

Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om centralen, Dnr 0604/13

Sammanfattning

Ärendet rör en detaljplan för området strax norr om stationsbyggnaden och säckbangården vid dagens centralstation som är ute på samråd från Byggnadsnämnden

Parkeringsbolaget instämmer i parkeringsutredningens bedömning att parkeringen för resenärer bör hållas på ungefär samma antal platser som idag. Angöring/korttidsparkering för bil har fått en betryggande lösning i planen. Långtidsparkering, taxiangöring och cykelparkering hänvisas dock till utanför aktuell plan. Parkeringsbolaget anser att dessa frågor måste vara lösta och tydligare beskrivna, inom eller utanför aktuellt planområde, innan aktuell plan kan antas.

Parkeringsbolaget finner sänkningen av p-talen för bil för tillkommande exploatering rimlig med tanke på läget och områdets karaktär. För att kunna hålla låga P-tal krävs dock fullt samnyttjande av parkering. Sänkningen av p-talen för cykel är dock väldigt stor, speciellt för besökare till boende och verksamheter, och behöver motiveras bättre.

Detaljplanen berättar att en parkeringsreserv ska finnas och användas om det på sikt visar sig att det finns för lite parkering för bil och cykel i området. Det ställer sig Parkeringsbolaget bakom. Däremot är det av högsta vikt att en parkeringsreserv konkretiseras och avtalas om i samband med övriga exploateringsavtal.

Området kommer på grund av utbyggnaden i aktuell detaljplan såväl som omkringliggande detaljplaner att vara en byggarbetsplats under lång tid. Det är av högsta vikt att parkeringsfrågan får en betryggande lösning under hela utbyggnadstiden.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

Att som eget yttrande översända yttrandet till Stadsbyggnadskontoret samt

Att förklara beslutet omedelbart justerat.

Göteborg den 12 september 2016

Maria Stenström
VD

Sara-Linnéa Östervall
Stadsutvecklare

Bilagor:

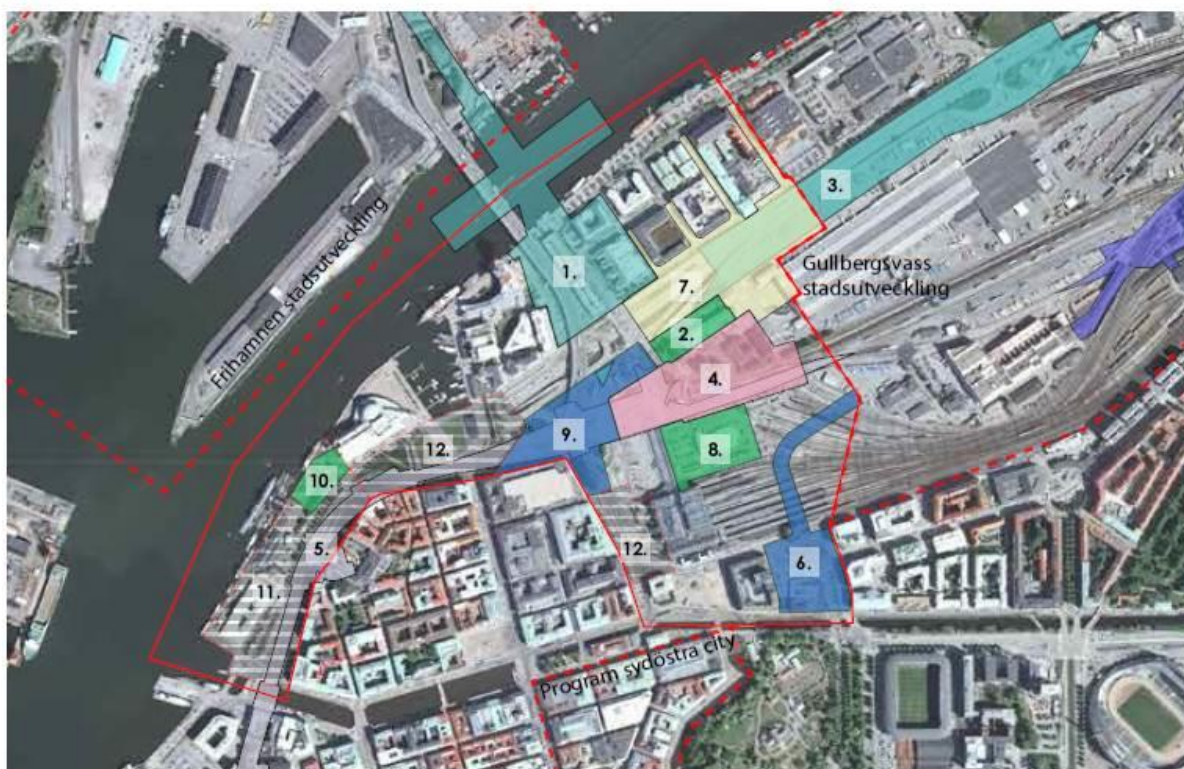
Länk till planhandlingar: <http://goo.gl/rEG1fS>

Parkeringsbolagets remissvar på Stadsutvecklingsprogram 2.0 för centralenområdet (juni 2016)

Ärendet

Ärendet rör en detaljplan för området strax norr om stationsbyggnaden och säckbangården vid dagens centralstation som är ute på samråd från Byggnadsnämnden. Sista svarsdatum är 20 september. Parkeringsbolaget har tidigare svarat på remiss kring Stadsutvecklingsprogram för centralenområdet, där aktuell detaljplan ingår som en del, både i version 1.0 (maj 2014) och version 2.0 (juni 2015), se bilaga för Parkeringsbolagets svar på det.

Nedanstående bild ger en överblick över pågående detaljplanarbeten i området. Aktuellt remissvar rör område 8 i figuren, medan detaljplan Västlänken station Centralen, där ett remissvar på granskningen också behandlas på aktuellt styrelsemöte, är nummer 4 i figuren.



Bakgrund

Planens syfte är att genomföra den första etappen av Jernhusens projekt RegionCity inom planområdet som är beläget i direkt anslutning till Centralstationen, Nils Ericson Terminalen och Västlänkens framtida station Centralen (Västlänken). Bebyggelseförslaget utgår från den planeringsinriktning som arbetas fram i Vision Älvstaden och i stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet, med syfte att stärka den regionala kärnan som ett attraktivt kommunikationsnav och ett regionalt centrum. Detaljplanen medger en tät och hög bebyggelse som utöver för stationsfunktioner kan användas för handel, kontor, service, hotell, bostäder, utbildning, vård.

Parkering i detaljplanen kan delas upp i två olika sakfrågor: dels parkering och angöring för resenärer på centralstationen, dels parkering för tillkommande exploatering. Parkeringsbolaget har tidigare deltagit i och lämnat synpunkter på parkeringsutredningen som detaljplanens förslag grundar sig på, och står bakom dess slutsatser.

I utredningen konstateras att antalet bilplatser för resenärer bör hållas på samma nivå som idag (totalt ca 400 P-platser), medan antalet cykelparkeringar för resenärer behöver utökas kraftigt. I

liggande förslag på aktuell detaljplan och detaljplanen Västlänken station Centralen ryms totalt ca 100 bilplatser för resenärer, vilket motsvarar det antal som idag finns för korttidsparkering för att hämta/lämna resenärer. Troligtvis kommer de 100 platserna i dessa två detaljplaner att användas för korttidsparkering. Parkeringsutredningen visar att beläggningen både på dagens kort- och långtidsparkeringar är hög, och att de används som det är tänkt (d.v.s för resenärer).

Bilparkeringen som byggs för att försörja tillkommande exploatering föreslås få en sänkning av dagens p-tal på en nivå som ungefär motsvarar Masthuggskajen, ca 30% lägre än gällande p-tal för bostäder och ca 20% lägre än gällande p-tal för kontor. Detta motiveras av det väldigt centrala och kollektivtrafiknära läget. Service och handel som riktar sig mot resenärer samt arbetande i området (t.ex. kiosker och lunchrestauranger) föreslås få p-tal 0, motiverat av att kunder såväl som arbetande förutsätts komma med andra färdmedel än bil. För övrig handel föreslås cirka 30% sänkt p-tal.

Även p-talet för cykel föreslås sänkas jämfört med gällande vägledning. Detta motiveras i parkeringsutredningen av att cykelparkeringar kommer att kunna samnyttjas mellan boende, verksamma och resenärer, samt att inte alla verksamma är på plats samtidigt. Cykelparkering för besökande till verksamheter och boende ska ordnas utomhus, och där görs en kraftig sänkning jämfört med p-talet (50% respektive 82%). Planbeskrivningen konstaterar att ”*Med största sannolikhet kommer cykelparkering som anordnas utomhus i stor utsträckning användas av resenärer och därmed begränsa tillgången till cykelparkering för besökande till verksamheterna inom planområdet.*”

Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsbolaget instämmer i parkeringsutredningens bedömning att parkeringen för resenärer bör hållas på ungefär samma antal platser som idag. Som Parkeringsbolaget tidigare framfört i remissvar på stadsutvecklingsprogrammet är parkering för resenärer, särskilt korttidsparkering och taxifunktioner, av största vikt för tillgängligheten till staden och hela regionen; den bör betraktas som en central del av kollektivtrafiken. Frågan om angöring/korttidsparkering för att hämta och lämna resenärer på centralen har fått en betryggande lösning i detaljplanen: handlingarna beskriver hur det ska fungera och det regleras i plankartan att funktionen ska finnas närmast spåren. Det är också positivt utifrån trygghets- och jämställdhetsperspektiv att högre takhöjd och bra ljussättning föreskrivs.

Långtidsparkeringen samt taxifunktionen norr om centralen är däremot inte lösta inom planen utan hänvisas till utanför detta planarbete. Taxiangöring ryms inom detaljplan Västlänken station Centralen (4 i figuren ovan), men inte heller i den planen hanteras långtidsparkering för resenärer. Där föreslås ett läge i Kämpeгатans tänkta förlängning, öster om dessa två detaljplaner. Det kan vara en bra lokalisering, och tankarna om ett mobilitetshus och att samnyttja parkering i en större anläggning är positiva. Men det är av största vikt att planarbetena går i takt, så att inte aktuell detaljplan antas före de planer som löser parkeringsfrågan för aktuell plan, eftersom det då inte finns någon garanti för att den verkliga kommer att lösas. Situationen blir än mer allvarlig om långtidsparkeringen inte heller löses inom planen Överdäckning av E45an (7), eftersom Parkeringsbolaget då inte ser något uppstartat planarbete där långtidsparkeringen kan lösas. Arbetet med stadsutveckling av Gullbergsvass är ännu i sin linda.

Parkeringsbolaget finner sänkningen av p-talen för bil för tillkommande exploatering rimlig med tanke på läget och områdets karaktär. För att kunna hålla låga P-tal krävs dock fullt samnyttjande av parkering. Planbeskrivningen antyder istället att parkering för boende och verksamma ska ske i särskilda garage under respektive fastighet, vilket Parkeringsbolaget tycker vore en olycklig lösning. Ett stort gemensamt garage utan några förhyrda platser är att föredra för att nå de låga parkeringstalen.

Sänkningen av p-talen för cykel verkar vara orimligt hög, speciellt för besökare till boende och verksamheter. Denna sänkning är svår att förstå och bör övervägas och motiveras bättre, särskilt som planbeskrivningen själv konstaterar att tillgängligheten troligen blir låg för cyklande besökare till verksamheterna. Placering och utformning av cykelparkering för resenärer är mycket knapphändigt beskriven och behöver konkretiseras betydligt inför granskningskedet. Stadsutvecklingsprogrammet för centralen berättar om ett mobilitetshus för bil och cykel i närheten av centralen, något sådant tas inte upp i aktuell detaljplan.

Detaljplanen föreskriver att en parkeringsreserv ska finnas och användas om det på sikt visar sig att det finns för lite parkering för bil och cykel i området. Det ställer sig Parkeringsbolaget bakom, då 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. Däremot är det av högsta vikt att det konkretiseras och avtalas om i samband med övriga exploateringsavtal. En specifik tomt för parkeringsreserven behöver pekats ut, och denna måste ligga tillräckligt nära området för att utgöra ett attraktivt alternativ för parkeringskunden – annars kommer den alternativa parkeringen inte bli utnyttjad och situationen i aktuellt område fortsätta vara kaotisk. Det måste också framgå i avtalet *när* det avgörs om parkeringsreserven ska falla ut (lämpligen återkommande med några års mellanrum), *vem* som avgör, *vilka kriterier* som avgörandet grundar sig på, samt hur *finansieringen* av den alternativa parkeringen ska lösas. Utan allt detta på plats innan detaljplanen antas bedömer Parkeringsbolaget att konceptet parkeringsreserv är verkningslöst.

Området kommer på grund av utbyggnaden i aktuell detaljplan såväl som omkringliggande detaljplaner att vara en byggarbetsplats under lång tid. Under hela denna tid måste centralstationens kollektivtrafikfunktion upprätthållas, särskilt med tanke på de extra svårigheter vägtrafiken kommer att få under samma tidsperiod. Parkering för resenärer (i första hand angöring och taxi, i andra hand långtidsparkering) är, som tidigare nämnt, en central del i kollektivtrafikfunktionen. Det är därför av högsta vikt att parkeringsfrågan får en betryggande lösning under hela utbyggnadstiden. Ingenting om detta nämns i planhandlingarna.

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

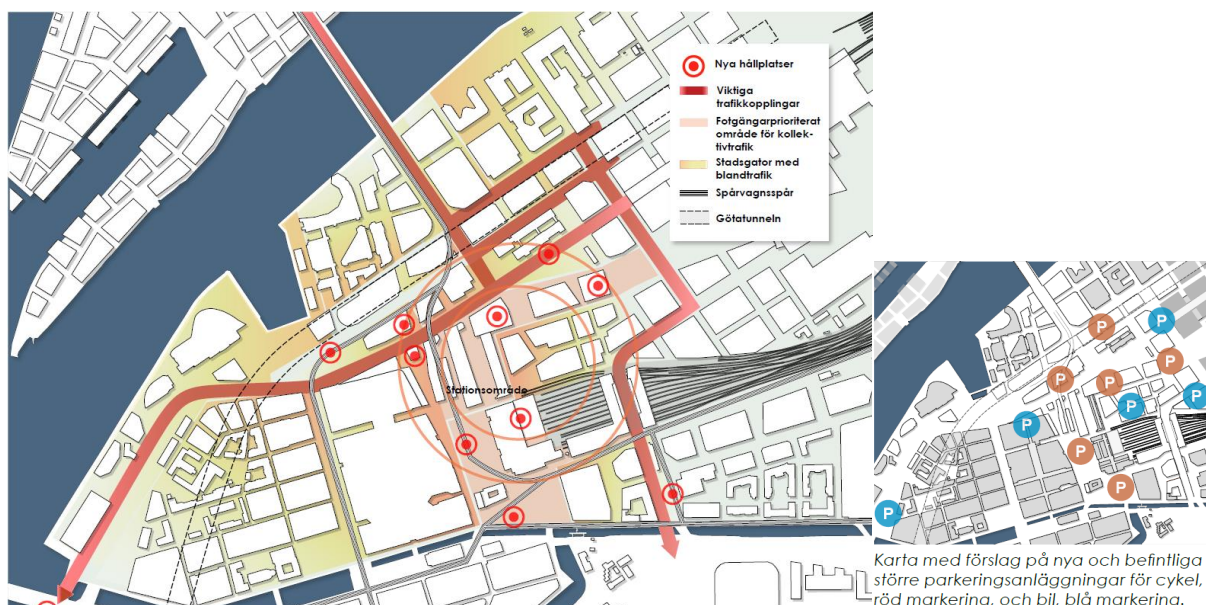
Ärendet

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.