

---

# Utredning för mobilitet och parkering

**Detaljplan för verksamheter vid  
Salsmästaregatan inom stadsdelarna Backa och  
Gamlestaden**

## Information som ska framgå av försättsbladet

Titel: Utredning för mobilitet och parkering - Detaljplan för verksamheter vid Salsmästaregatan inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden

Författare: Carl Andrén och [carl.ringqvist@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:carl.ringqvist@stadsbyggnad.goteborg.se)

### Dokumenthistorik:

| Version | Datum      |
|---------|------------|
| 1.0     | 2026-02-06 |

# Innehållsförteckning

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| Inledning.....                                                    | 4  |
| Förutsättningar .....                                             | 5  |
| Fördelning av ytor i planen .....                                 | 5  |
| Område .....                                                      | 7  |
| Bil .....                                                         | 7  |
| Kollektivtrafik .....                                             | 8  |
| Gång- och cykel.....                                              | 8  |
| P-tal .....                                                       | 10 |
| Normalspann .....                                                 | 10 |
| Startvärde för bilparkering - handel .....                        | 11 |
| Övriga verksamheter .....                                         | 11 |
| Startvärde för cykelparkering.....                                | 11 |
| Sammanställning .....                                             | 11 |
| Lägesbedömning .....                                              | 12 |
| Bilparkering – handel .....                                       | 12 |
| Cykelparkering handel .....                                       | 12 |
| Sammanställning parkeringstal .....                               | 12 |
| Projektanpassning.....                                            | 14 |
| Bilparkering.....                                                 | 14 |
| Cykelparkering .....                                              | 14 |
| Sammanställning parkeringstal .....                               | 14 |
| Mobilitetsåtgärder .....                                          | 15 |
| Analyssteg 4 Mobilitetsåtgärder.....                              | 15 |
| Särskild utredning för verksamheter .....                         | 16 |
| Antalet personer .....                                            | 16 |
| Antal fordon .....                                                | 18 |
| Parkeringsplatser .....                                           | 19 |
| Antalet cykelparkering .....                                      | 20 |
| Parkeringslösning .....                                           | 21 |
| Bilplatser .....                                                  | 21 |
| Cykelplatser.....                                                 | 21 |
| Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....                    | 22 |
| Parkering på gatumark.....                                        | 22 |
| Förutsättningar för kostnadstäckning .....                        | 22 |
| Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet ..... | 22 |

# Inledning

I detaljplanen för Marieholmstunneln ändrades markanvändning inom området från industri till allmän platsmark. Marken användes av Trafikverket som logistik och etableringsyta under tiden som Marieholmstunneln byggdes. För detta ändamål iordningställdes även två kajer, en på varderas sida av Göta Älv. Idag saknar marken och kajerna användningsområde. Kommunen vill utveckla marken till verksamhetsmark. Stadsbyggnadsförvaltningen beslutade, delegationsbeslut SBN 2024-12-17, även att utöka planområdet och att planen även ska omfatta fastigheten Backa 15:1.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra verksamhets- och industrimark och ändra nuvarande markanvändning, allmän platsmark, inom aktuellt område. Syftet är att utveckla marken till verksamhetsmark som kan erbjudas till företag som vill etablera sig centralt i staden. I syfte att tillgodose en flexibel användning möjliggörs drivmedelsförsörjning samt handel- och centrumverksamhet inom delar av västra planområdet, där det bedöms lämpligt med god tillgänglighet och skyltläge.

Planen syftar även att ändra byggrätten inom fastigheten Backa 15:1 för att möjliggöra en ny returpappersanläggning. Ny bebyggelse ska ta hänsyn till risk för farligt gods och de geotekniska förutsättningar. Avsikten är även att bekräfta befintlig förhållande vid Marieholmstunneln och kajområdena.

Planområdet är beläget vid Backa/Gamlestaden, cirka 3 kilometer nordost om Göteborgs centrum. Planområdet är beläget vid Marieholmtunnelns mynning och sträcker sig på båda sidorna av älven varav merparten av området är på Hisingen vid Tingstad Industri. Planområdet omfattar en del av Stenas verksamhet (Backa 15:1) intill Tingstadstunneln.

För att se till att behovet av parkeringsplatser för den befintliga och tillkommande bebyggelsen täcks in i området behöver en mobilitets- och parkeringsutredning genomföras enligt Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering. Då verksamheterna kan komma att ändras i framtiden och typ av verksamhet antas generellt parkeringstal/antal parkeringar i detaljplaneskedet.

Denna utredning syftar till att beräkna parkeringsbehovet för planområdet enligt Göteborgs Stads ”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2” samt att visa hur parkeringsbehovet löses inom planområdet.

## Fördelning av ytor i planen

Det är i dagsläget inte känt vilken typ av verksamhet som kommer bedrivas till stor del. Det är endast Stena Metalls fastighet Backa 15:1, där det finns konkreta planer på en bygga en returpappsanläggning. I övrigt är det inte känt vilka typer av verksamheter som kommer etableras. I och med att planen anger flera olika verksamhetstyper behöver ett rimligt antagande göras om fördelning av dessa inom planen. Planområdet har indelats i fem olika delområden (A-E).



### *Delområde A*

Inom område A medges en större flexibilitet i planen, vilket medger utöver verksamheter [Z] och drivmedelförsäljningen [G] även handel- och centrumverksamheter [H och C], som exempelvis sällanköpshandel eller restauranger. I denna utredning har parkeringsbehovet utgått från ett scenariot, vilket är om någon form av handelsetablering skulle ske samt en andel verksamhetsetablering inom område A. Vid en etablering av handel har det bedömts rimligt med en maximal BTA för handel-verksamhet om 5 000 kvm och för verksamheter har det bedömts rimligt med en maximal BTA på 5 000 kvm. Den maximala BTA har utgått från ett rimligt antagande vid jämförelse med andra typer av handels- och verksamhetsetablering i närområdet.

### *Delområde B*

Inom område B planläggs med användningen industri [J]. I utredning görs ett antagande om tillkommande BTA för nya verksamhetsbyggnader på cirka 6 600 kvm. Uppskattningen av BTA för områdena B utgår från att planens maximala utnyttjandegrad (60 % byggnadsarea av fastighetsarean) och med maximalt 2 våningar.

### *Delområde C*

Inom område C planläggs för användningen verksamheter [Z]. I denna utredning har området intill cirkulationen (inom fastigheteter del av Backa 766:886 och Backa 866:759) uteslutits, då den har begränsad byggrätt pga. av befintliga ledningar.

### *Delområde D*

Inom område C planläggs för användningen verksamheter [Z]. I utredning utgår man från ett antagande att delar av befintlig verksamhetsbyggnad står kvar, vilket innebär en total BTA om cirka 2700 kvm BTA. I utredning görs ett antagande om tillkommande BTA för nya verksamhetsbyggnader på cirka 10 700 kvm. Bedömningen om tillkommande BTA har utgått från planens maximala utnyttjandegrad (60 % byggnadsarea av fastighetsarean) och med maximalt 2 våningar. Den sammanlagd BTA för delområde blir därmed 13 400 kvm BTA.

### *Delområde E*

Inom område E planläggs för användningen industri [J]. Inom område planeras för en returpappsanläggning om 6 000 kvm BTA. Syftet med en ny returpappersanläggning i området är för att skapa ett bättre flöde och samutnyttja resurser. Planen att skapa en returpappersanläggning i anslutning till återvinningsstation (som hanterar järn, övriga metaller mm.) som Stena Metall driver sedan en längre tid via dotterbolaget Stena Recycling. Förslaget är att det mesta av returpappershantering sker inomhus (inom returpappshallen), i syfte att förhindra att materialet blåser runt. Den nya returpappersanläggningen är tänkt att ersätta Stenas anläggning på Ringön, som på sikt ska avvecklas.

### *Sammanställning*

Fördelningen av ytor på respektive verksamhetstyp blir således enligt tabell nedan.

*Tabell 1.*

| Område                          | Användning     | BTA           |
|---------------------------------|----------------|---------------|
| Område A                        | Handelsändamål | 5 000         |
| Område A                        | Verksamheter   | 5 000         |
| Område B                        | Industri       | 6 600         |
| Område C                        | Verksamheter   | 0             |
| Område D (bef. & ny byggnation) | Verksamheter   | 13 400        |
| Område E (Returpappsanläggning) | Industri       | 6 000         |
| TOTALT                          |                | <b>36 000</b> |

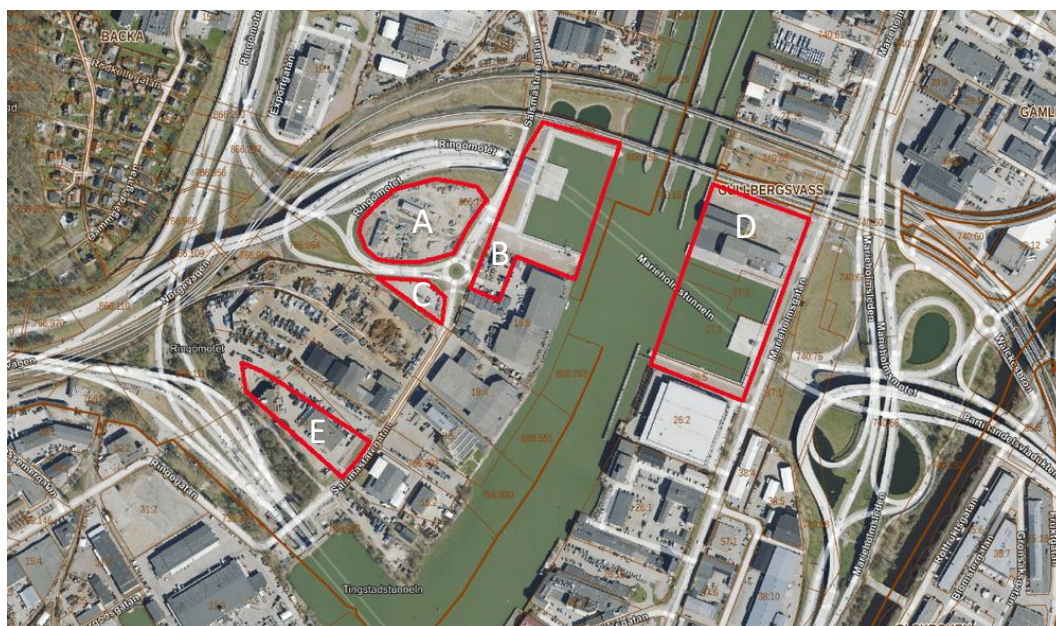
## Område

Planområdet omfattar cirka 9,7 hektar och är beläget vid Backa/Gamlestaden, cirka 3 kilometer nordost om Göteborgs centrum. Planområdet är beläget vid Marieholmstunnelns mynning och sträcker sig på båda sidorna av älven varav merparten av området är på Hisingen vid Tingstad Industri. Planområdet omfattar del av Stenas verksamhet intill Tingstadstunneln.

Planområdet är beläget i ett område som domineras av storskalig infrastruktur och befintlig industri- och verksamhetsområde. Planområdet består av asfalterade och grusade ytor som i stort är obebyggda förutom på östra sidan om Göta älv, där det finns befintliga industri/verksamhetsbyggnader. Marken inom planområdet har använts av Trafikverket som logistik och etableringsyta under tiden som Marieholmstunneln byggdes. För detta ändamål iordningställdes även två kajer, en på varderas sida av Göta Älv.

Planområdet omfattar fastigheterna Backa 866:759, Gamlestaden 26:5, Gamlestaden 27:5, Gamlestaden 27:1, Gamlestaden 27:2, del av Gamlestaden 740:159, Backa 766:894, Backa 866:11 del av Backa 766:886 och Backa 15:1 Marken ägs av Göteborgs stad, förutom fastigheten Backa 15:1 som ägs av Stena Metall AB.

Närmaste bebyggelse utgörs av verksamheter och industrier. Närmaste bostadsbebyggelse ligger drygt 200 meter väster om planområdet. Se figur nedan.



Figur 1. Översiktskarta över planområdet. Planområdet plangräns markeras med röd linje.

## Bil

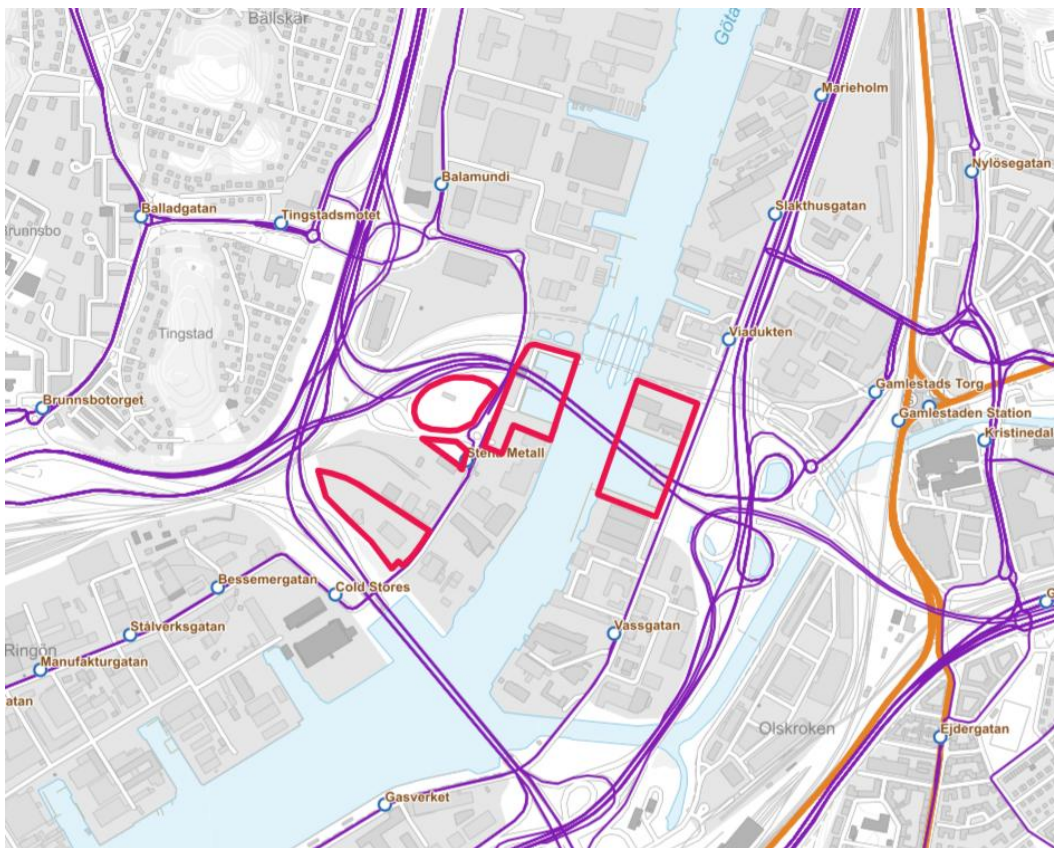
De olika delområdena nås med bil från Marieholmsgatan i öster respektive Salsmästaregatan i väster. Koppling mellan dessa gator finns via Marieholmstunneln. Salsmästaregatan och Marieholmsgatan kopplar i sin tur även ihop mot väg E6 samt väg 45. Persontrafik och godstrafik till området förväntas nå området likt idag via Salsmästaregatan och Marieholmsgatan.



## Kollektivtrafik

Planområdet är beläget i direkt närhet av god kollektivtrafik. Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen på Marieholmsgatan samt Salsmästaregatan vid hållplatserna Stena Metall, Cold Stories, Viadukten samt Vassgatan. Samtliga delområden ligger inom 300 meter från någon busshållplats. Planområdet västra del är beläget cirka 100 meter från hållplatsen, Stena, som trafikeras med linje 47. Planområdet östra del är beläget cirka 150 meter från hållplatsen, Viadukten, som trafikeras med linje 59.

Planområdet östra del ligger cirka 900 meter från Gamlestadstorg/Gamelstaden station, som trafikeras av spårvagnslinje 2,6,7,8,9 och 11 samt ett flertal busslinjer som exempelvis 21,56,59 och 78. Planområdet västra del ligger mellan 2,0–2,5 km till Hjalmar Brantingsplatsen, som är en stor knutpunkt för kollektivtrafik i Göteborg och regionen. Hjalmar Brantingsplatsen trafikeras av spårvagnslinje 2,5 och 6 samt ett flertal busslinjer som exempelvis 17,18,19 och 25.



Figur 2. Översiktsskarta över kollektivtrafik. Lila linjer visar busslinjer med tillhörande busshållplatser och orange visar spårvagnslinjer.

## Gång- och cykel

Planområdet är beläget intill utpekade pendelcykelstråk, som omfattas av Salsmästaregatan och Marieholmsvägen samt Marieholmsbron. Pendlingscykelnätet knyter samman utpekade tyngdpunkter och större målpunkter som ligger längre ifrån varandra.

Det pågår ett arbete med att utveckla och förbättra pendelcykelstråk längs med Salsmästaregatan. I dagsläget längs med Salsmästaregatan fram till cirkulationsplatsen finns bara en smal kombinerad GC-bana på vardera sidan av Salsmästaregatan. Det



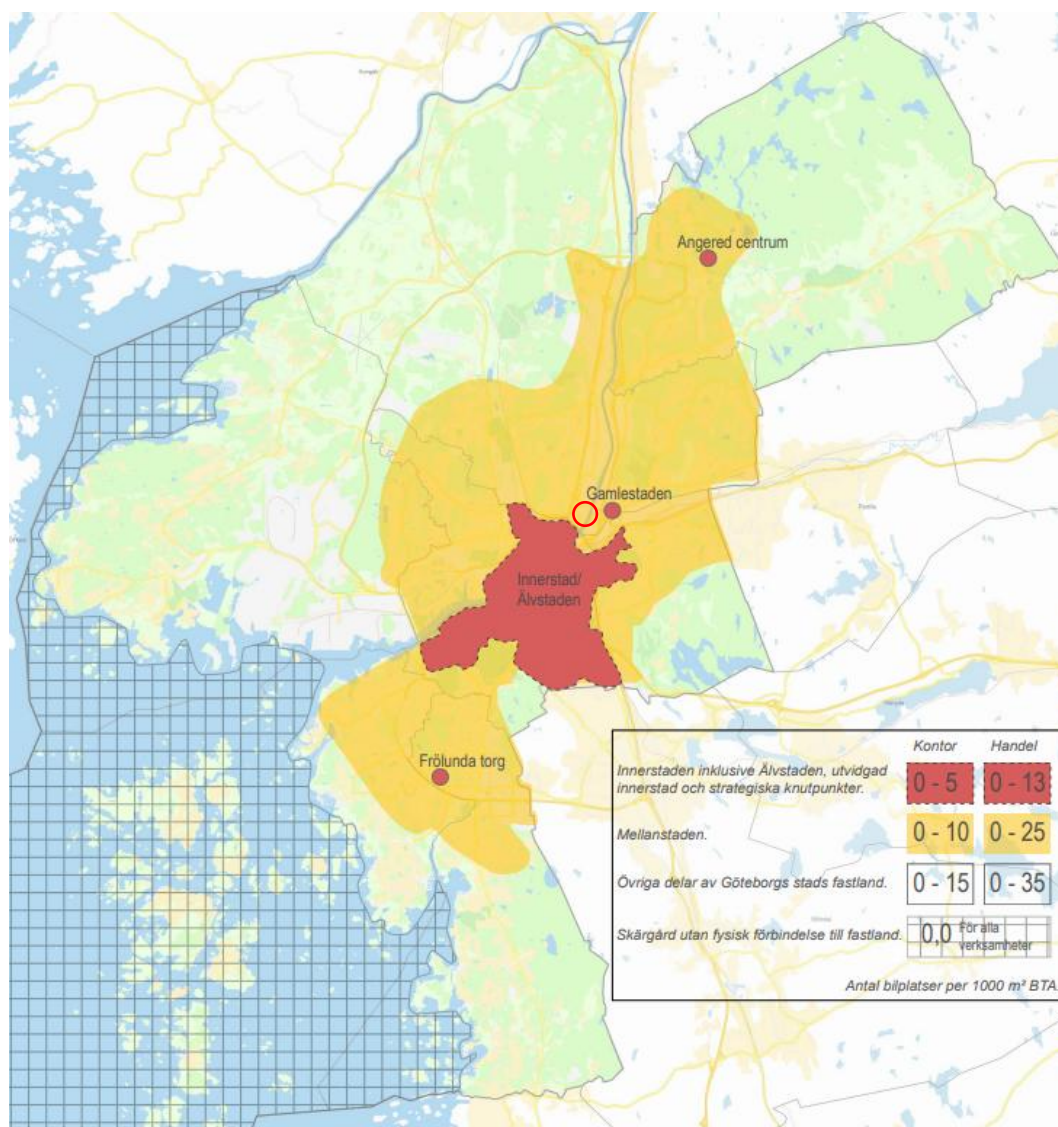


## P-tal

I detta avsnitt redovisas startvärden för bil och cykel.

### Normalspann

Startvärden för bil- och cykelparkering har beräknats utifrån Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering för kontor och handelsverksamhet inom zon B (se Figur nedan). 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 4. Normalspann för parkeringstal för kontor och handel, antal bilplatser per 1000 kvm BTA.

## Startvärde för bilparkering - handel

För handel är startvärdet 25 platser per 1000 kvadratmeter i zon B, enligt Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering. Bedömningen att detta är ett lämpligt att utgå för handels- och centrumändamål som planeras inom del av planområdet. För beteckningen verksamheter finns inget specifikt parkeringstal. Bedömningen är inte att det kommer bli aktuellt för handel för dagligvaror/livsmedel, utan snarare mindre handel i form av sällanköpshandel, drivmedelförsäljning eller restaurang.

## 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 utgår färdmedelsandelen för bil i enlighet Göteborgs stads ”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering”. För stadsdel Backa, där västra delen av planområdet är beläget, förväntas 36 % av anställd/besökare ta bil och för stadsdelen Kortedala, där östra delen av planområdet är beläget, förväntas 30 % av anställda/besökare ta bil.

## 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 cykelanvändning.

För stadsdel Backa, där västra delen av planområdet är beläget, förväntas 38% av anställda och 16 % av besökare ta sig till och från områdets verksamheter med cykel. För stadsdelen Kortedala, där östra delen av planområdet är beläget, förväntas 19 % av anställda och 8 % av besökare ta sig till och från områdets verksamheter med cykel. För samtliga industri- och verksamhetsanvändning 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.

## Sammanställning

Sammanställning parkeringstal i analyssteg 1.

| Bilparkering                               | Analyssteg 1<br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA | Analyssteg 2<br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA | Analyssteg 3<br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Handel- och centrumverksamhet<br>[H, C, G] | 25                                             |                                                |                                                |
| Verksamheter [Z]                           | .*                                             | .                                              |                                                |
| Industri [J]                               | .*                                             | .                                              |                                                |

\* Parkeringstal för övriga verksamhetstyper beräknas med särskild utredning, se avsnitt nedan.

| Cykelparkering | Analyssteg 1<br>Cykelplats per<br>anställd/besökare | Analyssteg 2<br>Cykelplats per<br>anställd/besökare | Analyssteg 3<br>Cykelplats per<br>anställd/besökare |
|----------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
|----------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|

|           |                                       |  |  |
|-----------|---------------------------------------|--|--|
| Anställda | 0,38 västra delen<br>0,19 östra delen |  |  |
| Besökare  | 0,16 västra delen<br>0,8 östra delen  |  |  |

## Lägesbedömning

### Bilparkering – handel

I analyssteg 2, lägesbedömning, ses platsens förutsättningar över vad gäller närhet till cykelinfrastruktur och kollektivtrafik samt stort stadsdelscentrum. Om platsen uppfyller kraven för god tillgänglighet till dessa funktioner ska parkeringstalet för bil justeras enligt tabell nedan. För att uppnå nivå bas krävs att kriterierna för tillgänglighet till god kollektivtrafik och cykelinfrastruktur uppfylls. Om projektet är beläget inom 700 meter av en större bytespunkt kan ytterligare avdrag göras enligt nivå ”bytespunkt” nedan. För att uppfylla nivå ”Extra” krävs att projektet är beläget max 900 meter från Centralstationen eller Brunnsparken.

| Zon     | Procentuellt avdrag |            |       |
|---------|---------------------|------------|-------|
|         | Bas                 | Bytespunkt | Extra |
| A       | 15                  | 15         | 10    |
| B och C | 15                  | 15         | -     |
| D       | 15                  | -          | -     |

För att uppnå kraven på god tillgänglighet till kollektivtrafik ska projektet vara beläget inom 500 meter gångväg av en kollektivtrafikhållplats med minst 10- minuterstrafik under högttrafik. Kraven för närhet till god cykelinfrastruktur är uppfyllda om projektet är lokaliserat inom 500 m (verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad gata alternativt 100 meter via andra gator) från cykelbana tillhörande det övergripande cykelnätet eller pendlingscykelbana.

Bedömningen är att planområdet inte är i närhet till god kollektivtrafik. Kollektivtrafiken i området uppfyller inte kravet på minst 10-minuterstrafik under högttrafik. Det bedöms därmed inte föreligga några särskilda omständigheter som motiverar justering av parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

### Cykelparkering handel

Enligt anvisningarna kan parkeringstalet för cykel höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Vidare kan parkeringstalet för cykel sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras.

Det bedöms inte föreligga några särskilda omständigheter som motiverar justering av parkeringstalen för cykel i analyssteg 2.

### Sammanställning parkeringstal

Efter analyssteg 2 blir parkeringstalen för bil enligt tabell nedan och för cykel enligt tabell nedan.

| <b>Bilparkering</b>                        | <b>Analyssteg 1</b><br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA | <b>Analyssteg 2</b><br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA | <b>Analyssteg 3</b><br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Handel- och centrumverksamhet<br>[H, C, G] | 25                                                    | 25                                                    |                                                       |
| Verksamheter [Z]                           | -*                                                    | .                                                     |                                                       |
| Industri [J]                               | -*                                                    | .                                                     |                                                       |

\* Parkeringstal för övriga verksamhetstyper beräknas med särskild utredning, se avsnitt nedan.

| <b>Cykelparkering</b> | <b>Analyssteg 1</b><br>Cykelplats per<br>anställd/besökare | <b>Analyssteg 2</b><br>Cykelplats per<br>anställd/besökare | <b>Analyssteg 3</b><br>Cykelplats per<br>anställd/besökare |
|-----------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Anställda             | 0,38 västra delen<br>0,19 östra delen                      | 0,38 västra delen<br>0,19 östra delen                      |                                                            |
| Besökare              | 0,16 västra delen<br>0,8 östra delen                       | 0,16 västra delen<br>0,8 östra delen                       |                                                            |

# Projektanpassning

I detta avsnitt redovisas projektets karaktär/verksamhetstyp och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan p-talen sänkas och höjas.

## Bilparkering

Kontor och handel kan justeras om de avviker från förutsättningarna angivna i ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”. Justering för handel kan även göras utifrån typ av handel enligt definitioner i anvisningarna.

Det bedöms inte föreligga några särskilda omständigheter som motiverar justering av parkeringstalen för bil i analyssteg 3.

## Cykelparkering

Det anses inte föreligga några särskilda omständigheter som ger upphov till justering av parkeringstalen för cykel i analyssteg 3.

## Sammanställning parkeringstal

Efter analyssteg 3 blir parkeringstalen för bil enligt tabell nedan och för cykel enligt tabell nedan.

| Bilparkering                               | Analyssteg 1<br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA | Analyssteg 2<br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA | Analyssteg 3<br>bilplatser per 1000<br>kvm BTA |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Handel- och centrumverksamhet<br>[H, C, G] | 25                                             | 25                                             | 25                                             |
| Verksamheter [Z]                           | _*                                             | .                                              |                                                |
| Industri [J]                               | _*                                             | .                                              |                                                |

\* Parkeringstal för övriga verksamhetstyper beräknas med särskild utredning, se avsnitt nedan.

| Cykelparkering | Analyssteg 1<br>Cykelplats per<br>anställd/besökare | Analyssteg 2<br>Cykelplats per<br>anställd/besökare | Analyssteg 3<br>Cykelplats per<br>anställd/besökare |
|----------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Anställda      | 0,38 västra delen<br>0,19 östra delen               | 0,38 västra delen<br>0,19 östra delen               | 0,38 västra delen<br>0,19 östra delen               |
| Besökare       | 0,16 västra delen<br>0,8 östra delen                | 0,16 västra delen<br>0,8 östra delen                | 0,16 västra delen<br>0,8 östra delen                |



# Mobilitetsåtgärder

## Analyssteg 4 Mobilitetsåtgärder

För fastighetsägare som vill sänka parkeringstalen för bil kan mobilitetsåtgärder införas. Mobilitetsåtgärder är åtgärder som minskar behovet av att äga och använda en egen bil, exempelvis tillgång till bilpool, rabatterad kollektivtrafik eller extra bra cykelservice. Om mobilitetsåtgärder införas kan parkeringstalet för verksamheter sänkas med som mest 30% av startvärdet.

Inga mobilitetsåtgärder planeras för projektet varför parkeringstalet ligger kvar på samma nivå som efter analyssteg 3.

## Särskild utredning för verksamheter

Avsnittet nedan redogör för särskild utredning för att fastslå bilparkeringsbehovet för de verksamheter som inte omfattas av riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad. 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.

### Antalet personer

Det är i dagsläget inte känt hur många personer som kommer arbete inom stora delar av planområdet, då det är oklart vilken typ av verksamhet som kommer bedrivas. Det kan variera mycket mellan olika verksamheter beroende på hur personalkrävande de är. Parkeringsbehovet dimensioneras utifrån maximalt antal samtidigt närvarande anställda och besökare samt förväntade framtida resandandelar med bil och cykel. Antalet närvarande anställda och besökare bedöms vara som högst under dagtid.

#### *Delområde A*

Inom område A medges en större flexibilitet i planen, vilket medger utöver verksamheter [Z] och drivmedelförsäljningen [G] även handel- och centrumverksamheter [H och C], som exempelvis sällanköpshandel eller restauranger. I denna utredning har parkeringsbehovet utgått från ett scenariot, vilket är om någon form av handelsetablering samt en andel av verksamhetsetablering skulle ske inom område A. I och med att det finns parkeringstal för handel enligt Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering, syftar uppskattningen av antalet anställda och besökande till att studera parkeringsbehovet för cykel.

Vid en etablering av handel har det bedömts rimligt med en maximal BTA för handelsverksamhet om 5 000 kvm och 5 000 kvm för verksamhet. Enligt anvisningar anges 10 anställda per 1000 kvm och 45 besökande per 1000 kvm för handel. För handelsetableringen inom område A skulle det innebära 50 anställda och 225 besökande.

För verksamhetsetableringen inom område A har man utgått från ett snitt om ca 7 anställda per 1 000 kvm BTA. Då det inte är känt vilken typ av verksamhet som kommer bedrivas inom området är det svårt att uppskatta besökarantalet. Besökarantalet bedöms dock som förhållandevis lågt. Initialt bedöms besökarantalet till 5 % av antalet anställda. Detta medför en besöksstäthet på 0,35 besökare per 1000 kvm BTA. I utredning görs ett antagande om tillkommande BTA för nya verksamhetsbyggnader på cirka 5 000 kvm. För verksamhetsetableringen inom område A skulle det innebära 35 anställda och 2 besökare.

Totalt för område A skulle det innebära 85 anställda och 227 besökande.

#### *Delområde B*

Inom område B planläggs med användningen industri [J]. Utifrån jämförbara områden framgår ett snitt om ca 7 anställda per 1 000 kvm BTA lämpligt att utgå ifrån. Då det inte är känt vilken typ av verksamhet som kommer bedrivas inom området är det svårt att uppskatta besökarantalet. Besökarantalet bedöms dock som förhållandevis lågt. Initialt bedöms besökarantalet till 5 % av antalet anställda. Detta medför en besöksstäthet på 0,35

besökare per 1000 kvm BTA. I utredning görs ett antagande om tillkommande BTA för nya verksamhetsbyggnader på cirka 6 600 kvm. För område B skulle det innebära 46 anställda och 2 besökare.

### *Delområde C*

Inom område C planläggs för användningen verksamheter [Z]. I denna utredning har området intill cirkulationen (inom fastigheterna del av Backa 766:886 och Backa 866:759) uteslutits, då den har begränsad byggrätt pga. av befintliga ledningar.

### *Delområde D*

Inom område D planläggs för användningen verksamheter [Z]. Utifrån jämförbara områden framgår ett snitt om ca 7 anställda per 1 000 kvm BTA lämpligt att utgå ifrån. Då det inte är känt vilken typ av verksamhet som kommer bedrivas inom området är det svårt att uppskatta besökarantalet. Besökarantalet bedöms dock som förhållandevis lågt. Initialt bedöms besökarantalet till 5 % av antalet anställda. Detta medför en besöksstäthet på 0,35 besökare per 1000 kvm BTA. I utredning utgår man från ett antagande att delar av befintlig verksamhetsbyggnad står kvar, vilket innebär en total BTA om cirka 2700 kvm BTA. I utredning görs ett antagande om tillkommande BTA för nya verksamhetsbyggnader på cirka 10 700 kvm. Den sammanlagda BTA för delområde blir därmed 13 400 kvm BTA. För område D skulle det innebära 94 anställda och 5 besökare.

### *Delområde E*

För område E planläggs för industri [J] och det finns planer på att Stena ska bygga en returspappersanläggning på cirka 6 000 kvm BTA. Enligt uppgifter från Stena bedömer de att det skulle generera totalt 15 anställda. Besökarantalet bedöms dock som förhållandevis lågt. Initialt bedöms besökarantalet till 5 % av antalet anställda. Det skulle innebära en (1) besökande för verksamheten.

Nedan redovisas det uppskattade antalet anställda per delområde, enligt nuvarande utformningsförslag:

| Område | Storlek (BTA) | Antal anställda | Antal besökare |
|--------|---------------|-----------------|----------------|
| A      | 10 000        | 85              | 227            |
| B      | 6 600         | 46              | 2              |
| C      | 0             | -               | -              |
| D      | 13 400        | 94              | 5              |
| E      | 6 000         | 15              | 1              |

## Antal fordon

### Färdmedelsfördelning

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

Enligt Göteborgs stads ”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering” kommer 30 procent (Kortedala) respektive 36 procent (Backa) av resorna utgöras av bilar. Där utöver kommer 19 procent av de anställda cykla och likaså 8 procent av besökarna (Kortedala) samt 38 procent av de anställda cykla och likaså 16 procent av besökarna (Backa):

| Område                                                | Bil  | Cykel anställda | Cykel besökande |
|-------------------------------------------------------|------|-----------------|-----------------|
| Backa (väster om Göta älv) –<br>Område A, B, C och E) | 36 % | 38 %            | 16 %            |
| Kortedala (öster om Göta älv)<br>Område D).           | 30 % | 19 %            | 8 %             |

Stadens färdmedelsfördelning för anställda har använts utan att göra några avdrag eller tillägg. Detta eftersom det råder brist på data gällande färdmedelsfördelning för verksamheterna men även att antaganden utan stöd från data eller genomförda studier medför osäkerheter på resultatet.

## Parkeringsplatser

### *Antal bilparkeringar – område A (handel)*

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

Enligt gällande riktlinjer anges 25 bilparkering per 1000 kvm BTA som startvärde för handel. För område A (handelstomten) skulle de innebära ett parkeringsbehov om 125 bilplatser för anställda och besökare.

### *Övriga verksamheter*

Utifrån färdmedelsfördelningen och bedömning om antalet anställda inom område A (verksamheter), B, C, D och E genereras ett behov om parkeringsplatser (se figur nedan). Avseende besökande så uppskattas de till en liknande färdmedelsfördelning, dvs 36 respektive 30 % av besöken görs med bil (se avsnitt om färdmedelsfördelning).

Parkeringsbehovet fördelas enligt nedan:

| Bilparkering                | Anställda | Besökande | Färdmedel-fördelning | P-tal per 1000 kvm BTA | Bilplatser |
|-----------------------------|-----------|-----------|----------------------|------------------------|------------|
| Handel – Område A           | -         | -         |                      | 25*                    | 125        |
| Verksamheter – Område A     | 35        | 2         | 36 %                 | 2,65                   | 14         |
| Industri [J] – Område B     | 46        | 2         | 36 %                 | 2,65                   | 18         |
| Verksamheter [Z] – Område C | -         | -         | -                    | -                      | -          |
| Verksamheter [Z] – Område D | 94        | 5         | 30 %                 | 2,21                   | 30         |
| Industri [J] – Område E     | 15**      | 1         | 36 %                 | 2,16                   | 6          |

\* Se p-tal för handel, avsnitt parkeringstal.

\*\* Uppgifter om antalet anställd från Stena.

### Sammanställning

Nedan redovisas det totala behovet av parkeringsplatser, hur stor andel som behövs för rörelsehindrade (PRH), samt dess ytanspråk för respektive delområde. Parkering för rörelsehindrade, PRH-platser ska kunna anordnas vid behov inom 25 meter från tillgängliga entréer. Det är bedömt att 3% av det totala antalet bilparkeringsplatser (utifrån startvärdet) ska utgöras av PRH-platser,

| Område       | Antal - platser | Varav PRH-platser | Ytanspråk p-plats (25 kvm per plats) |
|--------------|-----------------|-------------------|--------------------------------------|
| A            | 139             | 5                 | 3 600 kvm                            |
| B            | 18              | 1                 | 475 kvm                              |
| C            | 0               | -                 | 0                                    |
| D            | 30              | 1                 | 775                                  |
| E            | 6               | 1                 | 175                                  |
| <b>Summa</b> | <b>204</b>      | <b>11</b>         | <b>5 025</b>                         |

Parkeringarna fördelas inom respektive tomt utifrån tomtstorlekens andel av områdets totala yta. Det finns inom området inga befintliga parkeringsplatser som kommer behöva ersättas.

### Antalet cykelparkering

Enligt Göteborgs stads ”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering” kommer 19 procent av de anställda cykla och likaså 8 procent av besökarna (Kortedala) samt 38 procent av de anställda cykla och likaså 16 procent av besökarna (Backa):

| Område   | Anställda    | Besökare      | Cykelparkering anställda | Cykelparkering besökare | Totalt |
|----------|--------------|---------------|--------------------------|-------------------------|--------|
| Område A | 35 + 55 = 85 | 2 + 225 = 227 | 33 st                    | 37 st                   | 70 st  |
| Område B | 46           | 2             | 18 st                    | 1 st                    | 19 st  |
| Område C | -            | -             | -                        | -                       | -      |
| Område D | 94           | 5             | 18 st                    | 1 st                    | 19 st  |
| Område E | 15**         | 1             | 6 st                     | 1 st                    | 7 st   |
| Summa    |              |               | 80 st                    | 75 st                   | 155 st |

\*\* Uppgifter om antalet anställd från Stena.



# Parkeringslösning

## Bilplatser

### *Lokalisering, utrymme och utformning*

Samtliga parkeringsplatser kommer lösas inom respektive fastighet på kvartersmark. Samtliga parkeringar kommer utföras som markparkering. Planen reglerar att 60 procent av fastigheternas area får bebyggas, vilket innebär en total yta på 18 324 kvm som ej kan bebyggas. Ytanspråket för bilparkeringen bedöms vara totalt 5 025 kvm (se tabell ovan).

| Område   | Bedömt ytanspråk för bilparkering | Yta som är ej får bebyggas. |
|----------|-----------------------------------|-----------------------------|
| Område A | 3 600 kvm                         | 6 433 kvm                   |
| Område B | 475 kvm                           | 2 208 kvm                   |
| Område C | -                                 | -                           |
| Område D | 775 kvm                           | 5 528 kvm                   |
| Område E | 175 kvm                           | 4 155 kvm                   |

För returpappsanläggning för Stena, inom Backa 15:1, har idag cirka 52 p-platser inom fastigheten. Bedömningen är därmed att det finns god kapacitet för parkering vid en etablering av returpappsanläggning. Den samlade bedömningen är att det finns gott utrymme för bilparkeringar inom respektive delområde.

## Cykelplatser

### *Lokalisering, utrymme och utformning*

Samtliga parkeringsplatser för cykel kommer lösas inom respektive fastighet på kvartersmark. Samtliga parkeringar kommer utföras som markparkering/utomhus. Enligt *Krav på cykelparkering på kvartersmark* i ”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering” anges en yta för cykelparkering utomhus på 1,0 m<sup>2</sup> per cykelplats (endast parkeringsyta). Den samlade bedömningen är att det finns gott utrymme för cykelparkeringar inom respektive delområde.

# **Reglering, kostnadstäckning och byggskede**

## **Parkering på gatumark**

Det finns idag 14 parkering vid den västra kajen (inom allmän platsmark). I övrigt bedöms ingen parkering anläggas på gatumark.

## **Förutsättningar för kostnadstäckning**

Parkering antas vara kostnadsfri och anordnas samt finansieras av byggherren vid etablering.

## **Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet**

Det bedöms inte behövas lösas någon tillfällig parkering under byggskedet då behovet av parkeringsplatser uppstår först efter färdigställandet, när verksamheterna har startats.