

## Stadsutvecklingsprogram 2.0 för Centralenområdet, Dnr 0627/12

---

### Sammanfattning

Ärendet rör ett stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet i version 2.0, som visar en samlad övergripande stadsbyggnadsidé för områdets utveckling fram till 2035.

Parkeringsbolagets synpunkter är i kortversion:

- Centralenområdet har genom centralstationen en absolut nyckelroll både i tillgängligheten till Göteborg för inresande och inpendlande, och i tillgängligheten till övriga regionen och landet för göteborgarna. I parkeringsutredningen, som genomförts inom ramen för stadsutvecklingsprogrammet, konstaterar man att antalet bilparkeringsplatser för resande bör behållas på samma nivå som idag, medan antalet cykelparkeringar behöver utökas kraftigt. Parkeringsbolaget vill understryka vikten av att utredningens slutsatser beaktas.
- Parkeringsbolaget ser gärna att parkeringshusen i området samnyttjas i så stor omfattning som möjligt, på så sätt kan antalet parkeringshus hållas nere och de ekonomiska förutsättningarna förbättras.
- Det är av högsta vikt att parkeringssituationen för bil och cykel i området fungerar under hela utbyggnadstiden.
- Angöring med bil för att hämta/lämna vid centralstationen är av mycket stor vikt och måste placeras nära perrongerna för fjärrtåg.
- Tankarna på mobilitetshus med cykelparkering är positiva, men det är viktigt att kvalitativ cykelparkering finns på flera platser runt om centralstationen.
- Förslaget att använda och utveckla konceptet parkeringsreserv i området är positivt och bör kunna kopplas ihop även med andra mobilitetsåtgärder.
- Parkeringsbolaget vill delta i fortsatt planering för och utredning av parkeringsanläggning på Packhuskajen.

### Förslag till beslut

*Styrelsen föreslås besluta*

Att som eget yttrande översända yttrandet till Stadsbyggnadskontoret samt

Att förklara beslutet omedelbart justerat.

Göteborg den 1 juni 2016

*Maria Stenström*

VD

*Sara-Linnéa Östervall*

Stadsutvecklare

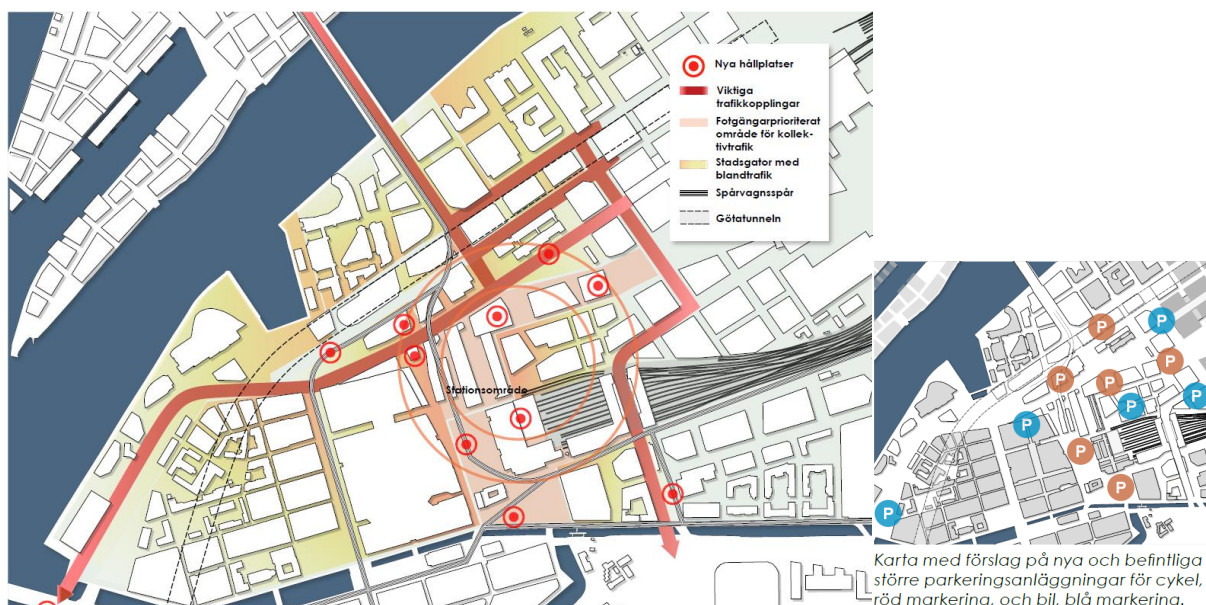
## Ärendet

Ärendet rör ett stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet i version 2.0, som Stadsbyggnadskontoret skickat ut på remiss. Sista svarsdatum är 5 juni, Parkeringsbolaget har begärt förlängd svarstid. Stadsutvecklingsprogrammets version 1.0 kom i maj 2014, se bilaga 1 för Parkeringsbolagets svar på det. Den synpunkt som kvarstår från det remissvar är att Parkeringsbolaget gärna ser att parkeringshusen i området samnyttjas i så stor omfattning som möjligt, på så sätt kan antalet parkeringshus hållas nere och de ekonomiska förutsättningarna förbättras. Stadsutvecklingsprogrammet kommer att fortsätta uppdateras till nya versioner allt eftersom planarbetena i området fortskrider.

## Bakgrund

Centralenområdet är en del av Älvstaden och ska utvecklas i enlighet med Vision Älvstaden. Centralenområdet är redan idag en regional knutpunkt och kommer att utvecklas ytterligare när kollektivtrafiken byggs ut och infrastrukturprojekt genomförs. Området har ett strategiskt läge med kopplingar till såväl den befintliga stadskärnan och älven som till nya utvecklingsområden som Södra Älvstranden, Gullbergsvass och Frihamnen, så väl som till övriga regionen och landet genom centralstationen, Nils Ericssonterminalen och Västlänken. Stora infrastrukturprojekt till en sammanlagd investeringskostnad av 30-40 miljarder kronor, som samtliga berör Centralenområdet, planeras genomföras under de kommande 15-20 åren. Stadsutvecklingsprogrammet visar en samlad övergripande stadsbyggnadsidé för områdets utveckling. Det är ett avtryck från den pågående stadsutvecklingsprocessen och ett dialogunderlag om utvecklingen av området.

Nedanstående två kartbilder sammanfattar programmets förslag kring mobilitet och parkering.



## Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsbolagets övervägande har fokus på tillgänglighet och mobilitet för bland annat bilburna och cyklisterna.

Centralenområdet har genom centralstationen en absolut nyckelroll både i tillgängligheten till Göteborg för inresande och inpendlande, och i tillgängligheten till övriga regionen och landet för göteborgarna. Parkeringsutredningen som genomförts inom ramen för stadsutvecklingsprogrammet konstaterar att antalet bilparkeringsplatser för resande bör behållas på samma nivå som idag, medan antalet cykelparkeringar behöver utökas kraftigt. Parkeringsbolaget instämmer i detta och vill understryka vikten av tillräcklig och väl utformad s.k. ”kiss ’n ride”-parkering, bilplatser för att hämta och lämna resande vid centralstationen. I stadsutvecklingsprogrammet pekas en plats vid Kämpegatan och Västlänken-stationens östra uppgång ut för detta. I kartskissen för torget vid östra uppgången (s. 65) illustreras en handfull kantstensparkeringar för detta ändamål, vilket naturligtvis är långt ifrån tillräckligt för att möta behovet. Rimligen är korttidsparkering också tänkt att anläggas i det underjordiska garaget närmare dagens spår område. Parkeringsbolaget vill poängtera vikten av att kiss ’n ride-parkering anordnas tillräckligt nära perrongerna för fjärrtåg, eftersom det är dessa till tåg, snarare än pendeltågen i Västlänken, som resenärer kommer att bli hämtade och lämnade med bil. Många av de resenärer som kommer till eller lämnar centralstationen med bil gör troligen det eftersom det är svårt för dem att nå platsen med kollektivtrafik eller cykel, exempelvis för att de har svårt att gå, har mycket bagage, reser med barn och barnvagnar eller liknande. En lång sträcka att gå mellan kiss ’n ride-parkeringen och perrongerna vore därför olämpligt.

I stadsutvecklingsprogrammet finns tankar på mobilitetshus med cykelparkering, vilket Parkeringsbolaget tycker är positivt. För cyklisten är det dock viktigt att det finns säker och väderskyddad cykelparkering på flera platser runt centralstationen, beroende på vilket håll man kommer ifrån. Om valet står mellan fler mindre cykelparkeringar med hög kvalitet och en storskalig cykelparkering av extraordinär kvalitet är det första att föredra.

Stadsutvecklingen i centralenområdet kommer att pågå under lång tid och vara färdigutbyggt först 2035. Det är av högsta vikt att parkeringssituationen för både bil och cykel fungerar under hela utbyggnadstiden. Detta måste utredas och planläggas noggrant för att säkerställa tillgängligheten till staden. Angöring till parkeringsnoden Nordstans P-hus nämns som exempel på fortsatt studie, där Parkeringsbolaget poängterar att inte bara angöringen i det färdigutvecklade området är viktig, utan även under hela tiden fram till dess.

Programmet har en tanke om att vidareutveckla konceptet *parkeringsreserv*. Det ställer sig Parkeringsbolaget helt bakom. Vi tror att det är en förutsättning för att kunna hålla de låga P-tal som föreslås för tillkommande bebyggelse. Man bör kunna arbeta med någon form av avtal med exploatörerna där mobilitets- och parkeringssituationen följs upp över tid. Om situationen visar sig fungera dåligt finns i avtalet ett flertal mobilitetsåtgärder som aktörer har åtagit sig att genomföra, där byggnation av ytterligare parkering på reserverad tomt är en sådan.

I området Lilla bommen-Stora bommen (Packhuskajen) föreslås en parkeringsanläggning, och hur en sådan skulle kunna lösas nämns som exempel på fortsatt studie. Parkeringsbolaget har flera parkeringsytorna i området idag som kommer att försvinna när Västlänken byggs och har gjort inledande undersökningar på permanenta parkeringslösningar i området. Parkeringsbolaget vill därför vara fortsatt delaktiga i arbetet med parkeringslösning på Packhuskajen.