

Styrelsehandling

Utfärdat 17-06-08
Diarienummer
0594/13

Marknad, Stadsutveckling
Mia Söderberg
Telefon 031 – 774 37 00
E-post: mia.soderberg@p-bolaget.goteborg.se

Remissvar på detaljplan för utökning av bangård i Olskroken inom stadsdelen Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass i Göteborg, 0594/13

Förslag till beslut

Ordförande föreslås besluta att

Som eget yttrande översända yttrandet till byggnadsnämnden



Jesper Jonsteg

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att utöka utrymmet för bangården i Olskroken samt att hantera de konsekvenser som förändringarna innebär för staden för att göra det möjligt att genomföra Trafikverkets järnvägsplan. Olskroken byggs ut till en fullt planskild knutpunkt, där spåren skiljs åt genom broar.

Avseende tillgänglighet och mobilitet för cyklister vill vi peka på vikten av att gång- och cykelbroar behöver utformas med både trappor och ramper så att alla grupper av människor kan nyttja dem på bästa sätt.

Vi anser också att den förväntade kraftiga ökningen av resor i området kring Gustavsplatsen (öster om planområdet) bör analyseras utifrån ett mobilitetsperspektiv som inkluderar parkering.

I remissvaret kommenterar vi även systemperspektivet, vikten av att skapa flexibla parkeringslösningar samt ett antal generella synpunkter.

Ekonomiska konsekvenser

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Barnperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Omvärldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Länk till förslag till detaljplan:

[http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Olskroken-Bagareg%C3%A5rden%20-%20Ut%C3%B6kning%20av%20bang%C3%A5rden-Plan%20-%20granskning-Planbeskrivning/\\$File/02.%20%20Planbeskrivning.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Olskroken-Bagareg%C3%A5rden%20-%20Ut%C3%B6kning%20av%20bang%C3%A5rden-Plan%20-%20granskning-Planbeskrivning/$File/02.%20%20Planbeskrivning.pdf?OpenElement)

Ärendet

Ärendet är granskning efter samråd II för detaljplan som innebär att utöka utrymmet för bangården i Olskroken samt att hantera de konsekvenser som förändringarna innebär för staden för att göra det möjligt att genomföra Trafikverkets järnvägsplan.

Remissvaret skall vara stadsbyggnadskontoret tillhanda senast 2017-06-13.

Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att utöka utrymmet för bangården i Olskroken samt att hantera de konsekvenser som förändringarna innebär för staden för att göra det möjligt att genomföra Trafikverkets järnvägsplan. Olskroken byggs ut till en fullt planskild knutpunkt, där spåren skiljs åt genom broar.

Ombyggnaden av bangården görs för att det ska vara möjligt att bygga flera planskillnader och nya spår. Detta kommer öka kapaciteten för en av landets viktigaste järnvägsknutpunkter och kommer minska störningarna i järnvägstrafiken.

Detaljplanen omfattar befintlig bangård och den yta där järnvägsanläggningen behöver ta ny mark i anspråk för järnvägsändamål.



Figur 1. Orienteringsbild med planområdet markerat, från planbeskrivningen

På grund av spårändringar, att Gullbergsån blir kvar i nuvarande fåra, samt att det i det nya förslaget gjorts ändringar i delar av planen som berör allmänna intressen, togs beslutet att göra om samrådet.

Enligt planbeskrivningen har framförda synpunkter till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna samt komplettering av utredningar.

Planens innebörd och genomförande innebär att Trafikverket tar fram en järnvägsplan och ska bygga de nya anläggningar som hör till genomförandet av projektet. I korthet består dessa av åtta järnvägsbroar, en gång- och cykelbro samt ca 9500 meter nya järnvägsspår.

Inom planområdet finns inga bostäder, parker eller mötesplatser. Partihandelsområdet befolkas under dagtid av de som arbetar i området och de som bor och arbetar på akutboendet "Tillfället". Området präglas av infrastruktur och industri samt grossistverksamhet. Bangården tillsammans med motorvägen; E20, utgör en barriär för övriga trafikanter. Det finns två gångbroar; en över E20 och en över bangården i planområdets östra del. Gångbroarna förbinder Partihandelsområdet med Bagaregården och med gång- och cykelvägen som går längs E20. Tillgängligheten är begränsad eftersom gångbroarna endast nås via långa trappor utan ramper för cykel, barnvagn eller dylikt.

I partihallsområdet finns det inom planområdet parkeringsytor som används av verksamheterna för parkering och som körytor.

Det går idag flera övergripande cykelstråk genom planområdet. Cykeltrafiken väntas öka rejält de kommande åren. Planförslaget ger möjlighet att korsa Olskrokens bangård med gc- väg på flera ställen.

I samband med breddning av spårområdet rivs den befintliga gångbron, "Fåfången" över Västra Stambanan och godsspåren. En ny gång- och cykelbro anläggs över spårområdet vid Fåfången och byggs ihop med den befintliga gångbron över väg E20. Breddningen av bangården möjliggör samtidigt uppförandet av en framtida pendeltågstation.

Ombyggnaden av Olskrokens bangård påverkar lokalvägnätet öster om E6. Ändringarna ger bland annat möjlighet att bredda Partihandelsgatan för att området skall kunna nyttjas för gång- och cykeltrafik, samt bil- och kollektivtrafik. Den befintliga järnvägsbron vid Partihandelsgatan skall möjliggöra kollektivtrafik från centrala Göteborg genom Gullbergsvass till Partihandelsgatan. Konsekvenserna för vägtrafiken beskrivs som försumbara.

Vid infarten från Partihandelsgatan till Partihallarna planeras en ny parkering med möjlighet till cykelparkering mellan den nya byggrätten för service och restaurang och järnvägsviadukten. Övrig parkering säkerställs inom Partihandelsområdet.

Ingen separat parkerings- eller mobilitetsutredning redovisas.

Järnvägsområdet kommer att utgöra en barriär för övriga trafikanter på samma sätt som idag, men det kommer att bli vissa förbättringar för gående och cyklister. En sammanhängande gångbro anläggs över bangården och E20 och en separat gång- och cykelväg väster om och över E6 byggs. Med ökad kapacitet på järnvägen förbättras möjligheterna till arbets- och studiependling med tåg.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för delar av Gamlestaden och Bagaregården kommer området kring Gustavsplatsen att utvecklas mot blandad bebyggelse med en variation av bostäder och verksamheter. Planbeskrivningen tar upp att det finns en idé att flytta dagens Sävenäs station västerut till Gustavsplatsen för att på ett bättre sätt kunna ta hand om den förväntade kraftiga ökningen av resor i området.

Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsfrågan beskrivs endast översiktligt i planbeskrivningen men mot bakgrund av detaljplanens syfte och innebörd är det inte relevant eller möjligt att bedöma parkeringsbehovet inom planområdet.

Avseende tillgänglighet och mobilitet för cyklister vill vi peka på vikten av att gång- och cykelbroar behöver utformas med både trappor och ramper så att alla grupper av människor kan nyttja dem på bästa sätt.

Vi anser också att den förväntade kraftiga ökningen av resor i området kring Gustavsplatsen (öster om planområdet) bör analyseras utifrån ett mobilitetsperspektiv som inkluderar parkering.

Systemperspektivet

Parkeringsbolaget anser att det är av yttersta vikt att denna och kommande detaljplaner för Göteborg hanteras som en helhet när det gäller parkeringslösningar både på kort och på lång sikt.

Generella synpunkter

Härutöver bifogas Parkeringsbolagets generella ståndpunkter när det gäller parkering, se punkter nedan. Parkering kan avse två-, tre- eller fyrhjuliga fordon beroende på förutsättningarna

- All parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån.
- Beakta tillgängligheten såväl *till, från som inom* ett område/stadsdel vid beräkning av behov av parkeringsplatser.
- Placera parkeringen så att det främjar den blandade hållbara resan med olika färdmedel.
- Bygg in system för beläggningsmätningar från början där så är lämpligt, så att parkeringen kan kopplas till parkeringsledsystem (hänvisningssystem) för att minimera söktrafiken.
- Parkeringarna ska utformas så att de både är och upplevs som trygga och säkra.

Göteborgs Stads Parkering AB

Mia Söderberg
Stadsutvecklare

Maria Stenström
VD