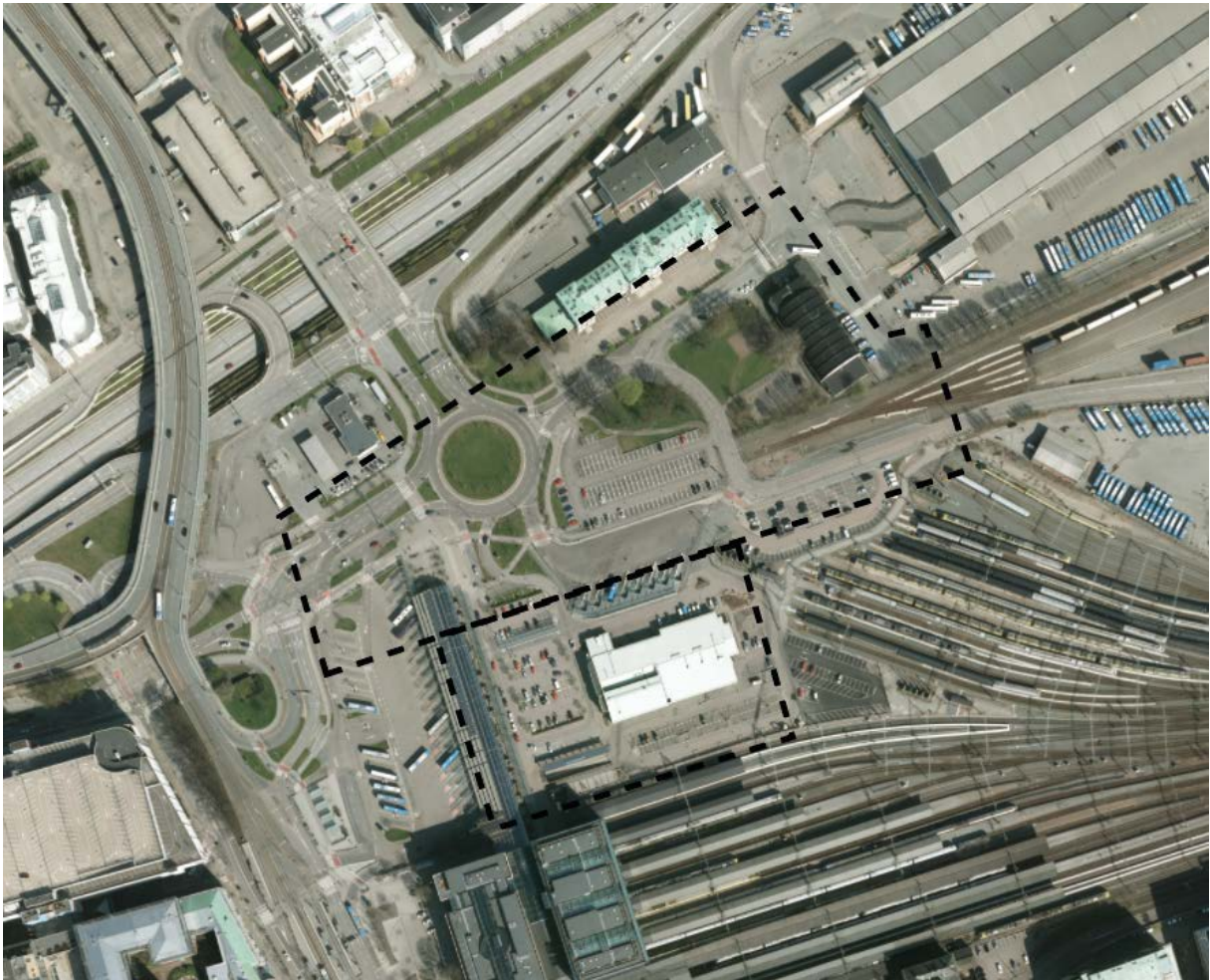


PM

Parkering och Angöring för bil för Centralstationen - målbild 2035

Fokus:

- Detaljplan norr om Centralstationen (Dnr: 0604/13)
- Detaljplan Västlänken station Centralen (Dnr: 0636/11)



2018-04-27

INNEHÅLL

Sammanfattning	3
Syfte	4
Förutsättningar parkering	5
Tidigare utredningar	5
Riktlinjer	5
Planerad utveckling	6
Tidplan	8
Befintlig bilparkering som tas i anspråk	8
Framtida behov av bilparkering	9
Tillkommande bebyggelse	9
Centralstationen	9
Behov utifrån avstånd	9
Målbild parkering och angöring	11
Ettapp 1 - <i>RegionCity ettapp 1</i>	12
System och intention	12
Förslag till placering av parkering	13
Analys	14
Ettapp 2 – <i>efter 2035</i>	15
System och intention	15
Analys	16

 Beställare: Simon Wallqvist,
 Stadsbyggnadskontoret Göteborg

Uppdragsansvarig: Ida Brogren, AL Studio

Utförare: Karolina Örneblad, AL Studio AB och
 Simon Wallqvist, SBK

Sammanfattning

Med utgångspunkt i bedömt *behov* av parkering, *principer för fördelning* av platser, *föreslaget trafiksystem* och *bebyggelsestruktur* föreslås i detta PM en målbild för bilparkering och bilangöring för Centralstationens funktion som helhet.

Området runt Centralstationen kommer att utvecklas över tid, först med Västlänken och ny bebyggelse i form av RegionCity etapp 1 och sedan med Bangårdsförbindelsen och RegionCity etapp 2. All befintlig markparkering kommer att tas i anspråk när området utvecklas. Parkering för Centralstationens behov behöver alltså omlokaliseras.

Principen är att den nya parkeringen ska erbjudas i prioritetsordning utifrån hur lång parkeringstiden är, ju kortare tid desto närmare målpunkten. Handikapp, angöring, korttid och besöksparkering ska placeras närmast, inom 100 m från målpunkt. På längre avstånd kan parkering för boende, verksamma, hyrbilar och långtidsparkering för resenärer anordnas, inom ca 300-600 m gångväg.

Behovet av bilparkering kopplat till Centralstationens funktion i framtiden bedöms vara lika stort som det befintliga utbudet är i dagsläget, vilket är ca 500 platser. Av dessa bedöms 200-240 platser behövas i stationens direkta närhet (inom 100 meter).

Målbild för parkering och angöring är uppdelad i två etapper utifrån dess olika tidsperspektiv.

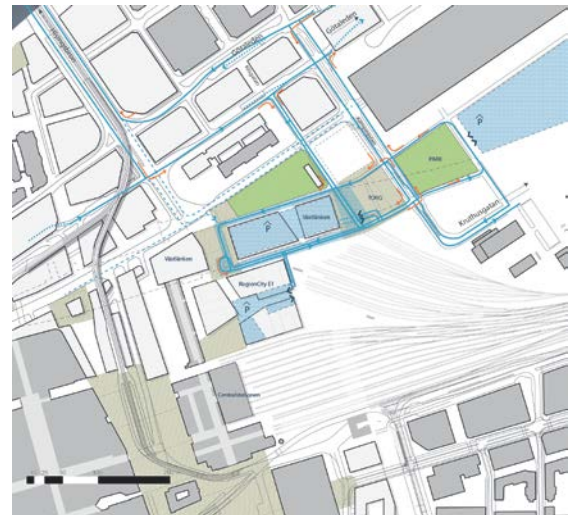
Etapp 1 beskriver strukturen för parkering och angöring då Västlänken station centralen och RegionCity etapp 1 (detaljplan norr om Centralstationen) är fullt utbyggda.

Parkering föreslås i en enkelriktad slinga runt byggnaderna som innehåller Västlänkens östra uppgång, samt i ett garage under dessa byggnader och i garage under RegionCity etapp 1.

På dessa platser ska angöringsplatser och korttidsparkering finnas för Centralstationens behov. Övrig parkering föreslås förläggas i en extern anläggning, där behovet av parkering för långtidsresenärer, hyrbilar och för tillkommande bebyggelse tas om hand. Avstånd till föreslagen extern anläggning är 200-500 m från Centralstationens viktigaste entréer, vilket bedöms som ett rimligt gångavstånd.

I målbilden föreslås 280 platser i stationens närhet. Förslaget fyller alltså behovet och har en marginal som kan samnyttjas med besöksparkering för bostäder och verksamheter.

Etapp 2 kan angöring till stationen även ske från Bangårdsviadukten, där en ny östlig entré till Centralstationen kan utvecklas. Ytterligare parkeringsgarage kan uppföras i anslutning till viadukten och ny bebyggelse i RegionCity etapp 2.



Målbild för lokalisering av Centralstationens parkering i etapp 1, år 2035

Syfte

Detaljplan norr om centralstationen (Dnr: 0604/13) och detaljplan Västlänken station Centralen (Dnr: 0636/11) ingår i det s.k. Centralenområdet där ett flertal parkeringsutredningar redan har tagits fram. I tidigare utredningar behandlas hur stort behovet av parkering är och enligt vilka principer parkering ska placeras.

Detta är ett samlande PM och ett komplement till tidigare utredningar och syftar till att svara på frågan *var parkering* för Centralstationen som helhet *kan anordnas*. En målbild för detta kommer här att presenteras. Däremot behandlas inte genomförandefrågor som ansvar, förvaltning och ekonomi.

Utredningen fokuserar endast på bilparkering.

Utredningen behandlar behovet av parkering för hela Centralstationens behov men fokus på lösningar ligger i norra delen. Det kan tillkomma ytterligare angöring i söder och väster men dessa är idag beroende av flera osäkra faktorer.

Efter att tidigare utredningar tagits fram har staden beslutat att nya riktlinjer ska gälla för mobilitet och parkering. Beräkningar av behovet av antalet parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse kommer därför behandlas översiktligt i denna utredning. De nya riktlinjerna påverkar dock inte bedömningen av behovet för Centralstationens behov.

Förutsättningar parkering

Tidigare utredningar

Följande utredningar med koppling till parkering och angöring ligger till grund för denna utredning:



Trafikförslag,
Atkins,
2018



*Fördjupad parkerings-
utredning - Centralen-
områdets östra delar*
Koucky & Partners AB,
2016-10-03



*Stationsnära handel,
bilverkparkering i plane-
ringen av handelseta-
bleringar i Centralen-
området i Göteborg,*
WSP
2016-05-23



*Parkering av bil och
cykel i Centralenområ-
det i Göteborg år
2035,* Trivector
2015-10-15

Riktlinjer

Plan och bygglagen

I Plan- och bygglagen anges att det vid byggnation ska finnas parkering och utrymme för lastning och lossning i *skälig utsträckning* på tomten eller i närheten av den. Innan bygglov beviljas är kommunen skyldig att se till att kravet om parkering uppfylls. Skyldigheten att anordna parkering ligger i första hand på fastighetsägaren.

Angöringsplats för lastning och lossning och handikapplatser ska finnas i anslutning till entréer.

Vid publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska det finnas parkeringsplatser för rörelsehindrade inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré.

Stadens nya riktlinjer för mobilitet och parkering

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad (byggnadsnämnden 2018-02-06) gäller för området och ersätter *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov* (byggnadsnämnden 2011-10-31). Riktlinjerna ska bidra till att minska både användningen av bil och bilinnehavet. Staden strävar efter att underlätta för gång-, cykel och kollektivtrafik.

Riktlinjerna anger ett arbetssätt för projekt där behovet av parkeringsplatser bedöms i en arbetsprocess i fyra steg: Först avgörs vilket normalspann som är relevant för projektet. Därefter bedöms läget i staden mer i detalj, projektets specifika förutsättningar och möjliga mobilitetslösningar.

Resultatet av utredningen utmynnar i en projektspecifik lösning för vilka mobilitetsåtgärder och vilket utrymme för parkering av bil och cykel som ska tillgodoses.

I steg 1) Normalspann är kommunens yta in-
delad i områden som tilldelats varsitt spann:

Flerbostadshus: Centralen ligger inom
område A. *Innerstaden* som har span-
net 0,2-0,5 bilplatser per lägenhet.

Kontor: Centralen ligger inom område
Innerstaden som har spannet 0-4 bil-
platser per 1000 m² BTA. *[Återremitte-
rat av BN: Större spann med högre
övre tal önskas]*

Handel: Centralen ligger inom område
Innerstaden som har spannet 0-9 bil-
platser per 1000 m² BTA. *[Återremitte-
rat av BN: Större spann med högre
övre tal önskas]*

Tidigare parkeringsutredningar inom Cen-
tralenområdet togs fram innan de nya riktlin-
jerna var färdiga, vilket påverkar bedömning
av behovet för tillkommande bebyggelse i
dessa. För Centralstationens funktion finns
dock inga fasta riktvärden utan framtagna ut-
redningar gäller.

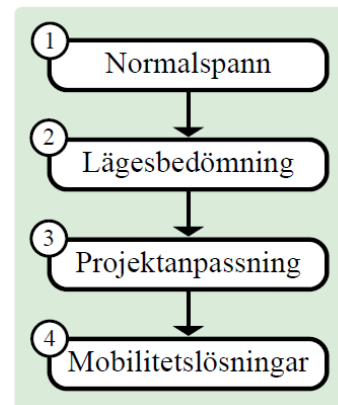
Planerad utveckling

Området runt Centralstationen kommer att
utvecklas över tid. Målet är att området skall
bli en tät och blandad innerstadsmiljö där in-
frastruktur och stadsbebyggelse bidrar till
upplevelsen av en attraktiv stad. I närområdet
kommer Hisingsbron, Götaledens nedsänkning
och överdäckning, Västlänken och på sikt Ban-
gårdsförbindelsen innebära stora förändringar
på omgivande infrastruktur.

DP Norr om Centralstationen och DP Västlänken station Centralen

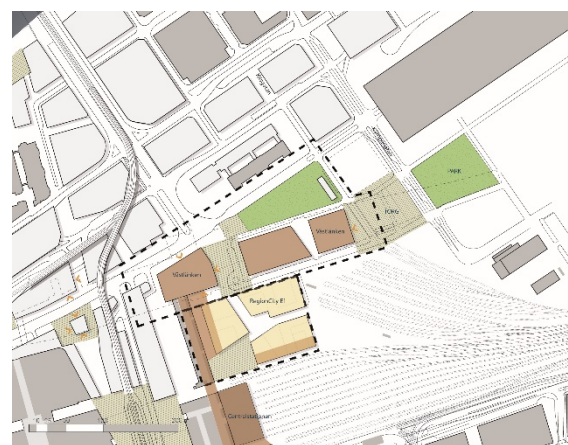
I *Detaljplan Norr om Centralstationen (Region-
City etapp 1)* planeras för tre kvarter med en
blandning av bostäder, handel, stationsända-
mål och verksamheter. Gatorna mellan kvarte-
ren kommer endast vara till för gång-, cykel-
och angöringstrafik.

I *Detaljplan Västlänken station centralen* plan-
eras för tre kvarter med en blandning av bo-



*Arbetsprocess i fyra steg vid be-
dömning av lämpliga mobilitetslös-
ningar och utrymme för parkering i
detaljplaner och bygglov.*

städer, handel, stationsändamål och verksam-
heter. Planen innehåller Västlänkens östra
uppgång och mittuppgång.



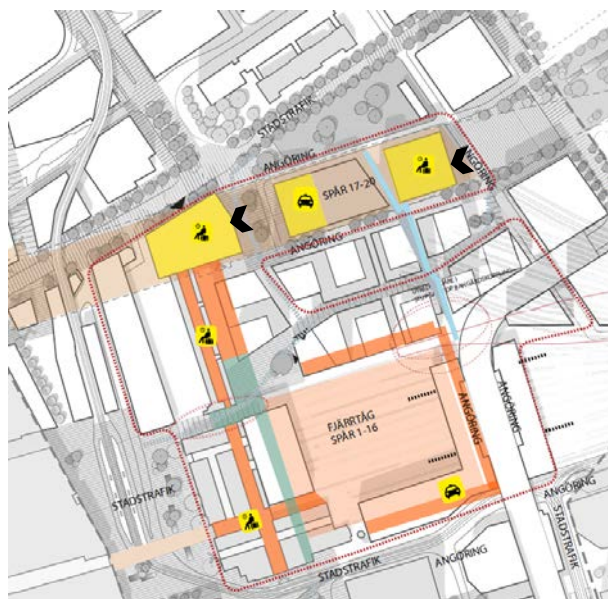
*Karta över planerad ny bebyggelse i aktuella detaljpla-
ner. Centralstationens utvidgning med Västlänken är
markerad i brunt och RegionCity i gult.*

Centralstationen

Med Västlänkens planerade uppgångar utvidgas dagens Centralstation och det skapas fyra nya underjordiska och genomgående spår (spår 17-20) för tågtrafik genom Göteborgs Central.

Västlänkens mittuppgång är placerad i direkt anslutning till Nils Ericsonterminalens norra entré och bildar en ny huvudingång till hela Centralstationen från norr.

Den östra uppgången till Västlänken är placerad i direkt anslutning till det så kallade östra stationstorget. Uppgången riktar sig mot den framtida utvecklingen i Gullbergsvass samtidigt som torget kommer att utgöra en lättåtkomlig angöringspunkt för bil.



- Stationshall/uppgång pendeltåg (klimatskyddad) med service/handel
- Stationshall/inre stråk (klimatskyddad) mellan stationsfunktioner med service/handel
- Resenärstråk utomhus (klimatskyddad) mellan stationsfunktioner

Tematisk karta för den framtida stationsfunktionen med en utvidgning av stationsfunktionen norr och österut. (Stadsbyggnadskontoret 2016)

Vidare utveckling

I ett framtidsscenario efter 2035 har RegionCity 2 byggts ut, liksom ytterligare bebyggelse utmed Kämpegatan. Centralstationens perronger har anpassats till längre tågset med ett antal perronger som är förlängda till 400 meter.

Bangårdsförbindelsen är utbyggd som en viadukt för gång, cykel, bil och buss över bangården, från Stampbroarna i söder till Kämpegatan och Kruthusgatan i nordost. Från Bangårdsviadukten är det möjligt att via hiss och trappor angöra direkt till perrongerna.



Situationsplan över Centralenområdet i ett framtidsscenario efter 2035 med utbyggd Bangårdsviadukt och RegionCity etapp 2

Tidplan

Det finns stora osäkerheter kring tidplan och utbyggnadstakt för området. Projekten är inbördes beroende av närliggande projekts framdrift och investeringar. Längre fram i tiden ökar osäkerheterna kring när projekten blir av. Nedan redovisas en grov tidplan för närliggande projekt.

Hisingsbron

Byggnation 2016 – 2021

Rivning Götaälvbron 2021-2022

Götaledens nedsänkning

invigning 2020

Götaledens överdäckning med kvarter

Byggnation 2020-2028

Västlänken linje och station centralen

Byggnation 2018-2026

RegionCity etapp 1

Byggnation 2019-2033

Inflyttning första kvarteret 2024

Inflyttning andra kvarteret 2027

Inflyttning tredje kvarteret 2033

Bangårdsförbindelsen

Byggnation 2026-2029

RegionCity etapp 2

Byggnation 2028-2040

Gullbergsvass

Byggnation

2030-2050

Befintlig bilparkering som tas i anspråk

Kring Centralstationen finns det totalt cirka 500 parkeringsplatser som idag används för korttids- och långtidsparkering samt angöring (hämta/lämna). Det finns också en större taxi-terminal. De hyrbilsbolag som är belägna i Nils Ericssonterminalen hyr cirka 130 parkeringsplatser längs Kruthusgatan. (Trivector 2015)

All befintlig markparkering kommer att tas i anspråk när området utvecklas.



Befintlig parkering som kommer att tas i anspråk norr om Centralstationen

Framtida behov av bilparkering

Tillkommande bebyggelse

Bilparkering för tillkommande bebyggelse regleras utifrån stadens riktlinjer kring mobilitet och parkering. Exploatören ska i bygglov visa på en lösning som är acceptabel. Det är dock viktigt att prioriteringsordningen som presenteras nedan följs.

Centralstationen

Stadens generella riktlinjer för parkering ger ingen vägledning i bedömningen av bilparkering vid centralstationer. Bland annat därför togs en särskild parkeringsutredning fram för hela Centralenområdet (Trivector 2015). I utredningen bedöms behovet av framtida bilparkering kopplat till Centralstationen vara lika stort som det befintliga utbudet i dagsläget, vilket innebär att antalet parkeringsplatser för stationsfunktionen skall vara konstant, alltså totalt ca 500 platser.

Inom Centralenområdet finns idag 95 st korttidsparkeringar samt 14 st angöringsplatser (hämta/lämna).

Med tanke på att cirka hälften av befintlig långtidsparkeringen (ca 290 st) idag används för korttid och den i sin tur i stor utsträckning används för angöring (hämta/lämna resenärer) föreslås att färre platser används för långtidsparkering och fler reserveras för angöring (hämta/lämna) och korttid. Hyrbilsparkeringen föreslås få ungefär samma antal platser som idag, eller minst 100 platser i området (idag finns 128 platser).

Utifrån ovan angivet resonemang bedöms behovet för Centralstationens funktion bli följande:

Nära parkering:	200-240:
<i>Angöring</i>	<i>40-80</i>
<i>Korttid</i>	<i>140-160</i>
Hyrbilsparkeringar	100
Långtidsparkering	150-200
TOTALEN SKA BLI	ca 500 platser

Detta förslag innebär cirka 0,4 parkeringsplatser per 100 resenärer år 2035, att jämföra med dagens värde 0,53 parkeringsplatser per 100 resenärer.

Resandet med tåg och buss från Centralstationen bedöms i framtiden öka från dagens 72 000 till 95 000 resenärer/dygn, vilket innebär att antalet bilparkeringsplatser per resenär blir färre. Anslutningsresor bedöms i större utsträckning ske med gång-, cykel- eller kollektivtrafik.

Med bättre cykel- och kollektivtrafikmöjligheter kommer behovet av bilparkering alltså att bli lägre per resenär men kommer ändå kvarstå. Stationen är en viktig nod för resande som måste vara tillgänglig för alla, från platser och vid tidpunkter då kollektivtrafiken eller cykeln inte är ett alternativ.

Hyrbilsbolagen i området kan få en viktig roll inte bara för de långväga resenärerna utan även för boende och företag i området. Byggherrar och fastighetsägare skulle kunna teckna avtal om bilpool med dessa företag. Taxi fyller också en viktig funktion för stationens angöring.

Behov utifrån avstånd

I enlighet med tidigare utredning (Koucky & Partners AB, 2016) ska parkeringsplatser erbjudas i prioriteringsordning utifrån hur lång parkeringstiden är, ju kortare tid desto närmare målpunkten, eller om det finns särskilda skäl för att stå nära, exempelvis för handikapparkering. För parkeringar där bilarna kan förväntas stå längre tid, exempelvis en hel arbetsdag eller ett helt dygn, kan längre avstånd accepteras. En vidare princip i prioriteringen är att placeringen av parkeringen ska bidra till att minska attraktiviteten av att använda bil, i linje med stadens ambition att minska biltrafiken.

Vilka parkeringsplatser som upplåts för vilka nyttjandetyper har stor betydelse för både tillgänglighet, utnyttjande och benägenhet att använda bilen.

Utifrån dessa principer föreslås att parkeringsplatserna primärt ska tilldelas olika nyttjandetyper enligt följande prioriteringsordning:

Inom 25 m från viktiga entréer:

1. Handikapp

Inom 100 m från viktiga entréer:

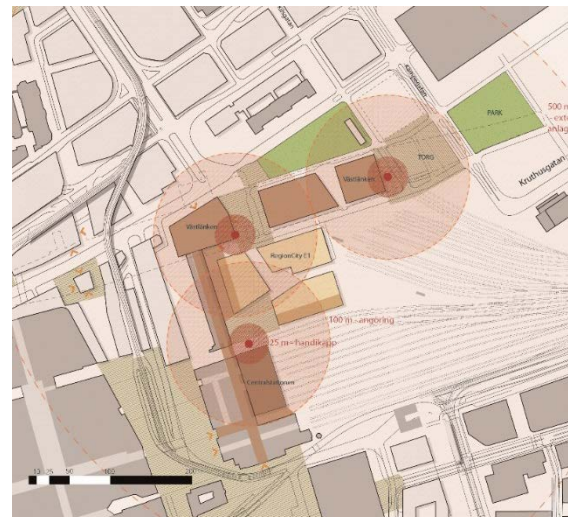
2. Angöring och korttidsparkering för hämta/lämna, leveranser och korta ärenden (max 30 min)
3. Bilpoolsparkering
4. Tidsbegränsade besöksparkeringar för verksamheter och bostäder

I kompletterande anläggning på gångavstånd, inom 500 m från viktiga entréer:

5. Boendeparkering
6. Arbetsplatsparkering
7. Biluthyrning
8. Långtidsparkering för besökare och resenärer, särskilt kvällar och helger

För att applicera detta på utredningsområdet har tre viktiga entréer till Centralstationen valts ut för att mäta avstånd utifrån:

- Entrén till Västlänkens östra uppgång,
- Entrén till Västlänkens mitt-uppgång samt
- Centralstationens nordligaste perrong.



Ytor inom 25 m, 100 m och 500 m från utvalda entréer till Centralstationen och Västlänken ca år 2035

Målbild parkering och angöring

Med utgångspunkt i bedömt *behov av parkering, föreslaget trafiksystem och bebyggelsestruktur* föreslås här en målbild för bilparkering och bilangöring för området norr om Centralstationen.

Målbild för parkering och angöring är uppdelad i två etapper utifrån olika tidsperspektiv. Ambitionen är att anpassa området för den planerade utvecklingen på lång sikt samtidigt som området och Centralstationen måste fungera under tiden som området byggs ut.

Ettapp 1 beskriver strukturen för parkering och angöring då Västlänken station centralen och RegionCity etapp 1 (detaljplan norr om Centralstationen) är fullt utbyggda. Tidshorisonten är år 2035. Västlänken är planerad att vara i full drift år 2026.

Ettapp 2 beskriver målbild för parkering och angöring då stationsområdet utvecklats vidare med Bangårdsförbindelsen och ett utbyggt perrongområde med 400-metersperronger och angöring från Bangårdsförbindelsen till perrongerna. RegionCity etapp 2 och bebyggelsen utmed Kämpegatan är i etapp 2 fullt utbyggt.

Etapp 1 - RegionCity etapp 1

Etapp 1 beskriver strukturen för parkering och angöring då Västlänken Station Centralen och RegionCity etapp 1 (detaljplan norr om Centralstationen) är fullt utbyggda. Tidshorizonten är år 2035.

System och intention

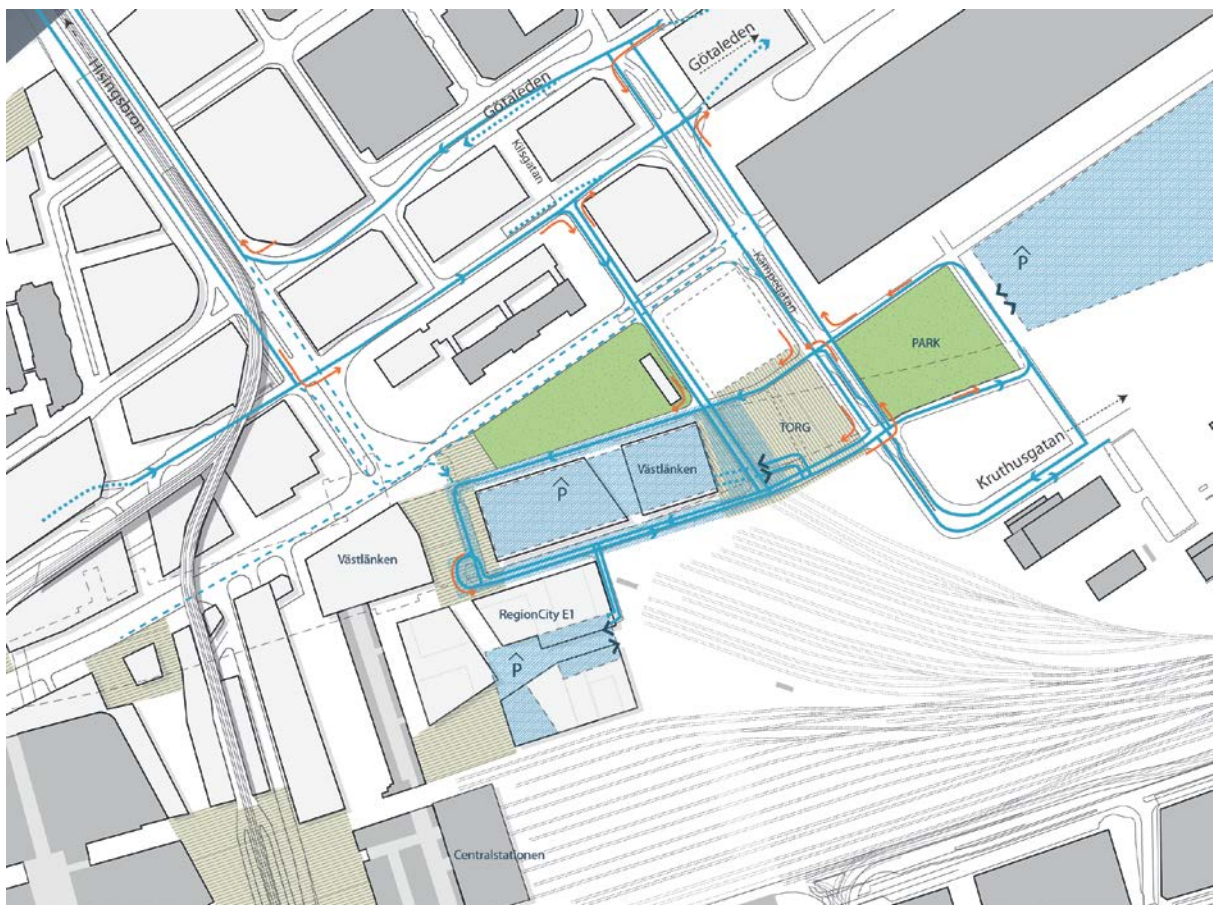
Angöring med bil till Centralstationen föreslås primärt ske från nordost i en enkelriktad slinga runt byggnaderna som innehåller Västlänkens östra uppgång, samt i ett garage under dessa byggnader och i garage under RegionCity etapp1. På dessa platser ska angöringsplatser och korttidsparkering finnas för Centralstationens behov.

Angöringen skall vara enkel att nå från Götaleden, Hisingsbron och Kruthusgatan och möjlig

att i framtiden koppla till Bangårdsförbindelsen.

Övrig parkering föreslås förläggas i en extern anläggning, där behovet av parkering för långtidsresenärer, hyrbilar och för tillkommande bebyggelse tas omhand.

Närhetsprincipen tillämpas med en prioriteringsordning av möjliga parkeringsplatser som samnyttjas och ska vara allmän tillgängliga för att stödja stationsfunktionen.



Förslag till angöring med bil samt parkeringsanläggningar

Förslag till placering av parkering

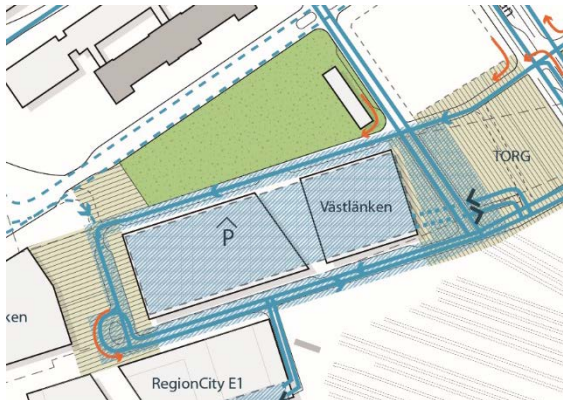
Alla anläggningar ska följa prioritetsordningen. Parkering ska erbjudas i prioritetsordning utifrån hur lång parkeringstiden är, ju kortare tid desto närmare målpunkten.

I alla anläggningar ska det finnas handikappplatser. I anläggningarna kan även andra typer av mobilitetsfunktioner finnas, som cykeluthyrning, taxi och bilpool.

Markparkering runt station Västlänken - ca 40 platser

Detta är en till största del enkelriktad gata i markplan med angöringsfickor utmed gatan. Här anordnas i första hand angöring för hämta/lämna resenärer och korttidsparkering för reseärenden (max 30 min dagtid). Totalt ca 40 platser.

I norra och västra delen är gatan enkelriktad från öst till väst. Gatan söder om stationsbyggnaden föreslås bli dubbelriktad med en vändslinga/avsläppnings slinga i väster och angöring till parkeringsgarage under RegionCity.



Förslag till placering av parkering och angöring runt och under Västlänkens station samt för tillkommande bebyggelse

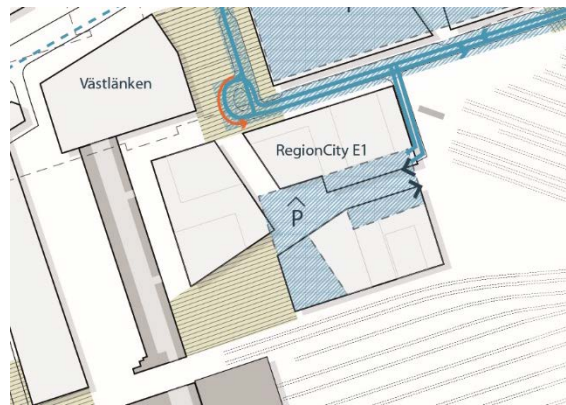
Garage under station Västlänken - ca 160 platser

Under stationsbyggnaden föreslås ett underjordiskt garage med in- och utfart på torgytan i öster. Garaget tillhandahåller angöring för hämta/lämna resenärer och korttidsparkering för reseärenden (max 30 min dagtid) men även bilpoolsparkering och besöksparkering för verksamheter och bostäder.

Garage under gatumark i RegionCity - ca 80 platser

Under gatumark och delar av föreslagen bebyggelse för RegionCity föreslås ett underjordiskt garage med in- och utfart från angöringsgatan i norr. Angöring till Centralstationens södra delar hanteras med fördel i garaget som komplement till den befintliga angöringen i söder. Här kan smidiga uppgångar (hiss/rulltrappa) ordnas så att även rörelsehindrades behov tillgodoses. Detta är den parkeringsyta som ligger närmast Centralstationen. Det är viktigt att möjligheten för tågresenärer (och de som hämtar och lämnar) att nyttja denna säkerställs.

Här kan också tidsbegränsade besöksparkeringar för verksamheter och bostäder inom RegionCity finnas.



Förslag till placering av parkering och angöring i garage under bebyggelsen i RegionCity etapp 1

Kompletterande parkeringsanläggning på gångavstånd - ca 1000 platser

I en extern anläggning inom gångavstånd från Centralstationen föreslås parkering för långtidsresenärer och hyrbilar. Här finns också platser för boende och verksamheter i RegionCity och Västlänken Station Centralen. Platser ska samnyttjas, vilket det finns ökad potential för med en större anläggning.

Entrén till anläggningen ligger inom 300 m från Västlänken och inom 400 m från RegionCity och den befintliga Centralstationen. Området där parkeringen planeras ägs i dagsläget

av Jernhusen som även är exploatör av RegionCity etapp 1.

Under tiden för utvecklingen i området kan parkeringsanläggningen utvecklas från markparkering till ett mer stadsintegrerat Parke-ringshus så som beskrivs i *Fördjupad parke-ringsutredning - Centralenområdets östra delar* (Koucky & Partners AB).

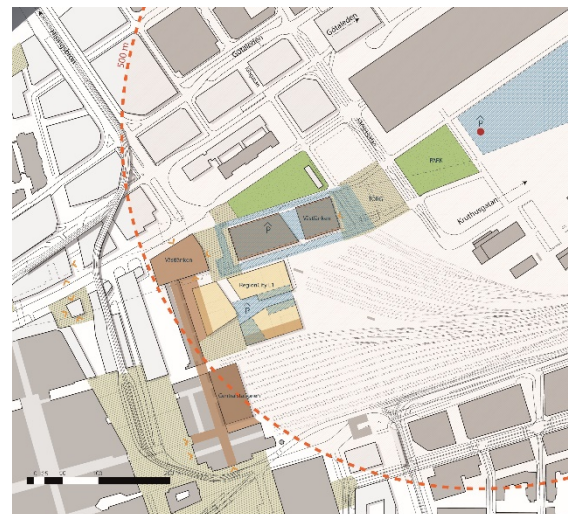
Analys

Behovet av parkeringsplatser för Centralstationens funktion har bedömts vara ca 200-240 platser i dess direkta närhet (inom 100 m). I denna målbild föreslås 280 platser i stationens närhet. Förslaget fyller alltså behovet av parkering för angöring och korttidsparkering för Centralstationen och har en marginal som är lämplig att samnyttjas med besöksparkering för tillkommande bostäder och verksamheter.

Avstånd till föreslagen entré på extern anläggning är 200-500 m, vilket bedöms som ett rimligt gångavstånd.



Föreslagna parkeringsanläggningar samt avstånd 25 m, 100 m och 500 m från viktiga entréer.



Föreslagna parkeringsanläggningar samt avstånd 500m från extern parkeringsanläggning.

Etapp 2 – efter 2035

Etapp 2 beskriver strukturen för parkering och angöring då stationsområdet utvecklats vidare med ett utbyggt perrongområde, 400 metersperronger, Bangårdsförbindelsen och angöring från Bangårdsförbindelsen till perrongerna. RegionCity etapp 2 och bebyggelsen utmed Kämpegatan är i etapp 2 fullt utbyggt.

System och intention

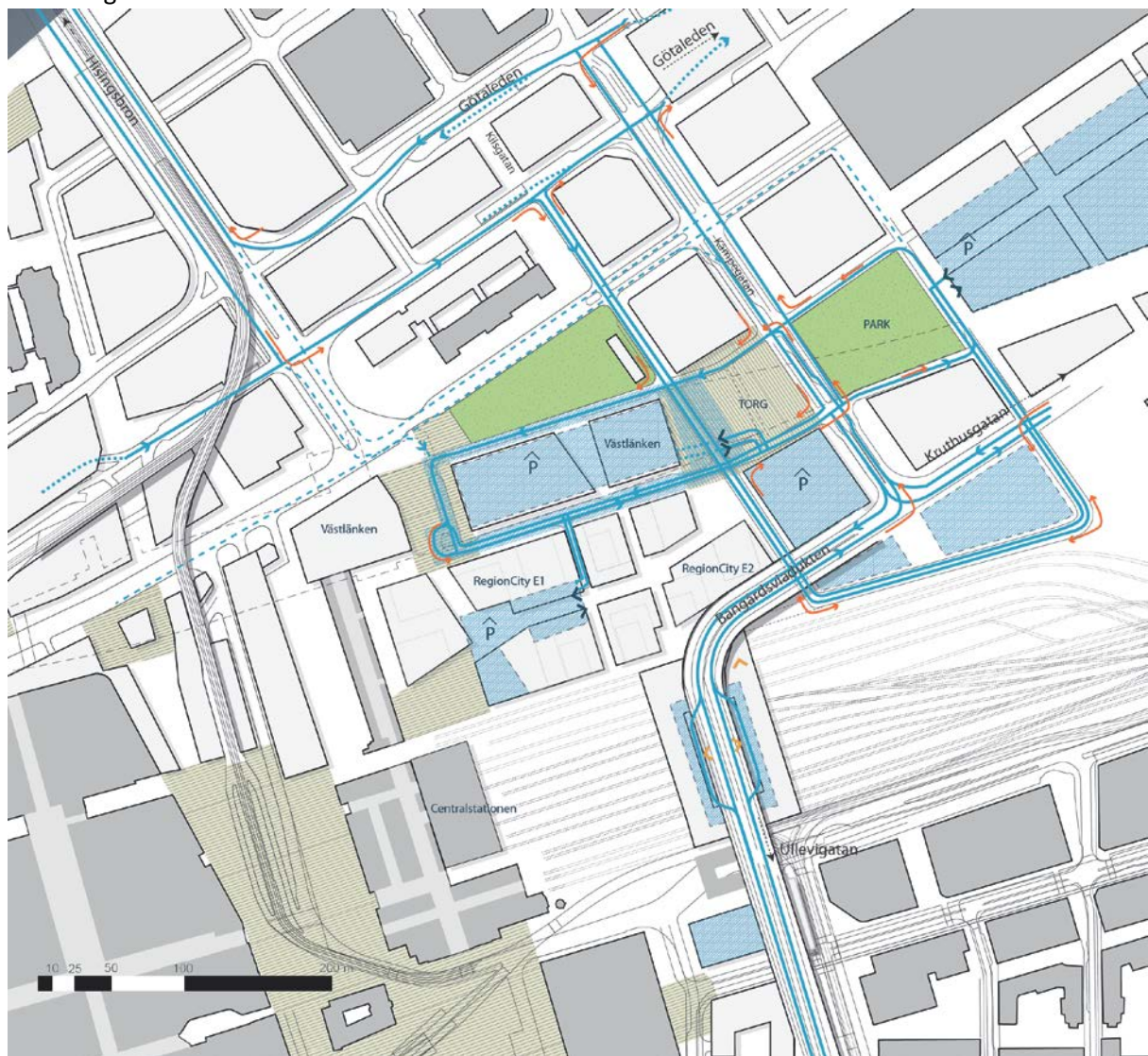
Angöring med bil till Centralstationen efter år 2035 bygger på samma angöringsstruktur som i etapp 1 kompletterat med angöring via Bangårdsförbindelsen.

Genom att tillgängliggöra perrongerna direkt från Bangårdsförbindelsen utvecklas stationen

med en ny ”östlig entré”. Detta minskar avståndet mellan föreslagen samordnad parkeringsanläggning öster om Kämpegatan och Centralstationens huvudsakliga entréer och närheten till huvudbangårdens perronger.

Angöringsslingan runt Västlänkens östra uppgång kan avlastas med en mer nära angöring på Bangårdsförbindelsen och kopplingarna till Kämpegatan, Kruthusgatan, Ullevigatan och vidare ut till lederna blir bättre.

Området mellan bangården och Bangårdsviadukten är lämpligt att utveckla för ytterligare parkering och angöring för stationsändamålet.



Förslag till angöring med bil i etapp 2 samt placering av parkering för stationsändamålet och tillkommande bebyggelse

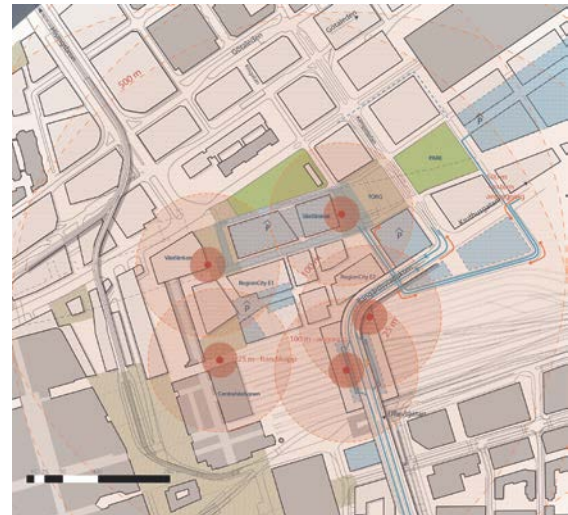
Analys

Intentionen med trafiksystemet och föreslagna parkeringsstruktur är att skapa goda förutsättningar för bytet mellan bil och kollektivtrafik samtidigt som gång och cykeltrafikanter inte missgynnas i stadsmiljön.

Med föreslagna parkerings- och angöringsstruktur bedöms att det under både etapp 1 och etapp 2 finns goda möjligheter att utveckla stationsangöringen på ett hållbart sätt.

Behovet av parkering för Centralstationen kommer med största sannolikhet att variera över tid. I dagsläget görs bedömningen att behovet framåt är ca 500 parkeringsplatser, vilket motsvarar dagens utbud.

Med planerad utveckling av stationsområdet och infrastrukturen i området får vi en östlig förskjutning av bilangöringen till stationen.



Figur 1 Föreslagna parkeringsanläggningar samt avstånd 25 m, 100 m och 500 m från viktiga entréer.