning i kv 27. För att öka tillgängligheten till bilpool där det inte finns allmänt tillgängliga parkeringsgarage så kommer det också att finnas några parkeringsplatser för bilpool som T-zoner i planområdet. De platserna är inte reserverade för fastighetsägarnas bilpoolslösning.

Alternativt förslag till parkeringslösning för bil

De privata fastighetsägarna förordar en alternativ parkeringslösning för bil där också kvarter 30, 48 och 50 underbyggs med parkeringsgarage i stället för att bilparkering för boende i för dessa kvarter hänvisas till den större samlade parkeringsanläggningen i kv 27. I bilaga II redovisas motsvarande tabell som 3-2 men med fördelning av parkering i alla kvarteren enligt ovan. För kvarter 27 innebär det att antalet parkeringsplatser för bil minskas från 282 till 133 vilket innebär att det räcker med ett våningsplan för parkering i stället för de två våningsplan som plankartan nu medger. Förslaget innebär att ytterligare 20 fysiska parkeringsplatser behöver tillskapas inom detaljplanen då effekten av samnyttjande i kv 27 minskar något.

Kvarterstrukturen och trafikförslaget i granskningshandlingarna möjliggör angöring till en garageanläggning i kv 50. Angöring till garage i kv 30 och kv 48 har analyserats och bedöms vara genomförbart med mindre justeringar i struktur och/eller trafikförslag.

4. Beskrivning av cykelparkeringslösning

Cykel kommer vara ett grundläggande del i trafiksystemet på Backaplan och målet är att cyklandet kraftigt ska öka från dagens nivåer. Det innebär att cykellösningar på kvartersmark och allmän platsmark behöver vara av högsta kvalitet. I detta kapitel beskrivs hur cykelparkeringen är tänkt att hanteras i området.

Tabell 4-1 nedan är en sammanställning av antal cykelparkeringsplatser per kategori och kvarter. Efterfrågan är beräknad utifrån Göteborgs Stads anvisningar, redovisade i kapitel 2, och anpassningar har i detta steg gjorts för att inkludera platser för lådcykel. De kolumner som är markerade i grönt visar de platser som i linje med anvisningarna avser allmän plats, och därmed inte anordnas på kvartersmark, och det som står inom parentes avser specialcyklar. För besöksparkering till verksamheter har 50 % av cykelparkeringarna förlagts till allmän plats för att öka tillgängligheten till lokalerna för centrumändamål. Fördelningen följer den överenskommelse som gjordes för DP2 och motiveras i kap 4.2.

Specialcyklar

Enligt Göteborgs Stads ”Anvisning till riktlinjer för mobilitet och parkering” förutsätts att minst 5 % av cykelplatserna för besökare, anställda och boende ska ordnas för specialcyklar, och minst en plats per kategori. Som specialcyklar avses lastcyklar eller cykelkärror, och dessa anges inom parentes i sammanställningen nedan. Enligt anvisningarna ersätter en specialcykelplats som två vanliga cykelplatser. Specialcykelplatser för elever vid förskolor avser plats för cykelkärror som föräldrar lämnar vid skolan under tiden barnen är på plats.

Yta för cykelparkering

För att få en överblick över hur stort yta som kommer att behövas för att säkerställa cykelparkering av god kvalitet har en uppskattning gjorts kring utrymmesbehovet för den efterfrågan som genereras i enlighet med stadens riktlinjer. Utrymmesbehovet för cykelparkering har tagits fram med underlag från Göteborgs stads *Cykelparkeringsguide*. Parkering på kvartersmark ska i första hand ordnas inomhus och parkering på allmän plats antas ordnas utomhus. Enligt stadens anvisningar inkluderas därför manövreringsyta i ytbehovet på kvartersmark, däremot görs detta inte för allmän plats. Nedan listas de utrymmesmått som har använts vid beräkning av ytbehov för cykelparkering.

Cykelparkering på kvartersmark (inkl. manövreringsyta)

- ▶ 1,7 m² per cykel för tvärställd parkering i dubbla rader
- ▶ 0,9 m² per cykel för parkering i två våningar och dubbla rader
- ▶ 4,5 m² per cykel för lastcyklar i dubbla rader

Cykelparkering på allmän plats (exkl. manövreringsyta):

- ▶ 1,2 m² per cykel för tvärställd parkering
- ▶ 3,0 m² per cykel för lastcyklar

I tabell 4-2 i redovisas en sammanställning av ytbehovet för cykelparkering i Backaplan DP3 där parkeringsutrymme för boende, anställda och besökare på kvartersmark anges i intervall. Den lägsta siffran i intervallet motsvarar användning av tvåvåningsställ medan den högsta siffran motsvarar användning av tvärställd parkering i en plan. Tillgänglig yta för cykelparkering på kvartersmark visas i tabell 4-3. Användning av tvåvåningsställ medför att ytan nyttjas mer effektivt medan parkering i en plan innebär en mer användarvänlig lösning. I bygglovsskedet kommer en lämplig bedömning göras avseende fördelningen mellan dessa olika typer av cykelställ.

Förutsättningar för samnyttjande

På grund av den stora andelen bostäder inom detaljplanen så ger samnyttjande av cykelparkering mellan olika funktioner en begränsad effekt. För cykelparkering så separeras ofta platser för boende, verksamma och besökare i olika rum på grund av skilda förutsättningar mellan användargrupper. Separeringen mellan användargrupper medför att ett eventuellt underlag till samnyttjande reduceras. Samnyttjande av cykelparkering har därför inte beaktats i denna utredning, däremot kommer det i praktiken att ske en form av samnyttjande bland de platser som läggs på allmän plats eftersom alla användargrupper har tillgång till dem.

Tabell 4-1 Sammanställning av antal cykelparkeringsplatser per kvarter för boende, verksamma och besökare - antal lastcykelplatser anges inom parentes och resterande platser avser vanliga cyklar. De kolumner som är markerade i grönt avser allmän platsmark och övriga anläggs på kvartersmark.

Kv.	Totalt cpl DP3	Kvartersmark						Totalt cpl kvartersmark	Allmän plats	
		Boende	Anställda	Besök bostäder	Elever skola eller förskola +hämta/lämna	Besök verksamheter	Cykelpool		Besök verksamheter	Totalt cpl allmän plats
26	421 (24)	0 (0)	55 (3)	0 (0)	354 (20)	6 (0,5)	0 (0)	415 (23,5)	6 (0,5)	6 (0,5)
27	728 (47)	602 (34)	1 (1)	120 (7)	0 (0)	0,5 (0,5)	4 (4)	727,5 (46,5)	0,5 (0,5)	0,5 (0,5)
30	558 (35)	459 (25)	2 (1)	92 (5)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	557 (34,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
31	607 (39)	500 (28)	2 (1)	100 (6)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	606 (38,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
33	582 (37)	477 (27)	2 (1)	97 (5)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	580,5 (36,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
34	41 (3)	0 (0)	9 (1)	0 (0)	32 (2)	0 (0)	0 (0)	41 (3)	0 (0)	0 (0)
35	613 (39)	503 (28)	4 (1)	100 (6)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	611,5 (38,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
46	642 (41)	526 (29)	4 (1)	105 (6)	0 (0)	1,5 (0,5)	4 (4)	640,5 (40,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
47	496 (33)	408 (23)	2 (1)	81 (5)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	495 (32,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
48	531 (34)	435 (24)	3 (1)	87 (5)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	529,5 (33,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
49	544 (35)	446 (25)	2 (1)	90 (5)	0 (0)	1,5 (0,5)	3 (3)	542,5 (34,5)	1,5 (0,5)	1,5 (0,5)
50	522 (34)	431 (24)	0 (1)	86 (5)	0 (0)	1 (0,5)	3 (3)	521 (33,5)	1 (0,5)	1 (0,5)
6 285 (401)		4 787 (267)	86 (14)	958 (55)	386 (22)	18 (5,5)	32 (32)	6 267 (395,5)	18 (5,5)	18 (5,5)

Tabell 4-2 Sammanställning av utrymmesbehov i kvadratmeter för cykelparkering per kvarter för boende, verksamma och besökare. Utrymmesbehovet för boende, anställda och besökare till bostäder anges i intervall där den lägsta siffran i intervallet motsvarar användning av tvåvåningsställ och den högsta siffran motsvarar användning av tvärsäddad parkering i ett plan. De kolumner som är markerade i grönt avser allmän platsmark och övriga anläggs på kvartersmark.

Kv.	Totalt m2 DP3	Kvartersmark							Allmän plats	
		Boende	Anställda	Besök bostäder	Elever skola eller förskola	Besök verksamheter	Cykel-pool	Totalt cpl kvartersmark	Besök verksamheter	Totalt cpl allmän plats
26	488-820	0	63-107	0	409-692	8-12	0	479-811	9	9
27	866-1448	695-1176	5-6	140-236	0	3	22-25	864-1446	2	2
30	659-1105	526-893	6-8	105-179	0	3-4	16-19	657-1102	3	3
31	721-1206	576-976	6-8	117-197	0	3-4	16-19	719-1203	3	3
33	690-1154	551-932	6-8	110-187	0	4-5	16-19	687-1151	3	3
34	50-83	0	13-20	0	38-63	0	0	50-83	0	0
35	727-1216	579-981	8-11	117-197	0	4-5	16-19	724-1213	3	3
46	762-1274	604-1025	8-11	122-206	0	4-5	22-25	759-1271	3	3
47	594-990	471-797	6-8	95-160	0	3-4	16-19	592-988	3	3
48	631-1054	500-848	7-10	101-170	0	4-5	16-19	627-1051	3	3
49	647-1081	514-871	6-8	104-176	0	4-5	16-19	644-1078	3	3
50	622-1039	496-841	5	100-169	0	3-4	16-19	620-1036	3	3
7458-12472		5510-9339	140-209	1110-1876	446-755	41-55	173-198	7420-12434	38	38

4.1 God tillgänglighet cykelparkering - kvartersmark

Cykelparkeringen förläggs huvudsakligen inomhus inom 25 m från entré för besökare och 50 m från entré för boende och verksamma. Exakt placering och fördelning kommer utredas i tillsammans med byggnadernas andra funktioner. Förstahandsvalet är att cykelparkering förläggs till entréplan, men om det inte är möjligt så kan platser även placeras i källarplan eller på plan 1. I de senare fallen, där vertikal förflyttning krävs, behöver cykelrummen vara än mer lättillgängliga för att det inte ska bli för krångligt för användarna med risken att cyklarna inte används eller att innergårdarna fylls med cyklar i större utsträckning än vad som är avsett. I de fall där det inte tillåts underbyggnad av innergård så kommer det bli mer utmanande att rymma cykelparkering tillsammans med byggnadens övriga funktioner.

I tabell 4-3 visas att det i samtliga kvarter finns fysiskt utrymme för minst, ofta mer, parkeringsplatser för cykel för MIN-alternativet som baseras på tvåvåningsställ.

Tabell 4-3 Ytstudie över fysiskt utrymme cykelparkering för respektive kvarter, utformning 2024-03-26, White arkitekter. För Göteborgs Stads kvarter 26 och 34 saknas uppgifter om tillgänglig yta.

Kvarter	Ytstudie, utrymme bilparkering, m2	Yta cykelparkering att hantera, m2 MIN	Yta cykel-parkering att hantera, m2 MAX	Marginal MIN	Marginal MAX
26		593	1005		
27	1300	864	1446	436	-146
30	1 478	657	1102	821	376
31	1 433	719	1203	714	230
33	1 118	687	1151	431	-33
34		32	52		
35	1 384	724	1213	660	171
46	1 540	759	1271	781	269
47	1 226	592	988	634	238
48	1 370	627	1051	743	319
49	1 484	644	1078	841	407
50	800*	620	1036	180	-236
Total	13 133	7 515	12 596		

* Med källarplan

Nedan listas Göteborgs stads krav för utformning av cykelparkering samt ytterligare viktiga förutsättningar för att skapa cykelparkering av god kvalitet på kvartermark. Kraven om lutningar och breddmått avser anläggningar som inrymmer specialcyklar vilket är avsikten för samtliga cykelrum i Backaplan DP3.

Krav enligt Göteborgs Stads anvisningar version 1.2

- ▶ 5 % av cykelplatserna ska vara för lastcyklar och cykelkärror.
- ▶ Maximalt gångavstånd för cykelparkering är 50 m från entréer med undantag från besöksparkering där högsta godtagbara gångavstånd är 25 m.
- ▶ Parkering för anställda och elever ska ordnas inomhus alternativt utomhus med väderskydd. Boendeparkering ska ordnas inomhus.
- ▶ Ramlåsning ska finnas på samtliga platser och för parkering utomhus ska ramlåsningen även vara förankrad i cykelställ.
- ▶ Dörrar ska ha effektiv öppning på minst 0,9 m.
- ▶ Trappa med skenor bör undvikas för att skapa tillgänglighet för lastcyklar.
- ▶ Vid ramp: maximal lutning på 1:20.
- ▶ Vid hiss: minsta innermått: 1,1x2,3 m.
- ▶ Automatiska dörröppnare ska finnas.

Placering och typ av ställ

- ▶ Tillgänglighet och smidighet är A och O.
- ▶ Cykelparkering bör placeras så lättillgängligt som möjligt, helst i entréplan för att cyklister ska slippa göra vertikal rörelse. Utrymmen som har svårt att klara sol- och dagsljusförhållanden och inte är kommersiellt gångbara kan exempelvis vara lämpliga till cykelparkering.
- ▶ 1-våningsställ är att föredra för användaren men om ytan behöver nyttjas effektivt så kan 2-våningsställ i bra och lättillgängliga lägen användas,

observera att takhöjd på ca 2,8 m då krävs. Viktigt att ett ställ med god kvalitet väljs, kvalitetsvariationen på marknaden är stor.

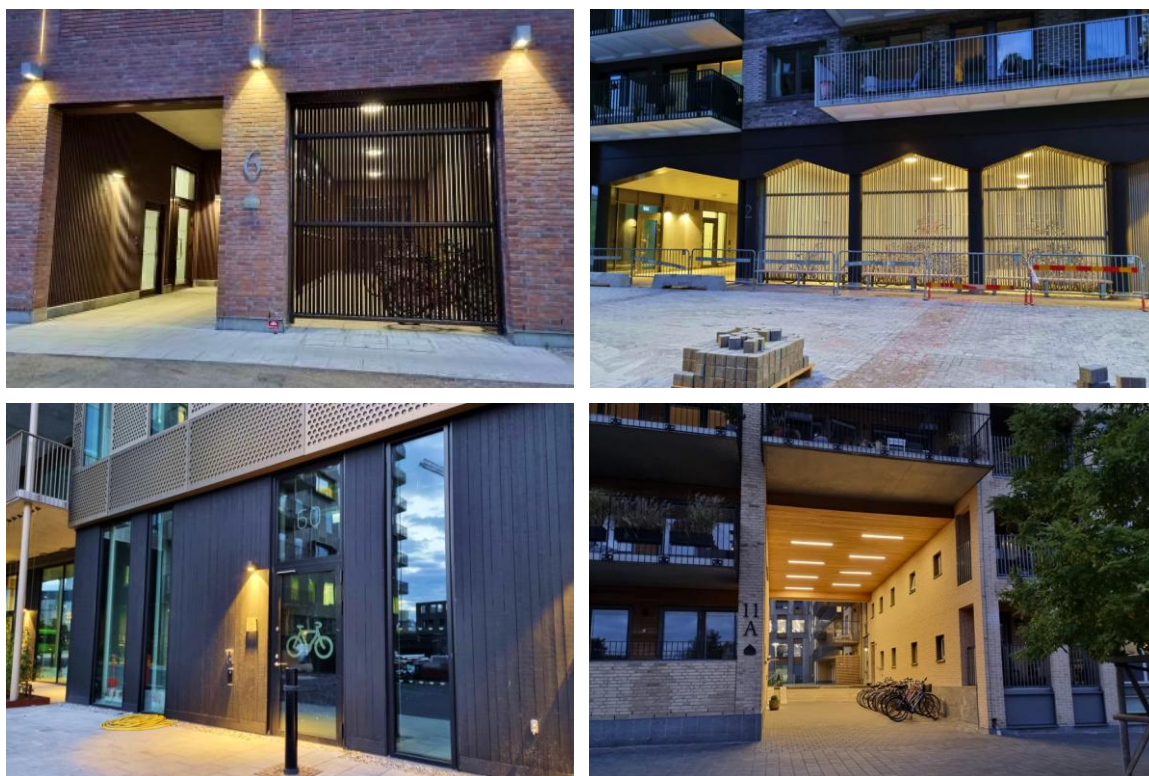
- ▶ Om cykelparkering behöver placeras i källare är det extra viktigt med trygghet, tillgängligheten och att så få dörrar som möjligt behöver passeras.
- ▶ För att det ska finnas tillräckligt mycket plats mellan cyklarna bör det vara minst cc 0,5 m mellan cyklarna i ställ där varannan cykel står upphöjd - för att undvika att styren fastnar i varandra.
- ▶ Cykelparkering på innergården bör begränsas eftersom mycket annat ska få plats där, speciellt om förskola ska nyttja del av gård.

Utrustning och andra förutsättningar

- ▶ Möjlighet till cykeltvätt anordnas på plats som är lättillgänglig, synlig och åtkomlig för alla i kvarteret. Läs mer i kapitel 5 Mobilitetskoncept.
- ▶ Mekställ anordnas lämpligast i varje cykelrum eller på gemensam lättillgänglig plats i kvarteret.
- ▶ Ungefärlig yta per cykel i 1-våningsställ (inkl gångar och manöverutrymme): 2 m².
- ▶ Ungefärlig yta per cykel i 2-våningsställ (inkl gångar och manöverutrymme): 1–1,5 m².



Figur 4-1 Exempel från Gamlestads brygga där cykelparkeringen lyfts fram i entréplan. I cykelrummet finns även möjlighet till tvätt av cykel.



Figur 4-2 Exempel från kvarter Gäddan i Malmö där cykelparkering på kvartersmark ordnas lättillgängligt i markplan med god insyn och överblickbarhet.

4.2 God tillgänglighet cykelparkering – allmän platsmark

Etablering av cykelparkeringsplatser kan användas som ett strategiskt verktyg. Beslut kring var cykelparkeringsplatserna lokaliseras och hur dessa platser utformas kan påverka resenärernas resebeteende. Vad som anses som goda förutsättningar och hög standard på cykelparkering skiljer sig något beroende på vilken användare som är i fokus. När det kommer till lokalisering av cykelparkering för att styra resebeteende finns ett flertal viktiga aspekter att ta hänsyn till:

- ▶ Kort- och/eller långtidsparkering
- ▶ Parkering för boende och/eller verksamma
- ▶ Besöksparkering vid handel, skolor, bostäder och/eller offentlig service

För boende och verksamma som vanligtvis parkerar i anslutning till byggnaden under längre tid skapas goda förutsättningar genom att anordna cykelställ i ett låst utrymme inne i kvarteret, helst lokaliserat i entréplan. Besökare däremot förutsätter faciliteter där det går att ställa cykeln smidig och säkert för en kortare tid under dagen eller kvällen. Besökare till verksamheter och/eller bostäder ställer inte lika höga krav på parkeringsmöjligheter i låsta utrymmen eftersom deras besöksändamål är av temporär karaktär. För besökare kan det till och med vara en fördel att ha tillgång till smidiga och goda cykelfaciliteter på allmän plats i nära anslutning till besöksmålet. Studier visar att det finns en efterfrågan på denna typ av besöksparkering för cykel på allmän plats även i bostadskvarter -

och om det inte tillgodoses så kan cyklar i stället komma att parkeras på trottoar eller liknande platser⁶.

I linje med Göteborgs stads anvisningar och motsvarande överenskommelse i DP 2 förläggs 50 % av besöksparkering till verksamheter på allmän plats i nära anslutning till verksamheternas entréer samt att det kommer att finnas ett antal parkeringsplatser för hämtning och lämning vid skolorna som komplement till parkeringsplatser på skolornas kvartersmark.



Figur 4-3 Exempel på cykelparkering på gata för cykel och ladcyclen i bostadskvarter i Köpenhamn⁶.

⁶ Gehl. Cykelparkering i nybyggeri – Best practice og Københavnska erfaringer.

5. Mobilitetskoncept

I detta kapitel beskrivs de principer som ligger till grund för de mobilitetsåtgärder som fastighetsägarna föreslås tillhandahålla inom ramen för mobilitetsavtalet för DP3 samt hur dessa tjänster kan utformas för att förbättra förutsättningarna för ett högt nyttjande. Utöver lösningsförslagen på kvartersmark, som uppfyller kraven enligt Göteborgs Stads riktlinjer, så redovisas även förslag för hur olika mobilitetstjänster kan inrymmas på allmän platsmark och på så sätt komplettera de fastighetsnära tjänsterna för att ytterligare stärka möjligheterna att leva och verka med hållbara färdmedel. Avslutningsvis beskrivs framgångsfaktorer som är betydelsefulla för ett högt nyttjande av dessa tjänster.

5.1 Grundprinciper för välfungerande mobilitetskoncept

Grundförutsättningarna för en hög andel hållbart resande i ett område är alltid god tillgång till väl utbyggd kollektivtrafik och ett välfungerande gång- och cykelnät. På Backaplan behöver det finnas goda förutsättningar för det för såväl boende, besökare som verksamma. Genom ett väl anpassat koncept för mobilitetsfunktioner kan förutsättningarna att bo och verka utan egenägd bil stärkas ytterligare.

Efterfrågan av mobilitetsfunktioner för att möta ett lågt bilparkeringstal behöver anpassas till den specifika platsen för att kunna möta målgruppernas behov. En grundpelare bör vara att det finns ett brett utbud med en kombination av fordon och med kapacitet att möta flera olika typer av transportbehov.

Studier av bostadsområden med låga parkeringstal visar att de boende minskar sitt bilinnehav och ersätter resor med andra färdmedel. Övergången går gradvis och olika fort hos de boende. En del är snabba, ”early adopters”, och andra behöver tid för att pröva om de erbjudanden som finns att tillgå verkligen matchar de behov man har. Slutsatsen är att involverade aktörer behöver tid och uthållighet för att potentialen hos de mobilitetsåtgärder som kan erbjudas i området ska uppnås.

Det finns några livshändelser då det är mer sannolikt att boende ändrar sina resebeteenden. Det gäller exempelvis vid inflyttning i ett område, när man överväger att skaffa bil, och när man överväger att sälja eller skrota en bil man redan äger. För att fånga upp dessa händelser hos en större andel boende behöver mobilitetstjänster drivas och marknadsföras tidigt och kontinuerligt över tid.⁷

⁷ Envall P., Johansson F. (2020). Kommuners krav på parkering och mobilitet i nybyggda lägenheter – en översikt. Trafikutredningsbyrån Rapport 2020-08-05.

Sammanfattningsvis har följande fokus varit vägledande för utvalda mobilitetsåtgärder för DP3:

- ▶ Rätt åtgärder: insatser som minskar behovet av att använda och äga egen bil till/inom området.
- ▶ Brett utbud: bred målgrupp kräver brett utbud med insatser som kompletterar varandra.
- ▶ Lågt insteg: tillgången till tjänsterna i den fysiska miljön ska vara enkel, intuitiv och attraktiv.
- ▶ Värdeskapande: kommuniceras tidigt. Trygghet för de som flyttar till området utan bil.

5.2 Fastighetsnära mobilitetsfunktioner

I tabell 2-5 och tabell 2-6 redovisas de åtgärder som har valts ut från stadens mobilitetspaket och uppfyller stjärnpaket 3 för boende och verksamma. Respektive åtgärder och dess innebörd förklaras mer utförligt i bilaga I. Att valda åtgärder är synliga i gaturum och byggnad, är enkla att använda samt upplevs konkurrenskraftiga till egen bil går att påverka genom aktivt arbete, exempelvis genom kommunikationsåtgärder och hur de tillgängliggörs i kvarteren. Följande principer förbättrar förutsättningarna för ett högt nyttjande:

Bilpool:

En förutsättning för att bilpool ska fungera väl är att vardagsresor kan göras med cykel och kollektivtrafik men där bilen behövs för vissa typer av ärenden. Gångavstånden bör ändå vara relativt korta för att den ska utgöra ett fullgott alternativ till egen bil. Principer:

- ▶ Attraktivt inom 250 m gångavstånd.
- ▶ Öppna anläggningar skapar bättre förutsättningar för högre nyttjande och en hållbar affär.
- ▶ 3 månaders rabatterat pris för att underlätta insteget.

Cykelpool:

En cykelpool kan framför allt fungera som ett komplement vid ärenden som utförs något mer sällan och som kräver t.ex. lastkapacitet eller eldrift. Det är av stor vikt att den är nära bostaden eller verksamheten för att cykelpoolen ska kunna fylla detta behov. Vidare är det även viktigt att det finns olika typer av fordon för olika typer av ärenden och att den placeras i en säker plats, då utrustningen är stöldbegärlig. Principer:

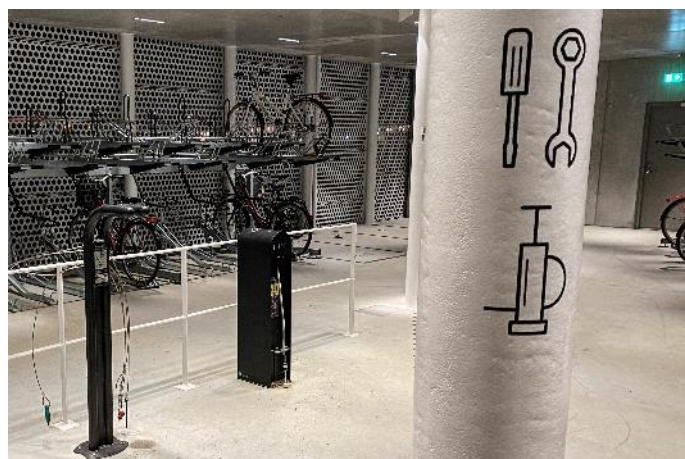
- ▶ Så nära bostaden som möjligt.
- ▶ Väl synligt och lättåtkomligt.
- ▶ Olika typer av elcyklar för olika behov.
- ▶ Placeras i säkert utrymme.

Cykelservice:

Cykelservice förbättrar förutsättningarna för att använda egen cykel och bör därför finnas i anslutning till där cyklar förvaras. Tvätt sker något mer sällan och kan därför samordnas gemensamt i kvarteret.

Principer:

- ▶ I anslutning till cykelparkering/cykelpool
- ▶ Tvättmöjligheter samordnas inom kvarteret



Figur 5-1 Exempel från cykelgarage i Gamlestaden på hur mekställ och pump kan integreras i cykelrum.

Förslag till placering av mobilitetstjänster i respektive kvarter visas i figur 5-2 tillsammans med föreslagna tjänster på allmän plats.

5.3 Mobilitetsfunktioner på allmän platsmark

Utöver lösningsförslagen som har tagits fram kopplat till Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering redovisas här förslag för hur cykelparkering och olika mobilitetstjänster kan inrymmas på allmän platsmark och på så sätt komplettera de fastighetsnära tjänsterna för att ytterligare stärka möjligheterna att leva och verka med hållbara färdmedel.

Attraktiv cykelparkering på nära besöksmålet

Lokalisering och utformning av cykelparkering har stor betydelse för resenärernas resebeteende och kan användas som ett strategiskt verktyg för att påverka användningen av cykeln som färdmedel. Studier visar att det i moderna urbana stadsdelar finns en efterfrågan på besöksparkering för cykel på allmän plats även i bostadskvarter där det ska vara enkelt och säkert att parkera under en kortare tid under dagen eller på kvällen – om det inte tillgodoses så visar erfarenhet att cyklarna i stället parkeras på trottoar eller liknande platser⁸. För besökare kan det vara en fördel att ha tillgång till smidiga och goda cykelfaciliteter på allmän plats i nära anslutning till besöksmålet.

⁸ Gehl. Cykelparkering i nybyggeri – Best practice og Köbenhavnska erfaringer.

I figur 5-2 visas en studie över hur mycket yta det tar att integrerat i gatumiljön anlägga 40–50 cykelparkeringsplatser per kvarter på allmän plats. Ytstudien ska ses som ett inspel till vidare planering av gatumiljöerna i Backaplan.

Tjänster för mobilitet

För att ytterligare bredda tjänsteutbudet och komplettera de fastighetsnära tjänsterna föreslås även ett antal åtgärder på allmän platsmark, se figur 5-2. Det ska ses som förslag inför vidare arbete och konkretisering av dessa behöver göras i takt med att gestaltungsprogram och trafikförslag utvecklas. Följande principer har varit vägledande i utplaceringen av dessa tjänster:

Styr & Ställ & elsparkcyklar:

- ▶ Nära större målpunkter/hållplatslägen, samt som komplement där kollektivtrafik saknas på några platser.

Publika cykelpumpar & cykelservicestation:

- ▶ I lägen som är attraktiva och i närhet till cykelbana. Utifrån synbarhet, trivsel och för att öka aktiviteten på insidan av storkvarteren så föreslås de ligga i anslutning till den bostadsnära parken.

Bilpool gata:

- ▶ Bilpoolsplatserna enligt mobilitetsavtal för DP 3 förläggs i parkeringsgarage men det tillskapas också utrymme för bilpoolsfordon på gatan i form av T-zoner (kvartersmark infälld i allmän platsmark). Det för med sig fördelen att de syns bättre och därmed kan bli en inkörsport till att använda bilpool i stället för privat bil.



Figur 5-2 Schematiskt bild över koncept för mobilitetstjänster samt översiktligt förslag till cykelparkering på allmän platsmark. De funktioner som i figuren ligger på allmän platsmark är förslag inför vidare arbete. Konkretisering av dessa behöver göras i takt med att gestaltningsprogram och trafikförslag utvecklas. Varje utplacerad enhet med cykelparkering motsvarar 10 platser, cirka 40 platser per kvarter. Kvarterstrukturen i bilden har förändrats något sedan bilden togs fram vilket inte påverkar förslaget mer än att cykelparkering mellan kv 27 och 28 inte är möjlig.

5.4 Helhetstänk för mervärde

Då paket av liknande mobilitetsåtgärder även föreslagits för DP2 finns goda förutsättningar att erbjuda boende, besökare och verksamma intuitiva och enkla sätt att leva och verka utan egen bil i hela området. Att tidigt ”konceptualisera” mobilitetserbjudandet för att säkra såväl innehåll som finansiering skapar trygghet och förutsägbarhet för användarna och bidrar till långsiktighet i satsningarna. Framgångsfaktorer listas nedan:⁹

- ▶ Samordning, paketering och helhetstänk för att tydliggöra mobilitetserbjudandet till målgrupperna ger ökad potential för ett högt nyttjande av tjänsterna. För att lyckas med det krävs ett engagemang, vilket behöver tas höjd för i såväl planering som implementering och drift.

⁹ Mobilitetshubbar - En internationell kunskapssammanställning - koncept och lärdomar från fem städer (Tri-vector, m.fl. 2021)

- ▶ Plan för hållbar affär behövs - säkra tidig finansiering, drift/intäkter över tid och skapa rätt incitament internt i verksamheten.
- ▶ Driftsfasen kräver tillsyn och resurser för att bland annat hantera kundfrågor, det är viktigt att avsätta resurser detta.
- ▶ Det bör finnas utrymme för att testa och förändra utbudet om vissa tjänster inte fungerar på platsen. För detta krävs uppföljning och nära dialog med leverantörerna.

Bilaga I Beskrivning av mobilitetsåtgärder för bostäder och verksamheter utvalda för DP3

Beskrivning mobilitetsåtgärder bostäder

Nedan beskrivs mobilitetsåtgärderna för bostäder. Varje åtgärd avslutas med ett syfte för att förtydliga åtgärdens innebörd.

BASPAKET BOSTÄDER

Information

Startpaket till nyinflyttade

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ordnas till alla boende vid inflyttning under hela mobilitetsavtalstiden. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som t.ex. parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitets-tjänster i närområdet. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present som underlättar resor utan egen bil.

Syftet är att informera boende i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

Löpande information om mobilitet

Fastighetsägaren ska löpande hålla de boende informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Detta kan ske genom t.ex. anslag, nyhetsbrev eller andra tillgängliga informationskanaler.

Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

Kollektivtrafik

Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade

Fastighetsägaren ska kostnadsfritt erbjuda en månadsbiljett på kollektivtrafiken i Göteborg till nyinflyttade. Erbjudandet ska motsvara 1 månadsbiljett (30 dagar) för zon A för varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten under hela mobilitetsavtalets löptid.

Syftet är att uppmuntra nyinflyttade att skaffa nya resvanor och prova på att resa kollektivt.

Cykel

Extra god cykelparkering

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av trasiga eller övergivna cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, t.ex. extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning.

Syftet är att boende ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

Bil

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 50 procent av samtliga bilparkeringsplatser är fasta/personliga.

Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare och att färre platser därmed ska behövas.

Bilparkeringshyran särredovisas

Fastighetsägaren ska tillse att parkering inte ingår i hyresavtal eller upplåtelseavtal avseende bostadslägenhet. I de fall den boende hyr bilparkering ska kostnad för denna särredovisas på avtal och avier.

Syftet är att medvetandegöra de boende om kostnaden för bilparkering och därmed kostnaden att ha bil.

Bilpoolsplatser

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 utpekad parkeringsplats för poolbilar redovisas per 50 lägenheter (0-49 lägenheter = 0 platser, 50-99 lägenheter = 1 plats etc.). Bilpoolsplatserna ska lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Platserna ska vara utöver de ordinarie bilparkeringsplatser som krävs. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolsplatser ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga bilparkeringar.

Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.

Övrigt

Mobilitetsansvarig

Fastighetsägaren tillser att det finns en funktion/person med mobilitetsansvar för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs och är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Fastighetsägaren ska beskriva i mobilitets- och parkeringsutredningen på vilket sätt mobilitetsansvaret organiseras. Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

Fördjupning Norra Backaplan bostad AB:

- ▷ Fastighetsutvecklaren NBB har ansvar för projektet som helhet och därmed mobilitetsavtalen. Överlämning till brf sker så snart som möjligt efter inflyttning då de boende själva väljs in i styrelsen. Innan dess är det en interimstyrelse och under den perioden har NBB fortfarande ansvaret. Mobilitetsavtal ska tecknas med brf:erna som kommer stå som garant för åtagandet. NBB ger brf:erna stöd med detta vid överlämnandet samt att de levererar produkter/fysiska miljöer som uppfyller de åtaganden som ingår i avtalet. NBB säkerställer även kostnadstäckning för mobilitetsåtgärder i brf:ernas ekonomiska planer.

STJÄRNPAKET BOSTÄDER

Cykel

Yta för cykelservice

Fastighetsägaren ska tillse att yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende. Ytan ska möjliggöra tvätt, reparation och underhåll av de boendes egna cyklar. (Observera att cykeltvätt kräver avloppsbrunn med oljeavskiljare.) Det ska finnas minst en yta för cykelservice inom eller i nära anslutning till fastigheten.

Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i bra skick och uppmuntra fler att använda och hantera sin cykel.



Lastcykelpool

Fastighetsägaren ska tillse att en lastcykelpool finns i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Poolen ska omfatta minst 3 fordon per 100 lägenheter (0-29 lägenheter = 1 fordon, 30-59 lägenheter = 2 fordon etc.) och ska ordnas på ytor utöver ordinarie cykelparkering. Kontinuerlig service och reparation av cyklarna ska ske under hela mobilitetsavtalets löptid. Efterfrågan på poolcyklar ska årligen följas upp och tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga cykelparkeringar. Prismodellen ska vara attraktiv för de boende och stimulera till att många vill använda poolcyklarna.

Syftet är att möjliggöra för boende att klara fler typer av ärenden med cykel.

Bil

Rabatt på bilpool

Fastighetsägaren ska tillse att alla hushåll erhåller ett attraktivt bilpoolserbjudande vid inflyttning. Erbjudandet ska omfatta rabatterade bilpoolspriser i minst tre månader och ges till varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten under hela mobilitetsavtalets löptid. Åtgärden kan endast väljas under förutsättning att det finns bilpoolsbilar inom eller i nära anslutning till området.

Syftet är att erbjudandet ska få fler boende att vilja pröva bilpool istället för egen bil.



Bilpool

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 bilpoolsfordon per 50 lägenheter finns stationerat i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till området. Efterfrågan på bilpoolsfordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Observera att det inte är krav på att samma bilpoolsleverantör används under hela mobilitetsavtalets löptid.

Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.

Övrigt



Öppna mobilitetslösningar

Fastighetsägaren ska tillse att de mobilitetslösningar som erbjuds de boende görs tillgängliga också för andra målgrupper utanför fastigheten, till exempel anställda eller boende i närområdet. Fastighetsägaren ansvarar för att de öppna mobilitetslösningarna har tillräcklig kapacitet för att tillgodose efterfrågan. Ett sätt att samla och tillgängliggöra mobilitetslösningar är genom upprättande av mobilitetshubbar som betjänar ett större område än enbart en fastighet. Fastighetsägaren beskriver i mobilitets- och parkeringsutredningen hur den öppna lösningen ska fungera och vad den innehåller. Observera att bilpool och/eller lastcykelpool måste ingå i den öppna lösningen. Syftet är ett mer effektivt nyttjande av mobilitetslösningarna samt att fler människor ska få tillgång till dessa och därmed minska behovet av att äga och använda bil.

Beskrivning mobilitetsåtgärder kontor och handel

Nedan beskrivs mobilitetsåtgärderna för handel och kontor. Varje åtgärd avslutas med ett syfte för att förtydliga åtgärdens innebörd.

BASPAKET KONTOR OCH HANDEL

Information

Startpaket till nyinflyttade verksamheter (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ges till samtliga anställda när en verksamhet flyttar in i fastigheten. Åtgärden gäller under hela mobilitetsavtalets löptid men bara när en ny verksamhet flyttar in. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som t.ex. parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Paketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present till den anställda som underlättar resor utan bil. Mobilitetspaketet anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna.

Syftet är att informera anställda i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

Löpande information om mobilitet (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att anställda löpande informeras om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen ska anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna.

Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

För fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande ska fastighetsägaren, utöver ovan, i samverkan med verksamheten tillse att dessa löpande informeras om olika möjligheter att besöka fastigheten eller att transportera varor utan att använda bil. Det kan t.ex. vara information om närmsta kollektivtrafikhållplats, cykelparkeringars lokalisering eller hemkörningstjänster av varor. Eventuell information på hemsidor bör anpassas i enlighet med ovanstående.

Syftet är att uppmuntra besökare att resa med andra färdssätt än bil.

Kollektivtrafik

Realtidstavlor för kollektivtrafik (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för anställda och besökare, t.ex. i uppgångar eller entréer. Tavlor ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift.

Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

Cykel

Extra god cykelparkering (anställda)

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder genomförs utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av gamla cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, t.ex. extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning.

Syftet är att anställda ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

Dusch och omklädningsrum (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att dusch och omklädningsrum med möjlighet att förvara personliga tillhörigheter såsom hjälm, skor och ombyte erbjuds. Utrymmet kan med fördel även omfatta torkmöjligheter och ska finnas i eller i nära anslutning till fastigheten.

Syftet är att det ska vara enkelt för anställda att cykelpendla.

Bil

Bilparkeringshyran särredovisas (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att kostnad för bilparkering särredovisas på avtal och avier, dvs. ska inte ingå i hyresavgift eller motsvarande. Fastighetsägaren ska verka för att bilparkering inte subventioneras.

Syftet är att medvetandegöra de som använder bil om kostnaden för bilparkering.

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 50 % av bilparkeringsplatserna är fasta, dvs. reserverade för enskilda anställda.

Syftet är att platserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed behövs.

Övrigt

Mobilitetsansvarig (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att det finns en funktion/person med mobilitetsansvar för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs och är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Fastighetsägaren ska beskriva i mobilitets- och parkeringsutredningen på vilket sätt mobilitetsansvaret organiseras.

Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

Fördjupning Norra Backaplan bostad AB:

- ▷ Fastighetsutvecklaren NBB har ansvar för projektet som helhet och därmed mobilitetsavtalen. Överlämning till brf sker så snart som möjligt efter inflyttning då de boende själva väljs in i styrelsen. Innan dess är det en interimstyrelse och under den perioden har NBB fortfarande ansvaret. Mobilitetsavtal ska tecknas med brf:erna som kommer stå som garant för åtagandet. NBB ger brf:erna stöd med detta vid överlämnandet samt att de levererar produkter/fysiska miljöer som uppfyller de åtaganden som ingår i avtalet. NBB säkerställer även kostnadstäckning för mobilitetsåtgärder i brf:ernas ekonomiska planer.

STJÄRNPaket KONTOR OCH HANDEL

Cykel

Yta för cykelservice (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de anställda i fastigheten. Ytan ska möjliggöra tvätt, reparation och underhåll av de anställdas egna cyklar. (Observera att cykeltvätt kräver avloppsbrunn med oljeavskiljare.) Det ska finnas minst en serviceyta inom eller i nära anslutning till fastigheten.

Syftet är att underlätta för anställda att hålla sin cykel i bra skick och uppmuntra fler att använda och hantera sin cykel.

Bil

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 % av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga, dvs. reserverade för enskilda anställda.

Syftet är att bilplatserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed ska behövas.

★ Bilpool för tjänsteresor (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att anställda i fastigheten har tillgång till bilpool för tjänsteresor. Bilpoolen lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses.

Syftet är att ge anställda enkel tillgång till bil under arbetsdagen, för att minska privat bilanvändning i tjänsten och hålla nere efterfrågan på arbetsplatsparkering.

★ Samlade bilparkeringsanläggningar (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att en övervägande del (ca 80 procent eller mer) av bilparkeringarna är lokaliserade i en eller flera samlade bilparkeringsanläggningar i närområdet. Anläggningen ska vara gemensam, det vill säga samla parkeringsbehovet för flera fastigheter.

Syftet är att minska antalet bilar nära fastigheten och skapa förutsättningar för högt samnyttjande och minskad bilanvändning genom längre gångavstånd till parkeringen.



Avgiftssystem för anställdas bilparkering (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att avgifter för bilparkering är tim- eller dygnsbaserade för anställda istället för att vara månads- eller årsbaserade. Syftet är att synliggöra kostnaden för varje parkeringstillfälle och uppmuntra ett aktivt färdmedelsval.



Avgifter för besökandes bilparkering (besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande, t.ex. handel, har bilparkering för besökande som är avgiftsbelagd.

Syftet är att synliggöra kostnaden för varje parkeringstillfälle och uppmuntra ett aktivt färdmedelsval.

Bilaga II Antal parkeringsplatser för bil med garage i kv 30, 48 och 50

I Tabell 0-1 visas hur antalet parkeringsplatser som behöver tillgängliggöras utifrån fastighetsägarnas förordade lösning med garage för bilparkering för boende också i kv 30, 48 och 50.

Tabell 0-1 Fördelning av parkeringsplatser mellan olika parkeringsanläggningar i kvareren (efter sänkning steg 1-4, mobilitetspaket nivå 3 för bostäder och verksamheter). I tabellen finns boendeparkering i kv 30, 48 och 50.

Kv.	Funktion	Parke- ringsefter- frågan bil efter steg 1-4	Varav parke- ring för rörelse- hind- rade	Kvarter där parke- ring hanteras	Antal parke- rings- platser att han- tera, exk.sam- nytt- jande	Antal par- kerings- platser att han- tera, inkl. samnytt- jande
26	Anpassad grundskola, personal	6	7,5	27	25	25
26	Anpassad grundskola hämta/lämna	10		26/allmän plats		
26	Skola F-6, personal	4		27		
26	Skola F-6 hämta/lämna	4		26/allmän plats		
26	Skola 7-9, personal	9		27		
26	Skola 7-9 hämta/lämna	7		26/allmän plats		
26	Idrottshall, besökare	13		27		
26	Idrottshall, personal			27		
27	Bostäder, boende och besökare	81	4	27	164	133
27	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
30	Bostäder, boende och besökare	62	3	30	62	62
30	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
30	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
31	Bostäder, boende och besökare	67	3	31	67	67
31	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
31	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
33	Bostäder, boende och besökare	64	3	33	64	64
33	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
33	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
34	Förskola, personal	4		27	0	0
34	Förskola hämta/lämna	4		allmän plats		
35	Bostäder, boende och besökare	68	2	35	68	68
35	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		

Trivector Traffic

35	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
46	Bostäder, boende och besökare	71	4	46		
46	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27	71	71
46	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
47	Bostäder, boende och besökare	55	3	47	55	55
47	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
48	Bostäder, boende och besökare	58	3	48	58	58
48	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
48	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1		27		
49	Bostäder, boende och besökare	60	3	49	60	60
49	Centrumverksamhet - Kontor, personal och besökare	1		27		
49	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
50	Bostäder, boende och besökare	58	3	50 27	58	58
50	Centrumverksamhet - Handel, personal och besökare	1				
	Poolfordon, bilpool	30		27		
		752	38		752	721