

**Tjänstemannayttrande**

Utfärdat 2024-10-29

Diarienummer SBF-2024-00838

Handläggare

Jens Andreasson

Telefon: 031-368 81752

E-post: jens.andreasson@stadsbyggnad.goteborg.se

P-Arken som strategisk resurs för Göteborgs stad**Ärendet**

Göteborgs stads Parkering (hädanefter P-bolaget) har bett staden inkomma, via gemensam dialog och i en presentation, med svar om bilparkeringsanläggningen P-arken bedöms vara en strategisk resurs för staden framåt. Detta på grund av att anläggningen behöver flyttas då det sker ombyggnationer vid dagens placering samt att anläggningens tidsbegränsade bygglov utgår under år 2026. Stadsbyggnadsförvaltningen, genom avdelning Strategi och Taktik, har fått ansvar att besvara frågeställningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens utgångspunkt i frågeställningen har varit att utreda om P-arken kan utgöra en strategisk resurs på längre sikt. Under arbetets gång har enhet Mobilitetsutveckling på stadsmiljöförvaltningen, med ansvar för utveckling av bilparkering i befintlig stad, lyft önskemålet om en samlad bedömning från de planerande enheterna inom staden samordnat för både kort och lång sikt. Därmed lyfts denna bedömning även in i svaret på frågeställningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen, genom avdelning Strategi och taktik, bedömer inte att P-arken är en strategisk lösning som bilparkeringsresurs i den fortsatta utvecklingen av staden runt älven, varken på kort eller lång sikt. I det övergripande arbete som genomförts har det varit svårt att identifiera potentiella platser som kan inhysa anläggningen vid kaj, som har ett närliggande eller framtida behov av ökad bilparkering, samt har en väginfrastruktur som kan hantera trafik till och från en så kapacitetsstark anläggning. Sammanvägd bedömning innefattar utöver ovanstående att anläggningen alstrar biltrafik ner till kajkant och att ny placering genererar investeringar i kaj och vägnät. Anläggningen inverkar även på vy, buller, utsläpp samt skuggning vid älven.

Stadens hantering av bilparkering bedöms vara en viktig del i arbetet för att nå målet om att minska det motoriserade vägtrafikarbetet med 25 procent till 2030 jämfört med 2020, som pekas ut i stadens Miljö- och klimatprogram, ett av stadens prioriterade planer och program. Liknande ambitioner tydliggörs även i stadens översiktsplan och denna inriktning har även förstärkts och bekräftats ytterligare av politiken genom ett yrkande i stadsbyggnadsnämnden i augusti 2024 (SBF-2024-007979). Göteborg stad har även budgetmål från kommunfullmäktige för 2024 om att vara *ledande i klimatomställningen och ha en hög biologisk mångfald*. För att kunna styra mot ovanstående mål så ser staden ett behov av att minska kapaciteten i trafiksystemet för bil över tid, där parkering utgör en betydelsefull del.

Bakgrund och förutsättningar

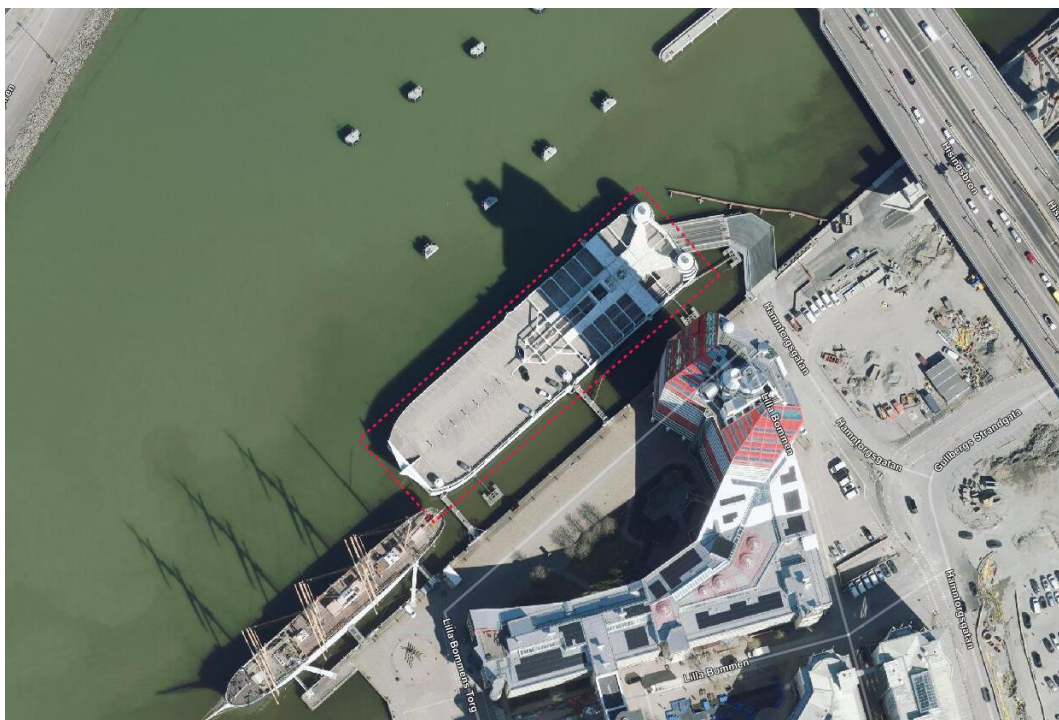
P-arken är en flytande parkeringsanläggning i tre våningar med 400 bilplatser som idag ligger förtöjd vid Lilla Bommen. Anläggningen låg tidigare vid Skeppsbron (2009–2017). Kajen vid Lilla Bommen ska byggas om våren 2026, eftersom P-arken har tillfart via den kaj som ska byggas om vill Exploateringsförvaltningen att anläggningen flyttas från Lilla Bommen innan kajombyggnaden påbörjas. Anläggningens nuvarande hyresavtal med Vasakronan och Platzer går ut 2026-01-01, tidsbegränsat bygglov för nuvarande placering går ut 2026-06-20.

Ur ett ekonomiskt perspektiv bedöms anläggningen vara fördelaktig då den är ekonomiskt avskriven samt ger intäkter på ca 10 miljoner kr per år enligt P-bolaget.

All ny placering öster om Hisingbron och söder/väster om Marieholmsbroarna är ej aktuell då P-arkens mått inte medger att ta sig genom dessa broar/farleder.

P-bolaget har bedömt följande alternativ som möjliga framtida scenarion för P-arken:

1. Ny lokalisering (förutsatt att stadsutvecklande förvaltningar och bolag är överens om att anläggningen sannolikt kommer att behövas framåt)
2. Sälja (Enligt mäklare säljbar – den är i bra skick under vatten och externa intressenter finns)



Figur 1 – Nuvarande placering vid Lilla Bommen/Hisingbron.

Temporär och permanent placering

Bygglov krävs för en parkeringsanläggning även i vatten, antingen ett tidsbegränsat eller permanent lov. Ett tidsbegränsat bygglov kan ges för högst 10 år och förlängas till sammantaget högst 15 år. Tidsbegränsat bygglov finns för att antingen lösa ett behov som

är tillfälligt till sin natur eller ett behov som är långsiktigt men som är tillfälligt på den aktuella platsen. Åtgärden ska ha en tillfällig karaktär och ska vara lämplig på platsen.

För ett permanent bygglov så måste gällande detaljplan inrymma och stödja placering av anläggningen, alternativt att ett område ute i älven detaljplanläggs på den plats där anläggningen bedöms lämplig.

Platsidentifiering och bedömning

Kort sikt (ca 2026–2034)

P-bolaget har under våren 2024 drivit en mindre arbetsgrupp för att identifiera vilka potentiella platser som finns för placering efter att bygglovet på befintlig plats vid Lilla bommen löper ut 2026. Denna arbetsgrupp har också innefattat deltagare från Stadsbyggnadsförvaltningen, Stadsmiljöförvaltningen, Exploateringsförvaltningen. Göteborgs Hamn samt Älvstranden utveckling AB för dialog och avstämning. Utgångspunkten i identifieringsarbetet har varit att ur P-bolagets perspektiv bedöma tänkbara platser på kortare sikt under tidsperioden 2026–2034 utifrån nytta (brist på parkeringar i ett område som är svåra att lösa med markparkering) samt genomförbarhet (möjlighet till förankring och tillfart, samt vilken grad av osäkerhetsfaktorer som finns). I arbetet som gjorts är det i princip bara placering vid Skeppsbron som bedömts vara aktuell på kort sikt.

För platsanspråk vid Skeppsbron bedömer enhet Mobilitetsutveckling på stadsmiljöförvaltningen att parkeringsanspråken för byggprojekt i området har hanterats i linje med stadens befintliga styrande dokument. Anspråket bedöms även ha stor påverkan på befintligt pendelcykelstråk och det anslutande trafiksystemet. Planering och genomförande av gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj innebär även att det kan finnas fler anspråk på tilläggsplats i området. Pågående planeringsarbeten för Skeppsbron har i nuläget inte hanterat frågan om eventuell placering av anläggningen på platsen.

Med nuvarande kunskap bedömer staden det svårt att kunna motivera ett nyttjande framåt på kortare sikt som temporär resurs vid exploatering och byggprojekt, oavsett placering av anläggningen. Möjligheten att kunna placera anläggningen på flera platser i en viss tågordning bedöms komplex ur flera aspekter och svår att planera för. Anläggningen är flyttbar, men det har varit svårt att identifiera flera lämpliga placeringar för anläggningen på kortare sikt utifrån kajläge.

Längre sikt (ca 2035-framåt)

Stadsbyggnadsförvaltningen, genom Strategi och taktik, har parallellt med P-bolagets arbete gjort en övergripande bedömning utifrån pågående uppdrag, program samt planer längs med kajerna väster om Hisingbron, på längre sikt. Även i denna bedömning har det varit svårt att identifiera och motivera lämpliga platser för anläggningen, primärt utifrån styrningen i stadens mål- och styrdokument men även gällande fysiska förutsättningar utifrån identifiering av platser som skett på kort sikt och bedömt framtida parkeringsbehov. I denna bedömning har ingen värdering gjorts kring anläggningens estetik och påverkan på älvrummets karaktär, men även detta är en viktig fråga att beakta gällande anläggningens framtid.

Stadens målstyrning innefattar minskat vägtrafikarbete samt förändrad färdmedelsfördelning genom Miljö och klimat-programmet och Trafikstrategin. Båda dessa har mål-år som infaller inom en tioårsperiod från att P-arken behöver flyttas från Lilla Bommen år 2026. Stadens hantering av bilparkering bedöms vara en viktig del i arbetet för att nå dessa mål. Kopplat till nämnda strategier och mål pågår ett arbete inom de stadsutvecklande förvaltningarna som kallas konkretisering av miljö- och klimatprogrammets målsättning om minskad klimatpåverkan från transporter. Befintlig färdmedelsfördelning i Trafikstrategin som antogs 2014 kommer skärpas i och med miljö- och klimatprogrammets mål om minskad klimatpåverkan från transporter på 90 procent till 2030 samt tillhörande indikator om minskat vägtrafikarbete med 25 procent till 2030.

Denna inriktning har även förstärkts och bekräftats ytterligare av politiken genom ett yrkande i stadsbyggnadsnämnden (SBF-2024-007979) där stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att enskilt och i samverkan med stadsmiljöförvaltningen och exploateringsförvaltningen att påskynda åtgärder i linje med redan fattade beslut samt lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Vägledande i arbetet ska vara att vägtrafiken totalt sett ska minska bland annat genom ett främjande av de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik

Det pågår även arbete inom staden med att ta fram en kajstrategi med intentionen att nyttja och tillgängliggöra älven bättre i stadsrummet.

För- och nackdelar som strategisk resurs för staden

Nedan följer en uppställning av för- och nackdelar med anläggningen P-arken som strategisk resurs för staden, oavsett var den placeras. Detta som stöd i avvägning och svar på P-bolagets frågeställning.

Fördelar:

- Kapacitetsstark och flyttbar parkeringsanläggning (400 bilplatser)
- Ekonomiskt avskriven anläggning som staden äger genom P-bolaget
- Anläggningen beskrivs vara i gott skick enligt P-bolaget
- Anläggningen skulle kunna fungera som avlastning för bilparkering i pågående projekt/exploateringsområden där bilparkering försvinner/tas i anspråk
- Anläggningen skulle kunna ersätta nybyggnation av bilparkeringsanläggningar (i linje med mål om att flytta över från markparkering till anläggning)
- Anläggningen skulle kunna fungera som temporär lösning på olika platser utan att bygga nytt med en viss tågordning tidsmässigt (dock svårt att förutse tågordningen med dagens kunskapsläge och behovet av nya tillstånd)

Nackdelar:

- Svårt att finna stöd för att bibehålla en kapacitetsstark resurs för bilparkering framåt i stadens Miljö- och klimatprogram med mål om att minska det motoriserade vägtrafikarbetet med 25 procent redan till 2030 jämfört med 2020
- I Trafikstrategin som antogs år 2014, föreslås färdmedelsfördelningen att förändras, till år 2035 ska antalet resor med gång, cykel och kollektivtrafik fördubblas samtidigt som antalet bilresor ska minska med en fjärdedel.
- I förhållande till den trafikutveckling som eftersträvas i stadens styrande dokument och mål bedöms det finnas ett överutbud av bilparkering i Göteborg
- Svårt att identifiera platser/områden längs med älven motiverar den mängd oflexibel tillkommande bilparkering (400 platser) samt investering i kaj och väginfrastruktur (både på kort och längre sikt) i de planer och projekt som pågår
- Anläggningen kommer alstra biltrafik till kajkant oavsett placering – Ställer krav på väginfrastruktur och skapar ny trafikmiljö på platsen och i trafiksystemet.
- Anläggningen förändrar lokalt befintlig stadsmiljö med exempelvis skuggning, buller, utsläpp samt vy och tillgängligheten ut mot älven
- Anläggningen kräver en viss tågordning av placeringar längs med älven tidsmässigt om en permanent placering inte identifieras direkt (komplext att genomföra och framtidssäkra placering)
- Göta älv är i dag en outnyttjad resurs i centrala staden, som behöver nyttjas och tillgängliggöras bättre i stadsrummet.
- För placering på längre sikt krävs att en befintlig detaljplan inrymmer användningen, alternativt behöver en ny detaljplanläggning genomföras

Bilagor

1. Bilaga – Mål och styrande dokument

Nedan presenteras stadens mål och styrande dokument med särskild bäring på bedömningen i denna frågeställning.

- **Göteborg stads översiktsplan (antagen 2022)**
- **Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030**
- **Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad (antagen 2014)**
- **Parkeringspolicy för Göteborgs stad (antagen 2009)**