

Styrelsehandling 12

Utfärdat 18-01-15
Diarienummer 0398-17

Strategisk Utveckling
Carina Bergsten
Telefon 031 – 774 37 00
E-post: carina.bergsten@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande över förslag till Detaljplan för handel, bostäder mm gällande överdäckning av Götaleden inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg, granskningsremiss

Förslag till beslut i styrelsen för Göteborgs Stads Parkering

- Att förslaget till detaljplan för handel, bostäder mm gällande överdäckning av Götaleden inom stadsdelen Gullbergsvass tillstyrks, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden
- Att översända yttrandet till byggnadsnämnden
- Att förklara beslutet omedelbart justerat

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra stadsutveckling genom att Götaleden sänks i tunnel. Bebyggelsen innehåller i huvudsak bostads-, kontors- och centrumändamål, totalt ca 140.000 m². Området har ett mycket centralt läge i staden med närhet till kollektivtrafik vid Centralstationen och Nils Ericsson-terminalen.

Den tänkta utbyggnadsordningen inom planområdet kommer innebära att majoriteten av bilparkeringen byggs i ett senare skede. Detta innebär att tillfälliga parkeringsplatser behöver säkerställas för boende och verksamma till dess alla kvarter är klara.

Parkeringsituationen i Centralområdet är mycket komplex, vilket försvårar möjligheten att få en heltäckande bild av hur de olika projekten påverkar varandra ur ett mobilitets- och parkeringsperspektiv. Det innebär att behovet av parkeringar behöver tillgodoses i varje enskilt projekt som skall uppföras i området.

Föreliggande förslag innebär ett lågt p-tal utan kompensation i form av mobilitetsåtgärder. P-bolaget anser att behovet av sådana åtgärder bör prövas ytterligare. P-bolagets uppfattning är att ett lågt p-tal förutsätter ett högt samutnyttjande av de parkeringsplatser som finns. I det här fallet ska parkering anordnas av de markanvisade parterna. Möjligheter till samutnyttjande behöver därför säkerställas med dessa parter.

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.

Carina Bergsten
stadsutvecklare

Maria Stenström
vd

Bilagor

Länk till detaljplanen:

[http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Centrala%20G%C3%B6teborg%20-%20Bebyggelse%20p%C3%A5%20G%C3%B6taleden-Plan%20-%20granskning-Planbeskrivning/\\$File/02.Planbeskrivning.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Centrala%20G%C3%B6teborg%20-%20Bebyggelse%20p%C3%A5%20G%C3%B6taleden-Plan%20-%20granskning-Planbeskrivning/$File/02.Planbeskrivning.pdf?OpenElement)

Expedieringskrets

Byggnadsnämnden skall delges beslutet.

Bakgrund

Byggnadsnämnden har översänt förslag till Detaljplan för handel, bostäder mm gällande överdäckning av Götaleden inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg med begäran om Parkeringsbolagets yttrande senast den 30 januari 2018. Parkeringsbolaget har ansökt om och fått förlängd svarstid till den 9 februari 2018.

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra stadsutveckling genom att Götaleden sänks i tunnel. Detaljplanen möjliggör ny stadsbebyggelse i form av kvartersbebyggelse och gator ovanpå och i anslutning till leden. Kvartersbebyggelsen innehåller i huvudsak bostads-, kontors- och centrumändamål, totalt ca 140.000 m². Där möjlighet finns ges även plats för skola eller förskola samt parkering.

Syftet är också att anpassa bebyggelsen till det centrala läget i staden och pågående utvecklingsprojekt. Några av de angränsande projekten är ny Hisingsbro med angränsande kvarter, Regionens hus, bangårdsförbindelse och en framtida utveckling av området kring centralstationen och Gullbergsvass.

Området har ett mycket centralt läge i staden med närhet till kollektivtrafik vid Centralstationen och Nils Ericsson-terminalen.

En rapport för parkeringssituationen kring Centralenområdet har tagits fram och använts som underlag i detaljplanen.¹ Rapporten anger tre olika alternativ för p-tal. Alternativ 1 bygger på stadens nuvarande policy för p-tal, alternativ 2 är ca 25 % lägre än dagens p-tal och alternativ 2b är ytterligare lägre och kräver mobilitetslösningar. För planområdet - och centralenområdet i stort - har alternativ 2 valts, vilket ger 25% lägre p-tal än dagens policy, utan särskilda mobilitetsåtgärder.

P-talet för bil i alternativ 2 bygger på den modell² som, enligt planhandlingen, ligger till grund för bedömningen av antalet bilparkeringsplatser i detaljplanen vid Masthugget – Järnvägsgatan.³ Modellen utgår från det verkliga bilinnehavet för boende i närområdet. För verksamheter bygger modellen på vetskapen om att ungefär 80 % av arbetstagarna är på plats samtidigt. I den pågående detaljplanen för Masthugget – Järnvägsgatan, där modellen har använts, har ett stort arbete genomförts, omfattande bland annat gröna resplaner samt andra mobilitetsåtgärder, för att minska behovet av parkeringsplatser i området.

Parkering tillåts i samtliga kvarter inom planområdet för överdäckningen av Götaleden. För de fyra kvarteren ovanpå Götaleden är dock möjligheten till parkering under mark obefintlig, varför tillgänglighetsparkering samt cykel- och angöringsparkering måste prioriteras i dessa kvarter. I kvarteret söder om Götaleden, finns möjlighet att bygga parkering under mark samt i högst två plan ovan mark utöver entréplan där upp till 50% av ytan får bebyggas med parkering. Bilparkering tillåts dock inte i fasad på entréplan inom hela planområdet, förutom fasaderna mot nordväst i tre av kvarteren. Detta för att ge goda förutsättningar för levande fasader mot gata och minska risken för att gatorna ska upplevas ödsliga och otrygga, framförallt på kvällstid.

Den tänkta utbyggnadsordningen inom planområdet kommer innebära att majoriteten av bilparkeringen byggs i ett senare skede. Detta innebär att tillfälliga parkeringsplatser behöver säkerställas för boende och verksamma. till dess alla kvarter är klara.

Parkeringsbolagets ställningstagande

Projektet innebär att bostäder och verksamhetslokaler tillskapas i ett mycket centralt och kollektivtrafiknära läge i staden, vilket är positivt. Samtidigt innebär komplexiteten i projektet, som bland annat innebär att hänsyn behöver tas till Hisingsbrons ramper och förutsättningarna för nedsänkningen av Götaleden, att barriärer mellan området och intilliggande områden skapas. Detta i sig försvårar tillgängligheten till och från området, en problematik som man behövt hantera i detaljplanen.

När det gäller parkeringssituationen i Centralenområdet är den komplex. Det finns ett antal olika bygg- och infrastrukturprojekt som pågår parallellt i området och kommer så att göra under ett antal år framöver. Det är svårt att få en heltäckande bild av hur de olika projekten påverkar varandra ur ett mobilitets- och parkeringsperspektiv över tid. Det innebär att behovet av parkeringar behöver tillgodoses i varje enskilt projekt som skall uppföras i området. Detta gäller speciellt för de projekt som kommer tidigt i området. I annat fall finns risken att kommande projekt påverkas negativt genom att dessa behöver hantera parkeringsunderskott som uppkommit i tidigare projekt.

¹ Trivectors rapport 2015:85, version 1.0 "Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg 2035".

² Göteborgs Stad Trafikkontoret 2015. PM Trafikanalys enligt Trafikstrategin. Detaljplan för Norra Masthugget 2015-05-08

³ Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret 2015. Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvägsgatan m.fl. Samrådshandling juni 2015. Diarienummer SBK: 0402/13.

Föreliggande förslag innebär ett lågt p-tal utan kompensation i form av mobilitetsåtgärder. P-bolaget anser att behovet av sådana åtgärder bör prövas ytterligare. Som jämförelse kan nämnas detaljplanen för Masthugget – Järnvågsgatan och de åtgärder som förutsätts där för ett lågt p-tal.

P-bolagets uppfattning är även att ett lågt p-tal förutsätter ett högt samutnyttjande av de parkeringsplatser som finns. I det här fallet ska parkering anordnas av de markanvisade parterna. Möjligheter till samutnyttjande behöver därför säkerställas med de markanvisade parterna och det även över tid.

Många projekt pågår samtidigt i området och möjligheterna till parkering är begränsade i anslutande områden. Särskilt fokus behöver därför läggas på hur parkeringsbehovet ska lösas under byggtid.

Härutöver vill P-bolaget framhålla nedanstående generella ståndpunkter när det gäller parkering. Parkeringen kan avse två-, tre- eller fyrhjuliga fordon beroende på förutsättningarna.

- All parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån.
- Tillgängligheten, såväl till, från som inom ett område/stadsdel bör beaktas vid beräkning av behovet av parkeringsplatser.
- Parkeringen bör placeras så att den främjar den blandade hållbara resan med olika färdmedel.
- System för beläggningsmätningar bör byggas in från början där så är lämpligt, så att parkeringen kan kopplas till parkeringsledsystem (hänvisningssystem) för att minimera söktrafiken.
- Parkeringarna ska utformas så att de både är och upplevs som trygga och säkra.