

Informationsärende – Remissvar på motion om att ändra parkeringstalen för Centrala Älvstaden och Masthuggskajen

Bakgrund

Stadsledningskontoret har för kommunstyrelsens räkning översänt Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om att ändra parkeringstalen för Centrala Älvstaden och Masthuggskajen, H 141/15 (diarienummer 1392/15) för yttrande.

Ärendet

Älvstranden Utveckling AB har granskat handlingarna utifrån ägardirektivet – ett genomförande av Vision Älvstaden – samt utifrån rollen som markägare inom stora delar av Älvstaden.

I motionen föreslås att parkeringstalen för Älvstaden och Masthuggskajen ska korrigeras till att följa gällande beslut om parkeringspolicy och vägledning för parkeringstal.

I sitt förslag till remissvar (Bilaga 1) avstyrker Älvstranden motionen av Axel Josefsson (M) och Hampus Magnusson (M) om att ändra parkeringstalen för centrala Älvstaden och Masthuggskajen. De korrigeringar som beslutats gällande parkeringstal för centrala Älvstaden och Masthuggskajen överensstämmer med Visionen för Älvstaden, varför Älvstrandens bedömning är att dessa beslut ska kvarstå.

Bilagor

Bilaga 1. Koncept på Älvstranden Utvecklings remissvar

Bilaga 2. Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om att ändra parkeringstalen för centrala Älvstaden och Masthuggskajen

Kommunstyrelsen

2016-01-28 **KONCEPT**

Åsa Swan, Åsa Vernersson

REMISSVAR. **MOTION AV AXEL JOSEFSON (M) OCH HAMPUS MAGNUSSON (M) OM ATT ÄNDRA PARKERINGSTALEN FÖR CENTRALA ÄLVSTADEN OCH MASTHUGGSKAJEN, H 141/15 (DIARIENUMMER 1392/15)**

Stadsledningskontoret har för kommunstyrelsens räkning översänt rubricerad motion för yttrande. Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden) har granskat handlingarna utifrån ägardirektivet - ett genomförande av Vision Älvstaden - samt utifrån rollen som markägare inom stora delar av Älvstaden.

Sammanfattning

Axel Josefsson (M) och Hampus Magnusson (M) föreslår i en motion att parkeringstalen för Älvstaden och Masthuggskajen skall korrigeras till att följa gällande beslut om parkeringspolicy och vägledning för parkeringstal.

Älvstranden avstyrker motionen av Axel Josefsson (M) och Hampus Magnusson (M) om att ändra parkeringstalen för centrala Älvstaden och Masthuggskajen. De korrigeringar som beslutats gällande parkeringstal för centrala Älvstaden och Masthuggskajen överensstämmer med Visionen för Älvstaden, varför Älvstrandens bedömning är att dessa beslut ska kvarstå.

Motionen

Förslaget i motionen är att parkeringstalen för Älvstaden och Masthuggskajen skall korrigeras till att följa gällande beslut om parkeringspolicy och vägledning för parkeringstal, samt att förslaget till ny vägledning till parkeringstal ska beslutas av kommunfullmäktige istället för av byggnadsnämnden. Motionen framhåller vidare att det behövs en grundlig analys och konsekvensbedömning innan parkeringstalen kan ändras, då nuvarande parkeringstal för Göteborg redan är ett av de mest restriktiva i landet och ytterligare skärpningar av dem behöver utredas på ett seriöst sätt. Josefsson och Magnusson hävdar att de korrigerade parkeringstalen för kontorsverksamhet i praktiken skulle innebära att den centrala staden blir ett stängt område för dem som är beroende av bilen för att ta sig till och från jobbet.

I motionen framhålls att "Parkeringspolicy för Göteborgs Stad" som Kommunfullmäktige antagit (2009) och "Vägledning till parkeringstal vid detalplaner och bygglov" som Byggnadsnämnden har beslutat (2011) ska gälla tills berörda beslutande organ fattar nya beslut, då bägge dessa riktlinjer har föregåtts av noggranna utredningar och intensiva politiska diskussioner. Drastiska förändringar utan närmare analyser anser motionärerna vara både felaktigt och oansvarigt. Vidare anser motionärerna att denna typ av strategiska beslut bör förankras i Kommunfullmäktige.

REMISSVAR. **MOTION AV AXEL JOSEFSON (M) OCH
HAMPUS MAGNUSSON (M) OM ATT ÄNDRA
PARKERINGSTALEN FÖR CENTRALA ÄLVSTADEN OCH
MASTHUGGSKAJEN, H 141/15 (DIARIENR 1392/15)**

Älvstrandens synpunkter

Älvstranden avstyrker motionen. Vision Älvstaden anger att Älvstaden ska utformas som en sammanhängande innerstad där det ska vara lätt att röra sig till fots. Biltrafiken ska fortsatt ha en roll i staden men tillgängligheten och användbarheten för gående och cyklister behöver öka. Trafikleder kan göras om till gator och boulevarder med kollektivtrafik och grönska. Gator och parkeringsplatser ska omgestaltas och användas så att de blir en del av den nya innerstaden. Mellanrummen i staden behöver utformas för ett blandat stadsliv där avstånden upplevs som korta. Fotgängarvänliga miljöer med intimitet, säkerhet och variation ska främjas i hela Älvstaden. Även Översiktsplanen för Göteborg framhåller en inriktning där det ska vara enkelt att gå och cykla samt att kollektivtrafiken utvecklas. Trafikstrategins mål att minska biltrafiken utgår från lokala, regionala och nationella klimat- och miljömål som ska uppfyllas samtidigt som vi står inför en omfattande stadsutveckling. För att uppnå såväl Visionens mål som målen i nämnda styrande dokument, att det ska vara lätt att leva hållbart, behöver bilberoendet minska till förmån för kollektivtrafik och ett attraktivt gång- och cykelnät.

Det inriktningsbeslut som byggnadsnämnden fattat gällande att planera med inriktning på lägre nivåer för parkeringstal inom Älvstadens delområden ligger inom ramen för gällande "Vägledning till parkeringstal för detaljplaner och bygglov, 2011" samt stadens trafikstrategi. Beslut om minskning av parkeringstal för ett delområde, gentemot vägledning för parkeringstal, sker efter noggrant övervägande med utgångspunkt i utredningar och uppföljningar. För Masthuggskajen (Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m fl) har en Grön Transportplan arbetats fram i nära samarbete med stadens aktörer och byggherrekonsortiet. Gällande Masthuggskajens arbete med parkeringstal, se Bilaga 1.

De korrigeringar som beslutats gällande parkeringstal för centrala Älvstaden och Masthuggskajen har föregåtts av parkeringsutredningar som tagits fram med utgångspunkten att bilberoendet ska minska till förmån för en utveckling av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta synsätt överensstämmer med Visionen för Älvstaden, varför Älvstrandens bedömning är att dessa beslut ska kvarstå.

Styrelsebehandling.

Styrelsen för Älvstranden Utveckling AB har informerats om innehållet i föreliggande yttrande.

Ekonomiska perspektivet

Fler p-platser ger färre bostäder och verksamheter inom Älvstadens delområden, vilket innebär negativa konsekvenser för stadens ekonomi med avseende på behov av större satsningar och investeringar i infrastruktur och parkeringsanläggningar. Intäkterna minskar då total yta för bostäder och verksamheter minskar.

Barnperspektivet (FN:s barnkonvention)

Enligt Vision Älvstaden ska utbyggnaden av Älvstaden utformas med barnens perspektiv i fokus. Den täta innerstaden ska vara öppen för alla och det ska vara attraktivt att bo och röra sig i staden för barn. Antalet barn ökar kontinuerligt i staden. Ökat antal parkeringsplatser genererar

REMISSVAR. **MOTION AV AXEL JOSEFSON (M) OCH
HAMPUS MAGNUSSON (M) OM ATT ÄNDRA
PARKERINGSTALEN FÖR CENTRALA ÄLVSTADEN OCH
MASTHUGGSKAJEN, H 141/15 (DIARIENR 1392/15)**

ökad trafik, vilket leder till ökade barriärer och minskad möjlighet för barn att röra sig fritt i staden. Barnen utsätts även för dålig luftkvalitet och höga bullernivåer vilket genom forskning har visat på försämrad hälsa.

Jämställdhetsperspektivet

Det finns en jämställdhetsaspekt i valet av transportmedel. Män tenderar att i större utsträckning än kvinnor välja bilen. Med minskat antal parkeringsplatser minskar trafikmängderna och utrymmet som ianspråkats för parkeringar blir mindre. Det bidrar till att markanvändningen blir mer jämställd då män i större utsträckning än kvinnor använder bil och parkeringar. Minskade parkeringar ger möjlighet till såväl utrymme som investeringar i utökad kollektivtrafik i den centrala staden. Eftersom kvinnor i större utsträckning reser kollektivt innebär satsningar på kollektivtrafik att vardagslivet för kvinnor kan underlättas. Hög tillgänglighet till kollektivtrafik ger bra förutsättningar för alla att komma till och från staden oavsett kön och ekonomisk status.

Mångfaldhetsperspektivet

Se under rubrik jämställdhetsperspektivet.

Miljöperspektivet

Ökat antal parkeringsplatser innebär att infrastruktur och parkeringsanläggningar måste byggas ut. Det innebär en större miljöpåverkan i form av markintrång och ianspråktagande av icke förnyelsebara resurser samt försämrad luftkvalitet och höjda bullernivåer. För att vi ska uppnå en hållbar utveckling behöver vi ta ett gemensamt ansvar för miljön där Älvstaden är en möjlighet för Göteborg och för regionen att utvecklas i en riktning som leder mot ett hållbart samhälle, bland annat genom god kollektivtrafik och attraktiva gång- och cykelstråk, vilket förutsätter ett minskat bilberoende.

Omvärldsperspektivet

Inga särskilda aspekter på frågan har identifierats utifrån detta perspektiv.

Med vänlig hälsning

ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB

Lena Andersson
VD

REMISSVAR. **MOTION AV AXEL JOSEFSON (M) OCH
HAMPUS MAGNUSSON (M) OM ATT ÄNDRA
PARKERINGSTALEN FÖR CENTRALA ÄLVSTADEN OCH
MASTHUGGSKAJEN, H 141/15 (DIARIENR 1392/15)**

4(5)
2016-01-28

BILAGA 1**Avser parkeringstalen inom arbetet för Detaljplan för blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan m fl (Masthuggskajen)**

Som grund för arbetet med parkering inom planarbetet har följande beslut fattats i berörda nämnder och instanser:

- BN beslutade i april 2015 att pröva ett lägre parkeringstal som innebär att parkeringstalet sänks med tio procent för boende i området, men tillgänglighet till parkering för besökande behålls. Parkeringstal för arbetsplatser kommer succesivt att minskas till nästan en halvering 2035.
- Trafiknämnden beslutade 2014-12-09 i samband med antagande av "Mål och inriktning" att följa 4-stegsprincipen som innebär att staden inte ska investera i infrastruktur i onödan.

Järnvågen/Masthuggskajen ska bli ett nytt centrumområde där en del behöver tillgång till egen bil men inte alla. Beslutet i byggnadsnämnden överensstämmer med parkeringspolicyn som anvisar att parkeringarna i centrala staden i högre grad skall användas av de som besöker staden och i lägre grad de som både bor och arbetar i staden. En omfattande analys- och konsekvens bedömning har genomförts, bl a med framtagande av Grön Transportplan, som ligger till grund för beslutet om lägre parkeringstal.

Ett eventuellt nytt beslut om att frångå ett lägre parkeringstal i området skulle innebära en stor ökning av trafikmängderna i området, vilket i sin tur skulle innebära omfattande infrastruktur-satsningar för att klara de ökade trafikmängderna. Exploateringsekonomi skulle påverkas negativt genom ökade infrastrukturkostnader och lägre exploatering.

I arbetet med Grön Transportplan för området sattes som målsättning:

- inom och till Masthuggskajen ska det vara lätt att färdas till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.
- antalet parkeringsplatser för bil, inom planområdet, ska över tid begränsas till det antal som beskrivs i PM Trafikanalys enligt Trafikstrategin
- trafiken med personbilar och tunga fordon minimeras inom området.

REMISSVAR. **MOTION AV AXEL JOSEFSON (M) OCH
HAMPUS MAGNUSSON (M) OM ATT ÄNDRA
PARKERINGSTALEN FÖR CENTRALA ÄLVSTADEN OCH
MASTHUGGSKAJEN, H 141/15** (DIARIENR 1392/15)

5(5)
2016-01-28

Trafik-PM för detaljplan Järnvågsgatan som ligger till grund för beslut om lägre parkeringstal baseras bland annat på nedanstående underlag (sammanställt av trafikkontoret)

- kunskap om förhållandet mellan stadsbyggande och bilresande från forskningsvärlden:
 - tillgången på parkeringsplatser, men inte priset, har mycket stor påverkan på bilanvändningen bland arbetande
 - efterfrågan på dyr parkering är betydligt lägre än efterfrågan på billig parkering
 - investeringar i bilinfrastuktur driver fram ökad bilanvändning som driver fram efterfrågan på mer investeringar osv.
- resande- och befolkningsstatistik 2011-2013 för Centrum, Majorna-Linné, hela Göteborg och regionen-
- Järntorgsmotet ska även i framtiden försörja stora delar av centrala staden med bil-
- biltrafiken kring Järntorgsmotet kan minska med ca 30 % fram till år 2035, i linje med trafikstrategin och utan att äventyra tillgängligheten med bil.
- boende utanför Göteborg utgör idag 30 % av de arbetande varav 80 % tar bilen till jobbet i Centrum-Majorna-Linné. Här antas bilandelen minska till 40-50 % år 2035, bl.a. Västlänken syftar till detta.
- boende i samma stadsdel utgör 25 % av de arbetande varav ca 25 % tar bilen idag - här antas bilandelen minska till 5 % år 2035, korta bilresor bör kunna minimeras.
- boende i resten av Göteborg utgör 45 % av de arbetande varav 50 % tar bilen till jobbet i Centrum-Majorna-Linné idag - här antas bilandelen minska till 10-15 %, pågående investeringar i kollektivtrafik, cykel och gång syftar till detta.
- arbetsresandet t/fr Centrum-Majorna-Linné måste minska för att möjliggöra förtätning av staden från ca 40 % idag (4 av 10 kör bil till jobbet) till drygt 20 % år 2035 (2 av 10 kör bil till jobbet) - tillgången på parkering spelar en avgörande roll för utfallet.
- boendes bilresor behöver minska från 24 % idag (2,4 av 10 resor görs med bil) till 16 % år 2035 (1,6 av 10 resor görs med bil).



Göteborgs Stad

Kommunfullmäktige

Handling 2015 nr 141

Motion av Axel Josefson (M) och Hampus Magnusson (M) om att ändra parkeringstalen för centrala Älvstaden och Masthuggskajen

Göteborg den 31 augusti 2015

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Den styrande minoriteten (S, MP, V och Fi) har i byggnadsnämnden beslutat att sänka parkeringstalen till en fjärdedel av nuvarande parkeringsnorm. Det skulle innebära att 1 av 16 hushåll i området skulle kunna ha tillgång till egen bil istället för 1 av 4 hushåll. Parkeringstalen för kontorsverksamhet skulle sänkas på motsvarande sätt från 1 på 5 till 1 till 1 på 20, som skulle kunna ta bilen till arbetet. I praktiken skulle de nya p-talen innebära att central staden blir ett stängt område för dem som är beroende av bilen för att ta sig till och från jobbet.

Denna ändring är starkt ideologiskt driven där det övergripande målet är bilen ska bort från Göteborg. Nuvarande parkeringstal för Göteborg är redan ett av de mest restriktiva i landet och ytterligare skärpningar av dem skulle behöva utredas på ett seriöst sätt.

Den parkeringspolicy som kommunfullmäktige och Vägledning till parkeringstal som byggnadsnämnden har beslutat ska gälla tills berörda beslutande organ fattar nya beslut. Bägge dessa riktlinjer har föregåtts av noggranna utredningar och intensiva politiska diskussioner.

Infrastrukturen för trafiken är av central betydelse för att få ett fungerande stad och parkeringsplatser för bilar är viktiga både för dem som bor i området men också för dem som besöker eller arbetar i området. Den framtida Älvstaden och Masthuggskajen kommer att vara mycket viktiga områden för Göteborg och de måste kunna utvecklas på ett seriöst sätt.

Att göra sådana här drastiska förändringar utan närmare analyser anser vi vara felaktigt och oansvarigt. I budget signalerar MP, S, V att de vill göra en generell översyn av parkeringsnormen och vi anser att detta arbete först måste genomföras innan parkeringstalen ändras för enskilda områden. Det behövs en grundlig analys och konsekvensbedömning innan p-talen kan ändras.

För att få en långsiktig stabilitet i projekten bör denna typ av strategiska beslut också förankras i Kommunfullmäktige.

Förslag till beslut:

Göteborgs Stads kommunfullmäktige föreslås besluta

Att ge Byggnadsnämnden i uppdrag att korrigera parkeringstalen för Älvstaden och Masthuggskajen till att följa gällande beslut om parkeringspolicy och vägledning till parkeringstal.

Att förslag till nya riktlinjer för parkeringstal ska beslutas av Kommunfullmäktige och inte Byggnadsnämnden

Axel Josefson (M)

Hampus Magnusson (M)