

Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035, dnr 0584/16

Sammanfattning

Detta är ett remissvar på Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035, som beskriver hur stornätet kollektivtrafiken i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille ska utvecklas fram till 2035.

Parkeringsbolaget tillstyrker målbilden, och understryker vikten av att utveckla liknande strategier även för den nära kollektivtrafiken som inte är inkluderad i detta arbete. Bolaget menar också att tillgänglighet med bil till bytespunkter längre ut i systemet är av stor vikt, både för angöring (hämta/lämna) och pendelparkering/infartsparkering. I områden där annan besöksparkering är avgiftsbelagd kan man överväga att avgiftsbelägga även pendelparkering. Det rör de mest centrala pendelparkeringarna, där efterfrågan på parkering är hög. Parkeringar längre ut i systemet skulle kunna vara fortsatt avgiftsfria. Det vore intressant att utreda effekterna av en sådan avgiftsstruktur, eftersom det skulle skapa ekonomiska incitament för bilister att byta till kollektivtrafik så långt ut i systemet som möjligt, istället för att de idag motiveras av taxegränser att köra bilen så långt in som möjligt.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

Att som eget yttrande översända yttrandet till Stadsledningskontoret samt

Att förklara beslutet omedelbart justerat.

Göteborg den 20 maj 2016

Maria Stenström

VD

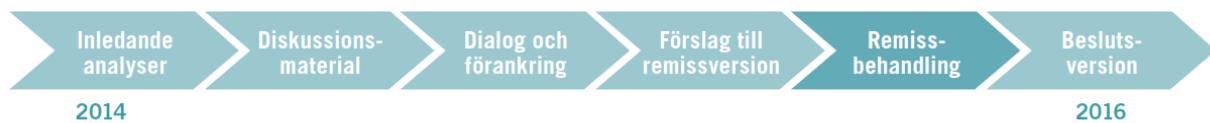
Sara-Linnéa Östervall

Stadsutvecklare

Handling samt information kring remissen finns på www.nextstop2035.se och www.vgregion.se/gmp.

Ärendet

Detta är ett remissvar på Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035, som Stadsledningskontoret skickat ut på remiss. Sista svarsdatum är 20 maj 2016, Parkeringsbolaget har begärt förlängd svarstid. Målbilden beskriver hur kollektivtrafiken i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille ska utvecklas fram till 2035 för att attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer. Nedanstående figur beskriver var detta dokument befinner sig i processen mot färdigställande.



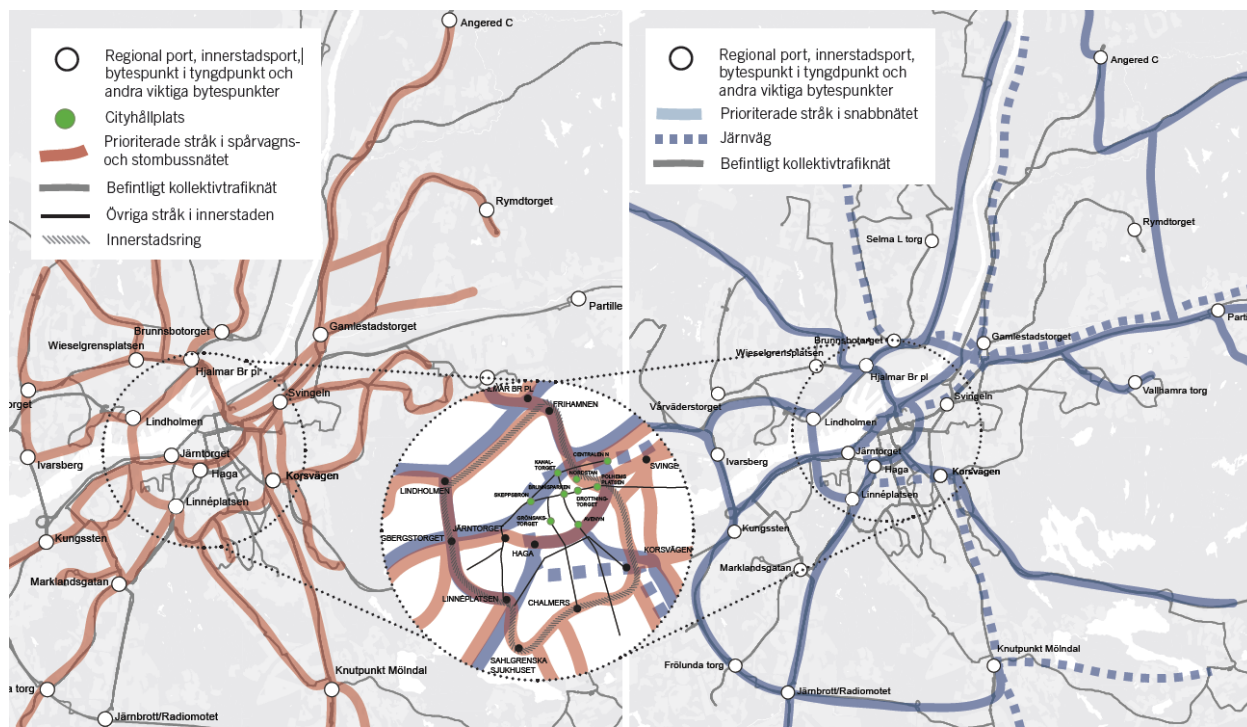
Bakgrund

Målbilden är en vidareutveckling av Kollektivtrafikprogrammet K2020 och fokuserar på stomnätet, som idag omfattar spårvagns- och stombusstrafik samt expressbussar och pendeltåg där de trafikerar storstadsområdet.

Målbilden innehåller bland annat följande viktiga ställningstaganden och förslag:

- **Kvalitetsmål**, bland annat ett restidsmål som slår fast att det ska gå att resa mellan alla viktiga platser i storstadsområdet på max 30 minuter och till City på max 15 minuter. Ett av de övergripande målen är att underlätta ett vardagsliv utan bil.
- **En ny nätstruktur med en mellanstadsring och en innerstadsring** som kraftigt förbättrar restiderna mellan platser utanför innerstaden, skapar nya samband och samtidigt avlastar innerstad och City.
- **Införandet av ett snabbnät** enligt konceptet ”tänk tunnelbana – kör buss”, som omfattar mellanstadsringen och ett antal inåtgående stråk.
- **En avlastning av Brunnsparken och en minskning av trafiken genom City** genom att skapa en förbifart med angoringspunkter på randen till City samt att i första hand se City som en målpunkt och inte som en bytespunkt.
- **En tydlig koppling mellan stadsutveckling och kollektivtrafikutveckling.** Kollektivtrafiken ska användas för att stärka strukturer, länka samman staden, möjliggöra en förtätning och berika stadsmiljön.

Nedanstående figur och bildtext ur målbilden sammanfattar den tänkta strukturen och utpekade portar/bytespunkter.



För att säkra restider och kapacitet och samtidigt begränsa antalet barriärer, koncentreras de tyngsta linjerna till ett antal prioriterade stråk. I övriga stråk är kollektivtrafiken integrerad med övriga trafikslag. Kartorna visar de prioriterade stråken i spårvagns- och stombussnätet (röda) respektive snabbnätet (blå). Där stråken sammanfaller visas detta i mörkare rött.

Befintligt stornät visas som tunna grå linjer och järnväg som streckade blå linjer.

Innerstadsringen syns i den vänstra bilden förtydligad med hjälp av en streckad linje (spårväg), medan mellanstadsringen visas i den högra (snabbuss).

I vissa delar av innerstaden sammanfaller de prioriterade stråken för spårvagns- och stombussstrafik och snabbstrafik. Den inzoomade bilden över innerstaden visar hur fler Cityhållplatser och bland annat Allélinken avlastar Brunnsparken och City som helhet.

Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsbolaget tillstyrker målbilden och skickar med nedanstående synpunkter i det fortsatta arbetet.

En av utgångspunkterna är att målbilden fokuserar på stornätet, det som i K2020 beskrevs som KomFort och KomOfta. Parkeringsbolaget vill understryka behovet av att även beskriva den nära kollektivtrafiken (KomNära) samt älvtrafiken med kvalitetsmål och inriktningar på ett liknande sätt som i den aktuella målbilden, eftersom den också är ett viktigt inslag för att mobiliteten i helhet ska fungera. Eftersom målbilden ska *”ge vägledning åt Västtrafik att planera för stadstrafikens framtida utbud, underlag för fordonsinvesteringar och underlag för att beskriva behovet av framtida infrastruktur”* blir behovet av en målbild även för den nära kollektivtrafiken än tydligare, så att Västtrafik och kommunerna kan arbeta med planering för och finansiering av även den. Ett aktuellt exempel är Frihamnen, där mobilitetsarbetet som Parkeringsbolaget aktivt medverkat i visar att den nära kollektivtrafiken och älvtrafiken är grundläggande byggstenar för att mobiliteten ska fungera. Utmaningarna med detta är många, exempelvis rollfördelning, huvudmän, finansiering och när i tid lösningarna ska finnas på plats.

Ett av de övergripande målen för målbilden är att underlätta ett enkelt vardagsliv utan bil, som utvecklas med att bilen ska bli ett komplement till kollektivtrafik, gång och cykel snarare än tvärt om. Parkeringsbolaget ställer sig bakom detta mål, men understryker att en förutsättning för att det ska kunna bli så är att kollektivtrafikens större noder och bytespunkter åtminstone i mellanstadsringen och utåt också är tillgängliga med bil, både för angöring (hämta/lämna; taxi)

och för parkering (pendelparkering/infartsparkering). På så sätt kan bilen bli en del av resan istället för att användas till hela resan.

Målbilden nämner kortfattat pendel- eller infartsparkeringar på några ställen och konstaterar att pendelparkering för bil ska finnas vid vissa bytespunkter, men att det ofta är svårt att anlägga pendelparkeringar inom stadstrafikområdet eftersom ytan är begränsad. Trots detta överstiger efterfrågan på pendelparkering utbudet vid flera attraktiva knutpunkter inom staden, exempelvis Radiomotet, Amhult och Delsjömotet. En potentiell lösning på detta problem är att bygga pendelparkering i flera våningar, i parkeringshus, med då blir kostnaderna för fler pendelparkeringar avsevärt högre. I områden där annan besöksparkering är avgiftsbelagd kan man överväga att avgiftsbelägga även pendelparkering. Det rör de mest centrala pendelparkeringarna, där efterfrågan på parkering är hög.. Parkeringar längre ut i systemet skulle kunna vara fortsatt avgiftsfria. Det vore intressant att utreda effekterna av en sådan avgiftsstruktur, eftersom det skulle skapa ekonomiska incitament för bilister att byta till kollektivtrafik så långt ut i systemet som möjligt, istället för att de idag motiveras av taxegränser att köra bilen så långt in som möjligt.

Vid flera utpekade bytespunkter finns redan idag mycket privat parkering, exempelvis Allum (Partille centrum), Frölunda torg och Mölndals centrum. På vissa av dessa parkeringsytor borde det kunna finnas ett ömsesidigt intresse av att samnyttja den som pendelparkering, under de tider där fastighetsägarens verksamhet har lägre beläggning. Upplägget borde även kunna gynna befintlig handel eftersom pendlarna på hemvägen troligen skulle utföra sina ärenden där.