

Mobilitets- och parkeringsutredning

Backaplan DP4: Detaljplan för handel, kontor
och verksamheter vid Backavägen

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning Backaplan DP4: Detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen

Författare: Helga Magnadóttir, Kati Lingenäs GÜthlein, COWI

Kontaktperson: Pernilla Sott, COWI

Beställare: Magnus Stenberg, Exploateringsförvaltningen,
Göteborgs stad

Framtagen utifrån ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2”,
2021.

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2023-09-15
2.0	2023-10-31
3.0	2023-11-23
4.0	2024-02-07
5.0	2024-05-02
6.0	2024-09-12
7.0	2025-01-10

Sammanfattning

Backapansområdet på Hisingen centralt i Göteborg ska omvandlas från befintlig handels- och industriverksamhet till en levande blandstad med bostäder och ett flertal olika verksamheter. Målsättningen är att det ska bli enklare att leva hållbart med närhet till service, skolor, handel och grönområden samt att Backaplan blir Hisingens nya moderna centrum.

Inom Backaplan DP4 planeras för ett flertal olika verksamheter som huvudsakligen blir av kontorsliknande karaktär, men innehåller även ett resecentrum, restaurang, hotell med mera. Exakt indelning mellan verksamhetstyper är i dagsläget lite oklar och kan komma att förändras. Denna utredning bygger på föreslagen markanvändning per juni 2023.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda och redovisa behov av parkeringsplatser för cykel och bil inom området utifrån projektet och planens förutsättningar. Därutöver ges förslag på mobilitetsåtgärder och reducerat parkeringsbehov för bil redovisas utifrån införande av dessa i fyra olika steg (ett baspaket och tre stjärnpaket). Syftet med dessa åtgärder är att skapa förutsättningar och incitament för att använda hållbara transportmedel och bidra till en levande stadsdel samt att uppfylla avsiktsförklaring mellan Göteborg och Trafikverket om minimal påverkan vid Backaplan och Lundbymotet. Tabell 1 visar det beräknade behovet med och utan mobilitetsåtgärder. Parkeringsbehov för rörelsehindrade (RHP) redovisas också, detta värde justeras ej med mobilitetsåtgärder och redovisas gemensamt för anställda och besökare. Verksamheter med inget parkeringsbehov behöver ändå tillhandahålla en plats för rörelsehindrade.

Tabell 1 Parkeringsbehov för bil med och utan mobilitetsåtgärder.

Bilparkeringsplatser						
	Utan åtgärder		Mobilitetsåtgärder			
Lokalslag	P-platser	Varav RHP	Baspaket	Stjärnpaket 1	Stjärnpaket 2	Stjärnpaket 3
<i>Anställda</i>						
Kontor	173	9	135	123	111	99
Hotell	2	2	2	2	2	1
Kommunal service	15	1	12	11	10	9
Småhandel	0	1	0	0	0	0
Restaurang	0	1	0	0	0	0
Gym	0	1	0	0	0	0
Resecentrum	0	1	0	0	0	0
Logistik/last mile	0	0	0	0	0	0
Totalt	190	16	149	136	122	109
<i>Besökare</i>						
Kontor	29	-	23	21	19	17
Hotell	19	-	16	15	14	13
Kommunal service	3	-	2	2	2	2
Småhandel	0	-	0	0	0	0
Restaurang	0	-	0	0	0	0
Gym	0	-	0	0	0	0
Resecentrum	0	-	0	0	0	0
Logistik/last mile	0	-	0	0	0	0
Totalt	51		41	38	35	32
TOTALT	241	16	190	174	157	141

Tabell 2 visar det beräknade cykelparkeringsbehovet, redovisat i antal platser per 1000 m² BTA och antal platser för varje verksamhetstyp samt behov av platser för specialcyklar så som lådcyklar och cykelkärror.

Tabell 2 Behov av cykelparkeringsplatser.

Cykelparkeringsplatser		
Verksamhet	Antal	Varav specialcyklar
<i>Anställda</i>		
Kontor	621	31
Hotell	14	1
Kommunal service	54	3
Restaurang	7	1
Småhandel	7	1
Gym	2	0
Resecentrum	0	0
Logistik/last mile	0	0
Totalt	705	37
<i>Besökare</i>		
Kontor	44	2
Hotell	38	2
Kommunal service	4	0
Restaurang	13	1
Småhandel	10	1
Gym	8	1
Resecentrum	X	X
Logistik/last mile	0	0
Totalt	117	8
TOTALT	822	45

Bilparkeringen bör förläggas i få större parkeringsanläggningar inomhus för att öka samnyttjandepotential mellan de olika verksamhetstyperna. Samlade bilparkeringsanläggningar eftersträvas inom hela Backaplan enligt programhandlingen, varför parkeringsköp från närliggande planområden bör eftersträvas. Platserna föreslås helt eller till stor del finansieras av användarna själva genom avgiftsbeläggning. Detta för att undvika att de som inte använder bilparkering behöver bekosta den, och för att uppmuna till att använda andra färdmedel än bil. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska finnas inom 25 meters gångavstånd från varje tillgänglig entré.

Cykelparkeringsplatser bör placeras i flera mindre anläggningar i anslutning till entréer. Anställda vid verksamheterna bör ha tillgång till stödsäker cykelparkering inomhus och besökare bör kunna parkera sin cykel i nära anslutning till varje entré. Cykelparkering för resecentrumet är beroende av vilket scenario staden vill jobba vidare med i kommande arbete.

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	5
Inledning.....	6
P-tal och antal parkeringsplatser.....	13
Startvärde – analyssteg 1	13
Lägesbedömning – analyssteg 2.....	19
Projektanpassning – analyssteg 3.....	21
Mobilitetslösningar – analyssteg 4.....	23
Resultat parkering	31
Parkeringslösning.....	34
Lokalisering, utrymme och utformning	34
Reglering och kostnadstäckning	37

Inledning

Detta avsnitt redogör för bakgrund samt syftet till denna mobilitets- och parkeringsutredning.

Bakgrund

Backaplansområdet ligger på Hisingen centralt i Göteborg, och hela området är tänkt att rustas upp och omvandlas från industri- och handelsområde till en levande blandstad med bostäder och ett flertal olika verksamheter. Målsättningen är att det ska bli enklare att leva hållbart med närhet till service, skolor, handel och grönområden samt att Backaplan blir Hisingens nya moderna centrum. Gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer prioriteras inom Backaplan och kopplingar till kringliggande områden förstärkas.

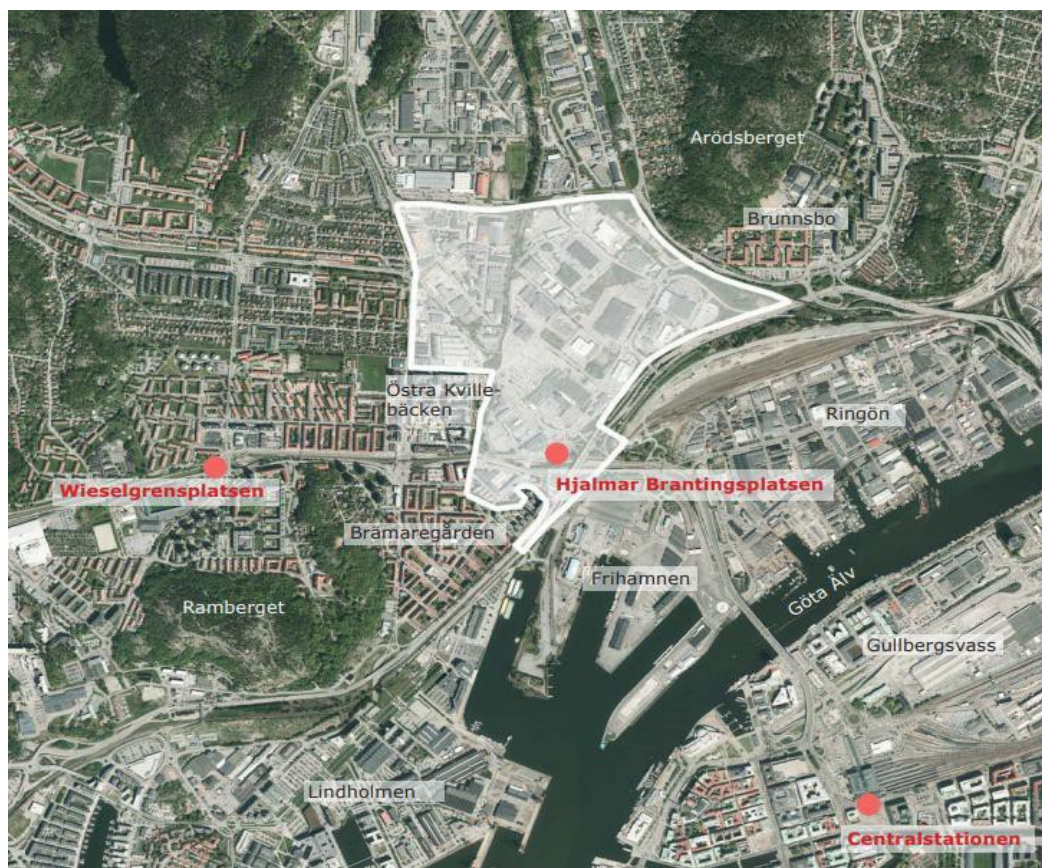
Hjalmar Brantingsplatsen, som i dagsläget är en knutpunkt för kollektivtrafik, är en strategiskt utpekad knutpunkt och planeras bli ett av fem stora nav för kollektivtrafiken i Göteborg enligt stadens översiktsplan. Området är en del i utvecklingen av Älvstaden där gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara de prioriterade trafikslagen.

Under 2019 antogs programmet för utveckling av Backaplan av Byggnadsnämnden, Göteborgs Stad. Programarbetet syftar till att omvandla Backaplan från ett befintligt handels- och verksamhetsområde med stora asfalterade ytor till en attraktiv tätbebyggd blandstad. Området planeras att bli en viktig pusselbit för att knyta ihop staden över älven. Med ca 7000 bostäder, service, kontor och cityhandel planeras Backaplan att bli Hisingens centrum. Programmet har resulterat i ett antal detaljplaner, varav DP4: Detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen är en.

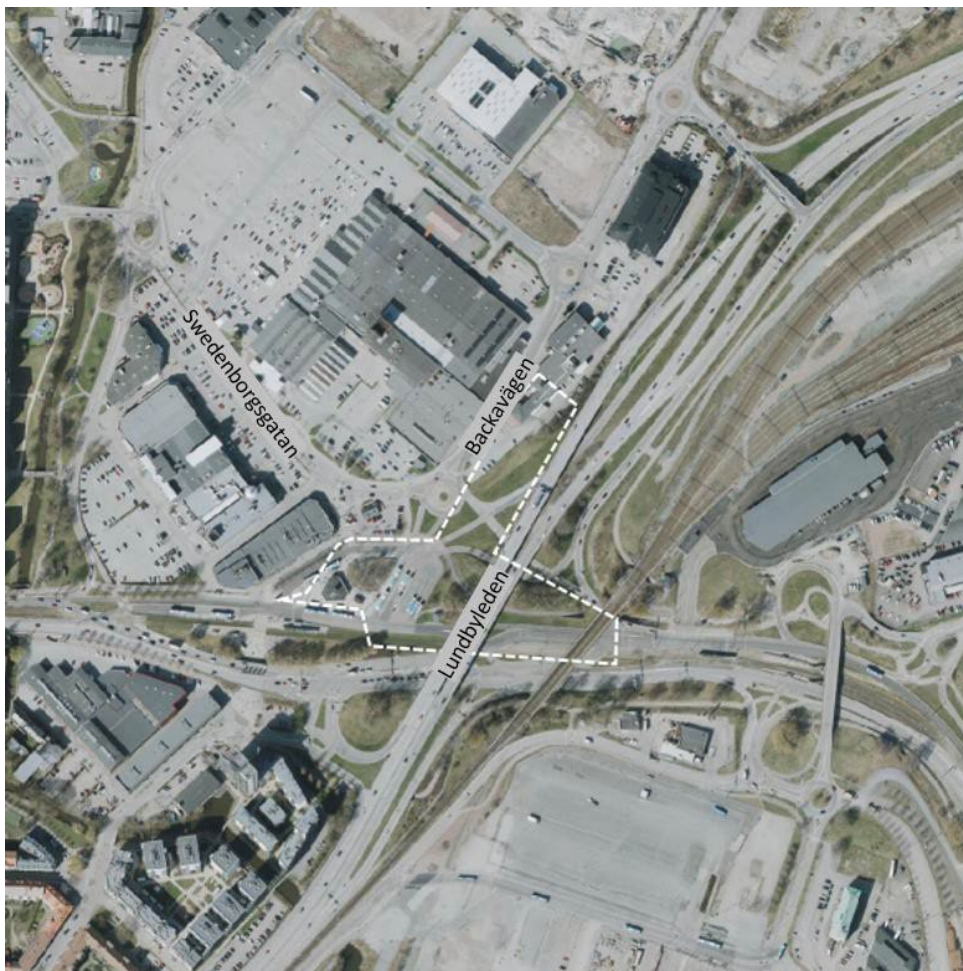
Figur 1 visar hela Backaplansområdets geografiska avgränsning och Figur 2 visar preliminärt planområde för DP4.

Denna utredning görs som underlag till detaljplan DP4: Detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen för att klargöra hur stort behov av bil- och cykelparkering som kommer uppstå när området byggs om, samt ge förslag på möjliga mobilitetsåtgärder för fastighetsägarna att införa för att minska efterfrågan på bilparkering.

En avsiktsförklaring har tecknats mellan Göteborg stad och Trafikverket avseende belastning och påverkan på moten Backaplan och Lundby. Avsiktsförklaringen lyfter bland annat nödvändigheten att nya detaljplaner i område inte ökar, och om möjligt, verkar för att minska andelen biltrafik och därmed belastningen på de två moten. En strategi för detta är att begränsa antalet parkeringsplatser för bil och satsa på andra mobilitetslösningar.



Figur 1 Den vita linjen visar avgränsningen för programområdet för "Program för Backaplan". Källa: Program för Backaplan, 2019.



Figur 2 Preliminärt planområdet för Backaplan DP4 markerat i vitt. Källa: Göteborgs stad samt egen bearbetning.

Syfte

COWI har fått i uppdrag från Exploateringsförvaltningen på Göteborgs stad att ta fram en mobilitets- och parkeringsutredning till detaljplanen Backaplan DP4: Detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen (inom fastigheten Backa 866:731 med flera) inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen. Syftet med utredningen är att utreda och redovisa hur parkering för bil och cykel ska hanteras inom planområdet för varje enskilt markanvändningsområde. Dessutom ska det redogöras för vilka mobilitetsåtgärder som kan vara aktuella för fastighetsägare och exploatörer att använda för att möjliggöra för en minskning av antalet bilparkeringsplatser. Utredningen görs med fyra analyssteg: startvärde, lägesbedömning, projektbedömning, och till sist mobilitetsåtgärder. Därutöver utreds potential för samnyttjande av bilparkeringsplatser. Resultatet ska ligga till grund för fortsatta diskussioner mellan fastighetsägarna och Göteborgs stad för att fastslå slutgiltiga parkeringstal och mobilitetsåtgärder.

Nuläge

Idag karakteriseras Backaplansområdet av industri- och storhandelsverksamheter och stora bilparkeringsytor. Planområdet för Backaplan DP4 ligger precis intill Lundbyleden och är idag huvudsakligen bussgator som försörjer Hjalmar Brantingsplatsen i tillägg till koppling mellan Backaplan och Frihamnen för gående, cyklister och bilförare. Hjalmar Brantingsplatsens busstorg och servicebyggnad ligger i planområdets sydvästra hörn.

Gång- och cykeltrafik

Längs med Backavägen och Swedenborgsgatan (se Figur 2) ligger idag gång- och cykelbanor. Till störst del är de separerade med helmålad linje mellan gående och cyklister, och cykelbanorna är dubbelriktade med färdriktningarna åtskilda med streckade linjer. Området har relativt stora fotgängarflöden mellan hållplatser, butiker och bostäder i närområdet men är i dagsläget dåligt utformat för gående med stora öppna parkeringsytor och gator anpassade för industriändamål.

Kollektivtrafik

Hjalmar Brantingsplatsen ligger inom planområdet. Det är den tredje största knutpunkten för kollektivtrafik i Göteborg och den största på Hisingen med sina 25 000 påstigande resenärer ett genomsnittsdryg¹ och är utpekad som en av fem strategiska knutpunkter i stadens översiktsplan. Inom området för Backaplan DP4 ligger ett flertal bussgator som försörjer Hjalmar Brantingsplatsen.

Biltrafik och godstransporter

Lundbyleden, en led där farligt gods får transporteras, löper längs planområdets östra sida och fungerar som en fysisk barriär mot Frihamnen. I övrigt försörjs området huvudsakligen av Hjalmar Brantingsgatan och Swedenborgsgatan. Lundbyleden och Hamnbanan, som fungerar som järnvägslänk för gods till och från Göteborgs hamnområde, är riksintressen för kommunikation.

Parkering

Hela Backaplansområdet domineras i dagsläget av stora markparkeringar för handelsverksamheternas kunder och är mestadels placerade inom varje verksamhets fastighet. Cykelparkering är närmast icke-existerande inom planområdet; ett fåtal framhjulsställ finns vid några entréer.

I anslutning till Hjalmar Brantingsplatsen finns två cykelparkeringsanläggningar med 102 respektive 57 platser med ramlåsning. Där finns även en station för låncyklarna Styr&Ställ med 18 vanliga cyklar.

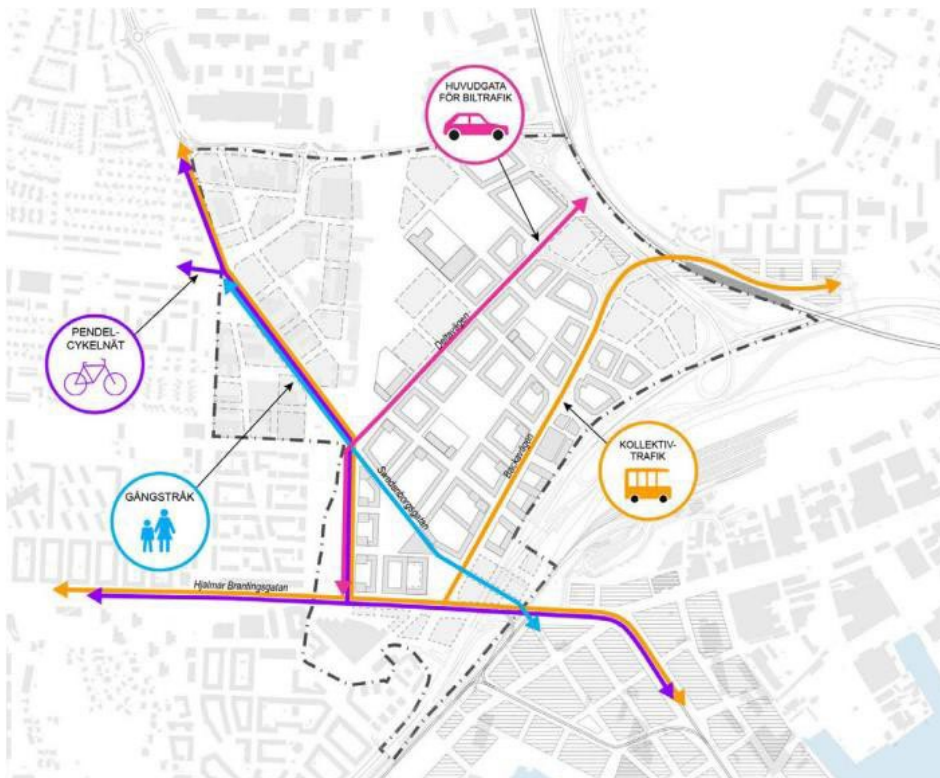
Planeringsförutsättningar

Inom denna detaljplan ligger Program för Backaplan (2019) som grundläggande underlag. Där återfinns övergripande förutsättningar och strategier för omvandlingen av Backaplan till en attraktiv blandstad. Området som omfattar DP4 har dock endast studerats på en övergripande nivå. Tidigare genomförda utredningar för övriga delar av Backaplan har även använts som stöd vid genomförandet av denna mobilitets- och parkeringsutredning, i tillägg till strategiska dokument så som Göteborgs stads översiktsplan (2022), Strategi för utbyggnadsplanering 2035 (2014) och Trafikstrategi för en nära storstad (2015).

När Backaplan byggs om ska gång-, cykel- och kollektivtrafik vara rådande trafikslag. Området ska kopplas ihop med omkringliggande områden genom att förlänga gator åt norr, söder och väster och huvudstråk genom Backaplan som korsar varandra vid Hjalmar Brantingsplatsen. Dessa huvudstråk visas i Figur 3 och är Hjalmar Brantingsgatan (öst-västlig gata markerad lila), Swedenborgsgatan (nordväst-sydostlig gata markerad blå), Deltavägen (markerad rosa) och Backavägen (nord-sydlig gata markerad gul). Dessa stråk

¹ Göteborgs stad, Andreas Almroth, 2023-02-23. Information erhållen via mail 2023-09-01.

kommer få lokaler i bottenvåning, bostäder i övriga våningar, breda gångbanor samt vistelseytor.



Figur 3 Principskiss för övergripande stråk för olika färdmedel inom Backaplan. Källa: Program för Backaplan, 2019.

Gång- och cykeltrafik

Pendelcykelstråk ska etableras både i öst-västlig riktning längs Hjalmar Brantingsgatan mot Wieselgrensplatsen och Frihamnen/Centralen och i nord-sydlig riktning längs Swedenborgsgatan mellan Swedenborgsplatsen och Hjalmar Brantingsplatsen, där man kan ta sig vidare mot Frihamnen/Centralen. I övrigt ska det finnas goda förutsättningar för att cykla i blandtrafik inom hela Backaplansområdet.

Längs de utpekade huvudstråken samt Hjalmar Brantingsplatsen kommer verksamheter finnas vilket skapar höga fotgängarflöden. Breda gångbanor och vistelseytor behöver därmed anläggas längs dessa stråk. Del av Swedenborgsgatan kommer dessutom regleras som gågata med mycket handelsverksamhet.

Kollektivtrafik

Hjalmar Brantingsplatsen är utpekad som en av fem strategiska knutpunkter i stadens översiktsplan och kommer i framtiden få högre kapacitet och en tydligare struktur.

På Backavägen, längs planområdets västra sida planeras för citybuss och spårväg mellan Hjalmar Brantingsgatan och Brunnsbo, som en del av Sverigeförhandlingen²

Biltrafik och godstransporter

Områdets befintliga huvudstråk för genomfartstrafik planeras flyttas från Hjalmar Brantingsgatan till Minelundsvägen via Deltavägen (rosa markering i Figur 3). Biltrafik inom hela området ska begränsas och karakteriseras av lokaltrafik med låga hastigheter

² Göteborgs stad, 2022. Presentation från startmöte, 2022-10-27.

och blandtrafik. Färdmedelsandelen för bil ska styras så den blir under 15%.

Parkering

Efter ombyggnad kommer bilparkering troligtvis lösas i 5–7 stora parkeringsanläggningar. Detta för att maximera potentialen för samnyttjande av bilparkeringsplatser och ge incitament för användande av hållbara färdmedel eftersom gångavstånd kan bli långa från parkeringsplats till målpunkt.

Planerad exploatering

Området för Backaplan DP4 ägs huvudsakligen av kommunen, en liten del är privatägd. Markanvändningen inom området är inte fastställd i nuläget utan kan komma att justeras under projektets gång. Följande markanvändning har dock uteslutits under planarbetet: Bostad, skola och vårdrelaterade verksamheter så som vårdcentral eller äldreboende³.

Bottenvåning på östra sidan kommer sannolikt vara mörk och därmed ej lämplig för verksamheter med behov av dagsljus. Det är i dagsläget oklart hur ytan kommer nyttjas, möjligtvis blir det en logistikverksamhet med ett större lastplan där leveranser kommer och körs ut inom Backaplan med mindre fordon. Ytan kan dock komma nyttjas för något annat ändamål.

Inom planområdet planeras även för ett resecentrum. Detta resecentrum är endast en del av en större kollektivtrafiknod i området och omfattar enbart själva resecentrumsbyggnaden. Ett flertal hållplatslägen och stora delar av nodens funktion kommer ligga utanför området till DP4. Figur 4 visar föreslagen kvartersindelning inom Backaplan.

³ Magnus Stenberg, 2023-06-28. Muntlig information på arbetsmöte.



Figur 4 Planerad kvartersindelning i Backaplan. Källa: Göteborgs stad.

Planeringen är för en stor exploatering på relativt liten yta, och kommer därmed byggas på höjden, upp till 32 våningar. Yta på marken planläggs sannolikt som allmän plats med vistelsezoner, kollektivtrafiknod och spårväg.

Tabell 3 visar föreslagen markanvändning erhållen från beställaren, där LOA antas vara 80% av BTA. 'Logistik/last mile' syftar till den mörka ytan som beskrevs ovan.

Tabell 3 Föreslagen markanvändning inom Backaplan DP4.

Lokalslag	m ² LOA	m ² BTA
Kontor	46 000	57 500
Hotell	10 000	12 500
Kommunal service	4 000	5 000
Restaurang	2 500	3 125
Gym	1 000	1 250
Resecentrum	1 500	1 875
Logistik/last mile	3 000	3 750
Totalt	68 000	85 000

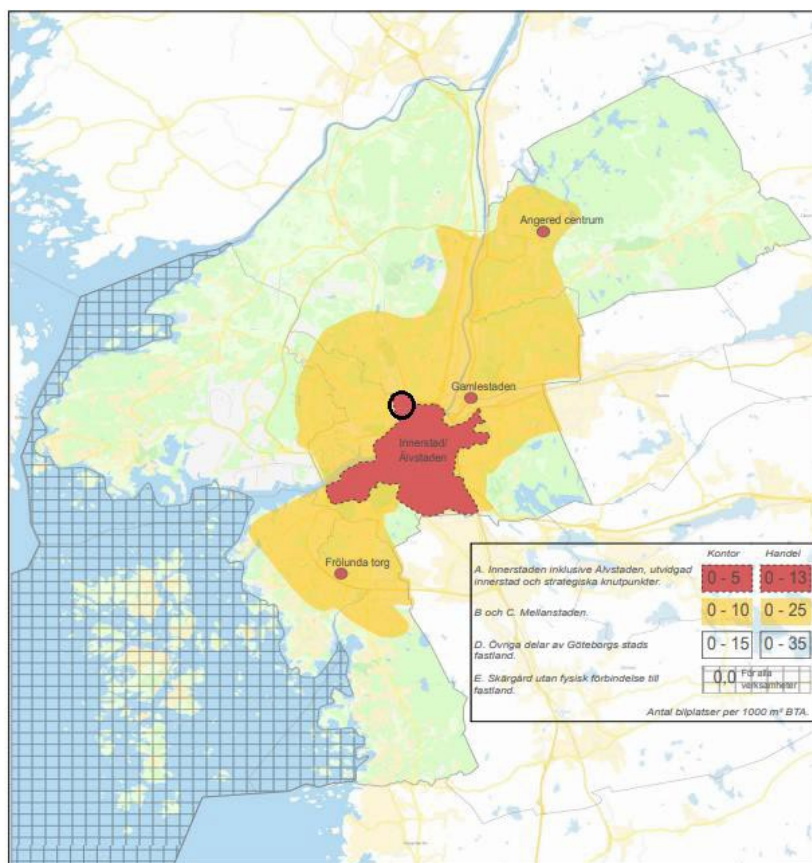
P-tal och antal parkeringsplatser

Startvärde – analyssteg 1

I detta avsnitt beräknas och redovisas startvärden för bil- och cykelparkering.

Normalspann

Startvärden för bil- och cykelparkering har beräknats utifrån Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering för kontor och handelsverksamhet inom zon A (se Figur 5). Parkeringstal för övriga verksamhetstyper beräknas med särskild utredning, se avsnitt nedan. Samtliga verksamheters parkeringsbehov beräknas och redovisas separat för anställda och besökare eftersom olika riktlinjer gäller för gångavstånd mellan parkeringsplats och målpunkt.



Figur 5 Zonindelning för Göteborg stad med tillhörande startvärden för bilparkering för verksamheter. Backplan ligger inom zon A, markerat med svart ring.

Startvärde för bilparkering

Kontor, handel och kommunal service

Parkeringstal för kontor och handel hämtas från Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad. För övriga verksamheter saknas parkeringstal, särskild utredning görs därför för dessa verksamheter.

Startvärde för bilparkering för kontor är 5 platser/1000 m² BTA enligt stadens parkeringspolicy. Kommunal service antas vara kontorsliknande verksamhet⁴, varför samma parkeringstal används för beräkning av parkeringsbehovet. Personaltäthet vid kontorsverksamheten antas vara 30 anställda/1000 m² BTA och 5 besökare/1000 m² BTA⁵, vilket motsvarar att cirka 85% av personer på plats förväntas vara anställda och 15% besökare. Det ger ett parkeringstal om 4,3 platser/1000 m² BTA för anställda och 0,7 platser/1000 m² BTA för besökare.

I parkeringspolicyn har handel det högsta parkeringstalet med 13 platser/1000 m² BTA. Eftersom ingen handelsverksamhet finns i den preliminära markanvändningen som listas i Tabell 4 har ytan för restaurang delats upp så den omfattar restaurang och småhandel för beräkningen av antalet parkeringsplatser. För handel antas personaltäthet vara 14 anställda/1000 m² BTA och 50 besökare/1000 m² BTA⁶, vilket motsvarar att 22% av personer på plats är anställda och 78% besökare. Det ger ett bilparkeringstal om 2,8 platser/1000 m² BTA för anställda och 10,2 platser/1000 m² BTA för besökare.

Övriga verksamheter

Särskild utredning görs för att fastslå bilparkeringsbehovet för de verksamheter som inte omfattas av *riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*. Denna utredning bygger på en modell som utgår från att först beräkna antal personer (anställda och besökare) som blir dimensionerande för verksamheten, därefter beräkna antal fordon dessa använder enligt trafikstrategins vilja och mål om framtida färdmedelsfördelning. För samtliga verksamheter antas färdmedelsandelen för bil vara 15% i enlighet med den mobilitets- och parkeringsutredning som tog fram i programskedet och som bygger på trafikstrategins effektmål⁷.

Ett gym om 1 250 m² BTA antas ha 4 anställda på plats och 50 besökare samtidigt, detta baseras på en utredning genomförd för kvarteret Övermannen i Jönköping⁸, något uppräknat för detta projekt på grund av Backaplan centrala läge i staden. Det ger ett bilparkeringsbehov om 1 plats för anställda och 7 för besökare, vilket motsvarar 0,5 platser/1000 m² BTA för anställda och 6 platser/1000 m² BTA för besökare.

För hotell uppskattas antalet anställda och besökare vara det samma som i särskild utredning utförd för Backaplan del 2⁹. Det vill säga 3 anställda och 20 besökare per 1000 m² BTA, vilket ger ett bilparkeringsbehov om 0,5 platser per 1000 m² BTA för hotellets anställda och 3,0 för hotellets besökare.

Även för restaurangverksamhet uppskattas antalet anställda och besökare vara det samma som i särskild utredning utförd för Backaplan del 2¹⁰, alltså 10 anställda samt 45 besökare för restaurang/café per 1000 m² BTA. Det motsvarar 1,5 platser/1000 m² BTA för restaurangens anställda och 6,8 platser/1000 m² BTA för besökare.

I denna utredning antas att ingen infartsparkering för bil kommer anläggas vid resecentrumet, detta eftersom resecentrumet ligger så pass centralt i staden att det mesta av resenärsunderlaget förväntas vara icke-bilburet. Därmed är startvärde för bilparkering 0 för resecentrum, parkeringsplats för rörelsehindrade behöver dock anläggas.

⁴ Magnus Stenberg, 2023-06-28. Muntlig information på arbetsmöte.

⁵ Henrikson, Carl-Henrik, 1990. Parkeringslexikon. En handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare

⁶ Henrikson, Carl-Henrik, 1990. Parkeringslexikon. En handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare

⁷ Trivector, 2017, Parkerings- och mobilitetsutredning för Backaplan

⁸ Trivector, 2021. Parkeringsutredning Övermannen.

⁹ COWI, 2020. Mobilitets- och parkeringsutredning – särskild mall. DP2: Centrumbebyggelse inom Backaplan

¹⁰ COWI, 2020. Mobilitets- och parkeringsutredning – särskild mall. DP2: Centrumbebyggelse inom Backaplan

Behov av bilparkering för logistikytan beror på flera faktorer, bland annat vilken typ av logistik kommer finnas på platsen. Denna utredning görs för ett tidigt skede i arbetet med detaljplanen och förutsättningarna för logistikytan är ej fastställda varför beräkning av bilparkeringsbehov är svår att genomföra i detta skede. Parkeringstalet för logistikytan räknas därför inte i denna utredning, särskild utredning bör genomföras när ytterligare beslut och underlag finns angående logistikytan.

Tabell 4 redovisar startvärden för parkeringstal per 1000 m² BTA samt antal bilparkeringsplatser för samtliga verksamheter.

Tabell 4 Startvärden för bilparkering.

Startvärde bilparkering		
Verksamhet	P-platser pr. 1000 m² BTA	Antal P-platser
<i>Anställda</i>		
Kontor	4,3	246,4
Hotell	0,5	5,6
Kommunal service	4,3	21,4
Restaurang	1,5	2,8
Småhandel	2,8	3,6
Gym	0,5	0,6
Resecentrum	0	0
Logistik/last mile	0	0
Totalt	-	281
<i>Besökare</i>		
Kontor	0,7	41,1
Hotell	3,0	37,5
Kommunal service	0,7	3,6
Restaurang	6,8	12,7
Småhandel	10,2	12,7
Gym	6,0	7,5
Resecentrum	0	0
Logistik/last mile	0	0
Totalt	-	115
TOTALT		396

Startvärde för cykelparkering

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning¹¹. För stadsdel Lundby, där Backaplan ingår, förväntas 15% av anställda och 36% av besökare ta sig till och från områdets verksamheter med cykel¹².

För samtliga verksamheter har samma antaganden gjorts angående antal anställda och besökare som för bilparkeringstalen och behovet av cykelparkering beräknats utifrån antal anställda och besökare på plats samtidigt.

Cykelparkeringsbehovet rundas uppåt för varje verksamhetstyp eftersom cykelparkering bör anordnas i närheten till samtliga entréer.

Som beskrivet tidigare är förutsättningarna för logistikytan inte fastställda. Behov av cykelparkeringar för denna yta beräknas inte i denna utredning av samma skäl som för bilparkering.

¹¹ Göteborg stad, 2018. Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad.

¹² Göteborg stad, 2021. Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad.

Fem procent av cykelparkeringsplatserna bör vara tillgängliga för specialcyklar så som lastcyklar och cykelkärror¹³. Tabell 5 visar beräknat cykelparkeringsbehov för varje verksamhet, inklusive platser för specialcyklar.

Tabell 5 Startvärden för cykelparkering

Startvärde cykelparkering		
Verksamhet	Antal cykelparkeringsplatser	Varav platser för specialcyklar
<i>Anställda</i>		
Kontor	621	31
Hotell	14	1
Kommunal service	54	3
Restaurang	7	1
Småhandel	7	1
Gym	2	0
Resecentrum	0	0
Logistik/last mile	0	0
Totalt	705	37
<i>Besökare</i>		
Kontor	44	2
Hotell	38	2
Kommunal service	4	0
Restaurang	13	1
Småhandel	10	1
Gym	8	1
Resecentrum	0	0
Logistik/last mile	0	0
Totalt	117	8
TOTALT	822	45

Cykelparkering resecentrum

Den planerade kollektivtrafiknoden med resecentrum inom DP4 kommer generera ett behov av cykelparkeringsplatser för resenärer.

Utifrån stadens analysmodell GMS (Göteborgs strategiska trafikmodell) har, med utgångspunkt i scenarioåren 2021, 2035 ("normal" och "klimat light") samt år 2050 ("normal" och "klimat light") beräknats en årlig procentuell ökning av antalet påstigande.

För det totala antalet påstigande (dvs både de som byter vid och de som har resecentrumet som startpunkt) uppskattas den årliga ökningen till ca 1,9% för scenario "normal" respektive 3,7% för scenario "klimat light". För de som påbörjar sin resa vid resecentrumet uppskattas en procentuell årlig ökning på 4,1% respektive 5,3%.

Utifrån statistik från 2023 (hämtat från KRS, dvs Västtrafiks automatiska kundräkningssystem som räknar antalet på- och avstigande) har påstigande för 2035 och 2050 ("normal" samt "klimat light") uppskattats, se Tabell 6.

¹³ Göteborgs stad, 2021. Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad.

Tabell 6 Antal påstigande Hjalmar Branting

Antal påstigande Hjalmar Branting		Vara startar sin resa här
2023 (KRS)	28 000	1 960
		7%
2035	35 000	3 150
		9%
2035 klimat light	43 000	3 440
		8%
2050	47 000	5 640
		12%
2050 klimat light	75 000	7 500
		10%

För att beräkna behovet av antal platser förutsätts att det är påstigande, som påbörjar sin resa mellan kl 6–9, som har ett behov av cykelplats. Med bas i KRS- statistik från 2023 förutsätts att fördelningen för påstigande är samma som idag. Detta innebär att cirka 26% av de totala antalet påstigande för ett medeldygn påbörjar sin resa på Hjalmar Branting mellan kl 6-9.

Ett antagande om att 20 % av resenärerna kommer med cykel till kollektivtrafiken har gjorts, bland annat utifrån Trafikverkets Stationshandbok. (Västrafik rekommenderar att vid terminaler och bytespunkter bör det finnas 20–30 cykelparkeringsplatser per 100 påstigande resenärer¹⁴, Skånetrafiken ansätter 25 % och den danska Cykelparkeringshandboken antar 10%).

För parkeringsbehov för cykel utifrån olika scenarios se Tabell 7.

Tabell 7 Behov parkering cykel resecentrumet

	Antal påstigande mellan kl 06–09 (KRS; 2023 års timfördelning)	Antal resenärer som påbörjar sin resa från Hjalmar Branting mellan kl 06-09	Antal platser med ett antagande om att 20% av resenärerna kommer med cykel till hållplatsen
2035	9 100	819	164
2035 Klimat light	11 180	895	179
2050	12 200	1 466	294
2050 klimat light	19 500	1 950	390

Notera att cykelparkeringsplatserna ska försörja noden i sin helhet, inte enbart själva resecentrumet som ligger inom DP4. Stora delar av hållplatsfunktionen kommer ligga utanför denna detaljplan, varav ett flertal hållplatslägen inom DP2.

¹⁴ Västrafik, 2014. Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, s. 6. (En ny version är under framtagande och beräknas vara klar till sommaren 2025, dvs efter det att denna mop färdigställs)

Cykelparkeringsplatser vid hållplats bör placeras inom maximalt 25–50 meters verkligt gångavstånd från hållplatsläge¹⁵, delar av cykelparkeringsplatserna för den planerade kollektivtrafiknoden placeras därmed lämpligast utanför gränserna för DP4.

Resultat startvärde

Resultatet från analyssteg 1 för bil- och cykelparkering redovisas i Tabell 6. Där kan man även se att parkeringsbehovet för kontorsverksamheten är dimensionerande både för bil och cykel.

Tabell 8 Sammanställning av startvärden för bil- och cykelparkering.

	Startvärde bilparkering		Startvärde cykelparkering
Lokalslag	P-tal / 1000 m ² BTA	Antal P-platser	Antal P-platser
<i>Anställda</i>			
Kontor	4,3	246,4	621
Hotell	0,5	5,6	14
Kommunal service	4,3	21,4	54
Restaurang	1,5	2,8	7
Småhandel	2,8	3,6	7
Gym	0,5	0,6	2
Logistik	-	-	-
Totalt		281	705
<i>Besökare</i>			
Kontor	0,7	41,1	44
Hotell	3,0	37,5	38
Kommunal service	0,7	3,6	4
Restaurang	6,8	12,7	13
Småhandel	10,2	12,7	10
Gym	6,0	7,5	8
Logistik	-	-	-
Totalt	-	115	117
TOTALT		396	822

¹⁵ Västtrafik, 2014. Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, s. 7.

Lägesbedömning – analyssteg 2

Bilparkering verksamheter

Nedan redovisas anpassat parkeringstal för bil utifrån projektets läge och förutsättningar. Parkeringstalet justeras för kontor, handel och hotellets personal, övriga verksamhetstyper justeras ej i detta läge.



Figur 6 Planområdet (rött) är väl kopplat till cykelvägar (blått) och Hjalmar Brantingsplatsen ligger till stor del inom planområdet. Källa: trafiken.nu samt egen bearbetning.

Bas

Projektets läge ger goda förutsättningar för att sänka parkeringstalet. För kontors- och handelsverksamhet kan procentuellt basavdrag göras i antalet parkeringsplatser utifrån platsens närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur enligt *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*. Projektets närhet till hållplatsen Hjalmar Brantingsplatsen samt befintliga och planerade cykelstråk gör att ett avdrag om 15% av startvärdet för bilparkering kan göras.

Bytespunkt

Projektet uppfyller kraven för ytterligare avdrag om 15% från startvärdet eftersom Hjalmar Brantingsplatsen ligger inom området och därmed inom 700 meters verkligt gångavstånd från platsen.

Extra

Extra avdrag om 10% kan göras om projektet ligger inom 900 meters verkligt gångavstånd från hållplatserna Brunnsparken eller Centralstationen. Båda platser ligger drygt 2 kilometers verkligt gångavstånd bort från Backaplan DP4, varför avdrag i parkeringstalet inte kan göras utöver det som gjorts för *bas* och *bytespunkt*.

Totalt görs avdrag i parkeringstal för kontor, handel och hotellpersonal om 30% av startvärdet utifrån lägesbedömning. För övriga verksamheter görs ingen justering i detta analyssteg.

Cykelparkering verksamheter

Backaplanens karaktär och planerade infrastruktur medför en god tillgänglighet för både gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Parkeringstalet för cykelparkering har dock inte justerats under lägesbedömningen då antal platser som beräknats utifrån startvärdet bedöms motsvara mål och förväntning för färdmedelsfördelningen inom Backaplan.

Resultat lägesbedömning

Resultatet för bilparkering efter lägesbedömning visas i Tabell 9 och antal cykelparkeringsplatser i Tabell 10, inga ändringar har dock gjorts i antalet cykelparkeringsplatser från startvärdet.

Tabell 9 Bilparkeringsbehov efter justering på grund av projektets läge.

Verksamhet	Startvärde	Lägesbedömning	
	P-platser/1000 m ² BTA	P-platser/1000 m ² BTA	Antal P-platser
<i>Anställda</i>			
Kontor	4,3	3,0	172,5
Hotell	0,5	0,3	3,9
Kommunal service	4,3	3,0	15
Restaurang	1,6	1,6	3,0
Småhandel	2,8	2,8	3,6
Gym	0,5	0,5	0,6
Totalt	-		199
<i>Besökare</i>			
Kontor	0,7	0,5	28,8
Hotell	3,0	3,0	37,5
Kommunal service	0,7	0,5	2,5
Restaurang	6,9	6,9	13,0
Småhandel	10,2	10,2	12,7
Gym	6,0	6,0	7,5
Totalt			102
TOTALT			301

Tabell 10 Antal cykelparkeringsplatser har inte ändrats från startvärdet.

Verksamhet	Antal cykelparkeringsplatser	
	<i>Anställda</i>	<i>Besökare</i>
Kontor	621	44
Hotell	14	38
Kommunal service	54	4
Restaurang	7	13
Småhandel	7	10
Gym	2	8
Totalt	705	117

Projektanpassning – analyssteg 3

Bilparkering verksamheter

Kontor, handel och kommunal service

Bilparkeringstalet kan justeras för kontor och handel i de fall personaltätheten förväntas skilja sig påtagligt från framsatta värden i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Tabell 11 visar att inom Backaplan DP4 förväntas dessa verksamhetstyper inte ha en personal- och besöksstäthet som skiljer sig markant från de framsatta värdena. Däremot kan 'mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkrets förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll' enligt samma riktlinjer. Besökare till småhandeln inom planområdet förväntas vara till stor del icke-bilburna eftersom planområdet är mycket centralt med bra förutsättningar att välja hållbara färdmedel samt att småhandeln förväntas huvudsakligen besökas av personer som redan befinner sig i området och troligtvis inte kommer dra åt sig stora besöksflöden från utanför Backaplansområdet. Därför justeras parkeringstalet för småhandel till 0.

Tabell 11 Framsatt värde för personal- och besöksstäthet enligt *Anvisningar till Riktlinjer för Mobilitet och parkering i Göteborgs stad* jämfört med förväntade värden i detta projekt. Samtliga siffror redovisas per 1000 m² BTA.

Verksamhet	Göteborgs stads riktlinjer		Förväntad personaltäthet	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Kontor	36	4	30	5
Handel	10	45	14	50

Övriga verksamheter

Besökare till restaurang och gym i Backaplan DP4 förväntas även vara till stor del icke-bilburna av samma skäl som beskrivet ovan för småhandeln. Parkeringstalet för dessa verksamheter justeras därmed till 0.

Bilparkeringstal för hotellet har redan från startvärdet beräknats utifrån projektets läge och målsättning för andel bilresor, därmed görs ingen ytterligare justering för hotellets parkeringstal i detta analyssteg.

Cykelparkering verksamheter

Även för cykelparkering kan parkeringstalet justeras för verksamheter utifrån framtagna riktlinjer i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Eftersom personaltätheten inte bedöms skilja sig markant från framsatta värden görs heller ingen justering för cykelparkeringar i detta läge.

Resultat projektanpassning

Resultat av bilparkeringstalet efter projektanpassning visas i Tabell 12 och antal cykelparkeringar i Tabell 13. Antalet cykelparkeringar har inte ändrats från startvärdet i detta läge.

Tabell 12 Resultat för bilparkering efter projekthanpassning.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projekthanpassning	
Verksamhet	P-tal	P-tal	P-tal	Antal P-platser
<i>Anställda</i>				
Kontor	4,3	3,0	3,0	172,5
Hotell	0,5	0,3	0,3	3,9
Kommunal service	4,3	3,0	3,0	15
Restaurang	1,6	1,6	0,0	0,0
Småhandel	2,8	2,8	0,0	0,0
Gym	0,5	0,5	0,0	0,0
Totalt	-			192
<i>Besökare</i>				
Kontor	0,7	0,5	0,5	28,8
Hotell	3,0	3,0	3,0	37,5
Kommunal service	0,7	0,5	0,5	2,5
Restaurang	6,9	6,9	0,0	0,0
Småhandel	10,2	10,2	0,0	0,0
Gym	6,0	6,0	0,0	0,0
Totalt	-			69
TOTALT				261

Tabell 13 Cykelparkeringsplatserna har inte ändrats från startvärdet.

	Antal cykelparkeringsplatser	
Verksamhet	<i>Anställda</i>	<i>Besökare</i>
Kontor	621	44
Hotell	14	38
Kommunal service	54	4
Restaurang	7	13
Småhandel	7	10
Gym	2	8
Totalt	705	117

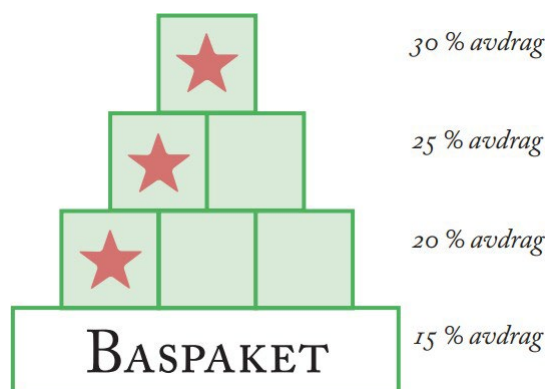
Mobilitetslösningar – analyssteg 4

Syftet med mobilitetsåtgärder är att minska behov av att äga och använda bil samt bidra till utveckling av attraktiva och hållbara stadsmiljöer. För att uppfylla avsiktsförklaringen med Trafikverket om minskad påverkan på Lundbyledens mot är det nödvändigt att införa mobilitetsåtgärder, och därmed möjliggöra ett lågt parkeringstal, för nya detaljplaner i Backaplansområdet. I *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* listas ett flertal möjliga mobilitetsåtgärder för såväl verksamheter som bostäder. I detta avsnitt analyseras möjligheterna för och förslag ges på mobilitetsåtgärder för planerade verksamheter inom DP4.

Införande av mobilitetsåtgärder är byggherrens ansvar men är valfritt att genomföra. Avtal ska tecknas mellan byggherre och kommunen och ska gälla under tillräckligt lång tid för att kommunen ska bedöma att åtgärderna bidrar till att påskynda en övergång till hållbara transporter, vilket ofta är 10 år¹⁶. Sänkning av parkeringstalet i detta steg kan inte tillgodoräknas innan påskrivet mobilitetsavtal finns på plats. Eftersom kommunen äger den största delen av fastigheterna inom planområdet och byggherrar inte är fastställda i nuläget kan mobilitetsavtal först göras i samband med bygglovsansökan, då ska avtalet vara en bilaga till exploateringsavtal. Innan bygglov ges ska påskrivet mobilitetsavtal finnas.

Verksamheter

Göteborgs riktlinjer för mobilitet och parkering möjliggör reduktion i parkeringstal för verksamheter genom två åtgärds paket; baspaket och stjärnpaket i tre steg. Figur 7 visar potentiell reduktion av bilparkeringens startvärde med baspaket och vidare hur parkeringstalet kan reduceras med införande av olika steg av stjärnpaket.



Figur 7 Mobilitetslösningar kan ge 15–30% reduktion i parkeringstalet för verksamheter jämfört med startvärdet.

Mobilitetåtgärder Baspaket

Införande av baspaketet kan ge reduktion av parkeringstalet för kontor och handel med 15% av startvärdet, förutsatt att samtliga åtgärder listade i Figur 8 implementeras av byggherren¹⁷. Åtgärderna beskrivs sedan översiktligt, mer utförlig beskrivning finns i

¹⁶ Göteborg stad, 2018. Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad.

¹⁷ Göteborg stad, 2021. Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad.

Baspaket kontor och handel

Kategori	Åtgärd
Information	Startpaket till nyinflyttade verksamheter
	Löpande information om mobilitet
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik
Cykel	Extra god cykelparkering
	Dusch och omklädningsrum
Bil	Bilparkeringshyran särredovisas
	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser
Övrigt	Mobilitetsansvarig

Figur 8 Åtgärder i baspaketet för kontor och handelsverksamhet. Samtliga åtgärder måste implementeras för att kunna få reduktion i parkeringstalet om 15%.

Startpaket till nyinflyttade verksamheter

Mobilitetspaketet anpassat till verksamheten ges till samtliga anställda när en verksamhet flyttar in i fastigheten. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i avtalet och någon fysisk eller digital present till den anställda som underlättar resor utan bil. Syftet med paketet är att informera anställda om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

Löpande information om mobilitet

Anställda ska kontinuerligt informeras om fastighetens förutsättningar för att resa hållbart. För fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande ska fastighetsägaren även tillse att dessa informeras om olika möjligheter att besöka fastigheten. Det kan till exempel vara information om närmsta kollektivtrafikhållplats, cykelparkeringars lokalisering eller hemkörningstjänster av varor. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid, både för anställda och besökare till verksamheterna.

Realtidstavlor för kollektivtrafik

Realtidstavlor ska monteras i lägen där de är väl synliga för anställda och besökare. Tavlorna ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

Extra god cykelparkering

Kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering genomförs, exempelvis att cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ha automatisk dörröppning. Cykelparkeringarna ska vara attraktiva, trygga och användarvänliga. Syftet är att anställda ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

Dusch och omklädningsrum

Dusch och omklädningsrum med möjlighet att förvara personliga tillhörigheter såsom hjälm, skor och ombyte erbjuds. Utrymmet kan även omfatta torkmöjligheter och ska finnas i eller i nära anslutning till fastigheten. Syftet är att det ska vara enkelt för anställda att cykelpendla.

Bilparkeringshyran särredovisas

Kostnad för bilparkering särredovisas på avtal och avier och fastighetsägaren ska verka för att bilparkering inte subventioneras. Syftet är att medvetandegöra de som använder bil om kostnaden för bilparkering.

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser

Maximalt 50 % av bilparkeringsplatserna är fasta, det vill säga reserverade för enskilda anställda. Syftet är att platserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed behövs. Med tanke på att bilparkeringsplatserna inom Backaplan planeras samlas i stora anläggningar rekommenderas att inga platser är fasta.

Mobilitetsansvarig

Det ska finnas 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.

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

Stjärnpaket kan införas i tre steg där varje steg ger reduktion i parkeringstalet, förutsatt att baspaketets samtliga åtgärder även införs. Figur 9 visar möjliga mobilitetsåtgärder för stjärnpaketen, för de olika stjärnpaketerna gäller följande enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*:

- Stjärnpaket 1: Om tre åtgärder från stjärnpaketet införs, varav minst en markerad med stjärna, kan 20% reduktion av startvärdets parkeringstal ges.
- Stjärnpaket 2: Införande av ytterligare minst två åtgärder från listan (varav minst en markerad med stjärna) kan ge avdrag om totalt 25% av startvärdets parkeringstal.
- Stjärnpaket 3: Reduktion med totalt 30% av startvärdets bilparkeringstal kan ges om det utöver ovanstående införs en stjärnmarkerad åtgärd från listan.

Stjärnpaket kontor och handel

Kategori	Åtgärd	Stjärna
<i>Information</i>	Årlig mobilitetsaktivitet	
<i>Kollektivtrafik</i>	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nya anställda	★
<i>Cykel</i>	Yta för cykelservice	
	Cyklar för tjänsteresor	★
<i>Bil</i>	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå	
	Bilpool för tjänsteresor	★
	Samlade bilparkeringsanläggningar	★
	Avgiftssystem för anställdas bilparkering	★
	Avgifter för besökandes bilparkering	★
<i>Övrigt</i>	Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande	
	Digital tjänst för mobilitet	★
	Öppna mobilitetslösningar	★
	Fastighetsägarens egna förslag (kan vara stjärnåtgärd efter stadens bedömning)	★

Figur 9 Mobilitetsåtgärder i stjärnpaketet för kontor och handel.

Projektspecifikt för Backaplan DP4 kan följande åtgärder vara lämpliga att införa (stjärnmarkerade åtgärder från listan är markerade med svart stjärna):

- Stjärnpaket 1
 - Samlade bilparkeringsanläggningar ★
 - Avgiftssystem för anställdas bilparkering ★
 - Avgiftssystem för besökandes bilparkering ★
- Stjärnpaket 2
 - Cyklar för tjänsteresor ★
 - Årlig mobilitetsaktivitet
- Stjärnpaket 3
 - Bilpool för tjänsteresor ★

Nedan beskrivs de föreslagna åtgärderna översiktligt, mer utförlig beskrivning av dessa samt övriga åtgärder listade i Figur 9 finns i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* s. 54–56.

Samlade bilparkeringsanläggningar

Minst 80% av bilparkeringarna är lokaliserade i en eller flera samlade bilparkeringsanläggningar i närområdet. Anläggningen ska vara gemensam 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. Inom hela Backaplansområdet är avsikten att bilparkering löses på detta sätt.

Avgiftssystem för anställdas bilparkering

Avgifter för bilparkering ska vara 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.

Avgiftssystem för besökandes bilparkering

Fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande ska ha avgiftsbelagd bilparkering för besökande. Syftet är att synliggöra kostnaden för varje parkeringstillfälle och uppmuntra ett aktivt färdmedelsval.

Cyklar för tjänsteresor

Cyklar för tjänsteresor ordnas i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Cykelpoolen kan till exempel bestå av elcyklar, vikcyklar eller lastcyklar. För tjänsteresor med vanliga cyklar kan man hänvisa till Styr&Ställ vid Hjalmar Brantingsplatsen. Platser för cykelpoolen tillkommer utöver det beräknade behovet av cykelparkeringsplatser. Exempelvis 1–2 cyklar för varje verksamhet och ett 20-tal cyklar för kontorsverksamheten enligt riktlinjer i Malmö stads parkeringsnorm (2 lådcyklar per 4 500 m² ljus BTA). Dessa riktlinjer är dock framtagna huvudsakligen för bostäder och antalet cyklar i cykelpoolen bör därför anpassas när byggaktör är bestämd. Syftet är att möjliggöra att fler tjänsteresor görs med cykel.

Årlig mobilitetsaktivitet

Genomförande av årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för anställda att resa hållbart till arbetet och i tjänsten. Aktiviteten ska som minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och exempelvis prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande och uppmuntra anställda att resa utan bil.

I fastigheter som planeras få ett betydande inslag av kunder eller besökare ska, utöver ovan, ett årligt event genomföras med särskilda aktiviteter och erbjudanden för att uppmärksamma kunder om möjligheten att gå, cykla eller resa kollektivt till fastigheten. Det kan till exempel vara kostnadsfri cykelservice, rabatter, tävlingar eller prova-på-aktiviteter. Syftet är att återkommande och på ett positivt sätt uppmuntra kunder att resa utan bil.

Bilpool för tjänsteresor

Anställda i fastigheten ska ha 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. Platser för bilpool tillkommer utöver det beräknade behovet av bilparkeringsplatser och bör placeras närmare fastigheten än övrig bilparkering. Syftet är att ge anställda enkel tillgång till bil under arbetsdagen, för att minska privat bilanvändning i tjänsten och hålla nere efterfrågan på arbetsplatsparkering.

De fastigheter som har samma fastighetsägare bör överväga att införa en gemensam bilpool för samtliga verksamheter inom fastigheten. Enligt Malmö stads parkeringsnorm kan en bilpool med 15 fordon vara lämplig för en samlad anläggning för samtliga verksamheter inom DP4 (förutom resecentrum och logistikyta). Observera att Malmö stads riktlinjer är framtagna för bostäder,

särskild överenskommelse mellan byggherre, kommun och bilpoolaktör bör därför göras. Innan mobilitetsavtal tecknas mellan kommun och byggherre måste säkerställas att åtgärden är genomförbar, det vill säga att bilar och bilpoolsaktör finns tillgänglig och är redo att erbjuda bilpool för hela avtalstiden.

Resultat mobilitetslösningar

Införandet av mobilitetsåtgärder i upp till fyra olika steg ger avdrag i parkeringstalet enligt Tabell 14 Antalet bilparkeringsplatser redovisas sedan i Tabell 15, jämfört med behovet efter analyssteg 1 respektive analyssteg 2 och 3.

Tabell 14 Parkeringstal för bil efter införande av mobilitetsåtgärder, jämfört med både startvärde och värdet efter läges- och projektanpassning. P-tal redovisas som antal platser per 1000 m² BTA.

	Startvärde	Läges- och projektanpassning	Mobilitetsåtgärder P-tal			
Verksamhet	P-tal	P-tal	Baspaket	Stjärnpaket 1	Stjärnpaket 2	Stjärnpaket 3
<i>Anställda</i>						
Kontor	4,3	3,0	2,4	2,1	1,9	1,7
Hotell	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Kommunal service	4,3	3,0	2,4	2,1	1,9	1,7
Restaurang	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Småhandel	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gym	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Besökare</i>						
Kontor	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
Hotell	3,0	3,0	2,6	2,4	2,3	2,1
Kommunal service	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
Restaurang	6,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Småhandel	10,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gym	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabell 15 Behov av bilparkeringsplatser efter införande av mobilitetsåtgärder, jämfört med behovet efter analys steg 1 respektive analyssteg 2 och 3.

Antal bilparkeringsplatser						
			Mobilitetsåtgärder			
Lokalslag	Startvärde	Läges- och projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket 1	Stjärnpaket 2	Stjärnpaket 3
<i>Anställda</i>						
Kontor	246,4	172,5	135,5	123,2	110,9	98,6
Hotell	5,6	3,9	3,1	2,8	2,5	2,3
Kommunal service	21,4	15,0	11,8	10,7	9,6	8,6
Restaurang	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Småhandel	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gym	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	281	192	151	137	123	110
<i>Besökare</i>						
Kontor	41,1	28,8	22,6	20,5	18,5	16,4
Hotell anställda	37,5	37,5	31,9	30,0	28,1	26,3
Kommunal service	3,6	2,5	2,0	1,8	1,6	1,4
Restaurang	13,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Småhandel	12,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gym	7,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt	115	69	57	53	49	44
TOTALT	396	261	207	189	172	154

Samnyttjande av parkeringsplatser

Inom Backaplan eftersträvas att bilparkering placeras i större gemensamma anläggningar¹⁸. På så sätt höjs potentialen för samnyttjande av parkeringsplatser mellan de olika verksamheterna. Verkligt behov av bilparkeringsplatser beräknas utifrån dimensionerande tid på dygnet/veckan när nyttjandegraden förväntas vara som högst och redovisas sedan som parkeringsbehov efter analyssteg 3 – projektanpassning. Detta eftersom mobilitetsåtgärder är frivilliga att införa och potential finns för samnyttjande även om mobilitetsåtgärder inte införs. Slutgiltigt parkeringsbehov när mobilitetsåtgärder även räknas in redovisas i nedanstående avsnitt Resultat parkering.

Högsta förväntade nyttjandegrad för kontor och hotell har hämtats från *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering*. Som beskrivet tidigare har parkeringstalet för småhandel, restaurang och gym justerats till 0 och ingår därmed inte i beräkning av samnyttjande. Tabell 16 visar högsta förväntade nyttjandegrad på fyra olika tider på dygnet/veckan och Tabell 17 visar förväntat behov av bilparkeringsplatser under samma tider, utifrån beräknat behov efter analyssteg 3.

Tabell 16 Högsta förväntade nyttjandegrad för bilparkeringsplatser.

Verksamhet	Högsta förväntade nyttjandegrad %			
	Vardag dagtid	Fredag kvällstid	Lördag dagtid	Nattetid
Kontor	100 %	20 %	10 %	10 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	100 %
Kommunal service	100 %	20 %	10 %	10 %

¹⁸ Göteborgs stad, 2019. Program för Backaplan.

Tabell 17 Parkeringsbehov (utifrån analyssteg 3 – projektanpassning) enligt förväntad nyttjandegrad på olika tider av dygnet och veckan.

Verksamhet	Parkeringsbehov olika tider av dygnet/veckan			
	Vardag dagtid	Fredag kvällstid	Lördag dagtid	Nattetid
<i>Anställda</i>				
Kontor	172,5	34,5	17,3	17,3
Hotell anställda	2,0	2,0	1,2	3,9
Kommunal service	15,0	3,0	1,5	1,5
Totalt	190	40	20	23
<i>Besökare</i>				
Kontor	28,8	5,8	2,9	2,9
Hotell anställda	18,8	18,8	11,3	37,5
Kommunal service	2,5	0,5	0,3	0,3
Totalt	50	25	15	41
TOTALT	240	65	35	64

Tabell 17 visar att bilparkeringsbehovet är störst under dagtid på vardagar och att parkeringsbehovet för kontor är dimensionerande eftersom det genererar störst behov dagtid. Hotell har cirka samma parkeringstal som kontor men eftersom parkeringsefterfrågan för hotell förväntas vara störst nattetid finns mer samnyttjandepotential mellan hotell och andra verksamheter än för kontorsparkeringen.

Cykelparkeringsplatser kan potentiellt samnyttjas mellan de olika verksamheterna i de fall entréerna är tillräckligt nära varandra till att cykelparkeringsplatser kan placeras inom 25 meters verkligt gångavstånd från verksamheterna de är tänkta att betjäna. Lokalisering av entréer för de olika verksamheterna är dock inte fastställd i nuläget, varför uppskattning av potential för samnyttjande för cykelparkeringsplatser inte görs i denna utredning.

Resultat parkering

Bilparkering

Slutgiltigt parkeringstal för bil efter samtliga analyssteg redovisas i Tabell 18 och Tabell 19 visar parkeringsbehovet för varje verksamhet när samnyttjande även räknats in när parkeringsbehovet bedöms vara störst, det vill säga dagtid på vardagar.

Tabell 18 Parkeringstal för bil efter varje analyssteg.

Parkeringstal bil per 1000 m² BTA						
			Mobilitetsåtgärder			
Lokalslag	Startvärde	Läges- och projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket 1	Stjärnpaket 2	Stjärnpaket 3
Anställda						
Kontor	4,3	3,0	2,4	2,1	1,9	1,7
Hotell	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Kommunal service	4,3	3,0	2,4	2,1	1,9	1,7
Småhandel	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Restaurang	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gym	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resecentrum	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Logistik/last mile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Besökare						
Kontor	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
Hotell	1,5	1,5	1,3	1,2	1,1	1,1
Kommunal service	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
Småhandel	6,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Restaurang	10,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gym	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resecentrum	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Logistik/last mile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabell 19 Behov av bilparkeringsplatser dagtid på vardagar när samtliga analyssteg tillämpats, inklusive samnyttjande.

tabell 17 Denov av bilparkeringsplatser dagna på vardagar nar varadaga analysseg utampais, inklusive samnyttjande.

Bilparkeringsplatser						
			Mobilitetsåtgärder			
Lokalslag	Startvärde	Läges- och projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket 1	Stjärnpaket 2	Stjärnpaket 3
Anställda						
Kontor	246	173	135	123	111	99
Hotell	3	2	2	2	2	1
Kommunal service	21	15	12	11	10	9
Småhandel	3	0	0	0	0	0
Restaurang	4	0	0	0	0	0
Gym	1	0	0	0	0	0
Logistik/last mile	0	0	0	0	0	0
Totalt	278	190	149	136	123	109
Besökare						
Kontor	41	29	23	21	19	17
Hotell	19	19	16	15	14	13
Kommunal service	4	3	2	2	2	2
Småhandel	13	0	0	0	0	0
Restaurang	13	0	0	0	0	0
Gym	8	0	0	0	0	0
Logistik/last mile	0	0	0	0	0	0
Totalt	98	51	41	38	35	32
TOTALT	376	241	190	174	157	141

Cykelparkering

Eftersom cykelparkeringstalet inte ändrats i de olika analysstegen och samnyttjande inte är lämpligt är slutgiltigt parkeringsbehov för cykel det samma som startvärdet. Cykelparkeringsbehovet redovisas i Tabell 20.

Tabell 20 Slutgiltigt P-tal och parkeringsbehov för cykel är det samma som startvärdet.

Cykelparkeringsplatser		
Verksamhet	Antal	Varav specialcyklar
Anställda		
Kontor	621	31
Hotell	14	1
Kommunal service	54	3
Restaurang	7	1
Småhandel	7	1
Gym	2	0
Resecentrum	Se Tabell 7	
Logistik/last mile	0	0
Totalt	705	37
Besökare		
Kontor	44	2
Hotell	38	2
Kommunal service	4	0
Restaurang	13	1
Småhandel	10	1
Gym	8	1
Resecentrum	Se Tabell 7	
Logistik/last mile	0	0
Totalt	117	8
TOTALT	822	45

Bilparkering för rörelsehindrade

Parkering för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd (RHP) ska anordnas inom 25 meter från varje tillgänglig och användbar entré till arbetslokaler och publika lokaler¹⁹. Behovet för RHP beräknas som tre procent av startvärdet för bilparkering (analyssteg 1) enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*. För de verksamhetstyper där tre procent av startvärdet är mindre än en plats måste en plats ändå anordnas, detta gäller även för de verksamheter där parkeringstalet justerats till 0 efter analyssteg 3 - projektanpassning. Det samma gäller för resecentrum eftersom service, exempelvis i form av kiosk, troligtvis kommer finnas där. Behov för parkering för rörelsehindrade redovisas i Tabell 21

Tabell 21 Behov av parkeringsplatser för rörelsehindrade för varje verksamhetstyp.

Lokalslag	Startvärde bilparkering	Varav RHP
Kontor	287,5	9
Hotell	43,1	2
Kommunal service	25,0	1
Restaurang	16,0	1
Småhandel	16,3	1
Gym	8,1	1
Resecentrum	0	1
Logistik/last mile	0	0
Totalt	396	16

Ersättningsplatser

Hela Backaplan karakteriseras idag av stora markparkeringsytor i anslutning till handelsområdet, dock finns endast en liten andel av befintliga platser inom planområdet för DP4. När området byggs om med ny exploatering kommer befintliga byggnader rivas och parkeringsplatser tas bort. Eftersom markanvändningen kommer ändras inom hela Backaplan ersätts inte parkeringsplatserna utan det framtida bilparkeringsbehovet utifrån ändrad markanvändning tillgodoses.

¹⁹ Göteborgs stad, 2021. Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad.

Parkeringslösning

Lokalisering, utrymme och utformning

Detta avsnitt beskriver och redogör för riktlinjer och anvisningar angående lokalisering, utrymme och utformning för bilparkering så väl som cykelparkering inom Backaplan DP4, enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*.

Då gestaltning och utformningen för detaljplaneområdet inte är fastställt, bland annat är placeringen av verksamheternas entréer ännu ej fastslaget, finns det inte möjlighet att redovisa lokalisering av parkeringsplatserna detta skede. I kommande arbete med denna detaljplan är det viktigt att tillse så att nedan krav uppfylls kopplat till lokalisering och avstånd i enlighet med Göteborgs stads riktlinjer och anvisningar.

Bilparkering

Inom Backaplan eftersträvas att lokalisera bilparkeringsplatser i några större parkeringsanläggningar. Parkeringsköp från närliggande fastigheter kan vara en möjlighet och bör eftersträvas. Detta för att öka potentialen för samnyttjande och motivera till att använda hållbara färdmedel till och från platsen. Bilparkeringsplatser för verksamheternas anställda samt besökare ska finnas inom 700 meters verkligt gångavstånd från entré. Om bilpool för serviceresor införs som mobilitetsåtgärd bör dessa platser också placeras i parkeringsanläggningen, dock närmare verksamheten än övriga bilparkeringsplatser.

Bilparkeringsplatser som ska samnyttjas mellan olika verksamheter ska vara minst 50 oreserverade platser i en anläggning som är öppen för allmänheten. Möjligheten för samnyttjande ska vara varaktig och samma gångavstånd gäller för dessa platser som för övriga bilparkeringsplatser.

Angöringsplatser för lastning och lossning ska finnas i anslutning till entréer för varje verksamhetstyp, minst en plats för varje verksamhet²⁰. Huvudregeln enligt plan- och bygglagen är att angöring och bilparkering ska ordnas på kvartersmark. Uppställning kan dock ordnas på allmän plats GATA om dessa förutsättningar är uppfyllda:

- Det är svårt att på kvartersmark ordna en bra lösning för angöring, korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade.
- Staden inte avser att använda marken till annat mer prioriterat ändamål, inom överskådlig framtid.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska ordnas trafiksäkert för alla trafikanter.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska inte försvåra framkomligheten.

²⁰ Göteborgs stad, 2018. Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad

Inom planområdet för Backaplan DP4 finns dock goda möjligheter att tillgodose behov för angöring inom kvartersmark, exempelvis via bakentréer. Om detta inte är möjligt ska det i kommande arbete redovisas så att förutsättningarna, lämpligheten och omfattningen kan bedömas.

Biluppställning kan ordnas på allmän plats GATA:

- I blandad stadsbebyggelse för angöring och korttidsparkering till verksamheter i bottenvåningen samt parkering för rörelsehindrade. Angöring och parkering för rörelsehindrade behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid förskolor och skolor för att hämta och lämna barn. Den del av uppställningen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.

Som tidigare beskrivet ska angöringsplats för rörelsehindrade för varje verksamhet enligt redovisat behov i avsnitt ovan anordnas inom 25 meters verkligt gångavstånd från samtliga tillgängliga och användbara entréer till verksamheterna. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas inom samma avstånd. Inom Backaplan DP4 planeras för att fasader byggs helt in till fastighetsgränsen, varför parkering för rörelsehindrade måste lösas på allmän platsmark.

Cykelparkering

Till skillnad från bilparkering bör cykelparkering anordnas vid varje entré eftersom cyklister ofta är mer känsliga för långa gångavstånd än bilförare. Verksamheternas anställda ska ha tillgång till cykelparkering inom 50 meters verkligt gångavstånd från entré och besökare till verksamheterna maximalt 25 meter.

Huvudregeln enligt plan- och bygglagen är att cykelparkering ska ordnas på kvartersmark. Uppställning kan dock ordnas på allmän plats GATA om dessa förutsättningar är uppfyllda:

- Det är svårt att på kvartersmark ordna en bra lösning för cykelparkering.
- Staden inte avser att använda marken till annat mer prioriterat ändamål, inom överskådlig framtid.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska ordnas trafiksäkert för alla trafikanter.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska inte försvåra framkomligheten.

Platser för uppställning på allmän plats GATA ska redovisas så att förutsättningarna, lämpligheten och omfattningen kan bedömas. Cykelparkering kan ordnas på allmän plats GATA:

- I blandad stadsbebyggelse för besökare till verksamheter i bottenvåningen. Den del av cykelparkeringen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid förskolor och skolor för att hämta och lämna barn. Den del av cykelparkeringen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid kollektivtrafiknoder och platser med flera besöksmål, där det finns en allmän efterfrågan på cykelparkering.

Längsta gångavstånd mellan projektområdets gräns och cykelparkering ska enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* (Göteborgs stad, 2021) vara enligt Figur 10.

Lokalisering och gångavstånd till entré samt väderskydd

	Maximalt gångavstånd	Lokalisering
Besöksparkering	25 meter	Inomhus eller utomhus
Anställdas parkering	50 meter	Inomhus eller utomhus med väderskydd
Boende parkering	50 meter	Inomhus
Barns och elevers parkering	50 meter	Inomhus eller utomhus med väderskydd

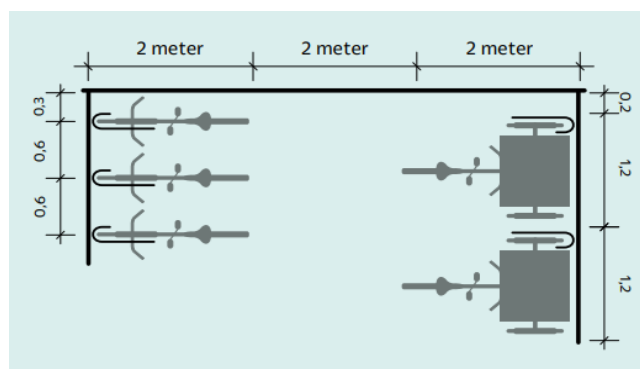
Figur 10 Längsta gångavstånd mellan entré och parkering (Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, Göteborgs stad, 2021).

Cykelparkering inomhus

Utformas så de passar arbetspendlande cyklister som är mycket måna om komfort och stödsäkra cykelparkeringsplatser, exempelvis användare av el- eller lådcyklar. Det bör vara i låst utrymme utomhus, kostnadsfritt för verksamheternas anställda, i gatuplan utan höga trösklar och höjdskillnader. In- och utpassage till parkeringen ska begränsas av högst två dörrar, och dörrarna ska vara extra breda (minst 1,2 m) och försedda med automatiska dörröppnare.

Cykelparkeringsplatserna ska ha förankrade ställ som erbjuder ramlåsning, vara väl upplysta och utrustning som möjliggör laddning av elcyklar, enklare reparationer och tryckluft för pumpning av däck. Kontinuerligt underhåll, rengöring och bortforsling av skrotycyklar.

Huvudsakligen tänkt som parkering för verksamheternas anställda men bör även erbjudas hotellets gäster eftersom de troligtvis parkerar sin cykel över natten och behöver säker cykelparkering. Figur 11 visar exempel på cykelparkering inomhus för vanliga cyklar och lastcyklar. Ifall mobilitetsåtgärder tillämpas ska omklädningsrum med duschar finnas. Det ska då vara enkelt och smidigt att ta sig mellan cykelparkeringsplatser inomhus och omklädningsrum.



Figur 11 Förslag till utformning av cykelparkering inomhus. Källa: Sundbybergs stad.

Cykelparkering utomhus

Utformas så de passar arbetspendlande cyklister som värdsätter tillgänglighet högre än säkerhet. Placeras utomhus i öppet, väderskyddat utrymme (tre väggar med tak), synligt från entré och högst 50 meters verkligt gångavstånd från entrén. Ska vara väl belyst och ha förankrade cykelställ som erbjuder ramlåsning. Kontinuerligt underhåll och bortforsling av skrotycyklar.

Besöksparkering

Placeras utomhus och utformas så de passar cyklister som ska göra korta besök, ej natt- eller dagsparkering. Dessa cyklister värdsetter huvudsakligen tillgänglighet högst. Ska finnas inom 25 meter från entré, erbjuda förankrade cykelställ med ramlåsning men behöver inte vara väderskyddade. Kontinuerligt underhåll och bortforsling av skrotcyklar ska även göras för besöksparkeringen.

Yta för cykelparkering

Inomhus ska en yta om 2 m² avsättas per cykelplats, vilket inkluderar parkeringsyta och manöveryta, och utomhus ska avsatt yta vara 1 m² per plats. Restaurang, småhandel och gym har ett relativt lågt behov av cykelparkering jämfört med övriga verksamheter, i tillägg till att besökare till dessa verksamheter stannar i en relativt kort stund, varför dessa kan placeras utomhus i direkt anslutning till entréer. Tabell 22 visar uppskattat ytbehov för cykelparkering inom Backaplan DP4 utifrån dessa kriterier.

Tabell 22 Uppskattad yta för cykelparkeringsplatser.

Verksamhet	Antal cykelparkeringsplatser	Yta för cykelparkering (m ²)	Inom- eller utomhus
<i>Anställda</i>			
Kontor	621	1 242	Inne
Hotell	14	28	Inne
Kommunal service	54	108	Inne
Restaurang	7	7	Ute
Småhandel	7	7	Ute
Gym	2	2	Ute
Totalt	705	1 394	
<i>Besökare</i>			
Kontor	44	44	Ute
Hotell	38	76	Inne
Kommunal service	4	4	Ute
Restaurang	13	13	Ute
Småhandel	10	10	Ute
Gym	8	8	Ute
Totalt	117	155	
TOTALT	822	1 549 m²	

Eftersom markytan inom Backaplan DP4 är begränsad bör fortsatt planarbete utreda möjligheten att anlägga cykelparkeringsplatser i bottenvåningar på byggnader eller på förgårdsmark.

Reglering och kostnadstäckning

Efterfrågan på bilparkering inom Backaplan DP4 kommer till allra störst del skapas inom området vilken tillgodoses i parkeringsanläggningar, antingen inom planområdet eller i närliggande planområden via parkeringsköp. Reglering inom Backaplansområdet är i dagsläget inte fastställd, men bör regleras och avgiftsbeläggas för att kunna uppfylla mål om lågt bilanvändande inom området.

Risken för att verksamma och besökare till Backaplan kommer välja att parkera i intilliggande områden bedöms vara låg på grund av de stora fysiska barriärerna Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan öster respektive söder om planområdet. Väster om Backaplan, inom Östra Kvillebäcken, finns markparkering i liten utsträckning, denna är reglerad till 2 timmar avgiftsfri parkering. Dessa platser bedöms inte heller användas av områdets besökare i stor utsträckning eftersom platserna är få och det resulterar i längre gångavstånd till Backaplan.

Kostnaden för att anlägga och drifva bilparkeringsplatser bör finansieras av användarna genom parkeringsavgifter. Detta för att inte belasta de som inte använder parkeringsanläggningarna, och för att uppmåna användning av hållbara färdmedel. Eventuell gatuparkering bör även vara avgiftsbelagd, i andra fall kan incitament att parkera i parkeringsanläggningar längre bort från målpunkten minska rejält. Kostnad för en parkeringsanläggning beror på många faktorer, bland annat byggkostnad, driftkostnad, eventuella avkastningskrav med mera. Denna har varit svår att uppskatta i denna utredning på grund av mycket tidigt skede eftersom förutsättningarna för bland annat kvarterens utformning och markanvändning fortfarande är något osäkra. En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram för hela Backaplansområdet (Trivector, 2017) där principer för utformning, byggnation och drift av parkeringsanläggningar arbetats fram.