

Styrelsehandling

Utfärdat 2019-04-05

Diarienummer 0066-19

Handläggare

Mia Söderberg, Strategisk Utveckling

Telefon: 031 – 774 37 00

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

Yttrande över förslag till Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg, samrådsremiss

Förslag till beslut

- 1) Styrelsen tillstyrker förslaget till fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg, med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
- 2) Styrelsen översänder yttrandet till byggnadsnämnden.
- 3) Styrelsen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Byggnadsnämnden har översänt förslag till Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg, samrådsremiss, med begäran om Parkeringsbolagets yttrande senast den 26 april 2019. I samrådet efterfrågas synpunkter på de två utvecklingsalternativ som presenteras.

Fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg (fortsättningsvis FÖP) ska visa kommunens långsiktiga plan för hur Älvstaden samt övriga centrala delar inom planområdet ska utvecklas. Den ska fungera som ett verktyg för att underlätta kommunens planering och samtidigt spegla den politiska viljan i kommunen.

Bolaget tar, utifrån sitt uppdrag, inte ställning till något av de två utvecklingsalternativ som presenteras. Parkeringens roll att göra staden tillgänglig och samtidigt stödja ett ökat hållbart resande är densamma oavsett vilket utvecklingsalternativ i FÖP som kommer att vara utgångspunkt för fortsatt arbete. Behov av parkering och därmed lämplig lokaliseringsstrategi kommer dock att skilja sig åt beroende på vilket utvecklingsalternativ som väljs.

Bolaget menar att, genom att tidigt beakta och planera för lokalisering av parkering och tydliggöra dess roll i staden kan parkering, som ett kraftfullt verktyg och som en del av stadens infrastruktur, stödja och underlätta den önskade stadsutvecklingen. Struktur och strategi för hur parkering och mobilitet kan vara värdeskapande bör identifieras så tidigt som möjligt. Det handlar både om det regionala och det lokala perspektivet och om samtliga hållbarhetsperspektiv.

Parkeringsfrågor berörs tämligen översiktligt i FÖP utifrån bland annat pendlings- och besöksparkeringsperspektiv men bolaget anser att en fördjupning är nödvändig i fortsatt arbete för att parkeringens potential som strategiskt verktyg i stadsutvecklingen till fullo ska utnyttjas. Vi föreslår därför att FÖP utökas med ett avsnitt som beskriver principer

och strategier för hur parkering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster bör planeras tillsammans och utifrån en helhetssyn för att skapa goda förutsättningar för att utveckla Göteborg till en sammanhållen, nära och robust stad. Parkeringsbolaget bidrar gärna med kunskap och erfarenhet i parkerings- och mobilitetsfrågor i det fortsatta arbetet med FÖP.

Ekonomiska konsekvenser

Redan så tidigt som i en fördjupad översiktsplan för ett område bör det beaktas och planeras för den väsentliga och strategiska funktion som områden för parkering och mobilitetstjänster kan vara. Rätt placerade områden/anläggningar för parkering och mobilitetstjänster kan skapa positiva effekter i form av goda ekonomiska förutsättningar för anläggningen, för staden som markägare och för andra aktörer i stadsutvecklingen, t ex för byggherrar och även för olika samhällsfunktioner.

Barnperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv utöver vad som berörs i planhandlingen.

Mångfaldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv utöver vad som berörs i planhandlingen.

Jämställdhetsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv utöver vad som berörs i planhandlingen.

Miljöperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv utöver vad som berörs i planhandlingen.

Omvärldsperspektivet

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv utöver vad som berörs i planhandlingen.

Bilagor

Länk till samrådshandlingen (handling/ärende 22):

https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-o-politik/handlingar-och-protokoll/namndhandlingar/valj-namnd-ar!/ut/p/z1/hY9LDoIwEIbP4gmmLb5YQqKoEDTig3ZjiiBpgNEImuh5PIMX8GJWdGM1Nn9j2-SHwSEIFAeVSortUWZa81Fe9VkdQgJnWdhdkhVms0Gfpmj7rMgOW_gtAx-XIWefGftj1ltkGIM2Y1_-M913znvcD6xPjC5tLApz2PQgAChFw_9gDfqLxK9g-nRGsPnBHafSpfFhgDt09pijIu8XbROsE6PESFqoJtVncGEuNcYSo1HtyuGeyKeXieJdE54Y07yO5S5Q!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/p0/IZ7_42G01J41KGV2F0ALK2K1SN1EL1=CZ6_42G01J41KGV970A5JPIN9E1K23=MEorganisation!ByggnadsnQMDQKEmnden=showmote!ByggnadsnQMDQKEmnden2018-12-11=action!read=meetingTitle!SammantrQMDQKEdeQCAByggnadsnQMDQKEmndenQCA2018-12-11==/#info-16

Ärendet

Byggnadsnämnden har översänt förslag till Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg, samrådsremiss, med begäran om Parkeringsbolagets yttrande senast den 26 april 2019.

Beskrivning av ärendet

Fördjupningens bakgrund och syfte

Under de senaste åren har flera stadsutvecklingsprojekt i centrala Göteborg fördröjts av olika anledningar, bland annat för att det saknas beslut för hantering av flera ständigt återkommande frågor. Därför beslutade kommunfullmäktige i oktober 2017 om att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg.

Fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg (fortsättningsvis FÖP) ska visa kommunens långsiktiga plan för hur Älvstaden samt övriga centrala delar inom planområdet ska utvecklas. Den ska fungera som ett verktyg för att underlätta kommunens planering och samtidigt spegla den politiska viljan i kommunen. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men dess viljeinriktning omsätts i detaljplaner, bygglov och andra tillstånd för mark och vatten som är juridiskt bindande.

FÖP ska göra fördjupade intresseavvägningar inom det aktuella geografiska området och lösa strukturella problem och knäckfrågor. Det poängteras att FÖP särskilt ska studera den övergripande trafikstrukturen med avsikt att minska barriäreffekter och stödja genomförandet av den framtagna regionala målbilden för kollektivtrafiken, Målbild Koll 2035, samt ta fram ställningstaganden i strategiska frågor som underlättar för pågående planläggning enligt Vision Älvstaden.

Dessutom, enligt ett särskilt yrkande om parkering i kommunfullmäktige i samband med att uppdraget om framtagande av FÖP gavs, ska ”FÖP även hitta lösningar som möjliggör en bättre samexistens för trafiken, då det fortsatt måste finnas en god möjlighet till parkering i centrala Göteborg. Parkeringsplatserna bör vara flexibelt planerade för framtidens eventuellt ändrade behov.”

Det konstateras i samrådshandlingen att det finns avvägningar kvar att göra i arbetet med FÖP, varför samrådshandlingen innehåller alternativ och olika möjligheter till förslag, men ännu inga ställningstaganden. När FÖP centrala Göteborg slutligen ska antas av kommunfullmäktige kommer den innehålla en samlad helhetsbild av avvägningar kopplade till den framtida mark- och vattenanvändning för området.

FÖP centrala Göteborg har 2050 som horisontår, men ska blicka mot 2070.

Utgångspunkter för FÖP

Utvecklingen i centrala Göteborg är en förutsättning såväl för resten av staden som för hela regionen. Kapitlet utgångspunkter tar upp stadens visioner och målbilder och ett antal utmaningar och drivkrafter, bland dessa nämns kort anpassning av trafikstrukturen inklusive autonoma fordon och parkering. FÖP pekar på att planering i centrala staden utan tillräckligt helhets- och framtidsperspektiv kan ge lösningar som inte är ändamålsenliga i den långsiktiga utvecklingen, och som i förlängningen kan medföra

stora kostnader. Vikten av att kombinera funktioner i en stad med ökande platsbrist poängteras och samnyttjande av parkeringsplatser tas upp som ett exempel på hur flexibilitet och effektiv markanvändning kan åstadkommas.

Stadsplaneringen behöver ske, konstaterar FÖP, utifrån ett helhetsperspektiv, där trafiken är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. Trafiken står inför en stor teknikomställning i och med framtidens självkörande fordon. FÖP konstaterar att parkeringsstrukturen kommer att behöva förändras när trafiken blir allt mer självkörande.

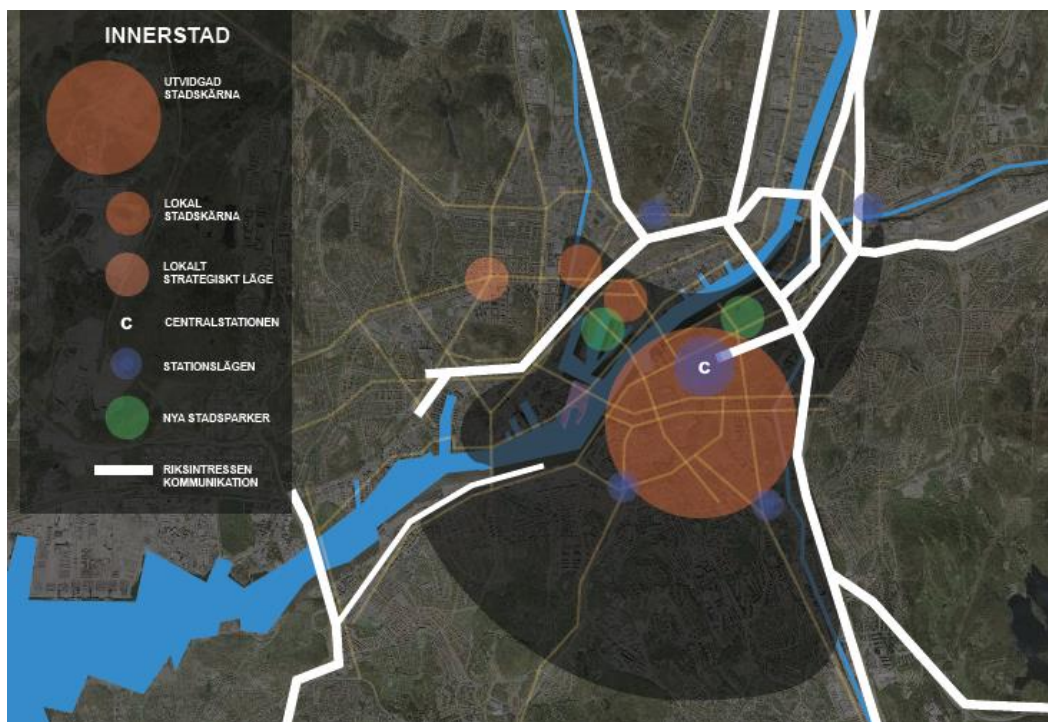
Central mark som idag används för ytkrävande parkering, behöver användas mer effektivt. Platser som idag räknas som perifera kommer att uppfattas som centrala i framtiden och vara lika attraktiva för parkering som de platser som tas för givna idag.

FÖP beskriver vidare att stadens målsättningar inte alltid stämmer överens med hur staden planerar och bygger i praktiken. FÖP har som uppgift att ta ställning i de frågor som bottnar i olika förvaltningars olika syn på måluppfyllelse, för att på så sätt motverka fördröjningar i stadsutvecklingsprojekt. Som exempel på målkonflikter nämns målet att Göteborg ska vara Nordens logistikcentrum, att Göteborgs ska vara regionens kärna och att skapa en nära, sammanhållen och attraktiv stad. I det fortsatta arbetet med FÖP kommer avvägningar och prioriteringar att hanteras vidare.

Presenterade utvecklingsalternativ för stadskärnan

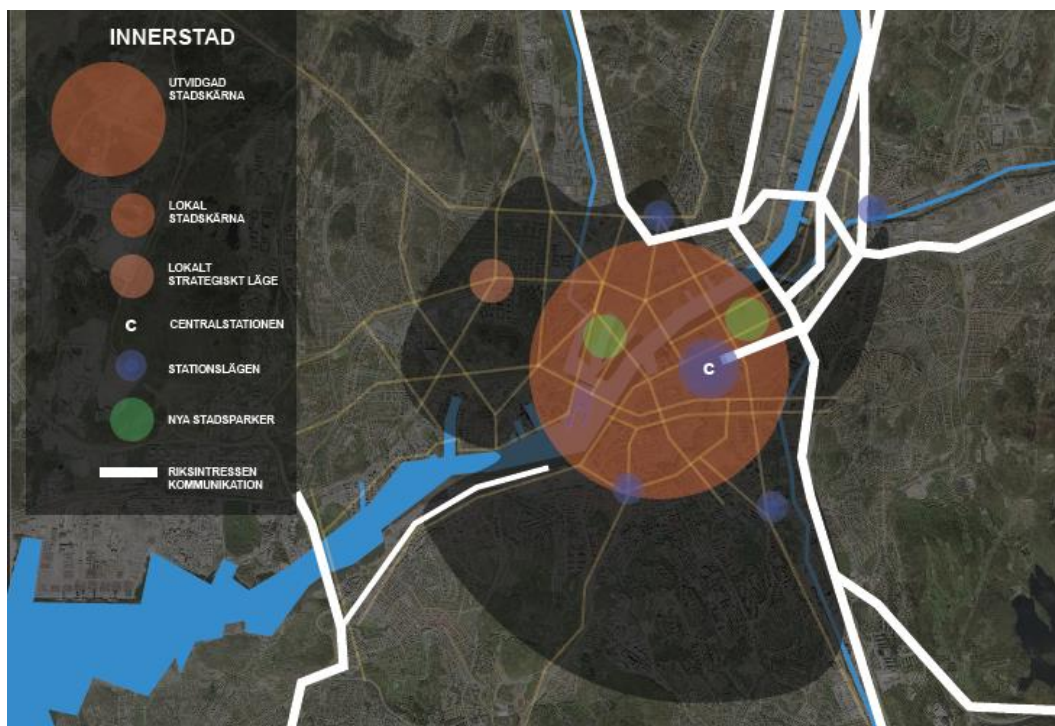
Samrådshandlingens förslag är att stadens fortsatta utveckling sker enligt något av de två alternativ som presenteras för synen på stadskärnan och vad som utgör centrala staden. Alternativen beskrivs översiktligt med fokus på trafikstrukturen. I det fortsatta arbetet kommer mer utförliga beskrivningar att tas fram gällande bebyggelse, grön- och blåstruktur samt ytterligare stadsutvecklingsfrågor.

Alternativen ska just nu inte ses som skarpa förslag som ska genomföras, syftet i samrådsskedet är främst att uppmärksamma vilken betydelse de olika tolkningarna av vad som är centrala staden får, vilket blir vägledande när kommande avvägningar görs för att skapa långsiktiga värden och lösningar.



Figur 1. Illustration av alternativet Stadskärnan stannar söder om älven

Alternativet ”Stadskärnan stannar söder om älven” har ett regionalt fokus: att regionala flöden av gods och arbetskraft snabbt ska kunna ta sig till och från Göteborg är överordnat ett lokalt fokus om en attraktiv stad även för de som bor och verkar i staden. Centralstationen är fortsatt stadens viktigaste målpunkt. Områdena vid Västlänkens uppgångar i Haga och Korsvägen förstärks med ytterligare exploatering och redan goda lägen utnyttjas maximalt med stor påverkan på den befintliga miljön. Hamnbanan ligger kvar i sitt läge och utgör barriär mot omgivande områden och påverkar möjligheterna att bygga i närhet. Flera av de nya bebyggelseområdena kommer att ligga utanför stadskärnan och utgöra mer perifera delar av innerstaden. Backaplan får karaktären av regional knutpunkt i ett centralt område för Hisingen.



Figur 2. Illustration av alternativet Stads kärnan växer norrut

Alternativet ”Stads kärnan växer norrut” balanserar det regionala med det lokala, näringslivet ska gynnas men vardagslivet för göteborgaren är lika viktigt. Om det inte är attraktivt att bo och leva i Göteborg så kommer kranskommunerna vara mer lockande för fler. Alternativet innebär t ex att de nya omvandlingsområdena på Hisingen samt Brämaregården, Kvillebäcken, Rambergsstaden och delar av Lundby kan integreras i nya innerstaden och att hamnbanan på lång sikt flyttas samt Lundbyleden omvandlas till ett mer stadsmässigt stråk. Med fokus på att sprida målpunkterna för regionala flöden lättar trycket något runt Centralstationen och Korsvägen. Detta ger bättre förutsättningar för att komplettera med funktioner som kan skapa ett stadsliv över fler av dygnets timmar.

Geografiska inriktningar

Flera frågor som hanteras i FÖP är av systemkaraktär. De måste ses i ett geografiskt perspektiv, där lösningen kan ligga i att koppla ihop olika teman för att hitta nya sätt att skapa en fungerande helhet. Detta kapitel kommer att utvecklas vidare i det fortsatta arbetet. Viktiga frågor och områden som lyfts är:

- Lokala strategiska lägen i innerstaden
Platser som är viktiga bytespunkter och har stor betydelse lokalt, t ex Järntorget/Järnvågen, Svingeln, Linnéplatsen, Wieselgrensplatsen.
- Älvstaden
Arbetet med Älvstaden har uppenbarat att det finns svårigheter att konvertera dagens storskaliga trafikapparat till ett ändamålsenligt trafikinät för tät blandad stad. Det saknas även viktiga stadsmässiga kopplingar. Avsaknaden av prioritering och finansiering av dessa stadsmässiga kopplingar motverkar förutsättningarna för en sammanhängande blandad stad att skapas. Områden som

beskrivs kort är Lindholmen, Frihamnen, Backaplan, Centralenområdet, Gullbergsvass, Ringön, Marieholm.

- Kommande övergripande projekt i innerstaden
Hantering av leder och järnväg som barriärer, Planskild kollektivtrafik genom centrala Göteborg, Nya gång- och cykelförbindelser över älven, Bygga ut i vattnet, Älvkantskyddets placering och utformning, stråk som kan omvandlas, blå och gröna kopplingar
- Diskuterade projekt av stor vikt i innerstaden
Heden, Rosenlundsverket, Arenaområdet, Nya Ullevi, Lindholmsförbindelsen, Masthuggskajen och Majnabbe, Göteborgs stadslinbana
- Stadskärnan
Stadskärnan är idag koncentrerad till delar av stadsdelen innanför Vallgraven och runt Centralstationen.
- Nya strategiska lägen
Gårda/Korsvägen, Gamlestaden, Backaplan/Brunnsbo.

Tematiska anspråk

I FÖP diskuteras ett antal tematiska anspråk såsom Arkitektur, kulturmiljö och stadsbyggnad, Stadens offentliga rum, Bostäder och samhällsservice, Näringsliv och kompetensförsörjning, Klimatfrågor mm. Ett annat är Mobilitet, trafik och infrastruktur som beskriver hållbart resande i den täta staden, övergripande infrastruktur, dagens trafiksituation samt inriktningar per trafikslag (inklusive parkering och autonoma fordon).

I FÖP konstateras att målen om ett ökat hållbart resande innebär att resandets negativa miljöeffekter ska minska samtidigt som det ska vara möjligt för fler att ta sig fram i den allt tätare staden utan att trafiken får ta mer plats. Trafiksystemet behöver därför förändras och utvecklas. En del av lösningarna på denna utmaning, konstateras i FÖP, ligger dock utanför den centrala staden och behöver hanteras på regional nivå tillsammans med våra grannkommuner. För att nå målen om resandets fördelning måste både beteenden ändras och den fysiska strukturen anpassas.

Transporter till bostadsområden kommer på grund av förändrade handelsmönster troligtvis att öka, menar man, och nya sätt att lämna/hämta varor kan prövas. För att minska den tunga trafiken i innerstaden kan samlastning av varor samt omlastning till mindre fordon tillämpas. Platser för detta behöver i så fall tillgodoses.

När det gäller personbilstrafik anger FÖP, kommer det även i framtiden vara möjligt att ta sig fram med bil i den centrala staden, men andra trafikslag ska bli mer konkurrenskraftiga. Majoriteten av de 120 000 personer som dagligen pendlar in till Göteborg från omgivande kommuner gör detta med bil. Om denna siffra skulle öka i takt med att staden och regionen växer kommer det att bli mycket svårt att erbjuda god framkomlighet för alla trafikslag i den centrala staden.

När det gäller parkering anges i FÖP att målsättningen med stadens arbete med parkering är att denna ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Stadens

parkeringspolicy ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

FÖP anger att det finns en efterfrågan på korttids- och halvdagsparkering och föreslår ett antal åtgärder för att ge möjlighet att svara upp mot denna efterfrågan samt för att ge plats för ny kollektivtrafik och nya stråk för gående och cyklister:

- I centrala staden ska boendeparkeringar på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar på kvartermark.
- Bilparkering vid arbetsplatser ska minskas och ersättas med utbyggda infarts- och pendelparkeringar samt anpassad kollektivtrafik. I det vidare arbetet behöver strategiska lägen pekas ut för pendelparkering, gärna i närheten av större utbud på gångavstånd. Några sådana lägen i centrala Göteborg, som anges i samrådshandlingen är Fokus vid Lisebergs station, Marklandsgatan och Brunnsbo.
- Genom att koncentrera besöksparkeringen till några större/ett fåtal större strategiska p-anläggningar, med goda kopplingar vidare i det lokala kollektivtrafikenätet och nära trafiklederna, kan parkeringen bli lättare att hitta och upplevas som mer tillgänglig samtidigt som det ger möjligheter att samnyttja och effektivisera användningen. Besöksparkering för innerstaden föreslås samlas i tre strategiskt placerade anläggningar: Heden NV (ny/ombyggd), Nordstan (befintlig) och Järntorget (ny).
- Utvecklingen av självkörande fordon går mycket snabbt även om det fortfarande är ganska oklart hur självkörande fordon kommer att påverka stadens fysiska strukturer såsom gaturum, offentliga miljöer, mark-användning och parkeringsytor. Självkörande fordon kommer inte bara att motsvara traditionella bilar utan även underhålls- och renhållningsfordon, distributionsfordon, spårvagnar och tunnelbanor. Denna nya teknologi förväntas påverka samhälls- och stadsplaneringen, genom förändrade bebyggelsestrukturer, bosättningsmönster, resvanor, former för biläggande med mera. Utgångspunkten för FÖP har varit att självkörande fordon också är uppkopplade i system, delade och elektrifierade

Inom övriga tematiska anspråk återfinns frågeställningar som i varierande grad har koppling till/kan möjliggöras inom ramen för parkeringslösningar:

- Elektrifiering och elförsörjning
En utveckling där transporter i högre grad övergår till elektrifiering stödjer målet att minska beroendet av fossila bränslen och kommer att kräva beredskap för en hållbar elförsörjning och elanvändning, förbättrad laddinfrastruktur mm.
- Samnyttjande
I den täta staden är varje yta dyrbar och måste nyttjas på ett effektivt sätt. Det innebär en ökad inriktning mot samnyttjande, tredimensionella lösningar och en mer flexibel användning av mark. Samnyttjande av parkeringsplatser, gator och i

viss mån torg kan innebära positiva synergier och möjliggöra flexibilitet i den täta staden.

- Näringsliv och kompetensutveckling
Centrala Göteborg har en särskilt viktig position som handelsdestination i regionen vilket kräver god tillgänglighet för kunder och besökare, både med kollektivtrafik och med bil för långväga kunder.

För fortsatt sysselsättningstillväxt i Göteborg är det av vikt att tillgodose näringslivets behov i den fysiska miljön. För att ett område inte ska upplevas som otillgängligt bör företag med stort parkeringsbehov hänvisas till passande lägen, med tanke på dels den yta det kräver och dels den trafik som alstras.

Bolagets bedömning

Syftet med FÖP är att vägleda i återkommande frågor i det komplexa arbetet med att utveckla Göteborg till en sammanhållen, nära och robust stad. FÖP anges även ha som uppgift att ta ställning i frågor med karaktär av målkonflikter i stadsutvecklingen för att på så sätt motverka fördröjningar i stadsutvecklingsprojekt. Detta är en uppgift som varmt välkomnas av bolaget. Bolaget är idag involverade i flera av de centrala stadsutvecklingsprojekten och kan konstatera att det är mycket positivt om en del av målkonflikterna i stadsutvecklingen som idag prövas att lösas i enskilda projekt istället fick sin lösning på övergripande nivå.

FÖP upplevs som väl genomarbetad utifrån de perspektiv som har betydelse för att nå målet om en hållbar utveckling. Parkeringsfrågor behandlas i samrådsförslaget, vilket är positivt, men bolaget ser gärna en fördjupning av dessa i fortsatt arbete, se vidare nedan. Genom att i mycket tidiga skeden beakta och planera för lokalisering av parkering och tydliggöra dess roll i staden kan parkering, som ett kraftfullt verktyg och som en del av stadens infrastruktur, stödja och underlätta den önskade stads- och samhällsutvecklingen.

Parkeringsbolagets huvudsakliga synpunkt är att parkering bör ses som ett strategiskt stadsutvecklingsverktyg och i FÖP beskrivas som en viktig aspekt att beakta och planera för i mycket tidiga skeden. Det handlar både om det regionala och det lokala perspektivet och om samtliga hållbarhetsperspektiv. Parkering har en roll i att bidra till en attraktiv och tillgänglig regionkärna likväl som att placering och utformning av parkering påverkar människors vardagsliv och i vilken mån det är enkelt att nå det utbud och de aktiviteter som var och en har behov av. Struktur och strategi för hur parkering och mobilitet kan vara värdeskapande bör identifieras så tidigt som möjligt.

Parkeringsrollen i att göra staden tillgänglig och samtidigt stödja ett ökat hållbart resande är densamma oavsett vilket utvecklingsalternativ som kommer att vara utgångspunkt för fortsatt arbete. Behov av parkering och därmed lämplig lokaliseringsstrategi kommer dock att skilja sig åt beroende på vilket utvecklingsalternativ som väljs.

Parkeringsbolaget instämmer i vikten av att utveckla staden utifrån en helhetssyn och att se till hur olika tematiska anspråk kan samspela för att bidra till en sammanhållen och levande stad.

I samrådsförslaget nämns parkering i vissa fall kopplat till värden som eftersträvas (samnyttjande, effektiv markanvändning) medan förslaget i andra fall direkt föreslår vissa parkeringsåtgärder. Bolaget anser dock att samrådsförslaget inte tillräckligt tydligt kopplar dessa till de synergier som en långsiktig planering vill och kan åstadkomma.

Exempel på det senare är att förslag i FÖP på lokalisering av platser för pendel- och infartsparkeringar med fördel kan motiveras tydligare ur såväl ett lokalt som regionalt perspektiv och med koppling till vilka effekter som förväntas uppnås. Likaså bör det tydliggöras vilka nyttor dessa platser kan bidra till, utöver att människor förväntas byta från bil till annat färdslag.

Likaså föreslås strategiska lägen för besöksparkering, men motiven till just dessa val behöver utvecklas vidare enligt bolagets uppfattning. Ett fördjupat arbete med en sammanhållen parkeringsstrategi med koppling till helhetssyn och avvägning av andra anspråk kan bidra till en välmotiverad inriktning för besöksparkering som bidrar till tillgänglighet och en attraktiv stad samtidigt som ett hållbart resande främjas.

Inom ramen för arbetet med FÖP har ett planeringsunderlag rörande autonoma fordon och deras påverkan på stadsutvecklingen tagits fram. Bolaget har haft möjlighet att följa detta arbete och konstaterar att det är viktigt att i ett fortsatt arbete med utformning av strategi för parkering bör frågan om utvecklingen av autonoma fordon och dess påverkan på stadens strukturer finnas med. Flera tematiska anspråk och andra frågor berörs då FÖP utgår ifrån att självkörande fordon är uppkopplade i system, delade och elektrifierade.

När FÖP centrala Göteborg slutligen ska antas av kommunfullmäktige kommer den innehålla en samlad helhetsbild av avvägningar kopplade till den framtida mark- och vattenanvändning för området. Den struktur och strategi för parkering som väljs kommer att påverka möjlig markanvändning och bör därför framgå tydligt i den helhetsbild av avvägningar som FÖP kommer att beskriva.

Parkeringsbolaget anser att frågan om lokalisering av och värdeskapande planering av parkeringsanläggningar är av så strategisk betydelse att den behöver förtydligas. Vi föreslår därför att FÖP utökas med ett avsnitt som beskriver principer och strategier för hur parkering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster bör planeras tillsammans och utifrån en helhetssyn för att skapa goda förutsättningar för att utveckla Göteborg till en sammanhållen, nära och robust stad.

I tillägg till ovan vill Parkeringsbolaget avslutningsvis sammanfatta:

Parkering bör ses som en del av stadens infrastruktur och därmed som ett viktigt verktyg för att tillskapa god tillgänglighet och bidra till ett hållbart resande.

En övergripande struktur och strategi för hur parkering och mobilitetstjänster kan stödja och komplettera en kollektivtrafikstruktur och därmed bidra till målet om en tillgänglig och attraktiv stad bör utvecklas i det fortsatta arbetet med FÖP.

En struktur och strategi för parkering och mobilitetstjänster kan bidra till och beskriva:

- hur lokalisering av parkering och mobilitetstjänster i anslutning till målpunkter kan bidra till målet om en tillgänglig och attraktiv stad.
- hur lokaliseringar i anslutning till bytespunkter och infartslägen kan möjliggöra kombinerade resor och främja hållbart resande.
- hur ett utbud av mobilitetstjänster (kollektivtrafik, parkering, bildelning och andra mobilitetstjänster) kan kombineras för att möjliggöra kombinerade resor och främja hållbart resande.

- hur lokalisering av parkering kan främja en effektiv markanvändning och frigöra mark till annat ändamål, särskilt om goda förutsättningar till samnyttjande skapas och/eller parkeringsanläggningen integreras i övrig byggd miljö.
- hur anläggningar kan stödja varandra i ett system där tex kombinationer mellan perifera och centrala lokaliseringar ger synergier.
- hur fördröjningar i utbyggnadstakten av kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster i relation till bebyggelse- och befolkningsutvecklingen kan mötas genom tillfälliga eller reversibla parkeringsanläggningar.

Parkeringsbolaget vill framföra att om parkeringsanläggningar/platser för mobilitetstjänster i senare planeringsskeden såsom program och detaljplaner placeras rätt och med rätt innehåll kan dessa hantera och främja:

- Omställningen till en hög andel hållbart resande
- Elladdning och därmed ökad andel elfordon
- Styrningen av autonoma fordons plats i staden
- Hållbart resande genom att tillhandahålla fysiska platser för delning av fordon och andra mobilitetstjänster tex inom koncept för mobilitetshubbar
- Stadens utveckling och attraktivitet, t ex genom multifunktionalitet
- Minskade transporter med tung trafik i centrala staden
- Minskade barriäreffekter, bidra med grönytor, estetisk utformning och integrering i kvarter mm

Parkeringsbolaget har sedan tidigare erbjudit sig att, i enlighet med sitt ägardirektiv, bidra med sin kunskap och erfarenhet kring parkeringsfrågor i stadsplaneringen och har förhoppningen om att få möjlighet att bidra i fortsatt arbete med FÖP.

Lena Lundblad

Maria Stenström

Avdelningschef Strategisk utveckling Vd