

Styrelsehandling 15

Utfärdat 2017-09-12
Diarienummer 273-17

Strategisk stadsutveckling Mattias Paijkull

Telefon 031 – 774 37 00

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

Granskning Västlänken Station Korsvägen BN0638/11

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkering

Som eget yttrande översända yttrandet till stadsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Ärendet är en granskning av detaljplanen för att möjliggöra utbyggnad av Station Korsvägen.

Göteborgs Stads Parkerings (Parkeringsbolagets) bedömning är att det kommer att vara en väl utformad lösning för bilparkeringar och angöring till stationen. Möjligheten att parkera bilar för de som bor i närområdet kommer att bli sämre men kan delvis kompenseras av kommande kollektivtrafikförstärkning på Korsvägen.

Eftersom antalet cykelparkeringar inte är klara i dagsläget förutom det underjordiska garaget med ca 500 platser behöver detta kompletteras till detaljplanen.

Enligt en utredningen som KomFram tagit fram kommer närmare 5 000 av parkeringsplatserna i centrala delarna av staden att tas bort till och med 2019. I arbetet med att skapa ersättningsplatser som försvinner har Heden samt Valhalla Parkering mellan Valhalla idrottsplats och Valhallabadet identifierats som platser där det planeras att byggas ersättningsplatser. Parkeringsbolaget vill därför uppmärksamman trafiknämnden på dessa platser för ersättningsparkering, så att nämnden, trots byggnationen av Korsvägen, säkerställer att dessa platser för ersättningsparkering blir tillgängliga.

Ekonomiska konsekvenser

För att Göteborg skall kunna ha en hållbar ekonomisk utveckling måste stadens centrum kunna bibehålla och utveckla sin attraktionskraft. Människors tillgänglighet till centrum är av stor betydelse för att kunna få ha en god ekonomisk utveckling. Detta påverkas av byggnationen av kollektivtrafik samt vilka möjligheter som människor har att ta sig till centrum med bil om de behöver.

Barnperspektivet

Ett av målen i gällande parkeringspolicy är att utveckla stadens gaturum för att skapa en mer trafikvänlig stadsmiljö för människor att vistas i där barnen är en viktig del. Station Korsvägen förväntas ge en god miljö för människor att vistas.

Jämställdhetsperspektivet

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

Mångfaldsperspektivet

Trafikplats Korsvägen kan ge en möjlighet till ökad rörlighet för stadens invånare. Detta kan medföra att stadens olika delar blir mer tillgängliga för personer med olika geografiska hemvister.

Miljöperspektivet

Station Korsvägen medför positiva effekter för miljön. I första hand bedöms de förstärkta förutsättningarna för kollektivtrafikförsörjningen till Göteborg, samt evenemangsområdet innebära en bra grund för en långsiktigt hållbar resande i Göteborg.

Omvärldsperspektivet

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

Länk till detaljplanen:

<http://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77&projektid=BN0638/11>

Ärendet

Ärdendet är en granskning av detaljplanen för att möjliggöra utbyggnad av Station Korsvägen som är en av tre stationer i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter både under och ovan mark. Byggnadsnämnden önskar bolagets remissvar senast den

Bakgrund

I samband med byggnationen av Västlänken kommer en station Korsäven att byggas. Ambitionen i detaljplanen är att Korsvägen ska befästas som entré till centrala Göteborg och som en attraktiv och viktig kollektivtrafikknutpunkt för såväl lokal som regional kollektivtrafik nära Göteborgs centralstation och Landvetter Airport City.

Station Korsvägen är en underjordisk station som sträcker sig från Näckrosdammen /Renströmsparken i väster till Liseberg i öster.

Bilparkering och angöring

Ett antal av bilparkeringarna kommer att påverkas under byggnationen av Västlänken men ungefär hälften av dem kan återställas då Västlänken är färdigställd.

När station Korsvägen är klar kommer korttidsparkeringar och angöringsplatser för olika typer av biltrafik finnas på Korsvägen, västra sidan vid Västlänkens entré samt på östrasidan längs Örgrytevägen samt ytterligare en plats längre söder ut vid cirkulationsplatsen.

Cykelparkering

I detaljplanen anges att det kommer att behövas en stor mängd cykelparkeringar i området. De ska räcka till tågresenärer, regionala bussresenärer och för de omkringsliggande verksamheternas och bostädernas behov. Ett underjordiskt cykelgarage kommer också att byggas på Korsvägen, med plats för uppe-mot 500 platser. I underlaget framgår inte hur många ytterligare cykelparkeringar som kommer att byggas. Detaljplanen behöver kompletteras med detta.

Trafik

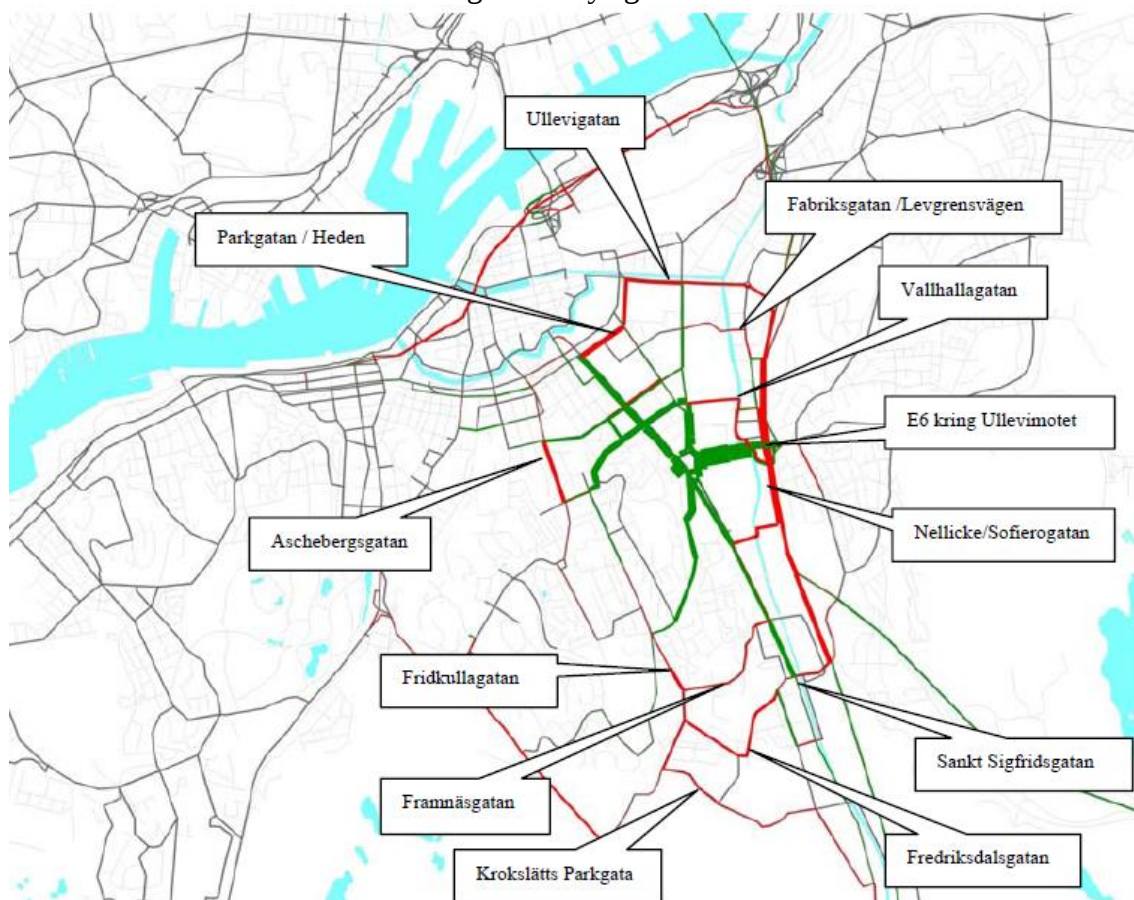
Förslaget möjliggör en plats som kan hantera den ökade kollektivtrafiken och framtidens längre spårvagnar. Förslaget innebär att trafiksituationen på Korsvägen förändras genom att fotgängare och cyklister får bättre tillgänglighet på bekostnad av bilisternas framkomlighet. Både kapacitet och hastighet för bilister kommer att bli lägre när de oskyddade trafikanternas framkomlighet prioriteras.

Korsvägen har idag en viktig fördelande roll för trafiken. Platsens utformning och dragningskraft för olika trafikantkategorier ger effekter på trafik- och stadsförhållandena på stora avstånd. Idag fungerar Korsvägen förutom som en stor kollektivtrafikplats även som en stor cirkulationsplats. Vid trafikräkning år 2014 passerade ca 2 500 bilar Korsvägen under eftermiddagens maxtimme. Detta motsvarar cirka 30 000 bilar per medelvardagsdygn. (s. 14 PM Trafik del 2 Systemanalys och kapacitetsberäkningar 20170327).

Enligt de genomförda trafikberäkningar och analyser som hänvisas till i PM Trafik del 2 uppges att det finns plats för i storleksordningen 14 000 – 18 000 inkommande fordon per dygn i Korsvägen 2035. Då förväntas människor använda kollektivtrafik samt cykel i större omfattning.

Under 2014/2015 gjorde trafikkontoret en grov systemanalys för att se vilka vägar och gator som skulle få en förändrad trafikbelastning vid strypningar i Korsvägen. Körningarna genomfördes för en halvering av den befintliga trafiken, och visade en

principiell förändring av biltrafik, utifrån hur attraktivt det är att köra genom Korsvägen jämfört med att välja en annan väg. Dessa tidigare genomförda analyser senare omarbetats och dessutom har känslighetsanalys genomförts.

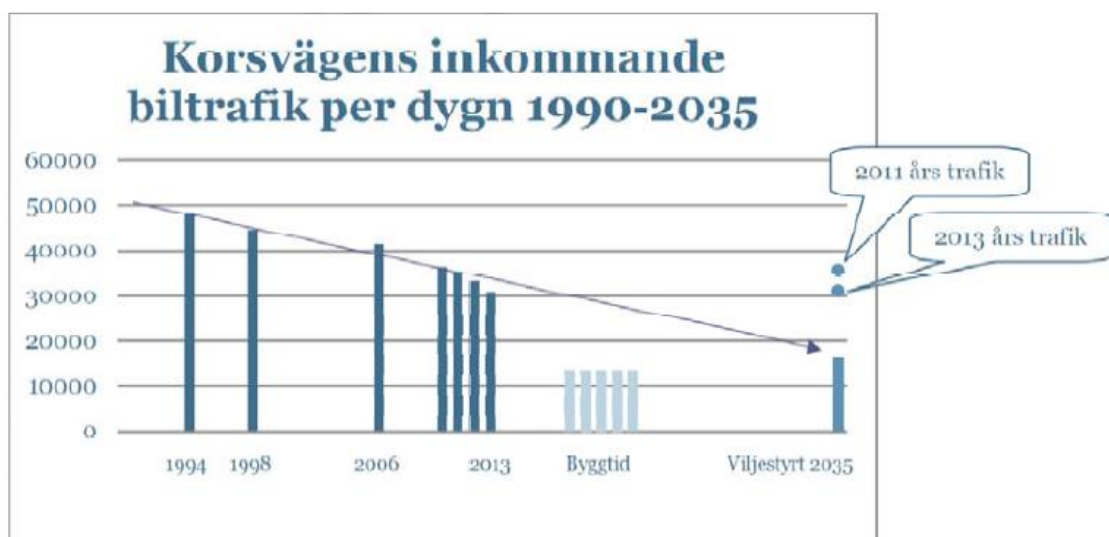


PM Trafik del 2 Figur 3. Biltrafikens principiella spridning på vägnätet vid en strypning i Korsvägen. Rött visar ökning av biltrafik och grönt visar minskningar.

Tydligast ökning blir det på E6:an, Ullevigatan och i Allén där det förväntas bli ett tillskott på maximalt ett par, tre tusen fordon per dygn och sträcka. De vägar bilisternas kommer att välja förväntas bero på vart de större centrala parkeingsplatserna finns. Trafiksituationen blir beroende av antalet parkeringsplatser, av in- och utfarternas lokalisering och hur körvägarna till parkeringarna.

I PM Trafik del 2 s. 9 görs en reflexion ”att det kan bli tufft under byggtiden, då det på kort tid blir besvärligt för bilisterna, samtidigt som ett förändrat resbeteende tar längre tid att lära in.”

Uppskattningarna den framtida biltrafiken visas i figuren nedan.



PM Trafik del 2 Systemanalys och kapacitetsberäkningar (s.9) figur 2

I figuren uppskattas antal bilar som beräknas kunna köra igenom Korsävegen är ca 13 000/dygn vilket innebär en minskning på 17 000/dygn.

Parkeringsbolagets samlade bedömning

Parkeringsbolaget arbetar i enlighet med Trafikstrategin för att nå minskat antal bilresor samt ett mindre behov av parkeringar. I detta är byggnationen av Västlänken en viktig del eftersom den är en del av infrastruktur som ger det möjligt att ersätta människors behov av att transportera sig med bil. Parkeringsblaget är mycket positiva till station Korsvägen då detta är en viktig del i stadens infrastruktur som kan leda till ökad användning av kollektivtrafik.

Bilparkering och angöring

Parkeringsbolagets bedömning är att det kommer att vara en väl genomtänkt utformning för bilparkeringa och angöring till stationen. Möjlighete att parkera bilar för de som bor i närområdet kommer att bli sämre men kan delvis kompenseras av kommande kollektivtrafikförstärkning på Korsvägen.

Cykelparkering

Eftersom antalet cykelparkeringar inte är klara i dagsläget förutom det underjordiska garaget med ca 500 platser behöver detta kompletteras till detaljplanen.

Trafik

Enlig de trafikundersökningar som redovisat kommer miskningen av biltrafiken vid Korsvägen kunna hanteras på andra vägar efter att station Korsvägen är uppbyggd. Detta underlättas av att kollektivtrafiken i området blir bättre vilket leder till att färre använder bilen. En utbyggd kollektivtrafik är avgörande för att minska biltrafiken eftersom resenärer väljer bort bilen först då alternativen uppfattas som mer attraktiva i jämförelse med bilen.

Den stora utmaningen kan bli under byggantionen av station Korsvägen. Under 2017 tog därför samverkansgruppen för parkeringsfrågor på uppdrag av KomFram Göteborg fram ett PM gällande hur många parkeringar som planeras att tas bort i samband med kommande byggprojekt, byggnation av områden för bostäder och arbetsplatser samt infrastruktur fram till och med 2019. Enligt detta PM beräknas närmare 5 000 av dessa finns i de centrala delarna av staden. I arbetet med att skapa ersättningsplatser som

försvinner har Heden samt Valhalla Parkering mellan Valhalla idrottsplats och Valhalalbadet identifierats som platser där det planeras att byggas ersättningsplatser. Parkeringsbolaget vill uppmärksamma trafiknämnden på dessa platser för ersättningsparkering och så att nämnden, trots byggnationen av Kortsvägen, säkerställer att dessa platser för ersättningsparkering blir tillgängliga och framkomlighet finns för de kunder som är i behov av dem för att nå sin målpunkt i området.

Göteborgs Stads Parkering AB

Mattias Paijkull
stadsutvecklare

Maria Stenström
vd