

Granskning av detaljplan för Västlänken station centralen, Dnr 0627/12

Sammanfattning

Ärendet rör en detaljplan för Västlänkens station Centralen som är på granskning från Byggnadsnämnden. Parkeringsbolagets synpunkter handlar om att långtidsparkeringen för resenärer måste säkras inom centralenområdet, och att planarbete för detta måste gå i takt med de planer som nu läggs fram, där långtidsparkeringen inte löses. Parkeringsbolaget understryker också vikten av att parkeringssituationen löses under hela utbyggnadstiden, varför det är positivt att tillfällig parkering nu möjliggörs inom aktuell detaljplan. Bolaget ställer sig positiva till förslagen lokalisering och utformning av cykelparkering.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

Att som eget yttrande översända yttrandet till Stadsbyggnadskontoret

Göteborg den 9 september 2016

Maria Stenström
VD

Sara-Linnéa Östervall
Stadsutvecklare

Bilagor

Länk till planhandlingarna på SBKs hemsida: www.goo.gl/Px4Dij

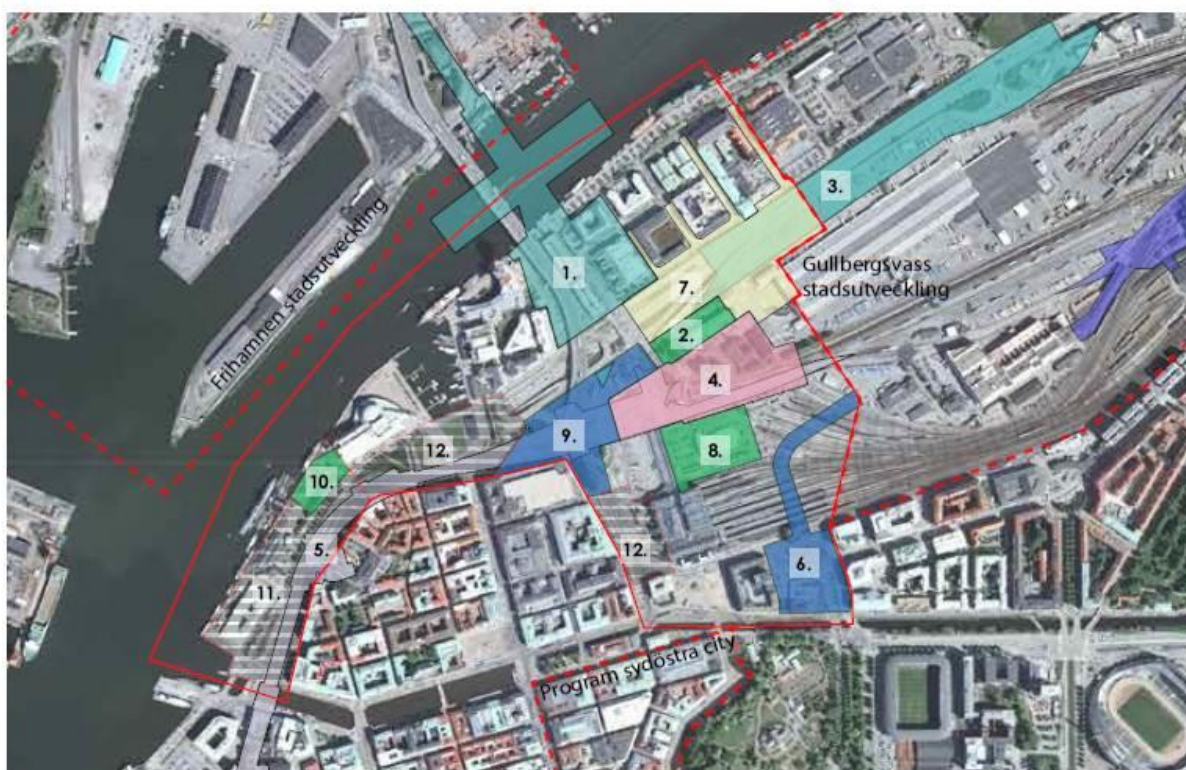
Parkeringsbolagets remissvar vid samrådet för aktuell detaljplan (november 2014)

Parkeringsbolagets remissvar på Stadsutvecklingsprogram 2.0 för Centralenområdet (juni 2016)

Ärendet

Ärendet rör en detaljplan för Västlänkens station centralen, som Byggnadsnämnden skickat ut på granskning. Sista svarsdatum är 4 oktober. Parkeringsbolaget har tidigare svarat på remiss på detaljplanen när den var ute på samråd, i november 2014, se bilaga. Efter det har detaljplanen bearbetats efter inkomna synpunkter och är nu på granskning inför antagande.

Nedanstående bild ger en överblick över pågående detaljplanearbeten i området. Aktuellt remissvar rör område 4 i figuren, medan detaljplan Norr om Centralen, där ett remissvar på samrådet också behandlas på aktuellt styrelsemöte, är nummer 8 i figuren.



Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att:

- Medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter, väg- och järnvägsanslutningar.
- Möjliggöra utveckling av Västlänkens stationsläge Station Centralen.
- Säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden.

Denna plan gör det möjligt att bygga två av tre planerade uppgångar för Västlänkens Station Centralen i nya byggnader för centrumändamål. Bebyggelse inom planområdet medges också för både kontor och bostäder. Inom planen ryms allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator, och ytor för torg. Den befintliga parkmiljön vid Bergslagsbanans stationshus planläggs och bevaras.

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 planen ges utrymme för parkeringsgarage under bebyggelsen för att täcka parkeringsbehovet för tillkommande exploatering, med sänkta parkeringstal enligt förslag 2a i Trivectors parkeringsutredning för hela centralenområdet.

I parkeringsutredningen 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).

Planhandlingarna berättar att *"I arbetet med utvecklingen av Centralenområdet arbetas det med inriktningen att utveckla mobilitetsidéerna så att bilparkeringen skall kunna hanteras flexibelt och med olika typer av samutnyttjande och att förlägga bilparkeringarna samlade på ett eller flera ställen som exempelvis vid den tänkta förlängningen av Kämpegatan eller i närheten av bangården med direkt koppling till den planerade Bangårdsviadukten."* I detaljplanen Överdäckning av E45an (nr 7 i figuren ovan) som är under bearbetning efter samråd finns utrymme för ett större parkeringshus, men enligt planhandläggaren kommer det troligen inte att bli ämnat för långtidsparkering för resenärer. I det fortsatta arbetet med Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet utreds för närvarande krav på och lokalisering av ett parkerings-/mobilitetshus, men inga färdiga förslag finns framme.

Sedan samrådet har planbestämmelserna ändrats så att parkering tillåts i flera kvarter under en övergångsperiod om 10 år, för att underlätta under utbyggnadstiden i området.

Cykelparkering planeras till markytorna utanför Västlänkens båda uppgångar i planområdet. Vid den östra uppgången planeras också angöring för bil och taxi.

Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsbolaget instämmer i parkeringsutredningens bedömning att parkeringen för resenärer bör hållas på ungefär samma antal platser som idag, samt anser att förslaget till sänkta p-tal för tillkommande exploatering verkar rimligt. 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. Korttidsparkering och angöring för resenärer löses inom detaljplanen Norr om centralen (nr 8 i figuren ovan) och taxiangöring är inplanerat i aktuell detaljplan. Ingen av planerna hanterar dock långtidsparkering för resenärer, eller nämner det mobilitetshus för bil och cykel m.m. som ingår i Stadsutvecklingsprogrammet. Detta är allvarligt, eftersom en stor del av det drastiskt utökade antalet cykelparkeringar som krävs i området förväntas ligga i mobilitetshuset.

Läget för långtidsparkering för bil i Kämpegatans tänkta förlängning, öster om dessa två detaljplaner 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 verkligen kommer att lösas. Situationen blir än mer allvarlig om långtidsparkeringen inte heller löses inom planen Överdäckning av E45an (7), eftersom det då inte finns något uppstartat planarbete där långtidsparkeringen kan lösas. Arbetet med stadsutveckling av Gullbergsvass är ännu i sin linda. Parkeringsbolaget lyfte faran i att hänvisa runt parkering mellan olika planarbeten redan i sitt remissvar på samrådet av aktuell detaljplan. Det är därför oroväckande att frågan fortfarande inte är löst.

Det är positivt att planen sedan samrådet har fått utökade planbeteckningar för att möjliggöra tillfällig parkering under utbyggnadsskedet. Parkeringsbolaget vill betona vikten av att parkering och angöring fungerar under hela utbyggnadsperioden, både av den aktuella och av intilliggande detaljplaner. Frågan är bara om 10 år är tillräckligt lång tid? Västlänken kommer nätt och jämnt att vara färdigbyggd vid utgången av den 10-årsperioden, och många fler byggprojekt i olika skeden pågår i närheten.

Parkeringsbolaget ser också positivt på att yta för cykelparkering är tänkt i anslutning till båda stationsuppgångarna, även om ingen planbeteckning garanterar detta. Detta överensstämmer med bolagets synpunkter på stadsutvecklingsprogrammet, att det inte räcker att förlägga cykelparkering till en samlad anläggning i stationsområdet. Ur trygghets såväl som ekonomisk synpunkt är det också positivt att cykelparkeringar planeras ovan mark.

Detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Station Centralen, en av de tre stationerna i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter. Inom detaljplanen medges byggnation av två uppgångar för Västlänkens Station Centralen i nya byggnader för centrumändamål. Bebyggelse inom planområdet medges också för både kontor och bostäder. Inom planen ryms även allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator, angöring och ytor för torg. Den befintliga parkmiljön vid Bergslagsbanans stationshus planläggs och bevaras i enlighet med intentionerna i de övergripande strukturplanerna för området.

I förslaget ersätts befintliga parkeringsplatser av bebyggelse, vilket innebär minskad tillgänglighet för bilburna besökare till området vid t ex byte av resesätt. Det är oklart hur många platser det rör sig om. Inom detaljplaneområdet finns inte utrymme för att varken ersätta befintliga parkeringar eller att tillgodose den nya exploaterings behov. Ett kvarter är utpekad med potentiell byggrätt för ett underjordiskt garage, annars ska resterande behov tillgodoses i det kommande detaljplanearbetet strax söder om området. För att skapa ekonomiskt hållbara, trygga och säkra samt flexibla och reversibla parkeringsanläggningar förespråkar Parkeringsbolaget parkeringshus ovan mark istället för parkeringsgarage under mark. Beteendemönstret för resande är i förändring och Parkeringsbolagets övervägande finns nedan.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

Att tillstryka förslag till detaljplan Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg under förutsättning att lösningar för att försörja detaljplanens behov av parkering, både permanent och tillfälligt, arbetas fram in närliggande områden.

Att som eget yttrande översända yttrandet till Byggnadsnämnden samt

Att förklara beslutet omedelbart justerat.

Bakgrund

Västlänken är ett stort och komplicerat projekt där både stat och kommun är inblandade. För att kunna bygga Västlänken krävs dels att Trafikverket tar fram en järnvägsplan, dels att staden tar fram en detaljplan för det s.k. spårtunnelområdet. Dessutom behövs detaljplaner för stationerna och för stadsutveckling runt stationsområdena. Detaljplanen för station Centralen befinner sig nu i samrådsskedet vilket betyder att synpunkter på förslaget kan lämnas.

Centrala Göteborg är en viktig målpunkt i regionen med handel, kontor, utbildning och service. Samtidigt utgör området runt Göteborgs centralstation en viktig bytespunkt mellan olika trafikslag. Området är utpekad som en strategisk knutpunkt i Göteborgs översiktsplan. Området kring centralstationen är mycket viktigt som startpunkt för resor, bytespunkt mellan olika trafikslag och slutdestination då det innehåller målpunkter i form av arbetsplatser, service och

handel. Idag passerar totalt cirka 220 000 resenärer området per vardagsdygn, varav 74 000 resenärer med bil.

I trafikstrategin är huvudmålet för resor: ett lättillgängligt regioncentrum, där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner, oavsett färdmedel och förutsättningar. Göteborg skall upplevas som lättillgängligt.

Inom planområdet finns begränsade ytor för att anordna parkering och dessutom så begränsas möjligheten att bygga parkeringsplatser under mark genom att detaljplanen i huvudsak ligger ovanpå järnvägstunneln för Västlänken. Detaljplanen tillåter parkering i det kvarter där det kan vara möjligt att lösa under mark. Parkeringsbehovet kommer därför delvis att behöva lösas inom närliggande kvartersmark. Målsättningen i detta planarbete är att funktionen i första hand ska inrymmas i gemensam anläggning i kommande detaljplaneområde precis söder om detta planområde.

Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsbolagets övervägande över detaljplanarbetet har huvudfokus på tillgänglighet till området och tillgänglighet för byte av resesätt.

Centralen – en knutpunkt

Bolaget ser det som en brist i detaljplanen att parkering inte inryms och att behovet inte tillgodoses. Området är utpekad som en strategisk knutpunkt, där det ska vara lätt att nå viktiga funktioner och platser, oavsett färdmedel. Det går inte hand i hand med att parkeringarna tas bort utan ersättning i planområdet.

Parkering – problemet förflyttas

Eftersom det finns begränsade ytor för att anordna parkering, skjuts parkeringsfrågan vidare till kommande detaljplaneområde söder om detta planområde, för att lösa parkeringen inom närliggande kvartersmark. Bolaget ställer sig tveksamma till förskjutningen, samtidigt som parkeringsfrågan måste behandlas ur ett helhetsperspektiv. Det är viktigt för att skapa möjligheter till en ekonomiskt genomförbar gemensam anläggning i det intilliggande planområdet. Men frågan är hur det säkerställs att parkeringsfrågan tas med i nästa plan. Bolaget är rädd för att frågan tappas bort och att bristen på parkering kvarstår. Dessa planer kommer antagligen inte att genomföras samtidigt och ett underskott av parkeringar kommer finnas under en viss tid. Det bör därför finnas en provisorisk lösning på problemet tills den permanenta anläggningen är byggd. För att bevaka frågan ser bolaget att det är mycket viktigt att vara en del av arbetet i planen för området söder om detta planområde, och förväntas därför bli inbjudna i ett tidigt skede.

Parkeringshus framför underjordiska garage

I planbeskrivningen läggs fokus på att parkeringar skall anordnas under jord. Parkeringsbolaget ser det som en förutsättning att i så stor utsträckning som möjligt planlägga för parkeringshus framför underjordiska garage för att skapa ekonomiskt hållbara, trygga och säkra samt flexibla och reversibla parkeringsanläggningar. Parkeringshus skapar dessutom möjligheter till att omvandlas till andra ändamål över tid, då beteendeförändringar har skett och sker kontinuerligt. Det är också viktigt att planera för gemensamma p-hus som skapar möjligheten att samla flera fastigheters parkeringsbehov för att möjliggöra för maximalt samnyttjande av platserna. Genom maximalt samnyttjande kan antalet parkeringsplatser i området hållas nere.

Remissvar – Centralenområdet

I september svarade bolaget på remissen om stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet. Detta svar innehåller synpunkter som borde inarbetas även i detta planområde, därför bifogas remissvaret denna handling.

Göteborg den 7 november 2014

Maria Stenström

Planbeskrivning, Detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg.

[http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/V%C3%A4stl%C3%A4nken%20-%20station%20Centralen-Plan%20-%20samr%C3%A5d-Planbeskrivning/\\$File/02_PlanbeskrivningStnC.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/V%C3%A4stl%C3%A4nken%20-%20station%20Centralen-Plan%20-%20samr%C3%A5d-Planbeskrivning/$File/02_PlanbeskrivningStnC.pdf?OpenElement)

Förteckning bilagor

Bilaga 1: Remissvar: Centralenområdet Stadsutvecklingsprogram 1.0.

Centralenområdet Stadsutvecklingsprogram 1.0

Ärendet

Centralenområdet är ett av Göteborgs viktigaste stadsutvecklingsområden. Det är en del av Älvstaden och ska utvecklas i enlighet med Vision Älvstaden som kommunfullmäktige antog hösten 2012. Stadsbyggnadskontoret har tilldelats uppdraget som "förstepilot" för Centralenområdet för att verka för att utveckling och genomförande sker enligt visionen. Nu finns Centralenområdets stadsutvecklingsprogram "Version 1.0" ute på remiss. Bolagets övervägande finns nedan.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

Att som eget yttrande översända yttrandet till Byggnadsnämnden

Samt

Att förklara beslutet omedelbart justerat

Bakgrund

Med tanke på att de stora infrastrukturprojekten och övriga stadsutvecklingsprojekt som planeras att genomföras under en lång tid i Göteborg – 15-25 år – behövs ett verktyg som uttrycker kommunens vilja och som är både fast och flexibelt för att möta osäkerheter som kan uppkomma under denna tid. Ett stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet har bedömts vara det bästa sättet att både hantera förstepilotansvaret som Stadsbyggnadskontoret har och presentera en övergripande, samlad stadsbyggnadsidé för det stora antalet projekt i området. Stadsutvecklingsprogrammet behöver vara ett levande dokument som revideras allteftersom tiden går och förutsättningarna förändras.

Stadsutvecklingsprogrammet visar en planstruktur och en samlad idé om utformning av ny bebyggelse och offentliga rum för Centralenområdet. Programmet utgår från den gemensamma målbilden för Älvstadens utveckling och beslutade och planerade infrastrukturprojekt.

Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsbolaget övervägande över programmet har huvudfokus på parkeringsfrågan.

I programmet beskrivs parkeringssituationen idag med antal platser och olika anläggningar, dock saknas information om hur dessa parkeringar används och av vem. För att kunna planera för kommande parkeringsanläggningar måste användningsområdet klargöras för de befintliga parkeringarna, för att kunna tillfredsställa behovet på ett effektivt sätt. Det är viktigt att tidigt ta reda på hur dessa anläggningar kommer att påverkas under byggnationen och hur många platser som kommer att försvinner helt. Programmet beskriver att stora delar av området kommer vara bilfritt, varvid det är viktigt att på ett smidigt sätt lösa tillgängligheten till befintliga parkeringar.

Även om på/avstigningar skall prioriteras framför långtidsparkering måste det finnas möjlighet att byta färdstätt från bil till tåg. Den efterfrågan är viktig att lösas och planeras in i ett tidigt skede i planprocessen.

Programmet tar upp att parkeringslösningarna skall integreras i stadsmiljön. Parkeringsbolaget ser det som en förutsättning att i så stor utsträckning som möjligt planlägga för parkeringshus framför underjordiska garage för att skapa ekonomiskt hållbara, trygga och säkra samt flexibla och reversibla parkeringsanläggningar. Parkeringshus skapar dessutom möjligheter till att omvandlas till andra ändamål över tid, då beteendeförändringar har skett och sker kontinuerligt. Det är också viktigt att planera för gemensamma p-hus som skapar möjligheten att samla flera fastigheters och olika resenärers och besökares parkeringsbehov för att möjliggöra för maximalt samnyttjande av platserna. Genom maximalt samnyttjande kan antalet parkeringshus i området hållas nere.

Programarbetet bör också klargöra hur tillgängligheten till området ska säkerställas under byggtiden.

Det finns inte upptaget i programmet hur många parkeringar som kommer att finnas i området efter att byggnationen är färdig. Det leder till svårigheter att i dagsläget utarbeta ekonomiska antagande och kalkyler för parkeringslösningar, både på kort och på lång sikt.

Många frågor vad det gäller parkering i området är fortfarande obesvarade och mycket arbete kvarstår i frågan. Enligt bolagets ägardirektiv skall Parkeringsbolaget medverka i och stödja stadens strategiska utvecklings- och planarbete med kunskaper och erfarenhet i parkeringsfrågor. Erfarenhetsmässigt ser bolaget att det är mycket viktigt att denna erfarenhet tas med i ett så tidigt skede som möjligt, då parkeringsfrågan blivit en avgörande faktor för genomförande i flera planer.

Kommunfullmäktige har dessutom i samband med bolagsöversynen gett Parkeringsbolaget i uppdrag att i nära samverkan med stadens planerande nämnder utarbeta en långsiktig plan för parkeringsverksamheten med utgångspunkt i bolagets finansiella förmåga. Det är därför viktigt att det finns en bild av den slutliga utbyggnaden av parkeringsanläggningar tidigt så att även Centralenområdet kan vara ett område där Parkeringsbolaget är en del av stadsutvecklingen och framtagandet av de bästa lösningarna för ett hållbart resande.

Göteborg den 31 augusti

Maria Stenström

Förteckning bilagor

Bilaga 1: Centralenområdet. Stadsutvecklingsprogram 1.0

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

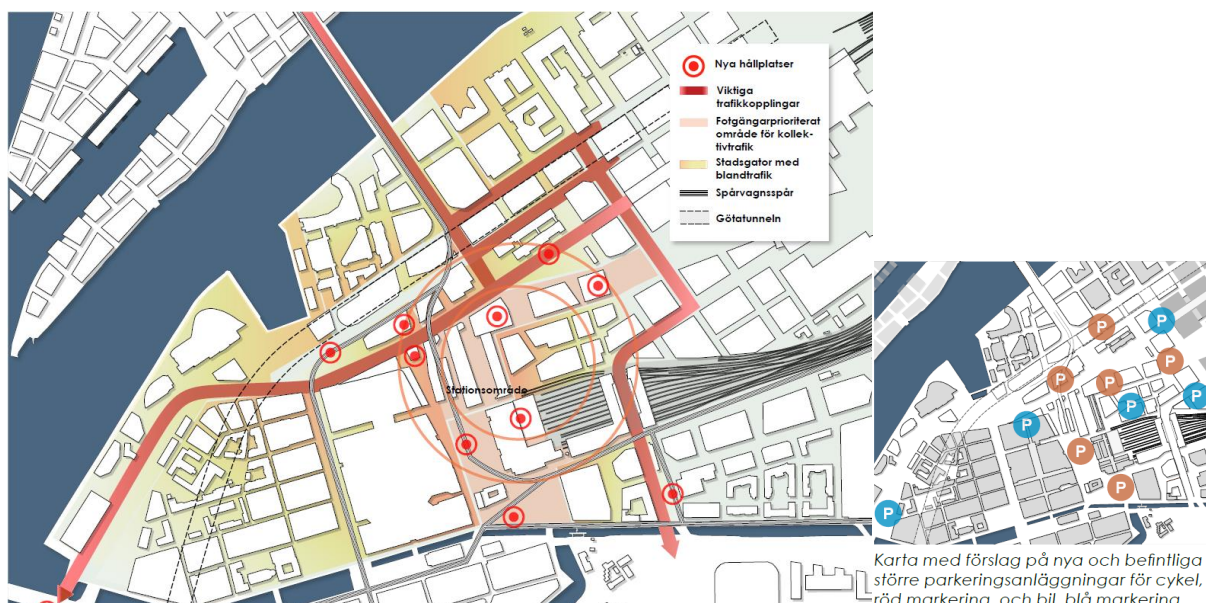
Ärendet

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 exploitörerna 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 parkeringsytor 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.