

GÖTEBORGS STADS PARKERINGSAKTIEBOLAG

Minnesanteckningar arbetsgruppsmöte 7

Plats: Kryssarklubben, Talattagatan 24

Datum: 12 januari

Tid: 17.00-20.00

Närvarande: Sophia Kaså, Jenny Palm, Lina Lundgren, Håkan Höjer, Håkan Karlsten, Maria Berntsson, Magnus Legnehed, Daniel Sandström och Lisa Grinell, Helene Pedersen, Martin Öberg, Patrik Gustavsson.

Förhinder: Jan Kaaling

Övriga inbjudna: Caroline Folkesson

Tema: Fortsättning åtgärder som kan genomföras på kort sikt + långsiktiga lösningar

Nästa möte: 2 mars 2017 klockan 17.00-20.00. Vi återkommer med lokal.

Inledning

Vi började med tråden om tillit till tillstånden som vi även pratade om förra gången. Flera i gruppen menade att om alla andra åtgärder fungerar kan man lita på tillstånden. Någon ville direkt koppla det till bommar. Någon framhöll att felmarginalen är stor på p-in-skyltarna särskilt vid Kallbadhuset. Bolaget kollar detta och menar att det funnits tekniska problem just där men de ska ha rättats till. Bolaget tittar igen.

Optimera befintliga platser

Även detta har vi diskuterat tidigare och nu var det mer en fråga om det fanns dimensioner som vi inte adresserat. Dagkort kontra dygnskort kom upp. Någon föreslog dagkort med olika tider (nu: 06.00-20.00) Detta skulle ge mer renodlade ytor. Vi diskuterade vilka målgrupper som skulle kunna ha behov av dagkort till 20.00. Ett förslag var att helt enkelt göra en enkät bland dem med dagkort för att få en mer uppdaterad bild av behovet. Bolaget tar med sig frågan hem.

Frågan kom också upp vad som händer med parkeringsplatserna vid Varmhusbadet. Representanten från T-Puls svarade att fastighetskontoret varit tydliga i sitt svar och sagt nej till att bygga parkeringsplatser där. Varmbadhuset har nu uppmanats att skicka in svar på varför de trots detta ändå byggt p-platser. Fastighetskontoret hade vid vårt möte ännu inte fått in svar.

Båtplatserna vid Grefab diskuterades. Kan man flytta uppställningsplatserna för båtarna på vintern till Hinsholmen? Från ett båtägarperspektiv blir det lite meckigt men full genomförbart, menade representanten för båtägarföreningen. Det skulle frigöra parkeringsplatser som boende kan använda.

Sammanfattning åtgärder som kan genomföras på kort sikt

Parkeringsbolaget drog de förslag som ska tas beslut på i bolagets styrelse 10 februari. I handlingen till styrelsen kommer det tydligt framgå vad arbetsgruppen tycker om respektive förslag. Bolaget

GÖTEBORGS STADS PARKERINGSAKTIEBOLAG

redovisade också de förslag som behövs utredas vidare och som går upp vid ett senare tillfälle.

Handlingarna till styrelsen blir offentliga 3 februari. Då skickar också bolaget länken till dessa till arbetsgruppen.

Så här såg förslagen ut då de redovisades på mötet:

- Omvandla besöksparkeringen på Kallbadhuset (35 platser) till enbart parkering för p-tillstånd året om.
- Omvandla Slingan till enbart besöksparkering året om.
- Dygnstaxa på Saltholmen tas bort, dygnstaxan höjs i Långedrag.
- Utöka och anpassa fler förhyrda platser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade för boende i Södra skärgården. Se över hur många platser som ska vara för besökare med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Frågan kommer att diskuteras med en gruppering inom Göteborgs råd för funktionshinderfrågor nästa vecka.
- För personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade inför vi en kö.
- Förklara uppdraget att genomföra en cykelmobilitetsutredning fullgjort. Vi kommer tillsammans med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret diskutera följande åtgärder:
Sätta upp cykelbox för ca 4-5 trygga och säkra cykelparkeringar och fler väderskyddade cykelparkeringar på Saltholmen.
- Förklara uppdraget att utreda förutsättningarna att omvandla Vagnhallen till cykelparkering som fullgjort.
- Förklara uppdraget om luft- och bullermätningar avslutat.

Att omvandla Slingan förutsätter att bolaget även nästa vinter får använda Grefabs ytor i Inre hamnen. Den diskussionen förs för tillfället med Grefab.

Följande frågor var vid tillfället för arbetsgruppsmötet inte klara att bli beslut den 10 februari. Det är inte säkert att alla kommer behandlas av styrelsen:

- Bommar
- Lastzoner
- En kö för p-tillstånd och en kö för förhyrd plats.
- Parkeringsvärdar på sommaren.
- Grefab om dygnstaxa på Hinsholmen.

Gruppens input:

Bommar- väldigt efterfrågat men bara om det går att lösa utan att många platser försvinner.

Lastzoner - gruppen trodde inte att lastzoner vid kioskerna skulle gagna fler än kioskägarna.

Kön – här har förslaget om en aktiv och en passiv kö kommit upp flera gånger

GÖTEBORGS STADS PARKERINGSAKTIEBOLAG

Dessutom fanns det en diskussionspunkt i dragningen och den handlade om skyltarna. Gruppen kom gemensamt fram till att det *kan* vara okej att ha kvar skyltarna även vid Saltholmen, under förutsättning att de blir extremt tydliga så ingen av misstag parkerar fel. Parkeringsbolaget tar fram förslag på skyltar och visar gruppen på nästa möte.

Efter detta var dragningen från bolaget över och samtalsledaren ställde frågan om alla tyckte att detta var det vi kommit fram till. Ingen i gruppen uttryckte avvikande åsikt.

Lösningar som kan genomföras på lång sikt

T-Puls

Representanten för T-Puls hade rykande färska skisser med sig. Dessa var ett första utkast, och enbart arbetsmaterial. Därför kan de inte skickas med mötesanteckningarna. I korthet kan man säga förslaget går ut på ett parkeringshus på Saltholmen, skalbart beroende på vilket T-Puls-scenario (låg, mellan eller hög) som politikerna i KF tar beslut om.

De boende på fastlandet tyckte inte att förslaget var acceptabelt och sa att de hade stoppat parkeringshus förr och kan göra det igen. Men menade samtidigt att det inte är ett roligt sätt att närma sig frågan på.

De boende i skärgården var mer positiva till parkeringshus på Saltholmen än fastlandsboende, men tyckte det var viktigt att löpande få se skisser på hur ett sådant kan komma att se ut.

En i gruppen frågade representanten för T-Puls om det fanns några ”knäckfrågor” som hon såg det. Hon menade att ekonomin absolut är en sådan. Det innebär enorma kostnader att genomföra och kostnaden för parkering ligger på den som parkerar. Frågan är vad som rimligt att anta att de som nyttjar platserna är beredda att betala för dem.

Det får också andra konsekvenser eftersom resten av staden går *från* förhyrda platser och *mot* samnyttjande och optimering. Det blir en helt annan princip här om förutsättningarna är enbart förhyrda platser för boende i Södra skärgården.

Någon ställde frågan om gruppen kan tänka sig att öka andelen tillstånd *om* man kunde göra ett mer moderat parkeringshus/anläggning. Gruppen var försiktigt positiv till det under förutsättning att man inte har mer än 120 tillstånd per 100 platser. Någon föreslog att man kunde låta de som redan har fasta platser behålla dem, men inte dela ut fler. Och låta den upplåtelseformen ”fasas ut” genom naturlig avgång.

KFs beslut säger inget om hur många förhyrda platser det ska finnas bara att ”staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag”.

GÖTEBORGS STADS PARKERINGSAKTIEBOLAG

Ett förslag som framfördes är att Grefabs parkeringar ska in i T-Puls. Parkeringsplatserna finns redan och det är kommunala platser. T-Puls tar med sig detta. Nya skisser (om sådana finns då) visas på nästa möte.

Delad terminal

Alla verkar rörande överens om att 1. "huvudterminalen" ska vara kvar på Saltholmen (vilket också KF slog fast i våras) och 2. Det är bra med ytterligare en eller flera terminaler för att avlasta Saltholmen.

Var andra terminal ska placeras är högst oklart i dagsläget.

Någon ifrågasatte vinsterna för Saltholmen med en delad terminal medan andra menade att det sannolikt skulle minska trycket även om det är svårt att säga med hur mycket.

Flera i gruppen menade att tätare och snabbare turer till och från Stenpiren skulle kunna underlätta. Göteborgs hamn har flaggat för möjligheten till högre farter på älven.

Någon menade också att en vinst med delad terminal skulle vara att bilarna inte behöver köras så mycket, då man kan ta båten hela vägen in. Det blir både trafik- och miljövinster.

Det var också tydligt i gruppen att delad terminal inte bara ska vara "fler angöringsplatser" som förlänger resan. Det måste gå snabbt, och det måste finnas möjlighet att åka till öarna utan att åka via Saltholmen, och utan att öka "tvärstrafiken". Det får inte bara bli fler stopp.

Frågan om tidsperspektivet dök också upp. Hur lång tid kan det innan en andra terminal blir verklighet, i så fall? T-Puls representant betonade att det ligger långt fram och inte inom ramen för T-Puls. Bara investeringarna i terminalen på Saltholmen är mycket stora pengar och den kan som tidigast börja byggas 2023-24.

Fastlandsboende menade att det är värt att vänta om det finns rimliga förslag framme. De tyckte att förslaget nu känns "hattigt". Man tyckte att det måste finnas någon med kompetensen att titta på detta på längre sikt, även om alla insåg att en andra placering inte är lätt att hitta. Trafiken på Saltholmsgatan är inte så farlig menade någon. Boende från fastlandet, menade att det tjockt vid Hinsholmen och in mot stan både morgon och eftermiddag och att området sammantaget inte klarar mer trafik.

Någon poängterade detta med "kommunicerande kärl", det vill säga att lösningen av Saltholmen behöver delas av många, till exempel Parkeringsbolaget, Västtrafik, Styröbolaget och Grefab. Viktigt att Parkeringsbolagets styrelse har den insikten.

GÖTEBORGS STADS PARKERINGSAKTIEBOLAG

Någon menade att fler spridningspunkter minskar behovet av stora anläggningar. Det är mer estetiskt tilltalande med flera små än en stor. Det kan också minska behovet att ta bil om kollektivtrafiken är

bättre. Flera i gruppen ville omigen göra ett medskick till Västtrafik och betonade vikten att de ska ta reda på vart folk åker från Saltholmen, för det är inte bara till stan man behöver komma på ett enkelt sätt utan även till andra slutdestinationer. Med bättre båtar och bussar gynnas inte bara skärgårdsboende utan också de i Långedrag och Saltholmen. Någon berättade till exempel att det tar tio minuter med bil till Sisjön men en och en halv timma med kollektivtrafiken.

Vid pennen, Jenny Palm, kommunikatör