

Styrelsehandling

Utfärdat 2020-03-06

Diarienummer 0192-16

Handläggare

Mattias Paijkull

Telefon: 031-7743712

E-post: mattias.paijkull@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande över förslag till Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen (dnr BN0604/13) (granskningsremiss)

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

1. tillstyrka förslaget till Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen (dnr BN0604/13) med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
2. översända yttrandet till byggnadsnämnden.

Sammanfattning

Bolaget har fått rubricerade förslag till detaljplan på remiss från byggnadsnämnden med sista svarsdatum 6 mars 2020.

Förslag innebär en omfattande stadsutveckling av Jernhusen ABs område norr om Centralstationen med en stadsmässig inriktning mot i huvudsak kontor men även handel och bostäder. Föreslagen utveckling innebär att befintliga ytor för korttids- och långtidsparkering tas i anspråk. Behovet av parkering för centralstationens funktion bedöms motsvara dagens behov. Del av behovet föreslås lösas inom detaljplanen men större delen av behovet, framförallt behovet av långtidsparkering föreslås lösas utanför detaljplaneområdet. Närmare lokalisering och former för detta är ännu ej framtagna men ansvarsfrågan regleras i ett kommande avtal mellan Jernhusen AB, Trafikverket och staden. För tillkommande bebyggelse sätts låga p-tal med utgångspunkt i den sammanvägt goda tillgängligheten till området med kollektivtrafik, cykel och gång.

Bolaget delar uppfattningen att behovet av parkering för resande kan motsvara dagens behov. Bolaget pekar dock på att, då det är ytterst viktigt för tillgängligheten till staden att denna funktion fungerar, det också är viktigt att planering, lokalisering och former för lösningar utanför detaljplaneområdet etableras och att resurser riktas i staden och hos samverkansparterna mot ett sådant arbete. Det är också viktigt att detta arbete görs i samklang med övrigt planeringsarbete i närområdet då förutsättningarna för samnyttjande och effektiva lösningar är goda.

När det gäller p-tal för tillkommande bebyggelse ställer bolaget sig undrande till relevansen i att sätta p-talet till noll för de delar inom detaljplanen som möjliggör handelsändamål.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Länk till förslag till detaljplan

https://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmateri-och-planarbete/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffwNvE30wwkpiAJKG-AAjgZQ_ejCTkFGTsYGBu7-RmD9BO3HYwEB_QW5oaGhjoqKABZiqmY!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/p0/IZ7_42G01J41K86B70ALKC36K76KL7=CZ6_P1JQ8B1A0OG9F0ITKPFNKLOOK4=MEviewDetail!BN0604QCP13==/#Z7_42G01J41K86B70ALKC36K76KL7

Ärendet

Byggnadsnämnden har översänt förslag till Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen med begäran om Göteborgs Stads Parkering ABs yttrande. Bolaget har begärt och erhållit förlängd remisstid till 6 mars 2020.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Byggnadsnämnden har gett stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för verksamheter, handel, bostäder m.m. norr om Centralstationen. Området avgränsas av Nils Ericson terminalen i väster, i söder av befintlig bangård, i öster av uppställnings-spåren för pendeltåg och i norr av gränsen för detaljplan för Västlänkens Station Centralen.

Planen möjliggör för fastighetsägaren Jernhusen AB att expandera inom sitt område och samtidigt utveckla strukturen inom området intill Västlänkens nya stationsläge, mot den planerade Bangårdsförbindelsen samt mot tillkommande utveckling i Gullbergsvass. Planen avser den första etappen av Jernhusens projekt, men med kopplingar till en tänkt fortsatt utbyggnad mot öster som en andra etapp, vilken har studerats för prövning av helheten i utvecklingen av detta stationsnära läge

Syftet med planen är att möjliggöra en stadsutveckling av stationsområdet och stärka stationen med offentliga rum med kopplingar till omkringliggande resenärsfunktioner, möjliggöra utbyggnad av bostäder, centrumverksamhet, parkering, utbildning, vård och tekniska anläggningar. Syftet är också att utveckla en tät blandad och livfull stationsmiljö med innerstadskvaliteter integrerade med stationsfunktionen.

Planförslaget grundar sig i den planerade stadsutveckling som beskrivs i Stadsutvecklingsprogrammet V2.0 för Centralenområdet. Målen som där beskrivs för området är att:

- Skapa en välkomnande entré till Göteborg
- Skapa ett attraktivt kommunikationsnav och regional mötesplats
- Skapa en tät, blandad och livfull stad
- Skapa nya stråk som kopplar Centralenområdet mot vattnet, över mot Hisingen, mot den gamla stadskärnan samt öppnar för utvecklingen i Gullbergsvass

Bebyggelseförslaget utgår också från den planeringsinriktning som arbetats fram i Vision Älvstaden och i stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet, med syfte att stärka den regionala kärnan som ett attraktivt kommunikationsnav och ett regionalt centrum.



Planens innehåll

Föreslagen struktur för området kopplar både mot centralen i söder och väster, dvs Centralstationen, Nils Ericson Terminalen och den framtida Station Centralen (Västlänken), älvstråket i norr, samt mot det framtida Gullbergsvassområdet i öster.

Planförslaget omfattar byggnader i upp till 36 våningar, vilka bildar en grupp av högre byggnader med stark visuell effekt, en symbol för den växande staden och regionen. Denna grupp av byggnader kommer med sin samlade effekt att bli den mest framträdande byggnationen i området, med upplevelse som en konstruerad höjdformation och landmärke i den nya staden. De högre byggnaderna står på en sockel/podie med höjd av 2 - 4 våningar, vilka formar stadsrummen med en kvarterstruktur med ett centralt torg mot söder och stationsområdet.

Med sitt mycket centrala läge har bedömningen gjorts att platsen är lämplig för tät och hög blandstadsbebyggelse också ur hållbarhetssynpunkt, bl a då planförslaget bidrar till förverkligandet av en mindre bilberoende stad och region, genom sin höga exploatering vid regionens största kollektivtrafikknutpunkt.

Detaljplanen omfattar totalt ca 120 000 kvm BTA ovan mark. Handel (ca 13 000 kvm BTA) tillåts generellt i de två första våningarna. Detaljplanen pekar ut en av byggrätterna, den högsta volymen, för bostadsändamål från och med våning 4, motsvarande ca 200 bostäder. Övrig yta kan fördelas på kontor, stationsfunktioner, centrumändamål och hotell samt utbildning och vård, men fördelningen är inget som detaljplanen reglerar. Tyngdpunkten i markanvändningen kan emellertid antas ligga på kontor med omkring hälften av den totala bruttoytan, ca 60 000 kvm.

Handelsverksamheten antas till viss del vara resenärshandel, kopplad till den knutpunkt för kollektivtrafik som bildas i området genom Centralstationen, Nils Ericson terminalen och station Centralen för Västlänken. Det är också troligt att det kan komma någon form av livsmedelshandel i området, men i stort antas handeln vara av typen handelsstråk som attraherar kunder som en del av stadens centrum. En betydande del av handelsverksamheten kan också antas bli restauranger och caféer av olika slag. Enligt tidigare resonemang jämförs med de verksamheter som finns på Stockholms centralstation där resenärslödet vid stationen är huvudkällan. Även restaurangerna antas attrahera huvudsakligen resenärer och verksamma i området.

Trafik och parkering

Detaljplanens genomförande innebär att befintlig markparkering, som syftar till att förse huvudbangården vid Centralstationen med angöring och korttidsparkering, tas in anspråk för bebyggelse. Detta innebär att dessa platser behöver kompenseras. Det är av stor vikt att Centralstationen fortsatt är tillgänglig för alla som kommer med cykel, kollektivtrafik och bil. Lokaliseringen av resenärsparkeringen är viktig och för hämta-/lämnafunktionen är närheten till perrongerna viktig. Eftersom det pågår ett stort förändringsarbete inom hela Centralenområdet har flera parkeringsutredningar tagits fram i samband med detaljplanering och en sammanvägning av dessa har gjorts.

För stationsfunktionen finns idag totalt ca 500 platser. Under Centralstationen och Nils Ericssons-terminalen finns idag stationens parkeringsgarage, som har sin uppfartsramp inom planområdets södra del. Detta garage har ett mindre antal platser, ca 80 st, och utgör personal- och besöksparkering för företag och hotell inom stationen. Idag finns också ca 400 cykelplatser för stationsfunktionen. Planområdet ska fortsatt innehålla funktioner för

stationens behov av parkering och angöring. Med den nya Hisingsbron som landar i Stadstjänaregatan och med den framtida utbyggnaden av staden österut kommer området även bli viktigare för stationens försörjning med cykelparkering

Ett avtal är under framtagande mellan kommunen, Jernhusen och Trafikverket gällande parkering (Angöring och parkering till Centralstationen). Syftet med avtalet är att säkerställa parkeringsplatser för angöring, kort- och långtidsparkeringar och dess närhet till tre definierade målpunkter vid Centralstationen. Avtalet berör parkering både inom och utom planområdet.

Bedömning av behovet av parkering och förslag till omhändertagande

Parkering för stationsfunktionen

Bedömningen från ingående parter är att dagens behov av parkering för stationsfunktionen också kan gälla för framtida behov av parkeringsplatser. Kommande avtal mellan trafikkontoret, Trafikverket och Jernhusen AB anger därför att 400 bilplatser för angörings- och korttidsparkering ska säkerställas för funktionen Centralstationen:

Minst 200 parkeringsplatser ska vara ”nära parkering”, vilket definieras som angörings- och korttidsparkering inom 100 meter från Centralstationens 3 viktiga målpunkter (Spår 16 stoppbock, Västlänken station mitten- resp östra uppgången).

Av dessa 200 parkeringsplatser ska minst 80 stycken platser säkerställas inom planområdet för Detaljplan Norr om Centralstationen. Av dessa 80 parkeringsplatser, ska minst 40 stycken säkerställas inom 100 meter (gångavståndet bör inte överstiga 120 meter) från målpunkt 1 (spår 16 stoppbock). Förslaget är att dessa 40 platser anordnas delvis vid torget samt i garageplan i byggnad närmast centralen.

Resterande 200 parkeringsplatser ska enligt avtalet vara långtidsparkering, vilka ska säkerställas inom 600 meter från stationen.

För hyrbilar finns idag ca 165 parkeringsplatser. Dessa kommer att flyttas utanför planområdet samtidigt som det behöver ges möjlighet att nyttja en yta närmare perrongområdet för avhämtning av hyrbilen.

Långtidsparkeringen för tågresenärerna är idag fördelad på tre platser norr om säckstationen och många av platserna finns inom planområdet. En ny placering krävs och arbete med en samlad planering för Centralenområdets behov av långtidsparkeringar pågår utanför detta planarbete. Detta säkerställs i det avtal som träffas för säkerställande av stationsfunktionens parkering, se ovan.

För cykel anger avtalet 500 platser för stationsfunktionen, vilka till stor del föreslås anordnas i garage under Nils Ericssons-terminalen. Angöring till detta föreslås i infart från torget alternativt gatan norr om planområdet. En infart på andra sidan Nils Ericssons-terminalen utreds också av trafikkontoret.

Parkering genererad av detaljplanen

Utifrån tidigare utredningar, förutsättningar samt föreslagna mobilitetsåtgärder anger mobilitetsutredningen för detaljplanens parkeringsbehov följande p-tal:

Funktion	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Bostäder	90 platser	500 platser
Verksamheter (kontor mm)	405 platser	657 platser

Verksamheter (handel)	0 platser	240 platser
Centralstationens funktion (avtal)	80 platser	500 platser
Totalt	575	1 897

I planen ingår parkeringsandamål som användning för samtliga kvarter, vilket möjliggör erforderlig parkeringsvolym alternativt att exploitören avtalar om parkering utanför planområdet.

Gällande samnyttjande bedöms både bostäder och andra verksamheter som kontor och konferensanläggning ha begränsade möjligheter att samnyttja bilplatser då verksamheterna till stor del är aktiva under samma perioder på dygnet, medan hotell antas kunna ha ett något större behov av parkeringsplatser över natten och alltså har större möjligheter att samnyttja. De parkeringsplatser som är avsedda för Centralstationens ändamål ska finnas tillgängliga för resenärers behov och kan därför inte heller samnyttjas i någon större utsträckning.

Genomförda parkeringsutredningar pekar på Nordstans parkeringsanläggning och konstaterar att denna anläggning oftast har lediga platser och kan fungera som kompletterande parkering till centralstationen och de verksamheter som finns i närområdet. Man konstaterar dock att den inte kan täcka upp för behovet av bilparkering inom detaljplanen.

Parkering under byggtid

Söder om E45, kring Centralstationen och Nils Ericssonterminalen, och i direkt anslutning till området för aktuell detaljplan kommer i stort sett samtliga markparkeringar att bebyggas. Dessa kommer till större delen att återskapas inom området efter byggnation men parkering under byggtid kommer att behöva beaktas vid utbyggnaden av detaljplanen.

Frågan måste även ses i sammanhang med intilliggande detaljplaner, t ex detaljplanen för Västlänken station Centralen. Enligt kommande avtal, Angöring och parkering till centralstationen, mellan staden, Trafikverket och Jernhusen AB, har Jernhusen ansvar för att parkering för stationsfunktionen upprätthålls och fungerar under utbyggnadstiden. Gällande tillkommande parkering i och med ny bebyggelse hanteras detta i bygglovsskedet.

Jernhusen har aviserat en trolig etappindelning med byggnation utgående från väster. Delar av befintliga parkeringsytor kommer alltså att finnas kvar under delar av genomförandetiden och tillsammans med Jernhusens ytterligare fastigheter och markytor i närområdet bedöms att parkeringsbehovet kan lösas under hela byggtiden.

Bolagets bedömning

Bolaget ser positivt på utvecklingen av området som innebär en förstärkning av Göteborg som regioncentrum.

Bolaget delar bedömningen att parkeringen för resenärer kan hållas på ungefär samma nivå som idag, men hittar ingen förklaring till att dagens behov, som i planhandlingen uppges vara 500 p-platser, senare anges vara 400 och den volym som planhandlingen i övrigt förhåller sig till.

Resenärsparkering är en viktig funktion för den upplevda tillgängligheten till staden. Eftersom denna funktion till största delen kommer att lösas utanför planområdet är det

ytterst viktigt att Jernhusen ABs och Trafikverkets ansvar för att lösa detta regleras genom avtal och att avtal har tecknats innan detaljplanens antagande. Det är också viktigt att resurser inom staden sätts av, gemensamt med övriga två parter, för att identifiera lämplig långsiktig lokalisering och lösa långsiktig hantering av det behov som i detaljplaneförslaget föreslås lösas utanför denna.

Det pågår omfattande planarbeten utanför området där behov finns av att lösa parkering utanför den aktuella detaljplanen, t ex Överdäckning av Götaleden. I mobilitets- och parkeringsutredningen för detaljplanen anges alternativ för lokalisering av parkeringsanläggningar utanför planområdet. För att möjliggöra resurseffektiva lösningar bör man undersöka möjligheten att uppföra en eller flera gemensamma parkeringsanläggningar för aktuell detaljplan och närliggande detaljplaner. Det finns goda möjligheter att uppföra sådana i närheten av området.

När det gäller behov av parkering genererat av tillkommande exploatering i detaljplanen instämmer bolaget i mobilitets- och parkeringsutredningens slutsats att den sammanvägda tillgängligheten till området är mycket god och att parkeringstalen därmed kan hållas låga. När det gäller p-tal för ändamålet handel har detta i utredningen satts till noll. Detta motiveras, enligt utredningen, av att handeln i huvudsak bedöms vara resenärsanknuten. Bolaget ifrågasätter dock denna bedömning mot bakgrund dels av funktionen hos delar av dagens handelsinnehåll inom centralstationen och dels av planhandlingens beskrivning av handeln som en del av ”typen handelsstråk som attraherar kunder som en del av stadens centrum”. Likaså framgår av planhandlingen att det kommer att dröja innan innehållet i aktuell exploatering har funnit sin slutliga funktion och sammansättning, varför det kan finnas behov av viss flexibilitet.

Bolaget konstaterar också att det finns en inkonsekvens i att p-talet för cykel för ändamål handel sätts till 240 platser om i huvudsak besökarna förutsätts vara en del av resenärsströmmarna i området. Likaså bedöms enligt en av genomförda utredningar att det kan antas att ca 17 % av de anställda i verksamheter inom planområdet tar bil till arbetsplatsen. Även av detta visar på ett behov av parkeringsplatser för ändamål handel.

Parkeringsbehovet för tillkommande bebyggelse föreslås lösas genom parkering under kvarter eller genom att byggherren kan visa på lösning utanför detaljplanen. Alternativa trafikförslag och lösningar för tillgängligheten till garageanläggningar under mark anges, varför det är svårt att bedöma genomförbarheten i föreslagna lösningar. Det är kanske ändamålsenligt i detta skede i en så komplicerad plan, men innebär att genomförbarheten nog måste följas i senare skeden.

När det gäller parkering och tillgänglighet till centralstationen under byggtid vill bolaget särskilt framhålla att det, även om Jernhusen AB åtagit sig ansvar för denna, är mycket viktigt att staden även här nog följer utvecklingen och tillser att ändamålsenliga lösningar presenteras och genomförs.

Lena Lundblad

Lars Björklund

Avd chef

Vd

