

Styrelsehandling 13

Utfärdat 17-10-09
Diarienummer 227-17

Strategisk Utveckling
Mia Söderberg
Telefon 031 – 774 37 00
E-post: mia.soderberg@p-bolaget.goteborg.se

Remissvar på Arkitekturprogram för Göteborg, dnr BN0110/17

Förslag till beslut i styrelsen för Göteborgs Stads Parkering

1. Ställa sig bakom yttrandet som sitt eget
2. Översända yttrandet till byggnadsnämnden
3. Förklara beslutet omedelbart justerat

Sammanfattning

Arkitekturprogrammet ska ge råd och riktlinjer om hur staden kan och bör utformas för att växa till en grön och nära storstad som också ska möta ett förändrat klimat och avgörande miljöutmaningar, liksom ett stort behov av social hållbarhet och en sammanhållen stad.

Arkitekturprogrammet förordar ett antal indikatorer som kan användas för att uppnå målsättningarna om en mer attraktiv stad. Dessa presenteras i studien ”Indikatorer för stadskvalitet” (bilaga). Av sexton indikatorer finns en som direkt berör parkering. Fem indikatorer handlar om offentliga platser, mängden fria och närheten till olika sorters parker. Fem indikatorer handlar om gatumarken, mängden gatumark, korsningstäthet, och rumslig integration. Sex indikatorer handlar om kvartersmarken, täthet, blandning, fastighetsstorlek, gatuentréer, gatulokaler och gårdsstorlekar.

Parkeringsbolagets synpunkter sammanfattas under tre rubriker:

- Tillgänglig attraktiv stad

Parkeringsbolaget pekar på vikten av helhetssyn i betydelsen att även stadens trafiksystem påverkar stadsmiljön och är en viktig förutsättning för att alla grupper ska ha en fungerande vardag. Möjlighet att förflytta sig både inom och mellan stadens delar är en del av en tillgänglig och jämlik stad. På samma sätt behöver en attraktiv stad vara tillgänglig för besökare vilket ställer krav på kapacitet i ett trafiksystem.

När det gäller indikatorerna finns det anledning att beakta framtida behov av att snabbt ta sig fram i en tät stad. Indikatorer skulle kunna kompletteras med närhet till mobilitetstjänster som cykelpool, elfordonspool och liknande.

- Enkel fungerande vardag för alla

Indikatorerna beskrivs som redskap att styra faktorer som påverkar stadsmiljöns kvaliteter och därmed människors livsmiljö. I bilagan till Arkitekturprogrammet framgår att indikatorerna ska ha olika gränsvärden för respektive område. En kravnivå för innerstaden på 100% sätts för mellanstaden till 75% och för ytterstaden till 50%.

Parkeringsbolaget ser att det finns viktiga frågor som behöver beaktas i förhållande till stadens övergripande mål att skapa en stad där alla har jämlika förutsättningar.

Invånare i de av stadens områden som har sämre förutsättningar för förtätning och därmed för utbud av service och handel bör få så goda förutsättningar som möjligt att ta del av stadens utbud i andra områden. Därför kan det vara intressant att komplettera indikatorerna med indikatorer på tillgänglighet som turtäthet och restid med olika färdmedel.

- Hållbar mobilitet

Parkeringsbolaget pekar på vikten av hållbart resande som en förutsättning för en tillgänglig och attraktiv stad med minskade utsläpp och därmed låg klimatpåverkan.

I en tät stad ökar behovet av smarta mobilitetstjänster för att invånare och besökare enkelt och snabbt ska kunna ta sig fram. Stadsutvecklingsplaner behöver ta hand om behovet av att kunna resa inom samt till och från ett område. Parkeringsbolaget arbetar idag med och förespråkar att en studie av befintlig tillgänglighet ingår i planeringsförutsättningar för ett område. Indikatorer skulle kunna kompletteras med tillgänglighets- och mobilitetsindex och liknande.

Ekonomiska konsekvenser

En av arkitekturprogrammets sammanfattande målsättningar lyder ”Göteborg ska fortsatt vara ett regionalt centrum och vara attraktivt för både besökare och bosatta”.

God mobilitet och tillgänglighet till stadens utbud är viktiga förutsättningar för etablering och utveckling av verksamheter i staden, besöksnäring och näringsliv. Idag genererar besöksparkeringar kundunderlag till handel, evenemang och besöksnäringen i stort.

Parkeringsbolaget vill påpeka vikten av en helhetssyn på tillgänglighet och mobilitet som förutsättning för stadens utveckling. Beskrivna ”indikatorer för stadskvalitet” berör framför allt markanvändning i ett lokalt område och bör balanseras med ett utvecklingsperspektiv för staden när det gäller t ex näringsliv och besöksnäring och även innefatta indikatorer som rör mobilitet och tillgänglighet för bil.

Olika perspektiv

Barnperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet och Mångfaldsperspektivet

Arkitekturprogrammet pekar på vikten av att värna den mänskliga skalan och att staden ska byggas så att den underlättar vårt vardagsliv. I avsnittet Stadsmönster beskrivs vikten av att skapa begriplig, effektiv och jämlik tillgänglighet mellan bostäder, skolor, grönytor mm. Arkitekturprogrammet pekar också på vikten av estetisk och kulturell mångfald för att skapa en stimulerande stad vilket gynnar möten mellan människor. De indikatorer som skall utgöra ett handfast redskap för planering och skapa levande stadsmiljöer handlar dock primärt om lokal markanvändning.

Parkeringsbolaget vill peka på vikten av att ett planeringsverktyg beaktar de indikatorer som redovisas men som också väger in hur olika människors behov av resande tillgodoses. Det handlar bland annat om kapacitet i trafiksystemet som helhet, hur trafiksystemet kan möta teknisk utveckling med utmaningar och möjligheter samt en flexibilitet när det gäller den mix av reseslag som krävs för att uppfylla det behov av resande som finns inom samt till och från ett område. Staden behöver vara tillgänglig så att dess invånare, inpendlande arbetskraft och besökare kan nå sina målpunkter på ett enkelt och tidseffektivt sätt.

Miljöperspektivet

Parkeringsbolaget vill påpeka vikten av en helhetssyn på tillgänglighet och mobilitet som förutsättning för och möjlighet till att minska utsläpp och därmed klimatpåverkan.

Omvärldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Mia Söderberg
Stadsutvecklare

Maria Stenström
vd

Bilagor

1. Utkast arkitekturprogram
2. Indikatorer

För mer information om ärendet:

<http://www.spacescape.se/project/indikatorer-for-stadskvalitet/>
(avser rapporten, 34 sidor)

Länk till remissunderlaget:

<https://stadsutveckling.goteborg.se/arkitekturprogram/>

Expedieringskrets Byggnadsnämnden

Bakgrund

För att den stora expansion som Göteborg står inför ska resultera i ett hållbart stadsbygge, såväl ekonomiskt, socialt som ekologiskt, måste kvaliteten i den kommande stadsutvecklingen sättas i fokus. Arkitekturprogrammet är tänkt att vara ett stöd i den omvandlingen och visa på olika prioriterade frågor.

Dokumentet Arkitekturprogram för Göteborg är i remissversionen ett arbetsmaterial som ska arbetas igenom utefter inkomna synpunkterna från en serie dialogsamtal samt remissvar med målet att det kan antas i byggnadsnämnden under hösten 2017.

Arkitekturprogrammet ska sedan arbetas in som en del i den kommande översiktsplanen.

Remissvaret skall vara stadsbyggnadskontoret tillhanda senast 2017-10-27.

Ärendet

- *Syfte och innehåll*

Arkitekturprogrammet är en skrift i förändringsprocessen att Göteborg går mot att bli en storstad då gamla strukturer behöver utvecklas och nya tillkomma. Arkitekturprogrammet ska ge råd och riktlinjer om hur staden kan och bör utformas för att växa till en grön och nära storstad som också ska möta ett förändrat klimat och avgörande miljöutmaningar, liksom ett stort behov av social hållbarhet och en sammanhållen stad.

Arkitekturprogrammet tar stöd i stadens strategiska dokument som beskriver inriktningen hur Göteborg ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stad. En stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad.

När det gäller Trafikstrategi för en nära storstad avgränsar sig Arkitekturprogrammet till att ge förslag på sätt att behandla trafiken och sätta människorna i fokus, särskilt de som går, cyklar och åker kollektivt.

Dokumentet beskriver att dagens stadsmönster med separerade funktioner resulterar i att många människor behöver köra bil mellan olika målpunkter och i att människor från olika grupper lever sina liv långt ifrån varandra, såväl fysiskt som socialt. Att funktionellt länka samman staden och skapa optimala kopplingar är därför en stor och viktig utmaning för stadsbyggandet.

Stadsmönstret beskriver hur stadens byggda form skapar olika lägen, det vill säga bättre eller sämre tillgänglighet. Beroende på hur tillgänglig en plats anses vara finns enligt Arkitekturprogrammet olika förutsättningar för förtätning. När staden förtätas i både centrala delar och i olika knutpunkter kan en flerkärnig stad skapas vilket innebär att tillgänglighet till service sprids utan att skapa trafikträngsel.

- *30 teser och övergripande mål*

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram 30 teser för stadens expansion som underlag för medborgarsamtal och därmed medborgarnas syn på vilka övergripande mål som bör ställas. Målsättningarna för stadens övergripande arkitektoniska utveckling sätts alltså upp i en samtalsprocess. Sammanfattas de 30 teserna kan målsättningar formuleras på följande vis:

- Göteborg ska fortsatt vara ett regionalt centrum och vara attraktivt för både besökare och bosatta.

- Närhet och tillgänglighet till natur och kulturvärden ska vara tydliga och bevarandevärda miljöer skall vårdas och synliggöras.
- Det framtida Göteborg ska vara byggt och format så att integrationen i samhället underlättas, olika områden skall vara varierade i upplåtelseformer för både bostäder och service.
- Staden ska vara formad och sammanlänkad så att miljöpåverkan minskar för både byggnader och transporter.
- Byggandet i staden ska vara präglad av både små och stora aktörer, en mer varierad marknad skapar en blandad stad.

- *Indikatorer som verktyg*

Arkitekturprogrammet förordar användandet av verktyg som kan förutse hur ökad täthet och sammanlänkande stråk påverkar stadslivet och förutsättningar för etablering av handel och mötesplatser.

Stadsbyggnadskontoret har arbetat för att ta fram ett antal indikatorer som kan användas för att uppnå målsättningarna om en mer attraktiv stad. Dessa presenteras i studien ”Indikatorer för stadskvalitet”. Syftet är att föreslå indikatorer och gränsvärden för stadskvalitet och exemplifiera dessa med hjälp av kartor och statistik över Göteborg. Fem indikatorer handlar om offentliga platser, mängden friyta och närheten till olika sorters parker. Fem indikatorer handlar om gatumarken, mängden gatumark, korsningstäthet, och rumslig integration. Sex indikatorer handlar om kvartersmarken, täthet, blandning, fastighetsstorlek, gatuentréer, gatulokaler och gårdsstorlekar.

Den enda indikator som direkt berör parkering är formulerad ”max 50 % av en gatussektion bör vara för körfält och bilparkering”.

Tillgänglig attraktiv stad

Arkitekturprogrammet tar sin utgångspunkt i att staden behöver utvecklas till att bli mer sammanhängande, attraktiv, jämlik och välkomnande och att det i stadsutvecklingsprocessen ibland uppstår konflikter till följd av oenighet kring vilka kvaliteter som bör prioriteras. Bland annat därför har ett antal indikatorer för stadskvaliteter tagits fram.

Arkitekturprogrammet refererar till att trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Det beskrivs att kollektivtrafiken har en viktig roll i att länka samman stadens delar och att en tät stad ger förutsättningar för gång och cykel. Persontransporter med bil berörs inte.

Indikatorerna beskrivs som handfasta redskap att styra de faktorer som påverkar stadsmiljöns kvaliteter och därmed människors livsmiljö.

Parkeringsbolaget vill påpeka vikten av helhetssyn i betydelsen att även stadens trafiksystem påverkar stadsmiljön och är en viktig förutsättning för att alla grupper ska ha en fungerande vardag. Möjlighet att förflytta sig både inom och mellan stadens delar är en del av en tillgänglig och jämlik stad. På samma sätt behöver en attraktiv stad vara tillgänglig för besökare vilket ställer krav på kapacitet i ett trafiksystem.

Parkeringsbolaget ser att den avgränsning som gjorts i hur Arkitekturprogrammet förhåller sig till Trafikstrategin är alltför strikt och borde innehålla perspektivet att stadsmiljön och trafiksystemet måste samverka för att staden ska kunna vara både attraktiv och tillgänglig för sina invånare och besökare. Ett konkret exempel kan vara att ett trafiksystem som stödjer utvecklingen av en tillgänglig attraktiv stad har noder vid infarter till staden där bilparkering

samordnas med kollektivtrafik och cykel. Dessa noder avlastar innerstaden utan att göra avkall på tillgängligheten för den som reser med bil.

När det gäller indikatorerna finns det anledning att beakta framtida behov av att snabbt ta sig fram i en tät stad. Indikatorer skulle kunna kompletteras med närhet till mobilitetstjänster som cykelpool, elfordonspool och liknande.

Enkel fungerande vardag för alla

En fördel med en tät stad skall vara att människorna där får enkel och fungerande vardag. Tätheten motiveras med att en tätare stad kräver mindre transporter och skapar bättre förutsättningar för närservice och levande gatumiljöer.

Det framgår av Arkitekturprogrammet att Göteborgs olika delar har olika lägen med olika förutsättningar för täthet och därmed olika lokala förutsättningar för en enkel och fungerande vardag. Dokumentet beskriver att det finns skillnader i lägen och förutsättningar för innerstaden, mellanstaden och ytterstaden och därmed föreslås olika strategier för utveckling av respektive. Detta innebär också att det inte finns förutsättningar för samma typ av service och utbud i stadens olika delar.

Indikatorerna beskrivs som redskap att styra faktorer som påverkar stadsmiljöns kvaliteter och därmed människors livsmiljö. I bilagan till Arkitekturprogrammet framgår att indikatorerna ska ha olika gränsvärden för respektive område. En kravnivå för innerstaden på 100% sätts för mellanstaden till 75% och för ytterstaden till 50%.

Parkeringsbolaget ser att det finns viktiga frågor som behöver beaktas i förhållande till stadens övergripande mål att skapa en stad där alla har jämlika förutsättningar.

Invånare i de av stadens områden som har sämre förutsättningar för förtätning och därmed för utbud av service och handel bör få så goda förutsättningar som möjligt att ta del av stadens utbud i andra områden. Därför kan det vara intressant att komplettera de indikatorer som redovisas och som fokuserar på markanvändning med indikatorer på tillgänglighet som turtäthet och restid med olika färdmedel.

Hållbar mobilitet

Arkitekturprogrammet pekar på att stadens utveckling behöver vara hållbar även i förhållande till ett förändrat klimat och stora miljöutmaningar. Staden behöver skyddas från klimatförändringarnas effekter och miljöpåverkan måste minskas från byggande, förvaltning och transporter, och underlätta en hållbar livsstil. Lika viktigt som att skydda staden mot klimatförändringarnas effekter är att bidra till att minska beroendet av fossila bränslen.

Parkeringsbolaget vill påpeka vikten av hållbart resande som en förutsättning för en tillgänglig och attraktiv stad med minskade utsläpp och därmed låg klimatpåverkan.

När det gäller föreslagna indikatorer finns det anledning att påpeka sambanden mellan en tät stad och nödvändigheten av smarta mobilitetstjänster för att kunna tillgodose behoven hos invånare och besökare av att enkelt och snabbt ta sig fram. Stadsutvecklingsplaner behöver ta hand om behovet av att kunna resa inom samt till och från ett område. Parkeringsbolaget arbetar idag med och förespråkar att en studie av befintlig tillgänglighet ingår i planeringsförutsättningar för ett område. Indikatorer skulle kunna kompletteras med tillgänglighets- och mobilitetsindex och liknande.

Generella synpunkter

Härutöver bifogas Parkeringsbolagets generella ståndpunkter när det gäller parkering, se punkter nedan. Parkering kan avse två-, tre- eller fyrhjuliga fordon beroende på förutsättningarna

- All parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån.
- Beakta tillgängligheten såväl till, från som inom ett område/stadsdel vid beräkning av behov av parkeringsplatser.
- Placera parkeringen så att det främjar den blandade hållbara resan med olika färdmedel.
- Bygg in system för beläggningsmätningar från början där så är lämpligt, så att parkeringen kan kopplas till parkeringsledsystem (hänvisningssystem) för att minimera söktrafiken.
- Parkeringarna ska utformas så att de både är och upplevs som trygga och säkra.