

Styrelsehandling

Utfärdat 2019-04-05

Diarienummer 0066-19

Handläggare

Maria Gunnarsson

Telefon: 031-7743738

E-post: maria.gunnarsson@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande över förslag till Fördjupad översiktsplan för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden, samrådsremiss

Förslag till beslut

1. Styrelsen beslutar att översända bolagets samrådsyttrande över Fördjupad översiktsplan för Högsbo- Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden, med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
2. Styrelsen beslutar att översända yttrandet till byggnadsnämnden
3. Styrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad

Sammanfattning

Byggnadsnämnden har översänt förslag till fördjupning av översiktsplan för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjölds leden på samråd till Parkeringsbolaget. I samrådet efterfrågas synpunkter som kan användas som underlag för att bland annat hitta en lämplig huvudstruktur för planområdet och för att ta ställning till lämplig markanvändning.

Tre olika förändringsalternativ som vart och ett beskriver olika huvudstrukturer för främst området runt Dag Hammarskjölds leden prövas i samrådet. Ett nollalternativ finns också med som jämförelsealternativ.

I stora drag innebär planförslaget alla förändringsalternativ att Dag Hammarskjölds leden blir en boulevard, vilket innebär en stor förändring av befintlig infrastruktur i området. En mindre ny stad för mellan 8 000 och 30 000 nya invånare kan tillkomma inom planområdet. Detta kommer att innebära ett ökat resbehov från en växande befolkning. Det kommer att bli ett ökat behov av att resa med andra färdmedel än bil, vilket kommer att kräva effektiva transportmedel som tar yta i anspråk men med en högre kapacitet.

Parkeringsbolagets synpunkter på planförslaget är i huvudsak av övergripande karaktär. Bolagets huvudsakliga synpunkt är att det behövs en övergripande struktur och strategi för hur parkering och mobilitetstjänster kan stödja och komplettera kollektivtrafikstrukturen i området. I syfte att nå en tillgänglig och attraktiv stad. Vi föreslår därför att den fördjupade översiktsplanen utökas med principer och strategier för detta, för att skapa goda förutsättningar att nå målet om en hög andel hållbart resande.

Utifrån planförslaget utläser Parkeringsbolaget att företrädesvis förändringsalternativ C kan komma att främja utvecklingen mot ett hållbart resande. Parkeringsbolaget anser dock att för att planförslaget ska kunna skapa förutsättningar för en attraktiv stad med hållbar och god tillgänglighet behöver planförslaget och det valda förändringsalternativet kompletteras i enlighet med Parkeringsbolagets synpunkter om en struktur och strategi för parkering och mobilitetstjänster.

Ekonomiska konsekvenser

Redan så tidigt som i en fördjupad översiktsplan för ett område bör det beaktas och planeras för den väsentliga och strategiska funktion som områden för parkering och mobilitetstjänster kan vara. Rätt placerade områden/anläggningar för parkering och mobilitetstjänster kan skapa positiva effekter i form av goda ekonomiska förutsättningar för anläggningen, för staden som markägare och för andra aktörer i stadsutvecklingen, t ex för byggherrar och även för olika samhällsfunktioner.

Barnperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv, utöver vad som berörs i planhandlingen.

Mångfaldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv, utöver vad som berörs i planhandlingen.

Jämställdhetsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv, utöver vad som berörs i planhandlingen.

Miljöperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv, utöver vad som berörs i planhandlingen.

Omvärldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv, utöver vad som berörs i planhandlingen.

Bilagor

1.Nollalternativ och tre förändringsalternativ

Länk till samrådshandlingen:

[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/%C3%96versiktsplan%20-%20F%C3%B6rdjupad%20f%C3%B6r%20H%C3%B6gsbo-Fr%C3%B6lunda%20med%20Dag%20Hammar skj%C3%B6ldsleden-%C3%96versiktsplan%20-%20samr%C3%A5d-Samr%C3%A5dshandling%20h%C3%B6g%20uppl%C3%B6sning/\\$File/F%C3%96P_H%C3%B6gsb_Fr%C3%B6lunda_webb_rasterad_mellan_uppl%C3%B6sning.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/%C3%96versiktsplan%20-%20F%C3%B6rdjupad%20f%C3%B6r%20H%C3%B6gsbo-Fr%C3%B6lunda%20med%20Dag%20Hammar skj%C3%B6ldsleden-%C3%96versiktsplan%20-%20samr%C3%A5d-Samr%C3%A5dshandling%20h%C3%B6g%20uppl%C3%B6sning/$File/F%C3%96P_H%C3%B6gsb_Fr%C3%B6lunda_webb_rasterad_mellan_uppl%C3%B6sning.pdf?OpenElement)

Ärendet

Byggnadsnämnden har översänt förslag till fördjupning av översiktsplan för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjölds leden med begäran om Parkeringsbolagets yttrande senast den 26 april 2019.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade hösten 2017 att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjölds leden. Byggnadsnämnden får i uppdrag att ta fram förslaget med den inriktning som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Förslaget ska tas fram med aktiv medverkan av övriga berörda nämnder.

Av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande framgår att fördjupningen av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjölds leden ska ge stöd för en inriktning mot den täta, gröna staden med blandat innehåll genom komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter. Göteborg ska byggas tätare så att fler invånare får möjlighet till ett enkelt vardagsliv, med gångavstånd till kollektivtrafik och service. Särskild vikt ges bland annat att pröva omvandling av Dag Hammarskjölds leden till boulevard och att stödja genomförandet av Stomkoll 2035.

Det geografiska område som denna fördjupning av översiktsplanen hanterar ligger inom ett område som benämns mellanstaden i översiktsplanen. Inom planområdet finns tre tyngdpunkter utpekade: Frölunda torg, Axel Dahlströms torg och Marklandsgatans hållplats. Inom planområdet utgör idag Frölunda Torg, Marklandsgatan och Radiomotet de viktigaste bytespunkterna för kollektivtrafik. Den största målpunkten för pendling inom området är Frölunda Torg.

I samrådet av fördjupningen av översiktsplanen efterfrågas synpunkter som kan användas som underlag för att bland annat hitta en lämplig huvudstruktur för planområdet och för att ta ställning till lämplig markanvändning. Tre olika förändringsalternativ som vard och ett beskriver olika huvudstrukturer för främst området runt Dag Hammarskjölds leden prövas i samrådet. Ett nollalternativ finns också med som jämförelsealternativ. De olika idéerna ska med grund i samrådet utvecklas, förbättras och användas som grundstomme i det slutliga planförslaget som ska tas fram inför utställningen.

Tre föreslagna förändringsalternativ och ett nollalternativ

Fördjupningen redovisar tre alternativ kring omvandlingen av Dag Hammarskjölds leden till boulevard, med tillhörande bebyggelseutveckling i angränsande områden. Se bilaga 1, Nollalternativ och tre förändringsalternativ. Den redovisar även den tänkta utvecklingen i området i stort, vad gäller bland annat grönytor, infrastruktur och bebyggelse.

Sammanfattade konsekvenser av förändringsalternativen

I stora drag innebär planförslagets alla förändringsalternativ att Dag Hammarskjölds leden blir en boulevard, vilket innebär en stor förändring av befintlig infrastruktur i området. Leden planeras bli en av stadens framtida stadsbanestråk. Detta kommer att innebära ett ökat resbehov från en växande befolkning. En mindre ny stad för mellan 8 000 och 30 000 nya invånare kan tillkomma inom planområdet. Det kommer att bli ett ökat behov av att resa med andra färdmedel än bil, vilket kommer att kräva effektiva transportmedel som tar yta i anspråk men med en högre kapacitet. Tillgängligheten kommer huvudsakligen att bygga på kollektivtrafik. Planförslaget och dess förändringsalternativ innebär en överflyttning av trafik till framför allt Västerleden, men

även Söderleden samt stora förändringar kring Dag Hammarskjölds leden. De tre förändringsalternativen hanterar ovanstående på olika sätt.

Konsekvenser för olika geografiska delar av planområdet

I planområdets västra delar sker främst en komplettering i befintlig bebyggelse medan de östra delarna handlar om att bygga ny stad. De olika förändringsalternativen skiljer sig åt i hur väl kopplade de östra och västra delarna blir, vilket ger konsekvenser för tillgång till samhällsservice.

I de lägre belägna delarna, utmed den västra sidan av Dag Hammarskjölds ledens dalgång bedöms finnas potential för omvandling eller komplettering av bebyggelsen längs med leden, främst genom att trafik- och parkeringsytor tas i anspråk för annat ändamål. I planförslaget påpekas att om parkeringsytor tas i anspråk förutsätter det att parkeringen för både nya och befintliga bostäder och verksamheter löses på ett annat sätt.

Inom planområdet bedöms finnas störst potential vad gäller utveckling och omvandling i Högsbo och Sisjöns verksamhetsområden. Dock är de bägge områdena just nu väl fungerade verksamhetsområden.

Inom dalgångarna för Frölunda, Grimmered, Tynnered och Välen bedöms främst finnas möjligheter att pröva annan markanvändning än dagens utmed huvudvägarna i områdena, men även på exempelvis parkeringsplatser (förutsatt att behovet av parkering löses på annat vis om de ytor tas i anspråk).

I samrådsförslaget konstateras att byggande på ytor för markparkering innebär minskad tillgång till parkering och ökad förväntan på kapacitetsstark kollektivtrafik. Vidare konstateras att byggnation på den östra sidan kommer att innebära att markanvändningen skiftar från verksamheter och handel till bostäder. Vilket kan innebära färre bilresor och ett mycket stort tillkommande behov av kollektivtrafikresor inom området.

I samtliga alternativ ingår att en ny spårväg byggs ut, som ska stå för huvuddelen av transportarbetet vad gäller kollektivtrafik för den östra sidan av dalgången. Enligt Koll 2035 är valet av spårväg med eventuell stadsbanestandard beroende av hur många personer som beräknas bosätta sig i planområdet totalt. Samtliga alternativ utgår från att ett metrobussystem byggs ut med stationer vid Frölunda Torg och i anslutning till den nya spårvägens hållplats i Söderledens närhet.

Bolagets bedömning

Inledningsvis vill Parkeringsbolaget framföra att samrådshandlingen för den fördjupade översiktsplanen i stora delar upplevs som mycket väl genomarbetad, utifrån många perspektiv som kan vara av betydelse för att nå målet om en hållbar utveckling. Parkeringsbolagets synpunkter på planförslaget är, då förslaget befinner sig i samrådsskede, i huvudsak av övergripande karaktär.

Parkeringsbolagets anser att parkering bör ses som ett strategiskt stadsutvecklingsverktyg och i FÖP beskrivas som en viktig aspekt att beakta och planera för i mycket tidiga skeden. Genom att i tidiga skeden beakta och planera för lokalisering av parkering och tydliggöra dess roll i staden kan parkering, som ett kraftfullt verktyg och som en del av stadens infrastruktur, stödja och underlätta den önskade stads- och samhällsutvecklingen.

Bolaget tar, utifrån sitt uppdrag, inte ställning till något av de tre förändringsalternativen. Parkeringens roll i att göra staden tillgänglig och

samtidigt stödja ett ökat hållbart resande är densamma oavsett vilket förändringsalternativ som kommer att vara utgångspunkt för fortsatt arbete. Behov av parkering och därmed lämplig lokaliseringsstrategi kommer dock att skilja sig åt beroende på vilket förändringsalternativ som väljs. Struktur och strategi för hur parkering och mobilitet kan vara värdeskapande och bör identifieras så tidigt som möjligt.

Bolagets huvudsakliga synpunkt är att det behövs en övergripande struktur och strategi för hur parkering och mobilitetstjänster kan stödja och komplettera kollektivtrafikstrukturen i området i syfte att nå en tillgänglig och attraktiv stad och främja ett hållbart resande. Vi föreslår därför att den fördjupade översiktsplanen utökas med principer och strategier för detta, för att skapa goda förutsättningar att nå målet om en hög andel hållbart resande.

I samrådsförslaget beskrivs att ytterligare utredningar behövs kring parkering, vad gäller behov och förslag till principer för tillkommande bostäder och verksamheter. På kartan över den strategiska målbilden för planområdet återfinns frågeställningen; ”Hur löses parkeringen i området när markparkeringsytor används för annat ändamål?” Parkeringsbolaget vill understryka att ovanstående är av stor betydelse att utreda för att kunna nå ett fungerande system för mobilitet i planområdet.

Samrådsförslaget kan innebära att områden med sammantaget flera hundra parkeringsplatser berörs och delvis tas i anspråk. Samtidigt kan bostäder för upp till 30 000 nya invånare tillkomma, vilket i sin tur genererar stora behov av nya, rätt placerade mobilitetstjänster, parkering inkluderad. Därför är det viktigt med en struktur och strategi för parkering och mobilitetstjänster för planområdet, där anläggningar för mobilitetstjänster och parkering stödjer varandra i ett system som underlättar det hållbara resandet för den växande befolkningen. Det är också viktigt att områdena för parkering och mobilitetstjänster kan samnyttjas, för tex boendeparkering, bytespunkt för mobilitetstjänster och besöksparkering i syfte att effektivisera marknyttjandet.

I planförslaget resoneras kring att det är lättare för nyinflyttade att förändra sina resvanor än de som har bott på samma ställe en längre tid. Enligt förslaget behöver därför de som kommer att flytta till nya områden kompensera för svårigheten i att förändra etablerade resmönster i dagens befintliga områden. Vidare resoneras man därför om att resandet från de tillkommande bostäderna ska ha en ännu lägre andel bilresande än målsättningarna, för att totalt sett kunna nå målen om framtidens färdmedelsfördelning.

Parkeringsbolaget hävdar att upplevd tillgänglighet är mycket väsentligt för en attraktiv stad, även i ett nyetablerat område. Det är därför mycket viktigt att undersöka hur staden kan planeras för att underlätta för människors vardag, inte minst ur det sociala perspektivet. Det är viktigt att områden för parkering och mobilitetstjänster, ibland i form av sk. mobilitetshubbar, där så är möjligt och lämpligt, finns i anslutning till offentliga platser, bytespunkter, platser för besök till handel och verksamheter, i infartslägen mfl. Vidare är det viktigt att det där finns förutsättningar för samutnyttjande för olika syften.

Bolagets huvudsakliga synpunkt är, som framgått ovan, att det behövs en övergripande struktur och strategi för hur parkering och mobilitetstjänster kan stödja och komplettera kollektivtrafikstrukturen i området i syfte att nå en tillgänglig och attraktiv stad och främja ett hållbart resande. Vi föreslår därför att den fördjupade översiktsplanen utökas med principer och strategier för detta, för att skapa goda förutsättningar att nå målet om en hög andel hållbart resande.

En övergripande struktur och strategi för parkering och mobilitetstjänster kan bidra till och beskriva:

- hur lokalisering av parkering och mobilitetstjänster i anslutning till målpunkter kan bidra till målet om en tillgänglig och attraktiv stad.
- hur lokaliseringar i anslutning till bytespunkter och infartslägen kan möjliggöra kombinerade resor och främja hållbart resande.
- hur ett utbud av mobilitetstjänster (kollektivtrafik, parkering, bildelning och andra mobilitetstjänster) samlade i t ex mobilitetshubbar kan kombineras för att möjliggöra kombinerade resor och främja hållbart resande.
- hur lokalisering av parkering kan främja en effektiv markanvändning och frigöra mark till annat ändamål, särskilt om goda förutsättningar till samnyttjande skapas och/eller parkeringsanläggningen integreras i övrig byggd miljö.
- hur anläggningar kan stödja varandra i ett system där tex kombinationer mellan perifera och centrala lokaliseringar ger synergier.
- hur fördröjningar i utbyggnadstakten av kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster i relation till bebyggelse- och befolkningsutvecklingen kan mötas genom tillfälliga eller reversibla parkeringsanläggningar.

Parkeringsbolaget vill framföra att om parkeringsanläggningar/platser för mobilitetstjänster i senare planeringsskeden såsom program och detaljplaner placeras rätt och med rätt innehåll kan dessa hantera och främja:

- Omställningen till en hög andel hållbart resande
- Elladdning och därmed ökad andel elfordon
- Styrningen av autonoma fordons plats i staden
- Hållbart resande genom att tillhandahålla fysiska platser för delning av fordon och andra mobilitetstjänster tex inom koncept för mobilitetshubbar
- Stadens utveckling och attraktivitet, t ex genom multifunktionalitet
- Minskade transporter med tung trafik i centrala staden
- Minskade barriäreffekter, bidra med grönytor, estetisk utformning och integrering i kvarter mm

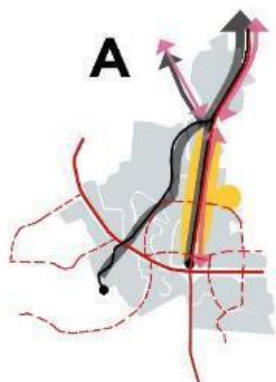
Parkeringsbolaget har sedan tidigare erbjudit sig att, i enlighet med sitt ägardirektiv, bidra med sin kunskap och erfarenhet kring parkeringsfrågor i stadsplaneringen och har förhoppningen om att få möjlighet att bidra i fortsatt arbete med översiktsplanen.

Lena Lundblad

Maria Stenström

Avdelningschef Strategisk utveckling Vd

Nollalternativ och tre förändringsalternativ



- **Bebyggelsen koncentrerad längs med boulevarden, med hög exploateringsgrad.**
- **Spår längs boulevarden till Järnbrottsmotet.**
- **Endast mindre delar av Högsbo verksamhetsområde omvandlas.**

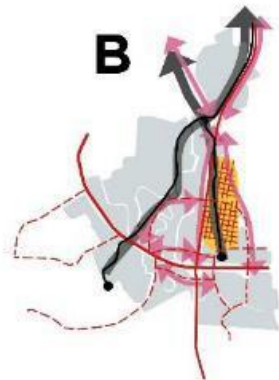
A- Linjestaden (sammanfattande utdrag ur planförslagets beskrivning): Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard med likartad utformning längs hela sträckan mellan Linnégatan och Järnbrottsmotet. Spårväg finns utmed hela stråket placerad mitt i boulevarden. Bebyggelse kantar boulevarden mellan Marklandsgatans hållplats och Radiomotet. Bebyggelsen är förlagd i en tydlig kvartersstruktur. Det är främst de impediment, parkeringsytor och grönytor där kommunen har markinnehav utefter Dag Hammarskjölds led som omvandlas.

Från nollalternativet räknat kan det bli ett tillskott på ca 16 000 boende.

I detta förändringsalternativ får boulevarden en enhetlig utformning längs hela sträckan mellan Linnéplatsen och Radiomotet. Boulevarden utgörs av en spårväg i gatuplan med dubbla körfält (för att även ge plats åt exempelvis bussfil, kantstensparkeringar och cykelparkeringar) på var sida om spårvagnen.

Tillgängligheten till snabb kollektivtrafik kommer vara beroende av avståndet till spårväghållplatserna i boulevarden och vara beroende av antalet ställen där boulevarden går att korsa. Ett ökat resandeunderlag för kollektivtrafiken vid

Marklandsgatans hållplats gör att denna tyngdpunkt utvecklas. Utveckling av nya tyngdpunkter, belägna i boulevardens korsningspunkter kommer att skapas.



- **Bebyggelse i tät sammanhängande kvartersstad.**
- **Spår diagonalt genom den nya kvartersstaden.**
- **En ny vägförbindelse öster om den nya kvartersbebyggelsen.**
- **En måttlig omvandling av Högsbo verksamhetsområde.**

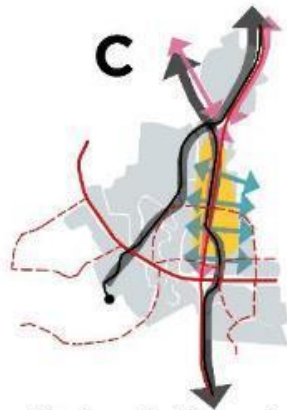
B- Parallella stråk (sammanfattande utdrag ur planförslagets beskrivning): Området öster om leden omvandlas med en övergripande trafikföring söder om Marklandsgatans hållplats som återspeglar hur den västra sidan är uppbyggd, det vill säga att spårbunden trafik och vägburen trafik skiljs åt. Den östra sidan längs med boulevarden och längs med spårvägen omvandlas till en kvartersstad med huvudsakligen bostäder. Den spårbundna trafiken förläggs centralt mellan Änggårdsbergen och boulevarden. Vägburen trafik delas upp i två nord-sydliga stråk. Dels i leden, som omvandlas till boulevard, och dels i en genomgående huvudgata i öster. Leden omvandlas till en boulevard med enbart gång- och cykelstråk och vägburen trafik.

I detta alternativ delar alltså inte boulevarden den nya bebyggelsen. Spårbunden trafik förläggs inte heller i boulevarden utan mitt i det sammanhängande nya bebyggelseområdet som skapas på den östra sidan av dalgången. Parallella stråk med olika tempon och funktioner skapas.

Från nollalternativet kan det bli ett tillskott på ca 9 500 boende.

Det bedöms finnas goda möjligheter till att skapa en tillgänglighet till kollektivtrafik för boende i området. Befintliga målpunkter och mötesplatser bevaras och nya skapas. Men det kan innebära att dessa nya målpunkter endast

nyttjas av boende i östra Högsbo då kopplingen mellan öster och väster inte stärks. Detta alternativ bidrar till att utveckla Marklandsgatan som tyngdpunkt.



- **Varierad utformning på boulevarden och den nya bebyggelsen, utefter omgivningens förutsättningar.**
- **Spår delvis längs boulevarden, korsar Söderleden vid Victor Hasselblads gata och fortsätter söderut.**
- **Många öst-västliga gång- och cykelpassager över boulevarden.**
- **Större delen av Högsbo verksamhetsområde omvandlas.**

C- Kopplande gator (sammanfattande utdrag ur planförslagets beskrivning): Leden omvandlas till en boulevard. Boulevardens utformning och innehåll varierar utefter omgivande bebyggelse och topografi. Mot norr omges boulevarden av parkmiljöer och redan befintlig bostadsbebyggelse. I mellanpartiet byggs en ny kvarterstad upp som breder ut sig främst mot öster men kopplas samman med den västliga sidan i genomgående östvästliga stråk. I söder delas boulevarden upp till olika målpunkter beroende på trafikslag. Nya spår förläggs längs med boulevarden mellan Marklandsgatans hållplats och Radiotorget. Mellan Radiotorget och Söderleden viker spåret av från boulevarden österut.

Detta förändringsalternativ bygger på att dela in Dag Hammarskjöldsleden i delsträckor, och utifrån varje delsträckas förutsättningar utforma boulevarden och den omkringliggande staden. En ny stadsbana kombinerad med en övergripande gatustruktur där det är möjligt att korsa boulevarden med 200-300 meters avstånd mellan korsningarna säkerställer att bägge sidorna av dalgången har möjlighet att få tillgång till en snabb kollektivtrafik.

Från nollalternativet kan det bli ett tillskott på ca 22 000 boende

Alternativet innebär en utveckling av stadens tyngdpunkter där Frölunda Torg, Marklandsgatan samt Axel Dahlströms torg kompletteras med mer bostadsunderlag. Det finns också förutsättningar för en ny tyngdpunkt att formeras i området kring de södra delarna av Högsbo industriområde och Sisjön, samt runt Radiotorget.

- 0- Nollalternativ: (sammanfattande utdrag ur planförslagets beskrivning)
Utvecklingen i planområdet sker enligt redan antagna planer och program och pågående planeringsarbete. Dag Hammarskjöldsleden förblir en trafikled med nuvarande utformning. Den övergripande trafikföringen i området sker på samma vis som idag vad gäller bil- och spårvagnstrafik.

Nollalternativet kan innebära en inflyttning av ca 8000 nya invånare men inga nya planerade satsningar på infrastruktur utöver metrobuss.