

Styrelsehandling

Utfärdat 2023-01-31

Diarienummer 0019-23

Handläggare

Mia Söderberg

Telefon: 031 – 774 37 00

E-post: mia.soderberg@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande över detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen inom stadsdelen Rambergsstaden, samrådsremiss

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

1. Styrelsen beslutar att tillstyrka förslaget till detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:167 m fl) inom stadsdelen Rambergsstaden med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
2. Styrelsen beslutar att översända yttrandet till stadsbyggnadsnämnden.
3. Styrelsen beslutar att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Göteborgs Stads Parkering har fått en inbjudan att svara på samrådsremiss från stadsbyggnadskontoret gällande detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:167 m fl) inom stadsdelen Rambergsstaden. Sista dag för svar på remissen är den 31 januari 2023 men bolaget har bett om och erhållit förlängd remisstid till 17 februari 2023.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för utbyggnad av Lundbybadet, ersätta ishallen Rambergsrinken med en ny ishall, möjliggöra ett nytt sjukhus (som ska ersätta Lundby sjukhus) samt möjliggöra för mindre utbyggnad av Bravida Arena. Parkeringsbehovet ska hanteras i gemensam parkeringsanläggning för verksamheternas behov.

Vid arenans matchtillfällen räcker inte de ca 490 befintliga parkeringsplatserna till med följden att den redan hårt belastade parkeringssituationen i närområdet förvärras. Gatumarksparkeringen är avgiftsfri vilket i hög grad bidrar till den ansträngda parkeringssituationen.

Ett parkeringshus ska byggas med syfte att möta ett framräknat parkeringsbehov om ca 150 p-platser i vilket exploitörerna ska lösa sitt parkeringsbehov genom parkeringsköp. Parkering för arenans verksamhet skall inte hanteras inom detaljplaneområdet utan avses istället lösas genom avtal med annan part utanför planområdet. Dock har ingen sådan lösning presenterats ännu.

Den tänkta lösningen för parkering innebär en kraftig minskning av antalet parkeringsplatser och förutsätter att människors resemönster förändras i hög grad. Göteborgs Stads Parkering står bakom stadens parkeringsstrategi men vill också peka på

att tillgång till oregrerad och gratis parkering inte stödjer den beteendeförändring som krävs för att öka andelen hållbart resande.

Ett parkeringshus med 150 platser innebär visst samnyttjande men också att vissa grupper aktivt måste avvisas för att undvika intressekonflikter. Särskilt tydligt blir det att simhallens besökare kommer att ha svårt att få parkeringsplats i samband med arenans matchtillfällen.

I det fall parkeringshuset byggs med ca 250 parkeringsplatser skulle intressekonflikter kunna minskas och närområdets parkeringssituation skulle inte bli lika svårt belastat. Dessutom öppnas för en lösning avseende arenans behov av 100 sk VIP-platser enligt UEFA-bestämmelser.

En parkeringsanläggning med 250 platser kräver dock en finansiering utöver de p-köpande aktörernas. Göteborgs Stads Parkering förordar att arenan avtalar om parkeringsplatser i det kommande parkeringshuset och på så sätt säkerställer en del av sitt parkeringsbehov.

En ytterligare förutsättning för ekonomisk genomförbarhet är att närområdets gratisparkering regleras. Parkeringsbolaget menar, i enlighet med gratisområdesutredningen, att området förses med boendeparkering i kombination med avgift samt att parkeringsförbud under servicedagar förlängs till året runt.

I tillägg vill bolaget framföra vikten av att parkeringsanläggningar ges förutsättningar för att kunna genomföra ett kostnadseffektivt byggprojekt. I detta projekt konstateras flera fördyrande omständigheter. Intäktsbringande parkeringsyta minskar samtidigt som byggkostnad per parkeringsplats ökar, vilket får konsekvenser för den ekonomiska genomförbarheten.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att detaljplanens komplexa förutsättningar kräver samtliga berörda aktörers medverkan för att åstadkomma ekonomiska förutsättningar för en samlad och samnyttjad parkering i enlighet med detaljplanens syfte.

Oaktat om parkeringshuset uppförs med 150 eller 250 p-platser ser vi stora utmaningar avseende projektets ekonomiska genomförbarhet. Den nivå på p-köpspriser som blir följden ses som höga och utmanande av Västfastigheter och Idrotts och föreningsförvaltningen.

Ur ett tillgänglighetsperspektiv, för samtliga berörda parter, är den största frågan som behöver lösas att säkerställa arenans parkeringsbehov. Om någon del av arenans parkeringsbehov, t ex VIP-platser, ska lösas i parkeringshuset är det nödvändigt att dessa finansieras.

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.

Bilagor

1. Samrådshandling Detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:167 m fl) inom stadsdelen Rambergsstaden
2. Övriga handlingar för planprojektet finns på Göteborgs Stads webbplats: [Rambergsstaden - Verksamheter söder om Wieselgrensplatsen - Plan- och byggprojekt - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](#)
3. Protokollsutdrag styrelsens sammanträde 2021-04-20 med styrelsehandling

Ärendet

Göteborgs Stads Parkering har fått en inbjudan från stadsbyggnadskontoret att svara på samrådsremiss gällande detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen (Rambergsstaden 733:167 m fl) inom stadsdelen Rambergsstaden. Sista dag för svar på remissen är den 31 januari 2023 men bolaget har bett om och erhållit förlängd remisstid till 17 februari 2023.

Beskrivning av ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för utbyggnad av Lundbybadet, ersätta ishallen Rambergsrinken med en ny ishall, möjliggöra ett nytt sjukhus (som ska ersätta Lundby sjukhus) samt möjliggöra för mindre utbyggnad av Bravida Arena. Parkeringsbehovet ska hanteras i gemensam parkeringsanläggning för verksamheternas behov. Inom området ska det eftersträvas publika lokaler i bottenvåningarna, trygga gröna vistelsezoner, aktiva uterum samt stråk som knyter an till omgivande gatunät.

Bakgrund

Göteborgs Stads Parkering ("bolaget") bedriver parkeringsverksamhet inom detaljplaneområdet, dels på arrenderad mark, dels på fastigheten Rambergsstaden 71:2. Enligt styrelsebeslut 2021 såldes parkeringsfastigheten till Göteborgs Stad som ett led i detaljplanemedverkan och därmed ge fastighetsnämnden rådighet att skapa förutsättningar för genomförandet av detaljplanen

Göteborgs Stads Parkering deltar, enligt styrelsebeslut 2018, i detaljplanearbetet med syfte att pröva förutsättningarna för att ansvara för parkeringslösning i detaljplaneområdet.

Planens syfte uttrycker att parkeringsbehovet ska hanteras i en gemensam parkeringsanläggning för verksamheternas samlade behov. Fördelen med en sådan lösning är att totalt sett färre parkeringsplatser behöver byggas och att en byggnad istället för två eller tre byggnader hanterar parkering.

Bolagets två befintliga parkeringsanläggningar med ca 490 parkeringsplatser används i första hand av besökare till simhall, ishall och till Bravida arena. Platserna nyttjas i begränsad omfattning av boende och anställda till verksamheter i närområdet. Ett fåtal parkeringsplatser används av OKQ8 och McDonalds, verksamheter som inte kommer att finnas kvar i området.

Vid arenans matchtillfällen räcker inte antalet befintliga parkeringsplatser till med följden att den redan hårt belastade parkeringssituationen i närområdet förvärras. Gatumarksparkeringen är avgiftsfri vilket i hög grad bidrar till den ansträngda parkeringssituationen.

Enligt detaljplanen ska nuvarande parkering ersättas med ett parkeringshus med syfte att möta ett framräknat parkeringsbehov om ca 150 p-platser för exploitörerna som ska lösa sitt parkeringsbehov genom parkeringsköp i det framtida parkeringshuset. Parkering för arenans verksamhet skall inte hanteras inom detaljplaneområdet utan avses istället lösas genom avtal med annan part utanför planområdet. Ingen sådan lösning har presenterats ännu.

Mobilitets- och parkeringsutredningen konstaterar att det normaldagar samtidigt närvarar knappt 1000 personer som besöker eller arbetar på simhall, ishall och sjukhus.

Utredningen tar som startvärden trafikstrategins målsättning om bilandel på 21 procent år 2035. De analyssteg som följer resulterar i en bilandel på ca 10 procent.

Bravida arenas genomsnittliga publiksiffra är 3 000 personer, men mellan tre och sex gånger om året fylls arenan till sin maximala kapacitet på 6 300 besökare. Arenans parkeringsbehov (normalmatchtillfälle) bedöms enligt mobilitets och parkeringsutredning till ca 320 platser, ett parkeringsbehov som nästan fördubblas några gånger per år. Vid ett antal tillfällen per år krävs dessutom att 100 sk VIP-platser enligt UEFA-bestämmelser reserveras i nära anslutning till arenan.

Delar av detaljplanen som berör Göteborgs Stads Parkering

Ett nytt parkeringshus inom detaljplaneområdet är en förutsättning för att kunna ordna parkering för ishall, simhall och närsjukhus, då befintliga parkeringar i planområdet bebyggs. Eftersom verksamheterna efterfrågar parkering vid delvis olika tider på dygnet finns det relativt goda möjlighet att samnyttja parkeringsplatserna.

Arenans parkeringsbehov för besökare avses tillgodose utanför detaljplaneområdet.

I detaljplanen föreslås ett parkeringshus uppföras i anslutning till arenans östra sida. Parkeringshuset kan som mest få fem våningsplan för parkering, ovanför arenans inhägnade asfaltsyta, med ca 250 platser. Byggnaden tillåts få en maximal nockhöjd om cirka 28 meter (45,5 meter beräknat från angivet nollplan). Inom den tillåtna höjden ryms tak över det översta parkeringsplanet samt trapphus. Infart till parkeringshuset planeras att ske söderifrån, från Inlandsgatan. Infart till den inhägnade asfaltsytan avses ske från Hjalmar Brantingsgatan i norr. Det är tänkt att Göteborgs Stads Parkering ska ansvara för drift och förvaltning av den nya parkeringsanläggningen.

Göteborgs Stads Parkering kommer att få intäkter från de parkeringsköp som ska göras i parkeringshuset samt från försäljning av Rambergsstaden 71:2 till kommunen. Bolaget kommer att få utgifter för anläggandet av parkeringshuset, köp av fastigheten för parkering samt för detaljplanen och utredningar.

Idag arrenderar bolaget också del av kommunens fastigheter Rambergstaden 733:370, 733:75 och Biskopsgården 730:527 för parkering, och detta arrende kommer att sägas upp för att möjliggöra byggnation av ishall.

Bolagets bedömning

Den tänkta lösningen för parkering innebär en kraftig minskning av antalet parkeringsplatser och förutsätter att människors resemonster förändras i hög grad. Göteborgs Stads Parkering står bakom stadens parkeringsstrategi men vill också peka på att tillgång till oreglerad och gratis parkering inte stödjer den beteendeförändring som krävs för att öka andelen hållbart resande.

Det framräknade parkeringsbehovet baseras på en bilandel på ca 10 procent i genomsnitt för simhall, ishall och sjukhus vilket får anses mycket lågt. Detaljplanens parkeringslösning förutsätter också att arenans parkeringsbehov löses utanför planområdet även om ingen sådan lösning ser ut att finnas.

Detaljplanen visar på ett framräknat parkeringsbehov om ca 150 platser men tillåter att ett parkeringshus får byggas med upp till ca 250 platser.

Om ett parkeringshus byggs med ca 150 platser kan det framräknade parkeringsbehovet för simhall, ishall och sjukhus mötas. Eftersom efterfrågan på parkering från både dessa verksamheters besökare och andra besökare till området är större än så uppstår situationer då besökare till simhall, ishall och sjukhus inte kommer hitta en ledig plats. För att bolaget ska kunna garantera att p-köpande aktörers besökare och anställda får tillgång till avtalad parkering behöver någon form av särskilt tillstånd krävas. Om endast 150 platser byggs kommer följaktligen tillgången till anläggningen att behöva begränsas till att bara inkludera vissa grupper av besökare. Andra grupper måste alltså aktivt avvisas.

I det fall parkeringshuset inte aktivt skulle avvisa grupper enligt ovan uppstår intressekonflikter. Särskilt tydligt blir det att simhallens besökare kommer att ha svårt att få parkeringsplats i samband med arenans matchtillfällen.

I det fall parkeringshuset byggs med ca 250 parkeringsplatser skulle nämnda intressekonflikter kunna minskas. Närområdets parkeringssituation, särskilt för boende, skulle heller inte bli lika svårt belastat. Dessutom öppnas för en lösning avseende arenans behov av 100 sk VIP-platser enligt UEFA-bestämmelser.

En parkeringsanläggning med 250 platser kräver en finansiering utöver de p-köpande aktörernas. Göteborgs Stads Parkering förordar att arenan avtalar om parkeringsplatser i det kommande parkeringshuset och på så sätt säkerställer en del av sitt parkeringsbehov. Genom att säkerställa viss parkering för eget behov bidrar arenan samtidigt till att patienter, sjukhusets anställda samt besökare till badhus och ishall får tillgång till parkering i den omfattning som de ska ha.

En ytterligare förutsättning för ekonomisk genomförbarhet är att närområdets gratisparkering regleras. Parkeringsbolaget menar, i enlighet med gratisområdesutredningen, att området bör förses med boendeparkering i kombination med avgift samt att parkeringsförbud under servicedagar förlängs till året runt. Boendeparkering hade inneburit att besökare till evenemangsområdet inte har möjlighet att parkera på gatan utan endast hänvisas till parkeringsanläggningen. Det hade reserverat gatuparkeringen för de boende i området.

I tillägg vill bolaget framföra vikten av att parkeringsanläggningar ges förutsättningar för att kunna genomföra ett kostnadseffektivt byggprojekt. I detta projekt konstateras flera fördyrande omständigheter som att grundläggning och utförande av markplan ska tillgodose andra parters behov av yta. I tillägg skall parkeringshuset utföras som en mycket slank byggnad vilket gör varje våningsplan mindre rationellt, skalfördelar minskar och byggkostnad per parkeringsplats blir hög.

Det faktum att markplan ska disponeras av arenan innebär att parkeringshuset behöver kompensera att markplan inte kan nyttjas med att bygga ett extra våningsplan. Intäktsbringande parkeringsyta minskar samtidigt som byggkostnad per parkeringsplats ökar, vilket får konsekvenser för den ekonomiska genomförbarheten.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att detaljplanens komplexa förutsättningar kräver samtliga berörda aktörers medverkan för att åstadkomma ekonomiska förutsättningar för en samlad och samnyttjad parkering i enlighet med detaljplanens syfte.

Oaktat om parkeringshuset uppförs med 150 eller 250 p-platser ser vi stora utmaningar avseende projektets ekonomiska genomförbarhet. Den nivå på p-köpspriser som blir följden ses som höga och utmanande av Västfastigheter och Idrotts och föreningsförvaltningen.

Ur ett tillgänglighetsperspektiv, för samtliga berörda parter, är den största frågan som behöver lösas att säkerställa arenans parkeringsbehov. Om någon del av arenans parkeringsbehov, t ex VIP-platser, ska lösas i parkeringshuset är det nödvändigt att dessa finansieras.

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet

Bolaget bedömer att ärendet inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt enligt 10 kap. 3 § kommunallagen.

Carl Engström

Kristina Rejare

Chef Projektportfölj

Vd