

Styrelsehandling 18

Utfärdat 2018-10-12
Diarienummer 0240-18

Strategisk Utveckling
Mia Söderberg
Telefon 031 – 774 37 00
E-post: mia.soderberg@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande över förslag till program för Backaplan inom stadsdelarna Backa, Kvillebäcken, Tuve, Lundby, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg, samrådsremiss

Förslag till beslut i styrelsen för Göteborgs Stads Parkering AB

- 1) Styrelsen tillstyrker förslaget till program för Backaplan, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden.
- 2) Styrelsen översänder yttrandet till byggnadsnämnden.
- 3) Styrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Programmets mål är bland annat att omvandla Backaplan till en blandstad med cityhandel, social service, kultur och attraktiva boendemiljöer, att minska den trafik som genereras i området och att studera genomförandefrågor och etappindelning.

Parkeringsbolaget har i dagsläget inga parkeringsplatser inom området men vill utifrån sitt uppdrag och erfarenhet bidra med synpunkter.

Parkeringsbolagets övergripande synpunkt är att frågan om lokalisering av parkeringsanläggningar är av så strategisk betydelse att den behöver förtydligas och förklaras ytterligare. Parkering är ett viktigt styrmedel för att åstadkomma hållbar mobilitet och därmed en hållbar stadsutveckling.

Mot bakgrund av detta vill Parkeringsbolaget framföra att:

- en tydligare strategi för placering och planering av parkeringsanläggningar kan stödja omställningen till en hög andel hållbart resande i högre grad än den i programmet föreslagna
- det är positivt med samlade större parkeringsanläggningar men lokaliseringen bör analyseras ytterligare, bland annat för att främja hög grad av samnyttjande
- parkeringsanläggningar bör i högre grad förläggas i anslutning till kollektivtrafikpunkter eftersom det främjar hållbart resande
- till listan med strategier för en framgångsrik utveckling av Backaplan bör adderas både plan för utveckling av kollektivtrafik och för hur parkering tillsammans med mobilitetstjänster kan stödja omställningen till en hög andel hållbart resande.
- områdets önskade utveckling kräver en hög andel hållbart resande men det framgår inte hur strategin för en sådan omställning ska kunna förverkligas.

- programmet bör kräva att varje utbyggnadsetapp skall ha full behovstäckning för kollektivtrafik.
- strategin att förlägga områdets parkeringsanläggningar längs Deltavägen med hög andel bostäder innebär ännu högre krav på beteendeförändring hos boende jämfört med en strategi baserad på att avståndet till bil är längre än avstånd till kollektivtrafik. Dessutom innebär lokaliseringen längs Deltavägen en minskad möjlighet till samnyttjande av parkering mellan olika grupper.
- att programhandlingen utökas med ett avsnitt som beskriver principer och strategier för hur parkering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster bör planeras för att gemensamt skapa goda förutsättningar för att nå målet om en hög andel hållbart resande.

Ekonomiska konsekvenser

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Olika perspektiv

Barnperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Omvärldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Bilagor

Länk till programhandlingen: https://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmateri-och-planarbete/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt/!ut/p/z1/hY_NTSMwEISfhUOu3nVieR1uDIIr4qgtolITX6oU3DTQ_MgxROLpCUckUOc2mm-kGbBQgu3rz7apQzv09XXxlZXHHc-fVMY1btfpCh_3ZrfamGKLRsDhFmCXGP-RRqiWPh1FvEaeC26UzAh1YR4SaUiaguAZLNjRD2_uPbSvUGUblKmKkEvIwbanjs0vHUOWUCxJcBIpkZIx_UzX_SIRDVjvzs47zz788ugSwjjdRxjhPM-sGYbm6tjkIvyrcRmmAOUvEMau_Nqfu4Oa9N03HHNLAQ!?!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Expedieringskrets

Byggnadsnämnden

Ärendet

Byggnadsnämnden har översänt förslag till program för Backaplan inom stadsdelarna Backa, Kvillebäcken, Tuve, Lundby, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg, samrådsremiss med begäran om Parkeringsbolagets yttrande senast den 16 oktober 2018. Parkeringsbolaget har ansökt om och beviljats förlängd svarstid till 23 oktober.

Bakgrund

Syftet med programmet är att möjliggöra blandstad inom befintligt handels- och verksamhetsområde på Backaplan. Uppdraget innebär att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för omvandlingen av området till en attraktiv blandstad.

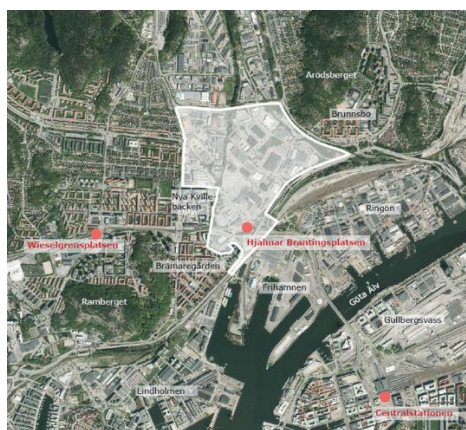
Backaplan är en del av Älvstaden. Programmet ska utveckla Vision Älvstaden till konkreta planeringsförutsättningar och utreda vad som krävs för att uppnå en socialt blandad stad med varierat bostadsutbud, tillräcklig kommunal service, centrumhandel i blandstad, kultur och idrott, prioritering av fotgängare, cyklister och kollektivtrafik, samt attraktiva mötesplatser. Placering av kulturhus är en central fråga liksom parker och gröna bostadsgårdar.

Programarbetet ska identifiera de viktigaste strukturerande elementen och belysa och klarlägga frågor om socialt blandad stad, kommunal service, trafik och parkering, handel i blandstad, kulturhus, exploatering, etappindelning och genomförandefrågor, samt särskilt beakta frågor om riksintressen som risk- och klimatfrågor. Programmet kommer att ligga till grund för kommande detaljplaner.

Backaplan ska utvecklas från en handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande blandstad. En blandning av bostäder, service, kontor och cityhandel ska utveckla Backaplan till Hisingens centrum och koppla ihop staden över älven.

Mål med programmet är:

- att skapa förutsättningar för blandstad med cityhandel, social service, kultur och attraktiva boendemiljöer
- att möjliggöra fortsatt inrymmande av befintliga kultur- och hantverksverksamheter
- att skapa nya mötesplatser
- att skapa fler och tydligare stråk och kopplingar
- att minska den trafik som genereras i området
- att tillföra grönska och rena dagvattnet
- att ge förutsättningar för socialt blandad stad
- att studera genomförandefrågor och etappindelning



Figur 1: Programområdet (vitt)

Programförslaget visar hur Backaplan kan utvecklas till en tät, grön och stadsmässig del av innerstaden. Inom programområdet möjliggörs cirka 7 000 bostäder för 14 000 boende, en stadsdelspark, 5-6 bostadsnära parker, ett kulturhus och ett antal skolor och förskolor, en stor idrottshall och flera mindre i anslutning till skolor. En dryg fördubbling av dagens handel (totalt cirka 140 000 kvadratmeter i hela programområdet), kontor och övriga verksamheter innebär ett stort tillskott av arbetsplatser.



Figur 2: Trafikförslag, övergripande princip för stråk inom programområdet

I programmets riktlinjer för kommande detaljplaner beskrivs när det gäller trafik och parkering:

Trafik

Trafik och parkering planeras så att ökade bilrörelser inte uppstår. Genomfartstrafiken ska flyttas från Hjalmar Brantingsgatan till Kvilleleden. Biltrafiken ska i huvudsak gå via Deltavägen inom området. Man kommer kunna köra på alla gator men trafiken styrs så att lokalgatorna endast får måltrafik och kan utformas som lågfartsgator med blandtrafik. Biltrafiken ska begränsas över Hjalmar Brantingsplatsen som ska utvecklas till en plats för möten och vistelse.

Parkering och mobilitetsåtgärder

Parkeringsanläggningar förläggs i huvudsak med entré från Deltavägen. Parkeringsstal ska följa stadens riktlinjer. För varje etapp ska mobilitetsutredning klargöra hur biltrafiken kan begränsas.

Cykelstråk och cykelparkering

Man kommer kunna cykla på alla gator men snabb cykeltransport styrs så att konflikter med fotgängare undviks. Tillräcklig cykelparkering ska finnas vid bostäder och i omedelbar anslutning till butiksentréer.

Under avsnittet miljökonsekvenser beskriver programmet att en förutsättning för utvecklingen av området är att det sammanlagda resandet med bil till och från området inte ökar jämfört med dagens nivå. Vid en omvandling av Backaplan ger ett ökat underlag i form av tillkommande bostäder förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik, vilket minskar bilberoendet.

Programmet beskriver vidare att parkering till bostäder genererar långt färre trafikrörelser per dygn än parkering till handel. Programmet bedömer att områdets sammanlagda biltrafikgenerering förändras marginellt av förslagets genomförande. Tung trafik minskar. Verksamheterna kommer att gå från transportintensiva till personalintensiva, vilket innebär en förändring av trafikslag. Programförslaget ska skapa blandstad, vilket även innebär en trafikstruktur som gynnar gående och cyklister.

Härutöver beskrivs när det gäller parkering:

- Parkeringshus placeras med anslutning till områdets huvudgator för att styra biltrafiken dit. Längs lokalgator kan det finnas kantstensparkering och cykelparkering.
- En parkerings- och mobilitetsutredning har tagits fram utifrån den målsättning för färdmedelsandelar som tagits fram för Backaplan. Utredningen visar att området bör ha cirka 3 500 - 4 000 parkeringsplatser för bil i kombination med olika mobilitetslösningar för att skapa goda förutsättningar för att nå målsättningarna om ett ökat hållbart resande. Parkeringarna föreslås placeras i 5-7 parkeringsanläggningar i området. Mobilitetstjänsterna kan tex vara fordonspoler och information till boende och företag i området.
- Den parkerings- och mobilitetsutredning som tagits fram i programarbetet anger siffror för p-tal. Dessa ligger inom spannet för Riktlinjerna för mobilitet och parkering och betraktas som målsättningar.
- Enligt programmet skall cykelparkering tillskapas för 2,5 cyklar per lägenhet. Enligt Parkerings- och mobilitetsutredningen behöver sammanlagt ca 20 500 – 22 000 parkeringsplatser för cykel tillskapas i området.
- Handelskvarteren nås med bil och lastfordon genom parkering och lastning/lossning i källarplan.
- Handelns logistik förutsätts vara tidsstyrd med leveranser före skoltid.

Parkerings- och mobilitetsutredning, underlag till program för Backaplan

Den parkerings- och mobilitetsutredning som tagits fram som underlag till programmet beskriver mer ingående bakgrund till målsättning för framtida bilanvändning och p-tal för området:

”På grund av områdets centrala läge har en ambitiös målsättning satts för hur resor till, från och inom Backaplan ska genomföras när området är fullt utbyggt. En nedbrytning av Göteborgs Stads trafikstrategi visar att andelen bilresor till, från och inom Backaplan kan utgöra maximalt 15 % av det totala antalet personresor. Utifrån denna målstyrning har förslag på parkeringstal tagits fram för bil- och för cykelparkering”

”Utifrån de föreslagna parkeringstalen och utifrån förutsättningen att området ska bebyggas med ca 465 000 m² BTA bostäder, 200 000 m² BTA verksamheter och 122 000 m² BTA handel behöver cirka 3 650-4 170 parkeringsplatser för bil (exklusive samnyttjande) och 20 520-21 970 parkeringsplatser för cykel tillskapas i området.

Bilparkering föreslås tillskapas i 5-7 parkeringsanläggningar på Backaplan. Cykelparkering föreslås tillskapas i anslutning till fastigheter och vid offentliga platser som hållplatser, kollektivtrafikknutpunkter och parker

För att en god sammanvägd tillgänglighet ska skapas i området bedöms att ett flertal mobilitetstjänster behöver skapas och mobilitetsåtgärder genomföras.

Dessa tjänster och åtgärder redovisas i korthet i punktlistan nedan:

- Bilpool
- Lastcykelpool
- Lånecykelsystem
- Cykelinfrastruktur utöver cykelvägar och cykelparkering
- Rådgivning, information, uppmuntran och kampanjer
- Uthämtningsställen för gods och insamling av ett flertal fraktioner hushållsavfall

Utöver ovanstående rekommendationer och förutsättningar är det av stor vikt att Backaplan försörjs med en attraktiv kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur och gånginfrastruktur samt att det ges utrymme för verksamheter och service i området som minskar behovet av att äga egen bil.

Den sammanvägda tillgängligheten behöver vara god och stadsdelens utformning behöver skapa förutsättningar för hållbara resval.”

Parkeringsbolagets ställningstagande

Parkeringsbolaget har i dagsläget inga parkeringsplatser inom området men vill utifrån sitt uppdrag och erfarenhet bidra med synpunkter. Parkering är ett viktigt styrmedel för att åstadkomma hållbar mobilitet och därmed en hållbar stadsutveckling.

Programmet belyser många viktiga frågor och identifierar både strukturerande element och vissa förutsättningar och utmaningar. Ett antal strategier för en framgångsrik utveckling av Backaplan redovisas. För att kunna nå en hög andel hållbart resande är det avgörande att området tillförs en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Parkeringsbolaget menar att till listan med strategier bör adderas både plan för utveckling av kollektivtrafik och en strategi för hur parkering tillsammans med mobilitetstjänster kan stödja omställningen till en hög andel hållbart resande.

Programmet beskriver att en förutsättning för utvecklingen av området är att det sammanlagda resandet med bil till och från området inte ökar jämfört med dagens nivå. Det är tydligt att detta kräver en hög andel hållbart resande men det framgår inte om denna förutsättning är tänkt att vara tvingande eller hur strategin för en sådan omställning ska kunna förverkligas.

En viktig faktor för att nå mål om hög andel hållbart resande är att skapa förutsättningar för att människor som kommer att bo och verka i området etablerar sådana vanor redan från början. Vi menar därför att varje utbyggnadsetapp bör innebära lika god tillgång till kollektivtrafik från början som det planerade slutresultatet för området. På samma sätt som att programmet beskriver att varje utbyggnadsetapp skall ha full behovstäckning för skola och förskola bör varje utbyggnadsetapp ha full behovstäckning för kollektivtrafik.

Programmet anger att parkeringsanläggningar skall förläggas i huvudsak med entré från Deltavägen. Det redovisas även att området kring Deltavägen till största delen (ca 80%) skall bebyggas med bostäder. Planer och projekt som syftar till att minska bilanvändning till förmån för kollektivtrafik har ofta som riktlinje att avståndet till den egna bilen skall vara lika långt eller längre än till kollektivtrafik. I program för Backaplan blir det för stora områden tvärtom. Parkeringsbolaget menar att en placering av parkeringsanläggningar i

anslutning till bostäder ställer ännu högre krav på beteendeförändring än om strategin för placering varit den omvända.

Anledningen till placeringen av parkeringsanläggningarna längs Deltavägen är enligt programmet dels att parkering till bostäder genererar färre trafikrörelser än parkering till handel, dels utbyggnadsordningen. Vi menar att lokaliseringen längs Deltavägen innebär en minskad möjlighet till samnyttjande av parkering mellan olika grupper.

I parkerings- och mobilitetsutredning för Backaplan redovisas alternativa strategier för lokalisering, bl a en som arbetats fram tillsammans med fastighetsägare i området. Denna strategi innebär att bilparkering föreslås tillskapas i anslutning till fastigheter och vid offentliga platser som hållplatser, kollektivtrafikknutpunkter och parker. Parkeringsbolaget menar att frågan om lokalisering av p-anläggningar är av så strategisk betydelse att den behöver förtydligas och förklaras ytterligare. En tydligare strategi för placering och planering av parkeringsanläggningar kan stödja omställningen till en hög andel hållbart resande.

En strategi för parkering skulle kunna beskriva:

- Att samlade större anläggningar för parkering bör eftersträvas och planeras för att
 - främja samnyttjande av många grupper
 - effektivisera markanvändningen för att frigöra mark till annat ändamål
- Att placeringen av större parkeringsanläggningar i stor utsträckning bör vara i infartslägen, nära kollektivtrafikknutpunkter, i kombination med mer centralt placerade parkeringsanläggningar för besök till handel och verksamheter.
- Att parkering, klokt planerad under utbyggnadsetapper, kan fungera som ett verktyg som främjar ökat hållbart resande.
- Anläggningstyper prioriteras som kan bidra till funktioner eller värden som stärker stadsutvecklingen i området. Exempel kan vara:
 - Anläggningar där kapacitet kan anpassas till behov
 - Multifunktionella/integrerade anläggningar där parkering är en av flera verksamheter i byggnaden
 - Anläggningar som bidrar med grönytor/rekreationsytor, t ex på taket

Mot bakgrund av den snabba utvecklingen inom mobilitetstjänster kan Parkerings- och mobilitetsutredningens lista med fordonspooler, cykelvägar, rådgivning och uthämtning utökas med utveckling och implementering av mobilitetstjänster som långsiktigt underlättar valet av hållbart resande.

Som framgår av ovan är Parkeringsbolagets övergripande synpunkt att frågan om lokalisering av parkeringsanläggningar är av så strategisk betydelse att den behöver förtydligas och förklaras ytterligare.

Vi föreslår därför att programhandlingen utökas med ett avsnitt som beskriver principer och strategier för hur parkering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster bör planeras för att skapa goda förutsättningar för att nå målet om en hög andel hållbart resande.

Lena Lundblad
Avdelningschef Strategisk utveckling

Maria Stenström
VD