



STATIONSNÄRA HANDEL

Bilparkering i planeringen av handelsetableringar i centralenområdet i Göteborg

2016-05-23

STATIONSNÄRA HANDEL

Bilparkering i planeringen av handelsetableringar i centralenområdet i Göteborg

KUND

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad

KONSULT

WSP Analys & Strategi

Box 574

20125 Malmö

Besök: Jungmansgatan 10

Tel: +46 10 7225000

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

<http://www.wspgroup.se>

KONTAKTPERSONER

Filip Siewertz, tel: 031 – 368 15 01,
filip.siewertz@sbk.goteborg.se, Stadsbyggnadskontoret,
Göteborgs stad

Per Solér, tel: 010 – 722 63 83, per.soler@wspgroup.se,
WSP Analys & Strategi

PROJEKT

Stationsnära handel

UPPDRAGSNUMMER

10195077

FÖRFATTARE

Per Solér

DATUM

2016-05-23

GRANSKAD AV

Gustav Sandkvist

BAKGRUND

Den första detaljplanen i stadsutvecklingsområdet runt centralstationen i Göteborg närmar sig granskningskedet. I arbetet med planerna för området är behovet av antalet bilparkeringsplatser en viktig fråga. Trivector tog i samband med arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet för centralenområdet fram en parkeringsutredning som ett underlag för de framtida detaljplaneprocesserna.¹ Utredningen visade bland annat på möjligt behov av parkering för bil och cykel i området. Utredningen tog fram tre alternativ för behovet av parkering, ett baserat på stadens gällande vägledning för parkeringstal, och två alternativ baserade på stadens trafikstrategi. I alternativen som utgick från trafikstrategin sänktes bilparkeringsstalen för bostäder och kontor gentemot i vägledningen. Bilparkeringsstalen för handel lämnades orörda.

Sedan utredningen genomfördes har intresset för handelsytor ökat i de två detaljplanerna som kommer att utgöra en del av den framtida centralstationen, detaljplanen för Västlänken – station Centralen och detaljplanen Norr om centralstationen. Den ökade omfattningen av handelsytor innebär tillsammans med parkeringstalet från vägledningen ett väsentligt ökat beräknat antal bilparkeringsplatser i detaljplanerna. Med tanke på den i framtiden mycket goda tillgängligheten till kapacitetsstark kollektivtrafik är det sannolikt att bilparkeringsstalet för handel i vägledningen inte motsvarar en lämplig bedömning av bilparkeringsbehovet i detaljplanerna.

Parallellt med detaljplaneprocesserna pågår ett internt arbete inom staden med syfte att revidera vägledningen för parkeringstal. Arbetet med revideringen kommer inte att hinna resultera i nya parkeringstal som kan användas i de första detaljplanerna i centralenområdet.

SYFTE

Syftet med uppdraget var att rekommendera lämpliga bilparkeringsstal för handel i de två detaljplaner som nämnts ovan.

UPPDRAGET

Tillsammans med Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret genomförde WSP Analys & Strategi en workshop den 20 maj 2015. Till workshopen sammanställde WSP relevanta referensprojekt från andra städer i Sverige och i Europa gällande stationsnära handelsetableringar. Till workshopen inhämtades även slutsatser från tidigare uppdrag med en övergripande handelsutredning för staden.

¹ Trivector (2015) *Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035*, Rapport 2015:85, Göteborg

GENOMFÖRANDE

DELTAGARE PÅ WORKSHOP

Från Göteborgs stad:

Erik Florberger, Stadsbyggnadskontoret

Viveca Karlsson, Trafikkontoret

Johan Pihlgren, Trafikkontoret

Filip Siewertz, Stadsbyggnadskontoret

Simon Wallqvist, Stadsbyggnadskontoret

Från WSP Analys & Strategi:

Marcus Henrikson, Marknadsanalytiker

Gustav Sandkvist, Trafikanalytiker

Per Solér, Trafikanalytiker

HANDELSTYPER

På workshopen identifierade gruppen olika typer av handel som kan komma att vara aktuella i detaljplanerna

1. Resenärshandel/-servering – i stationsmiljön som ligger i direkt närhet till starka resenärsstråk
2. Livsmedel "Centralen" – i stationsmiljön som ligger i direkt närhet till starka resenärsstråk
3. Restauranger – i stationsnära miljö som attraherar gäster som del av stadens centrum
4. Handelsstråk – i stationsnära miljö som attraherar kunder som del av stadens centrum

Gruppen bedömde omfattningen och placeringen av ytorna för respektive handelstyp utifrån aktuella byggnadsareor i arbetet med detaljplanerna tillsammans med erfarenheter från liknande ytor i motsvarande lägen.

Handelstyp	m ² BTA
1. Resenärshandel/-servering	8 000
2. Livsmedel "Centralen"	2 000
3. Restauranger	5 000
4. Handelsstråk	20 000
Totalt	35 000

PARKERINGSTAL

I vägledningen till parkeringstal bedöms bilkundsandel vara mellan 25-38% för handeln. Motsvarande andel för verksamma inom handeln är 15%. Närheten till kapacitetsstark kollektivtrafik innebär som tidigare konstaterats att bilkundsandelen kommer kunna vara betydligt lägre.

För parkeringstal vid planeringen av handelsytor är det värt att notera att handelsytor i de centrala delarna av en stad har högre effektivitet uttryckt i kunder per m² än handelsetableringar i bilorienterade lägen. Parkeringstalen för handel är därför inte direkt jämförbara endast utifrån bedömd bruttototalarea (BTA) utan kräver även en bedömning utifrån läge och tillgänglighet med olika färdmedel.

Ytorna med handelstyp 1-2 kommer att vara ytor i lägen med direkt närhet till starka resenärstråk. Handelstyperna riktar sig nästan uteslutande till resenärer som handlar på väg till, från, eller vid byte av trafikslag vid, centralstationen. Livsmedel kräver enligt stadens vägledning till parkeringstal egentligen ett tillägg av bilparkeringsplatser gentemot övrig handel. Här finns dock skäl att anta att flödet av personer i stråket kommer att vara jämförbart med flödet vid livsmedelsbutiken i Nedre hallen på Stockholm Centralstation. Storleken på resenärflödet innebär att bilandelen likt i Stockholm kan sättas till noll både för verksamma och besökande.

Handelstyp 3, Restauranger, attraherar besökande och verksamma som förvisso i hög grad är kollektivtrafikresenärer men som i första hand tar sig till de aktuella restaurangerna med samma beteende de tar sig till restauranger i övriga framtida centrala Göteborg. En övervägande andel av de besökande antas komma från de kontor och verksamheter som finns inom centralenområdet. För denna besöksgrupp behövs inga tillkommande parkeringsplatser. Den andel restaurangbesökare som kan tänkas ta bilen till restaurangerna i detta läge har sannolikt restaurangbesöket som ett element i ett besök av centrala staden. Ingen specifik parkering behöver därför anordnas för handelstypen.

Handelstyp 4, Handelsstråk, ligger inte i direkt anslutning till de starka resenärstråken. Butikerna konkurrerar mer med övriga handeln i centrala Göteborg än med övriga handelstyper i planområdet. Därför bedöms denna handelstyp ha ett visst behov av bilparkering. Bilkundsandelen bedöms till ca 15%, och motsvarande andel för anställda till ca 10%.

Handelstyp		m ² BTA	Bilparkeringstal per 1 000 m ² BTA		Antal bpl
			verksamma	besökande	
1.	Resenärshandel/-servering	8 000	0	0	0
2.	Livsmedel "Centralen"	2 000	0	0	0
3.	Restauranger	5 000	0	0	0
4.	Handelsstråk	20 000	1	10	220
Totalt		35 000			220

ÖVRIGT OM PARKERING I DETALJPLANERNA

I denna promemoria behandlas inte den parkering som behövs för själva stationsfunktionen. Detaljplanerna måste innehålla ytor för korttidsparkering, till exempel så kallad "Kiss&Ride". Den typen av parkering går dock inte att relatera till parkeringstal utifrån endast areor utan kräver en sammanvägd bedömning av bland annat förväntat resenärflöde, förutsättningar för anslutningsresor och trafikering.

Långtidsparkering av bil för tågresenärer ut från Göteborg, så kallad "Park&Ride", är inte en effektiv markanvändning inom nämnda detaljplaner. På sikt vill järnvägen i Sverige kunna konkurrera mer med flygresor inom landet. Det är frågan om det då är realistiskt att önska parkering likt flygets långtidsparkeringar som till låg investeringskostnad anläggs i områden med hårda restriktioner för markanvändningen.

Siffran vi tagit fram för antalet parkeringsplatser i detaljplanerna inkluderar inte möjligt samnyttjande med de övriga bilparkeringsplatser som behövs för boende, kontor och hotell. I alternativen i Trivectors rapport minskar samnyttjande behovet av parkeringsplatser med mellan 3-4%. I detta uppdrag har vi inte haft tillgång till beräkningarna bakom siffrorna i Trivectors rapport. I Trivectors rapport dock finns två utgångspunkter som begränsar potentialen med samnyttjande. Dels anges att eventuellt samnyttjande av parkeringsplatser måste ske inom respektive detaljplaneområde, dels att samnyttjande endast kan ske för besöksparkering (det vill säga inte för parkering för boende eller verksamma). Vår erfarenhet av att räkna på samnyttjande i områden med blandad stadsbebyggelse är att samnyttjandet kan minska det totala antalet parkeringsplatser i ett område med ca 20 %. Detta förutsätter dock att samnyttjande kan användas för alla parkeringsplatser (exklusive så kallad "Kiss&Ride") där detaljplanerna ses som en helhet.

KRAV PÅ BYGGHERRARNA

Att bilparkeringstalen sänks enligt denna promemoria bör åtföljas av krav om motprestation från byggherrarna om olika motbilitetsåtgärder, se Trivectors rapport för exempel på förhållningssätt.

En åtgärd som bör vara aktuell i exploateringen av området är parkeringsköp. Med parkeringsköp kan staden säkra att byggherrarna betalar för lämpligt antal bilparkeringsplatser samtidigt som det kan ge staden möjlighet att tillgodogöra sig den höga tillgängligheten med kollektivtrafiken fullt ut. Exempelvis skulle staden kunna se till att parkeringshus anläggs i bullerutsatta ytor vilket med parkeringsköp möjliggör att ytor i "bästa läge" kan få en högre exploateringsgrad.

Generellt bör staden planera för att bilparkering sker i parkeringshus i Centralenområdet. Parkeringshus har fördelen gentemot parkeringsgarage att de enklare går att omvandla i framtiden. Med parkeringsköp möjliggörs större parkeringsanläggningar som innebär skalfördelar och som med ett kan minska mängden söktrafik.

SUMMERING

Notera att temat parkering ytterst handlar om vilken typ av stad som man önskar. Att svara på frågor om parkeringsbehovet i en stad är i det perspektivet alltid politik. Ett parkeringsbehov i en tät storstad skulle kunna sägas vara oändligt. Efterfrågan på bilparkering i en stad hålls däremot nästan alltid nere av exempelvis parkeringsavgifter eller att bilen tillåts lägre tillgänglighet i förhållande till andra färdmedel. Detta ställningstagande redovisas också i Göteborgs Stads Trafikstrategi, som vill minska bilandelen i Göteborg.

I denna promemoria har vi tillsammans med handläggare från staden tagit fram en siffra på lämpligt antal bilparkeringsplatser för handeln i området. Siffran är framtagen utifrån den exploatering som är möjlig i området tillsammans med de förutsättningar som kollektivtrafiken skapar.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 34 000 medarbetare på över 500 kontor i 40 länder. I Sverige har vi omkring 3 500 medarbetare.

WSP Sverige AB

Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: +46 10 7225000
<http://www.wspgroup.se>

