

Styrelsehandling

Utfärdat 2021-05-14

Diarienummer 0090/21

Handläggare

Maria Gunnarsson, Mia Söderberg

Telefon: 031-774 37 38/031-774 37 13

E-post: Maria.Gunnarsson@p-bolaget.goteborg.seMia.soderberg@p-bolaget.goteborg.se**Yttrande över granskningsförslag till Ny Översiktsplan för Göteborg, Ny översiktsplan med fördjupning centrala Göteborg samt Ny översiktsplan med fördjupning Högsbo Frölunda med Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard****Förslag till beslut**

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

1. Styrelsen beslutar att tillstyrka förslaget till Ny Översiktsplan för Göteborg, utställning (dnr BN0199/17) med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
2. Styrelsen beslutar att tillstyrka förslaget till Ny Översiktsplan för Göteborg, fördjupning för centrala Göteborg, utställning (dnr BN0609/16) med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
3. Styrelsen beslutar att tillstyrka förslaget till Ny Översiktsplan för Göteborg, fördjupning för Högsbo Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden, utställning (dnr BN0896/16) med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
4. Yttrandet översänds till byggnadsnämnden.
5. Styrelsen beslutar att tillstyrka förslaget till Åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjölds boulevard (dnr 3757/16) med beaktande av de synpunkter som redovisas under bolagets bedömning.
6. Yttrandet översänds till trafiknämnden.

Sammanfattning

Bolaget har fått rubricerade förslag till Ny Översiktsplan med två fördjupningar på remiss från byggnadsnämnden samt rubricerat förslag till Åtgärdsvalsstudie på remiss från trafiknämnden, samtliga fyra dokument med sista svarsdatum 2021-06-28. Bolaget yttrar sig sammantaget för alla fyra handlingar i ett yttrande då bolagets synpunkter är generella och sammanfaller för de fyra handlingarna i stora delar.

Mot bakgrund av bolagets uppdrag har bolaget valt att yttra sig utifrån perspektiven att parkering på olika sätt påverkar människors möjligheter att få tillgång till stadens och regionens resurser, att parkering är en viktig förutsättning för stadens handel och besöksnäring samt att lokalisering och funktioner hos ytor för parkering kan främja hållbart resande.

Bolaget delar uppfattningen om att parkering är en viktig strategisk mobilitetsfråga och ett viktigt verktyg för att kunna styra flöden och skapa god tillgänglighet. Bolaget delar

även uppfattningen att en medveten placering och utformning av parkeringsanläggningar är ett viktigt verktyg för att minska bilbelastningen i stadskärnan och att parkeringshubbar i strategiska lägen bidrar till god tillgänglighet och ett hållbart resande. Bolaget ser dock gärna en ökad tydlighet i planhandlingarna kring vilka dessa strategiska lägen för parkeringsanläggningar och -hubbar är. Enligt bolagets uppfattning underlättar det den framtida planeringen, särskilt av stadens centralare delar, om inriktningen för och lokaliseringen av dessa tydliggörs i översiktsplaneförslagen

Bolaget håller med om planhandlingarnas beskrivning att nya färdmedel, digitala styr-system och delningsekonomi är framtidslösningar som kräver en anpassning och förändring av dagens trafiksystem. En sådan förändring innebär, enligt bolaget, att det i tidig planering även behöver tas hänsyn till ytor för parkering av delade fordon och andra mobilitetstjänster och bolaget skulle önska att detta tydligare kom till uttryck i planhandlingarna.

Bolaget menar att ÅVS:en för Dag Hammarskjöld Boulevard redogör för hur en strategi för parkering och mobilitet kan bidra till genomförandet av önskad stadsutveckling. Bolaget ser gärna att översiktsplanhandlingarna också har motsvarande innehåll och vill poängtera vikten av att hänsyn tas till dessa aspekter i mycket tidiga planeringsskeden för att säkerställa framtida genomföranden

Bolaget vill även påpeka att en viktig del för genomförandet av yteffektiva och väl-fungerande parkerings- eller mobilitetshubbar är att affärsmodeller och finansierings-lösningar för dessa blir tydliggjorda och långsiktigt hållbara.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension utöver vad som framgår av redovisade synpunkter.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension utöver vad som framgår av redovisade synpunkter.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension utöver vad som framgår av redovisade synpunkter.

Bilagor

1. Sammanfattning av utställningshandlingarna för ny översiktsplan för Göteborg och fördjupningar för centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda.
2. Granskningshandlingarna för den nya översiktsplanen och de två fördjupningarna finns på en digital plattform, se länk: <https://oversiktsplan.goteborg.se/>
3. Remissmaterialet för åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard nås via länk: <https://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmaterioch-planarbete/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt?uri=gbglnk%3Agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77&projektid=3757-16>

Ärendet

Bolaget har fått rubricerade förslag till Ny Översiktsplan med två fördjupningar på remiss från byggnadsnämnden samt rubricerat förslag till Åtgärdsvalsstudie på remiss från trafiknämnden, samtliga fyra dokument med sista svarsdatum 2021-06-28.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Granskningsförslaget till ny Översiktsplan (ÖP) med sina två fördjupningar för Centrala Göteborg (FÖP centrala Göteborg) och för Högsbo Frölunda (FÖP Högsbo-Frölunda) skall ses som en helhet. Fördjupningarnas texter, strategier och inriktningar skall läsas ihop med ÖP.

Åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard (ÅVS) är en integrerad del i trafikkontorets arbete med FÖP Högsbo Frölunda och remissen av ÅVS är samordnad med granskningen av FÖP Högsbo Frölunda. Bolaget har därför valt att besvara ÅVS i samma yttrande som FÖP Högsbo Frölunda, som en del av det gemensamma yttrandet för översiktsplanehandlingarna och dess fördjupningar. I yttrandet har bolaget valt att endast svara övergripande på Trafikkontorets remissfrågor för ÅVS.

Bolaget yttrar sig således sammantaget för alla fyra handlingar i ett yttrande. Detta för att, utifrån Göteborgs Stads Parkerings uppdrag och roll, sammantaget kunna knyta an till såväl åtgärdsvalsstudiens-, översiktsplanens- och fördjupningarnas övergripande perspektiv som deras tematiska inriktningar. Samma remissyttrande skickas som ett ärende till Byggnadsnämnden och som ett annat ärende till Trafikkontoret.

Ny Översiktsplan för Göteborg

Översiktsplanen (ÖP) är kommunens samlade strategi för hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Den pekar både ut en riktning för hur kommunen ska utvecklas på lång sikt samtidigt som den vägleder beslut här och nu. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. ÖPs utvecklingsinriktning syftar till att visa vägar för att nå de mål som beskrivs i målbilden. Samtidigt ska de möta de viktigaste utmaningarna som Göteborg enligt planhandlingarna står inför, det vill säga den delade staden, klimatet och de begränsade naturresurserna samt alla de aspekter på stadsutveckling som är kopplade till en växande stad. Jämlig tillgång till stadens resurser är en central målsättning i målbilden. Med stadens resurser avses bland annat service, arbetsplatser, kultur men också tillgång till bostäder.

I ÖP anges att Göteborgs fortsatta utbyggnad framför allt ska ske inom det sammanhängande stadsområdet. Utbyggnadsstrategin pekar på att staden har potential att växa genom att bland annat omvandla överdimensionerad infrastruktur och tidigare industriområden, i kombination med förtätning i redan byggda stadsdelar. Med strategin tas också ett första steg mot en flerkärnig struktur, genom satsningar på att utveckla tyngdpunkter i mellanstaden och att låta innerstaden växa, vilket förväntas bidra till att fler resor kan ske med hållbara och mindre ytkrävande transportslag.

Göteborg har högt ställda mål för en omfördelning av resor till mer hållbara trafikslag. När staden förtätas och befolkningen växer behöver trafiksystemet och våra beteenden därför förändras. I planhandlingen anges att det är nödvändigt att prioritera yteffektiva och hållbara sätt att resa. När det gäller tillgänglighet till staden med bil och parkeringens

betydelse pekar ÖP företrädesvis på att ambitionen är att folk i allt större utsträckning bör ta sig till fots och cykel mellan olika målpunkter, som komplement till en utbyggd kollektivtrafik, till stora delar i enlighet med Målbild Koll 2035. Enligt ÖP behöver kollektivtrafiken säkerställa god mobilitet, tillgänglighet och framkomlighet till evenemangsplatser och attraktioner. Vidare anges att parkering på gatumark huvudsakligen är till för besökare till handel, verksamheter och besöksnäring, framför boendeparkering.

Översiktsplan för Göteborg, fördjupning för centrala Göteborg

Översiktsplan för Göteborg fördjupad för centrala Göteborg (FÖP centrala Göteborg) visar kommunens långsiktiga plan för hur de mest centrala delarna av staden ska utvecklas när staden växer. Centrala Göteborg ska fortsatt vara regionens kärna, med handel, kultur och nöjen, arbetsplatser samt in- och utpendling. För en attraktiv innerstad måste regionala aspekter kunna samspela med lokala. Granskningsförslaget innehåller ett antal utvecklingsstrategier för en stadskärna som växer över älven och anger planeringsinriktningar för stadsrum, bebyggelse och miljöaspekter i centrala Göteborg för att uppnå en nära, sammanhållen och robust stad. Planförslaget innehåller även rekommendationer för efterföljande planering inom ett antal delområden med fokus på bebyggelseplanering, samhällsservice, kulturmiljö och trafikstruktur. Stråk och noder pekas ut vilket ger goda förutsättningar för höga flöden av människor och stadsliv i en utvidgad stadskärna.

Översiktsplanens strategi om en flerkärnig struktur, med fler vardagliga mål inom gång- och cykelavstånd, den ”Nära storstaden”, avses innebära att fler kan resa utan bil. För resor över längre avstånd ska gena cykelstråk och en utvecklad kollektivtrafik skapa förutsättningar för hållbara resor, vilket är avgörande för att klara stadens tillväxt. Förslaget till översiktsplan framhåller även vikten av att underlätta för ett hållbart och flexibelt resande där bilen kompletterar övriga trafikslag. Detta genom lösningar som minskar behovet att äga sin egen bil eller främjar att bilen endast används till en del av resan. I planhandlingarna beskrivs att möjligheterna till byte mellan trafikslag ska främjas i de planerade ”noderna” i staden; t ex Gamlestan, Brunnsbo, Frölunda m fl.

När det gäller tillgänglighet till staden med bil och parkeringens betydelse så framhålls övergripande i planen att målen om ett ökat hållbart resande innebär att det ska vara möjligt för fler att ta sig fram utan att biltrafiken får ta mer plats. Göteborgarna ska kunna och vilja använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel. Trafiksystemet behöver därför förändras och utvecklas. Gaturummen i innerstaden ska utformas så att olika trafikslag kan samexistera på ett bra sätt.

Genom att vidga stadskärnan och sprida de regionala flödena på fler punkter i staden, så kallade noder, kommer t ex den idag största och hårt belastade noden Centralstationen att avlastas genom Västlänkens stationer och genom de nya stationerna vid Brunnsbo och Gamlestaden. Inom ramen för Målbild Koll 2035 planeras ytterligare bytespunkter mellan fjärrbussar och lokal kollektivtrafik i ett antal punkter runt innerstaden.

Det finns ett högt tryck på förtätning i form av bostäder, kontor och samhällsservice i centrala Göteborg varför FÖP centrala Göteborg pekar på att många befintliga parkeringsytor behöver användas till andra ändamål, även till vistelseytor och grönska. Samtidigt betonas vikten av att se parkering som ett strategiskt verktyg, ett exempel som nämns är att en medveten placering och utformning av parkeringsanläggningar är ett viktigt verktyg för att minska bilbelastningen i stadskärnan. Även vikten av att värna och

utveckla parkeringshubbar i strategiska lägen för god tillgänglighet till innerstadens handel betonas.

Översiktsplan för Göteborg, fördjupning för Högsbo Frölunda

Översiktsplan fördjupad för Högsbo Frölunda (FÖP Högsbo Frölunda) innehåller ett antal utvecklingsstrategier för hur Högsbo Frölunda ska växa hållbart genom omvandling och komplettering för att uppnå en nära, sammanhållen och robust stad. En del i denna utveckling är en omvandling av Högsbo industriområde inklusive en ombyggnad av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard. Stora delar av Högsbo industriområde och södra delen av Sisjöns industriområde ska enligt planen omvandlas till blandad stadsbebyggelse, med bland annat bostäder, verksamheter, offentlig service och parker

Den potentiella stadsutvecklingen inom planområdet förväntas kunna ske på bland annat ett antal markparkeringsytor i FÖP- området. Bland annat förväntas exploateringsbara ytor kunna frigöras kring den befintliga Dag Hammarskjöldsleden genom omskapande av leden till en boulevard. För att möjliggöra förtätning och stadsomvandling inom området är det enligt planen nödvändigt med mer kollektivtrafik och ett utbyggt nät av gång- och cykelbanor. En förutsättning är en ny spårväg längs boulevarden som tillsammans med Frölundabanan förväntas stå för en större del av transportarbetet för den ökande andelen boende och verkande i området. Biltrafiken ska enligt planen ges utrymme i stadsdelen, men inte med samma typ av framkomlighet för genomfartstrafik som idag.

Boendeparkering förutsätts huvudsakligen lösas genom parkeringsanläggningar på kvartersmark och parkering anses behöva samordnas på områdesnivå i form av bland annat gemensamhetsanläggningar. Även bilparkering vid arbetsplatser förväntas kunna minskas och ersättas med bland annat anpassad kollektivtrafik. Enligt planen förväntas strategiskt placerad parkering i form av parkeringshubbar kunna bidra till ett hållbart resande, tillsammans med en utökad kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster såsom tex strategiskt tillgänglig cykelparkering mm. Planen förväntas innebära att det uppstår eller förstärks kollektivtrafiknoder och bytespunkter, med eventuell potential för ökad attraktivitet med service och aktiviteter, vid platser såsom tex Marklandsplatsen, Musikgatan/Marconigatan, Marconimotet/Radiotorget, Radiomotet/Järnbrott, liksom Frölunda Torg.

Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard - en integrerad del i FÖP Högsbo Frölunda

Åtgärdsvalsplanen för Dag Hammarskjölds boulevard (ÅVS) prövar att konkretisera förutsättningarna för att omvandla Dag Hammarskjöldsleden till boulevard, från Järnbrott i söder till Linnéplatsen i norr, och beskriver hur leden kan omvandlas till boulevard med hållbar mobilitet och goda stadsmiljöer. Boulevarden är en helt integrerad del av förslaget till stadsutveckling enligt FÖP Högsbo Frölunda.

Utredningsarbetena för FÖP Högsbo Frölunda och denna åtgärdsvalsstudie har tillsammans studerat hur omfattande stadsutveckling som kan föreslås, givet kollektivtrafiksystemets kapacitet. Huvudfrågan har varit om och hur kollektivtrafiken kan försörja en utbyggnad för många nya invånare inom den fördjupade översiktsplanens område.

Enligt ÅVS är en boulevard med stadsbana möjlig att genomföra i Dag Hammarskjöldsledens sträckning och stadsutvecklingen kring boulevarden kan innebära bostäder för upp till cirka 20 000 invånare. Boulevarden utgör ryggraden i den fördjupade översiktsplanens föreslagna stadsutveckling och möjliggör omvandlingen av dagens verksamhetsområde i

östra Högsbo till blandstad. ÅVS beskriver förutsättningarna för utvecklingen; de trafiktekniska utmaningarna och lösningarna, inte minst behovet av fotgängares och cyklisters tillgänglighet i samverkan med behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik. När det gäller tillgänglighet till staden med bil och parkeringens betydelse behöver biltrafiken enligt ÅVS prioriteras lägre gentemot andra trafikslag och framkomligheten för framför allt regional biltrafik kan inte bejakas i samma utsträckning som idag. Framkomligheten för lokal och kommunal biltrafik behöver dock möjliggöras, om än i olika utsträckning på olika sträckor. Med detta förskjuts stråkets funktion; från genomfart och infart till centrum, till ett stråk som leder trafik till målpunkter längs boulevarden. En betydande andel av den byggbara marken längs boulevarden mellan Marklandsplatsen och Radiotorget, utgörs av markparkering idag. Ett stort antal befintliga parkeringsplatser kommer att behöva ersättas vid en omvandling av dessa ytor. För att detta ska kunna ske behövs det enligt ÅVS en parkeringsstrategi för Dag Hammarskjöldsområdet som hanterar parkeringsbehovet för: befintliga och tillkommande bostäder, besökare till området, service- och godstransporter, pendlare till arbetsplatser inom området och bilresande i kombination med andra transportmedel genom området och därmed behov av pendelparkering.

Bolagets bedömning

Bolaget har, i samverkan med trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och övriga förvaltningar och bolag, deltagit i arbetet med de olika översiktsplanerna. Arbetet har bedrivits i konstruktiv anda och bolaget ser mycket positivt på att det i remisshandlingarna har inarbetats beskrivningar och resonemang kring många av de frågor rörande tillgängligheten till staden med bil och hanteringen av parkering som bolaget bidragit med i diskussionerna under samrådsskedet för ÖP med dess fördjupningar.

Utgångspunkt för bolaget i arbetet har varit bolagets ägardirektiv och därmed utifrån perspektiven att parkering på olika sätt påverkar människors möjligheter att få tillgång till stadens och regionens resurser, att parkering fyller en viktig funktion för stadens handel och besöksnäring samt att rätt lokalisering och funktioner hos ytor för parkering kan främja hållbart resande. Dessa perspektiv ligger även till grund för bolagets bedömning i detta yttrande.

Bolaget vill inledningsvis framhålla att med begreppen ”parkering” och ”parkeringsytor” nedan kan avse såväl markparkering som parkeringsanläggningar väl integrerade i stadsmiljön. Genomförandeperspektivet är dock viktigt så att tillräckliga ekonomiska förutsättningar skapas i samband med stadsplaneringen.

I övrigt vill bolaget framhålla följande:

Översiktsplaneförslagen bygger på att kollektivtrafik, i kombination med gång- och cykeltrafik säkerställer god mobilitet, tillgänglighet och framkomlighet till stadens evenemangsplatser, attraktioner och andra målpunkter. Det framhålls även att parkering är en viktig strategisk mobilitetsfråga och ett viktigt verktyg för att kunna styra flöden och skapa god tillgänglighet. Det konstateras även att en medveten placering och utformning av parkeringsanläggningar är ett viktigt verktyg för att minska bilbelastningen i stadskärnan. Även vikten av att värna och utveckla parkeringshubbar i strategiska lägen för god tillgänglighet till innerstadens handel betonas.

Bolaget delar dessa uppfattningar men önskar en ökad tydlighet i planhandlingarna kring vilka dessa strategiska lägen för parkeringsanläggningar och -hubbar är. Enligt bolagets uppfattning underlättar det den framtida planeringen om inriktningen för och lokaliseringen av strategiska besöksparkeringar, som målpunkts- eller infartsparkeringar, tydliggörs i översiktsplaneförslagen. Likaså hade en parkeringsstrategi, likt den som föreslås i ÅVS:en för Dag Hammarskjöld Boulevard, se nedan, kunnat tydliggöra den framtida parkeringsinriktningen för centrala staden, vilket också underlättat framtida planering.

När det gäller resande till och från centrala Göteborg anser bolaget att det är mycket väsentligt att fortsatt utreda och utveckla lämpliga ytor för infartsparkeringar. Sådana, i kombination med ytor för mobilitetstjänster, skulle bidra till god tillgänglighet för de resenärer som inte kan eller vill fortsätta hela vägen med samma fordon. Bolaget vill även framhålla att så länge kollektivtrafiken ännu inte kan erbjuda tillräcklig åtkomst till olika målpunkter eller vid resor där kollektivtrafik inte heller på sikt kan upplevas som ett gott alternativ till privata eller delade fordon behöver planeringen av den "Nära storstaden" även inkludera strategiskt belägen parkering. Genom att i planhandlingarna lyfta behovet av parkeringsstrategier, skulle tydligare beskrivningar kunna tas fram om hur en kombination av temporära och mer långsiktiga insatser kan samverka för att uppnå en god tillgänglighet till olika målpunkter över tid och i takt med att möjligheterna till god tillgänglighet på annat sätt än bil ökar.

Bolaget håller vidare med om planhandlingarnas beskrivning att nya färdmedel, digitala styrsystem och delningsekonomi är framtidslösningar som kräver en anpassning och förändring av dagens trafiksystem. En sådan förändring innebär, enligt bolaget, att det i tidig planering även behöver tas hänsyn till ytor för parkering av delade fordon och andra mobilitetstjänster och bolaget skulle önska att detta tydligare kom till uttryck i planhandlingarna.

Vidare så förväntas strategiskt placerad parkering i form av parkeringshubbar kunna bidra till ett hållbart resande. Planhandlingarna pekar t ex på markparkeringsytor som förväntas kunna exploateras och kunna ersättas av parkeringshubbar, tex i form av gemensamhetsanläggningar. Detta gäller inte minst vid föreslagen förtätning inom FÖP Högsbo Frölunda. Även FÖP centrala Göteborg tar upp vikten av att samordna parkering på områdesnivå i form av mobilitetshubbar och gemensamhetsanläggningar.

Bolaget delar uppfattningen att strategiskt placerade parkeringshubbar med kompletterande mobilitetstjänster kan bidra till såväl god tillgänglighet som ett hållbart resande. Bolaget vill dock peka på att en viktig del för genomförandet av sådana är att affärsmodeller och finansieringslösningar för dessa blir tydliggjorda och långsiktigt hållbara, mellan berörda intressenter såsom fastighetsägare, exploatörer, verksamheter, bostadsföretag, tjänsteleverantörer, användare och staden. Det finns idag oklarheter i genomförandet som behöver lösas för att säkerställa en uppskalningsbar användning av parkerings- och mobilitetshubbar som verktyg för god tillgänglighet och hållbart resande.

I planhandlingarna föreslås vidare att utbud och prissättning av parkering används som verktyg för att uppmuntra fler att välja alternativa färd sätt till bilen. Vidare påpekas att parkerings- och mobilitetsutredningar är bra verktyg i sammanhanget. Bolaget delar denna uppfattning, men skulle önska en tydligare beskriven helhetssyn över hur parkering

som funktion och dess lokalisering kan bidra till genomförandet av planhandlingarnas intentioner om minskat bilresande.

Särskilt om åtgärdsvalsstudiens beskrivning av parkering och mobilitet

Många av bolagets synpunkter i detta yttrande sammanfaller med detta avsnitt i ÅVS:en. I detta beskrivs angelägna frågor på ett sätt som bolaget gärna ser tydliggörs även i planhandlingarna. Det vore även positivt om planhandlingarna tydliggjorde hur och i vilket skede övergripande parkeringsstrategier förväntas tas fram.

Enligt ÅVS:en för Dag Hammarskjölds boulevard ska en framtida parkeringsstrategi för området inte bara hantera parkeringsbehovet för befintliga och tillkommande bostäder, utan även för besökare till området, service- och godstransporter, pendlare till arbetsplatser inom området samt de som använder bil i kombination med andra transportmedel genom området och har behov av pendelparkeringsmöjlighet. Här pekas också på att tillgänglighet till och standard på cykelnätet kan påverka behov och dimensionering av parkeringsplatser för bil och att även cyklarna kräver sina parkeringsytor i närhet till både bostäder och målpunkter. I ÅVS:en beskrivs också att pendelparkeringar behövs i anslutning till större knutpunkter för kollektivtrafiken, till exempel vid Järnbrottsmotet.

Bolaget ser mycket positivt på att en sådan parkeringsstrategi tas fram och anser det vara en framgångsfaktor för hållbara och ändamålsenliga lösningar i tidig planering. Bolaget skulle gärna se att även översiktsplaneförslagen innehöll denna typ av strategier, se ovan.

Bolaget vill understryka betydelsen av att en sådan strategi tas fram i mycket tidiga planeringsskeden för att bidra till att säkerställa lokalisering och genomförande av målpunktsparkering och optimala parkerings- eller mobilitetshubbar. Ju tidigare frågor kring mobilitet och parkering hanteras i planeringsarbetet, desto större är möjligheterna att samverka kring gemensamma lösningar. Samverkan kan både ske mellan olika fastighetsägare och aktörer inom en detaljplan, men med fördel även över plangränserna. Gemensamma lösningar behöver redan i tidiga skeden konkretiseras till en nivå som visar att de är genomförbara längre fram. Det är mycket viktigt att det finns medel avsatta för att arbeta med mobilitet och parkering i genomförandet av kommande detaljplaner samt att strategin blir tydlig och kommuniceras från tidigt skede.

Sammantaget vill bolaget därför fortsatt framföra betydelsen av ett tydligare beskrivet tillvägagångssätt gällande framtagande av översiktliga parkeringsstrategier, på olika nivåer i stadsplaneringen, så att ytor för strategisk parkering tidigt kan identifieras och förutsättningar för god tillgänglighet och hållbart resande kan skapas.

Lena Lundblad

Kristina Rejare

Avdelningschef, Strategisk utveckling

Vd