



---

## Handling 2019 nr 147

# Kommunfullmäktiges uppdrag och kommunstyrelsens återremiss om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag

Till Göteborgs kommunfullmäktige

### Kommunstyrelsens förslag

Yrkande från D, M, L, C och S den 14 juni 2019 med förslag till beslut av kommunstyrelsen för egen del har bifallits.

Kommunstyrelsen tillstyrker yrkande från D, M, L, C och S den 14 juni 2019 med tillägg enligt yrkande från V och MP den 7 juni 2019 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Göteborgs Stads Parkering AB får i uppdrag att på Saltholmen/Långedrag:
  - renodla olika parkeringsområden för olika användargrupper så att boende och verksamma inte konkurrerar om platser med besökande, omvandla besöksplatser på Saltholmen till platser för boende och verksamma i skärgården, främja bilpooler och platser med elanslutning samt pröva förutsättningarna för att med en tydligare prisdifferentiering mellan parkeringsplatser med olika kvaliteter påverka efterfrågan.
  - göra en fördjupad utredning gällande införande av in- och utfartsbommar till samtliga delområden som är avsedda för förhyrda platser, områdestillstånd/dagstillstånd såväl på Saltholmen som på Långedrag. En konsekvensbeskrivning gällande både för- och nackdelar ska inkluderas i utredningen. Utredningen ska återrapporteras till Göteborgs Stads Parkering AB styrelse senast hösten 2019.
  - förenkla och förtydliga kösystemet för förhyrda platser, tillståndsplatser och dagstillstånd. Enkelhet, tydlighet och transparens ska vara ledord för kösystemet.
  - Utreda om ett begränsat antal av tillståndsplatserna på Saltholmenområdet kan reserveras/göras tillgängliga för näringsidkare med uppdrag ute i Skärgården, t.ex. i form av hantverkare. Dessa platser ska i så fall skyltas tydligt så det framgår att de är reserverade för näringsidkare. Utredningen ska återrapporteras till Göteborgs Stads Parkering AB styrelse senast hösten 2019.

- Parkeringsbolaget får i det fortsatta arbetet i uppdrag att tillgodose behovet av boende- och besöksplatser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
2. Göteborgs Stads Parkerings AB och Grefab AB får i uppdrag att:
    - förändra Grefab AB:s platser för båtuppställning närmast väster om terminalbyggnaden till parkering för boende under förutsättning att det är möjligt att erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning.
    - aktivt arbeta för att göra båtuppställningsplatsen närmast väster om terminalbyggnaden till parkering för boende året runt. För att inte låsa in sig, och göra arbetet så effektivt som möjligt, ska bolagen utveckla kombinationsanvändning för besöksparkering/båtuppläggning i syfte att effektivisera markens nyttjande året runt på övriga delar av området. Lämpligen kan detta ske via nyttjanderättsavtal bolagen emellan.
  3. Trafiknämnden får i uppdrag att:
    - förbättra trafiksäkerheten på Saltholmsgatan, att tillsammans med Västtrafik utreda möjlighet till kompletterande busstrafik till andra mål i staden, sommartrafik mellan Hinsholmen och Saltholmen, fler båtförbindelser till Stenpiren och att skapa en säker och väderskyddad cykelparkering vid Saltholmens terminal.
    - kompletterande busstrafik och fler båtförbindelser ska bland annat omfatta möjligheter för fler turer med båtlinjen mellan Stenpiren och Södra Skärgården via Saltholmen, fler avgångar med Ö-snabben till och från Gustav Adolfs torg under sommarmånaderna, samt möjligheterna att förlänga Älvsnabbens sträckning ut till Saltholmen med förslag på lämpliga angoringsplatser längs vägen.
  4. Fastighetsnämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB och Grefab AB utöka parkeringsmöjligheter och båtuppställning samt ansöka om planändring då förutsättningarna för en utbyggd terminal klarlagts.
  5. Byggnadsnämnden får i uppdrag att inom ramen för arbetet med ny översiktsplan, utreda möjligheterna för kompletterande angoringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen.
  6. Kommunfullmäktiges uppdrag 2016-05-12 § 8 att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Längedrag, förklaras fullgjort.

----

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Helene Odenjung (L) yrkade bifall till yrkande från D, M, L, C och S den 14 juni 2019 samt beslutssatserna i tilläggsyrkande från V och MP den 7 juni 2019.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade att ärendet skulle återremitteras i enlighet med yrkande från SD den 17 maj 2019.

Daniel Bernmar (V) yrkade bifall till stadsledningskontorets förslag och tilläggsyrkande från V och MP den 7 juni 2019 samt avslag på yrkande från D, M, L, C och S den 14 juni 2019 och yrkande från SD den 17 maj 2019.

Vid omröstning beträffande ärendets avgörande idag och ärendets återremiss röstade Daniel Bernmar (V), Helene Odenjung (L), Martin Wannholt (D), Karin Pleijel (MP), Hampus Magnusson (M), Marina Johansson (S), Grith Fjeldmose (V), Jessica Blixt (D), Naod Habtemichael (C), Jonas Attenius (S), tjänstgörande ersättaren Viktoria Tryggvadottir Rolka (S) samt ordföranden Axel Josefson (M) för ärendets avgörande idag.

Jörgen Fogelklou (SD) röstade för ärendets återremiss.

Kommunstyrelsen beslutade med tolv röster mot en att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Vid omröstning beträffande yrkande från D, M, L, C och S och stadsledningskontorets förslag röstade Helene Odenjung (L), Martin Wannholt (D), Hampus Magnusson (M), Marina Johansson (S), Jessica Blixt (D), Jörgen Fogelklou (SD), Naod Habtemichael (C), Jonas Attenius (S), tjänstgörande ersättaren Viktoria Tryggvadottir Rolka (S) samt ordföranden Axel Josefson (M) för bifall till yrkande från D, M, L, C och S.

Daniel Bernmar (V), Karin Pleijel (MP) och Grith Fjeldmose (V) röstade för bifall till stadsledningskontorets förslag.

Kommunstyrelsen beslutade med tio röster mot tre att bifalla yrkandet från D, M, L, C och S.

Kommunstyrelsen beslutade härefter att bifalla beslutssatserna i yrkandet från V och MP.

Elisabet Lann (KD) antecknade följande till protokollet: Om jag hade haft rätt att rösta hade jag röstat för ärendets avgörande idag i första omröstningen och för bifall till yrkande från D, M, L, C och S i andra omröstningen.

Representanterna från MP och V antecknade som yttrande en skrivelse från den 18 juni 2019.

Elisabet Lann (KD) antecknade som yttrande en skrivelse från den 14 juni 2019.

Göteborg den 19 juni 2019  
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yttrande

(MP, V)

2019-06-18

**Yttrande angående** – Kommunfullmäktiges uppdrag och kommunstyrelsens återremiss om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag.

D, M, L, C och S tilläggsyrkande består av en rad mycket detaljerade förslag. Det är olyckligt att kommunstyrelsen går in och styr på en sådan detaljnivå som till exempel bommar och trafikering som ligger inom Västtrafiks uppdrag. Risken är stor för suboptimering.

I tjänsteutlåtandet ingår redan att markytorna på Saltholmen och Långedrag ska användas så effektivt och optimalt som möjligt. Stadens alla förvaltningar och bolag har som grunduppdrag att tänka nytt och arbeta tillsammans. Vi anser att de ska få förtroendet och möjligheten att återkomma med smarta och funktionella lösningar utan att kommunstyrelsen går in och detaljstyr.

Vi hade hellre sett att förslagen hade varit exempel på lösningar, eller ännu hellre att dessa hade tagits upp i respektive ansvarig nämnd eller bolagsstyrelse.

**Yrkande** Demokraterna, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Socialdemokraterna  
**Särskilt yttrande** Kristdemokraterna  
**Ärende** 2.1.11  
2019-06-14

## **Tilläggsyrkande angående – Kommunfullmäktiges uppdrag och kommunstyrelsens återremiss om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stads Parkering AB får som tillägg till första beslutsatsen i tjänsteutlåtandet följande uppdrag:
  - Göra en fördjupad utredning gällande införande av in- och utfartsbommar till samtliga delområden som är avsedda för förhyrda platser, områdestillstånd/dagtillstånd såväl på Saltholmen som på Långedrag. En konsekvensbeskrivning gällande både för- och nackdelar ska inkluderas i utredningen. Utredningen ska återrapporteras till Göteborgs Stads Parkering AB styrelse senast hösten 2019.
  - Att förenkla och förtydliga kösystemet för förhyrda platser, tillståndsplatser och dagtillstånd. Enkelhet, tydlighet och transparens ska vara ledord för kösystemet.
  - Utreda om ett begränsat antal av tillståndsplatserna på Saltholmenområdet kan reserveras/göras tillgängliga för näringsidkare med uppdrag ute i Skärgården, t.ex. i form av hantverkare. Dessa platser ska i så fall skyltas tydligt så det framgår att de är reserverade för näringsidkare. Utredningen ska återrapporteras till Göteborgs Stads Parkering AB styrelse senast hösten 2019.
2. Göteborgs Stads Parkerings AB och Grefab AB får som tillägg till andra beslutsatsen i tjänsteutlåtandet följande uppdrag:
  - Nämda bolag ska aktivt arbeta för att göra båtuppställningsplatsen närmast väster om terminalbyggnaden till parkering för boende året runt. För att inte låsa in sig, och göra arbetet så effektivt som möjligt, ska bolagen utveckla kombinationsanvändning för besöksparkering/båtuppläggning i syfte att effektivisera markens nyttjande året runt på övriga delar av området. Lämpligen kan detta ske via nyttjanderättsavtal bolagen emellan.
3. Trafiknämnden får som tillägg till den tredje beslutsatsen i tjänsteutlåtandet följande uppdrag:

- Kompletterande busstrafik och fler båtförbindelser ska bland annat omfatta möjligheter för fler turer med båtlinjen mellan Stenpiren och Södra Skärgården via Saltholmen, fler avgångar med Ö-snabben till och från Gustav Adolfs torg under sommarmånaderna, samt möjligheterna att förlänga Älvsnabbens sträckning ut till Saltholmen med förslag på lämpliga angoringsplatser längs vägen.

4. I beslutsats tre byta/justera ordet Skeppsbron till Stenpiren.

5. I övrigt bifalls tjänsteutlåtandet från Stadsledningskontoret.

I kommunstyrelsen:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att senast under år 2021 till kommunstyrelsen redovisa en utvärdering av parkerings- och trafiksituationen på Saltholmen/Långedrag. Stadsledningskontoret ska även en gång årligen informera Kommunstyrelsen om hur det pågående arbetet med parkerings- och trafiksituationen på Saltholmen/Långedrag fortlöper.

## Yrkandet

Vi håller i stort med om de avväganden som nuvarande utredningen föreslår genom aktuellt tjänsteutlåtande. Men vi vill samtidigt trycka på inom ett antal områden där vi vill se förtydliganden, mer effektiv hantering och fördjupade uppdrag.

Göteborgs Stads Parkering AB får ett tilläggsuppdrag om att ta fram en fördjupad utredning gällande möjligheten till att införa in- och utfartsbommar för alla förhyrda- och tillståndsplatser. Detta då området tidigare haft stora problem med besökare som väljer att parkera felaktigt på dessa platser. Detta blir extra olyckligt i och med att många boende och verksamma i området snabbt kan behöva en plats för att t.ex. hinna med en specifik båt.

Göteborgs Stads Parkering AB får även i uppdrag att förenkla och förtydliga sitt kösystem för förhyrda (fasta) platser, tillståndsplatser och dagtillstånd. Idag har bolaget särskilda köer för dessa kategorier uppdelat på varje delområde på Saltholmen/Långedrag, vilket gör att systemet är svårt att greppa. Enkelhet, tydlighet och transparens ska vara ledord för ett förbättrat kösystem.

För att effektivisera markanvändningen i området, framförallt med tanke på den begränsade yta som finns, ska ett mer aktivt arbete ske från Göteborgs Stads Parkering AB och Grefab AB sida för att hitta en lösning gällande förändringen av båtuppställningsplatsen närmast väster om terminalbyggnaden. Grefab ser nu själva på möjlighet att skapa kompletterande ytor vid Hinsholmen tillsammans med fastighetsnämnden. Fördelen med detta är att lösningen också skulle öka antalet besöksplatser sommartid. En alternativ lösning skulle kunna vara att se på möjlighet att lyfta båtar i samverkan med närliggande organisationer med båtcran och som ligger nära parkeringsytor vid Talattagatan. Vi vill att nämnda bolag aktivt arbetar med frågan för att

hitta en bra lösning, som innebär att ytan närmast väster om terminalen blir parkering för boende året runt.

Alternativa resmöjligheter för boende och besökande till Göteborgs Södra Skärgård är ytterligare en viktig del i att komma tillrätta med parkeringssituationen på Saltholmen, och för att skapa goda förutsättningar för människor att leva och verka i skärgården. Trafiknämndens uppdrag om att utreda möjlighet till kompletterande busstrafik och fler båtförbindelser mellan centrala Göteborg och Saltholmen bör därför inkludera Ö-snabben samt Styröbolagets båtlinje mellan Stenpiren och Södra Skärgården, samt Älvsnabbens sträckning, utan att detta utesluter andra lämpliga alternativ.

Frågan gällande situationen på Saltholmen/Långedrag har länge varit infekterad, och även om situationen har blivit bättre och bättre är det viktigt att kommunstyrelsen får snabb och kontinuerlig uppföljning av situationen. Stadsledningskontoret ska därför en gång årligen informera kommunstyrelsen om hur det pågående arbetet fortlöper i berörda nämnder och bolag, samt senast år 2021 redovisa en utvärdering av nu beslutade uppdrag.

2019-06-07

## Yrkande angående Kommunfullmäktiges uppdrag och kommunstyrelsens återremiss om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Parkeringsbolaget får i det fortsatta arbetet i uppdrag att tillgodose behovet av boende- och besöksplatser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade
2. I övrigt bifalla stadsledningskontorets förslag till beslut

### Yrkandet

Frågan om parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag har varit aktuell under lång tid. Vi rödgrönrosa tycker att det nu presenterade förslaget i grunden är bra för att lösa de olika målkonflikter som finns. Vi noterar också att en utredning föreslås av kompletterande angöringspunkt för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen. Att ensidigt fastställa Saltholmen som angöringspunkt var också en av de punkter vi rödgrönrosa var kritiska mot i yrkandet från KD, M och L samband med kommunfullmäktiges beslut 2016-05-12.

Som stadsledningskontoret konstaterar är det en viktig utgångspunkt ”att det fysiska antal platser som finns på Saltholmen och Långedrag bör kunna tillgodose dagens efterfrågan av parkering från boende och företag i Södra skärgården.” Därför finns det heller inget behov av att fler p-platser tillskapas. Vi delar principen om att p-platser för boende bör prioriteras parallellt med att utökad kollektivtrafik och bra cykelparkeringar utreds och genomförs.

När det gäller uppdraget till parkeringsbolaget och Grefab om att förändra platser för båtuppställning till boendeparkeringar behöver frågan om kringkostnader för flytt av båtar samt ersättningsplatser för parkeringar omhändertas i fortsatt dialog.

För oss är det viktigt att tillgängligheten beaktas i omvandlingen av platser. Av bilagan TPuls 2.0 lyfts att ”Personer med rörelsehinder kan ha svårt att ta sig till båtarna på annat sätt än med bil” och att konsekvenserna för denna grupp kan bli stora. Planeringen av såväl boende- som besöksparkeringar behöver därför omhändertata behovet för personer som har ett ”parkeringstillstånd för rörelsehindrade”.



## Yrkande

2019-05-17

(KS 2019-05-22, 2.1.5, Dnr: 0673/16)

## Yrkande angående: återremiss att utreda parkeringssituationen på Saltholmen.

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Skyndsamt gå vidare i processen och förslaget att utöka kollektivtrafiken genom fler turer med båttrafik från Stenpiren (med några få hållplatser på både norra och södra sidan av älven, exempelvis Lindholmen, Eriksberg och Klippan). Detta skall ges en hög prioritet i det fortsatta arbetet.
2. Skyndsamt gå vidare i processen och förslaget med att finna kompletterande angoringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen. Detta skall ges en hög prioritet i det fortsatta arbetet.
3. I övrigt bifalla förslaget från SLK.

### Yrkandet

Punkt 1: Förslaget att, speciellt sommartid, utöka kollektivtrafiken med ytterligare båttrafik från centrum och ut till Saltholmen avlastar såväl biltrafiken till, samt trycket på parkeringsplatser, vid och omkring Saltholmen. Det får även till följd att trycket på de överfyllda spårvagnarna kan minskas. Denna punkt bör därför ges en hög prioritering i den fortsatta processen.

Punkt 2: Genom förslaget att finna kompletterande angoringspunkter på fastlandet för skärgårdstrafik (vilket inte minst sommartid skulle avlasta Saltholmen), kan dagens höga belastning på Saltholmen fördelas på två eller fler platser och en betydligt bättre trafiksituation kunna uppnås för såväl sommargäster som boende kring Saltholmen och i skärgården. Denna punkt bör därför ges en hög prioritering i den fortsatta processen.



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2019-05-02

Diarienummer 0673/16

Handläggare

Hans Linderstad

Telefon: 031-368 04 63

E-post: [hans.linderstad@stadshuset.goteborg.se](mailto:hans.linderstad@stadshuset.goteborg.se)

## **Kommunfullmäktiges uppdrag och kommunstyrelsens återremiss om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stads Parkerings AB får i uppdrag att på Saltholmen/Långedrag renodla olika parkeringsområden för olika användargrupper så att boende och verksamma inte konkurrerar om platser med besökande, omvandla besöksplatser på Saltholmen till platser för boende och verksamma i skärgården, främja bilpooler och platser med elanslutning samt pröva förutsättningarna för att med en tydligare prisdifferentiering mellan parkeringsplatser med olika kvaliteter påverka efterfrågan.
2. Göteborgs Stads Parkerings AB och Grefab AB får i uppdrag att förändra Grefab AB:s platser för båtuppställning närmast väster om terminalbyggnaden till parkering för boende under förutsättning att det är möjligt att erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att förbättra trafiksäkerheten på Saltholmsgatan, att tillsammans med Västtrafik utreda möjlighet till kompletterande busstrafik till andra mål i staden, sommartrafik mellan Hinsholmen och Saltholmen, fler båtförbindelser till Skeppsbron och att skapa en säker och väderskyddad cykelparkering vid Saltholmens terminal.
4. Fastighetsnämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Stads Parkeringsbolag AB och Grefab AB utöka parkeringsmöjligheter och båtuppställning samt ansöka om planändring då förutsättningarna för en utbyggd terminal klarlagts.
5. Byggnadsnämnden får i uppdrag att inom ramen för arbetet med ny översiktsplan, utreda möjligheterna för kompletterande angöringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen.
6. Kommunfullmäktiges uppdrag 2016-05-12 § 8 att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag, förklaras fullgjort.

I kommunstyrelsen:

Stadsledningskontoret får i uppdrag att senast under 2023 till kommunstyrelsen redovisa en utvärdering av parkerings- och trafiksituationen på Saltholmen/Långedrag.

## Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav 2016-05-12 § 8 kommunstyrelsen i uppdrag att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag. Som förutsättningar beslutade kommunfullmäktige att Saltholmen också fortsättningsvis ska vara angöringspunkt för skärgårdstrafiken och att staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag. Stadsledningskontoret redovisade december 2017 ett tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen. Ärendet återremitterades med uppdrag att bland annat tydligare beskriva konsekvenserna av att omvandla fler besöksplatser till parkering för boende och verksamma på öarna.

Kommunfullmäktige gav dessutom 2018-04-26 § 24 också ett antal uppdrag till trafiknämnden, Göteborgs Stads Parkerings AB och Grefab AB.

Stadsledningskontoret har därför nu fokuserat på hur parkeringssituationen för boende kan förbättras genom en tydligare organisation av parkeringsytorna utan omfattande nya parkeringsanläggningar. Eftersom antalet parkeringsplatser är begränsat krävs en tydlig prioritering. Trafiknämndens svar på kommunfullmäktiges uppdrag om cykelparkering, bilpool mm redovisas också.

Stadsledningskontoret konstaterar att det fysiska antal platser som finns på Saltholmen och Långedrag bör kunna tillgodose dagens efterfrågan av parkering från boende och företag i Södra skärgården. Det finns idag lediga tillståndsplatser på Långedrag. Eftersom Långedrag uppfattas som mindre attraktivt ökas antalet platser i förslaget på Saltholmen genom en tydlig prioritering där besöksplatser prioriteras ned. Antalet fasta platser ökas något. Tillståndsplatser blandas inte med besöksplatser. I dagsläget föreslås ingen ny parkeringsanläggning på Saltholmen. På längre sikt, då en ny båtterminal kan bli aktuell behöver frågan ses över i en detaljplan.

För att klara mobiliteten för besökande och sommarboende behövs kompletterande resmöjligheter. Vissa åtgärder för att minska behovet av parkering föreslås också, till exempel utökad buss- och båttrafik.

## Ekonomiska konsekvenser

Stadsledningskontorets bedömning är att de uppdrag som fullmäktige föreslås dela ut till Göteborgs Stads Parkerings AB inte innebär någon betydande kostnad. Om man väljer utöka parkeringen vid Vikebacken har tillskottet på cirka 40 bilplatser uppskattats kräva investering på knappt 4 mnkr.

Uppdraget till Grefab AB om att hitta alternativa lösningar för de vinteruppställda båtarna kan medföra betydande kostnader om större åtgärder behöver vidtas för att möjliggöra båtuppställning på ny mark, till exempel om grundförstärkningar kring Hinsholmskilen skulle vara nödvändig, något som i dagsläget är oklart. Grefab AB pekar också på ett inkomstbortfall på cirka 1 mnkr.

Uppdragen till trafiknämnden att utreda vissa frågor och göra enklare trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör kunna göras inom ram. Om utredningarna skulle resultera i åtgärder för att skapa alternativa resmöjligheter uppstår större kostnader. Så kostar en ”sommarbuss” mellan Hinsholmen och Saltholmen runt 500 000 kr. En

kompletterande båt från Stenpiren beräknas kosta knappt 2 mnkr per år om den körs året runt. En båt sommartid utöver dagens kostar 400-450 000 kr.

Investering i nytt terminalområde kostar uppskattningsvis cirka 350–400 miljoner kronor (ungefärlig summering av den skiss som tagits fram av Västtrafik och med kostnadsberäkningar av Sweco och Tyréns, 2017). I summan ingår terminalbyggnad, depå/verkstadslokaler för drift och underhåll av skärgårdsbåtar, ombyggnad av kajen med flytbryggor mm, ombyggnad av spårvagnsslingan, busshållplatser och berörd gatumark samt ersättning för bryggor och parkeringsplatser som tas i anspråk av ny terminalfunktion eller gatumark.

Hur en kostnadsfördelning av terminalområdet skulle kunna se ut mellan Västra Götalandsregionen och kommunen är inte klarlagd. 20 mnkr för bidrag till själva terminalbyggnaden finns med i Västra Götalandsregionens regionala infrastrukturplan.

Nya parkeringsanläggningar på Saltholmen medför stora investeringar. Tyréns (2017) bedömer översiktligt byggkostnad per parkeringsplats i en anläggning ovan eller under mark till ungefär 200 000 kr och anläggning av parkering på mark till cirka 20 000 kr per plats. Hur stora byggkostnaderna i praktiken blir beror bland annat på markens beskaffenhet, byggkonstruktion, anläggningens storlek och vilken avskrivningstid man utgår ifrån. Särskilt stora osäkerheter gäller anläggningar i berget, då olika bergkvalitet ger stora skillnader i byggkostnad. Osäkerheter gäller även markens beskaffenhet i de delar av området som utgör utfylld mark. Utfyllnadsmassorna är okända och det kan inte uteslutas att marken har dåliga geotekniska förutsättningar och/eller rymmer förorenade massor.

## **Barn-, mångfald och jämställdhetsperspektiven**

Att prioritera parkering för boende och verksamma i skärgården ger negativa konsekvenser för besökande till skärgården, badplatsen på Saltholmen samt befintliga verksamheter på Saltholmen och Långedrag. Besökande hänvisas till parkering vid Långedrag och sommartid också vid Hinsholmen. De kompletterande resmöjligheter som föreslås utredas kan ge bättre möjligheter för barnfamiljer att resa ut till skärgården.

Ett nytt framtida terminalområde som uppfyller Västtrafiks och kommunens krav på en attraktiv bytespunkt förbättrar förutsättningarna att ta sig ut i skärgården för alla grupper oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättningar.

Även om det inte föreslås nya parkeringsplatser på Saltholmen kan förslaget leda till köer på Saltholmsgatan i samband med båtavgångar genom att fler behöver åka och lasta av för att sedan köra till parkering på Långedrag. Kollektivtrafikens framkomlighet begränsas då gatan enbart har ett körfält i varje riktning. Trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter försämras. Trafiknämnden har visat på åtgärder för att öka säkerheten. Personer som inte har möjlighet att ta bilen till och från båten får därmed sämre förutsättningar. Särskilt försämras barns möjlighet att på ett säkert och tryggt sätt, röra sig på egen hand till /från och vid terminalen.

## **Miljöperspektivet**

Fler parkeringsplatser på Saltholmen bedöms ge ökade trafikmängder på Saltholmsgatan och Torgny Segerstedtgatan. Framtida trafikmängder är dock relativt svårbedömda, då fler parkeringsplatser nära terminalen kan minska söktrafik och ”leveranstrafik”.

Fördelningen mellan platser för boende och verksamma i skärgården respektive besöksplatser påverkar också trafikmängderna, då besöksplatser bedöms alstra mer trafik än boendepplatser. Göteborgs Stads Parkerings ABs möjligheter att följa beläggning i realtid och tydlig skyltning bedöms vara viktiga åtgärder för att minska söktrafiken och därmed trafikmängderna

Utförda bullerberäkningar påvisar ökat buller om cirka 1 dB(A) längs Saltholmsgatan om man ökar antalet parkeringsplatser på Saltholmen med ytterligare ca 1000 bilplatser, (dubbelt så många platser som stadsledningskontoret bedömer ryms inom området). Även om 1 dB(A) utgör en knappt hörbar förändring, kan det ändå betraktas som en relativt allvarlig konsekvens då bullernivån redan idag överstiger 60 dB(A) för berörda fastigheter.

Avsevärt fler parkeringsplatser på Saltholmen kan leda till köer på Saltholmsgatan i samband med båtanelöp. Kollektivtrafikens framkomlighet begränsas då gatan enbart har ett körfält i varje riktning. Trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter riskerar att försämrats. Detta kan leda till att resor överflyttas från gång-, cykel- och kollektivtrafik till bil.

Ett nytt framtida terminalområde som uppfyller Västtrafiks och kommunens krav på en attraktiv bytespunkt förbättrar kollektivtrafikens kvalitet. Det kan leda till att resor överflyttas från bil till kollektivtrafik.

Nya parkeringsanläggningar på Saltholmen bedöms kunna ge stor negativ påverkan på landskapsbilden samt kultur- och naturmiljön. För att begränsa påverkan bör nya anläggningar anordnas i eller i anslutning till berget och/eller som underjordiskt garage under terminalområdet och den ombyggda spårvagnsslingan. Markens beskaffenhet är osäker i de delar av området som utgör utfylld mark. Utfyllnadsmassorna är okända och det kan inte uteslutas att marken har dåliga geotekniska förutsättningar och/eller rymmer förorenade massor.

## **Omvärldsperspektivet**

Flera trender i samhället går idag mot delning av tjänster av olika slag och det är inte omöjligt att vi ser automatiserade fordon inom en snar framtid. Om man betraktar mobilitet som en tjänst kan efterfrågan på resor tillfredsställas på många andra sätt än genom eget ägd bil. Södra skärgården skulle kunna utses som en testarena för mobilitetstjänster av olika slag.

Det finns några kommuner i närheten av Göteborg som har liknande situation som för Södra skärgården. För Tjörn så gäller det parkering i Rönnäng och i Kyrkesund. Huvuddelen av parkeringsytor där ligger 500 - 600 meter från färjplatsen.

Några punkter i Tjörns regler är att den som är berättigad till köplats för att komma ifråga för fast bilplats eller parkeringstillstånd på Rönnäng, ska vara myndig samt folkbokförd på adress på Dyrön, Åstol, Tjörnekalv, Risön eller annan ö utanför Rönnäng. Motsvarande gäller för boende på Härön eller annan ö utanför Kyrkesund tillhörande Tjörns kommun, för att komma ifråga för fast bilplats eller parkeringstillstånd i Kyrkesund.

Det ställs krav på att bilplatsen ska användas kontinuerligt minst 10 månader om året.

Enskild person kan erhålla högst en fast bilplats men vid ytterligare behov, som bedöms rimligt, kan extra parkeringstillstånd sökas. Fast bilplats eller parkeringstillstånd kan inte ärvas eller övertas av annan än äkta maka/make/sambo i vid arrendators bortgång.

## Bilagor

- 1 Kommunfullmäktiges beslut 2018-04-26 § 24
2. Kommunstyrelsens beslut 2018-03-28 § 262
- 3 Trafiknämndens handlingar beträffande möjlighet att etablera ett låncykelsystem
- 4 Trafiknämndens handlingar beträffande utökad bilpool på Saltholmen
- 5 Trafiknämndens handlingar beträffande uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten på Saltholmen/Långedrag
- 6 Grefab AB:s handlingar beträffande båtuppställning i yttre hamnen
- 7 Norconsult: ”TPuls 2.0, Konsekvenser av att omvandla besöksplatser till fasta platser för boende och verksamma i Södra Skärgården”

## Ärendet

Kommunfullmäktige gav 2016-05-12 § 8 kommunstyrelsen i uppdrag att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag. Som förutsättningar för uppdraget beslutade kommunfullmäktige att Saltholmen också fortsättningsvis ska vara angringspunkt för skärgårdstrafiken och att staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag. Stadsledningskontoret redovisade december 2017 ett tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen med en bred beskrivning av problem och möjligheter inklusive nya anläggningar. Ärendet återremitterades med uppdrag att bland annat tydligare beskriva konsekvenserna av att omvandla fler besöksplatser till parkering för boende och verksamma på öarna.

## Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsen beslöt 2018-03-28 § 262 att återremittera stadsledningskontorets tjänsteskrivelse med uppdrag att beskriva möjligheterna till att erbjuda boende i Södra skärgården en egen parkeringsplats samt att ytterligare utreda konsekvenserna av att omvandla samtliga besöksplatser för boende och verksamma i skärgården samt kompensationsåtgärder för detta i enlighet med yrkandet (bilaga 1).

Samtidigt sändes kommunstyrelsens beslut i övriga delar till kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige beslöt 2018-04-26 § 24 (bilaga 2):

1. Göteborgs Stads Parkerings AB och Grefab AB får i uppdrag att omvandla Grefab AB:s platser för båtuppställning till boendeparkering på Saltholmsgatan väster om terminalbyggnaden samt erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning.
2. Göteborgs Stads Parkerings AB får i uppdrag att utreda möjligheten att utöka antal parkeringsplatser på parkeringarna på Saltholmsgatan och Vikebacken.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten att etablera ett låncykelsystem i området.
4. Trafiknämnden får i uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen.
5. Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området.
6. Hemställa till Göteborgs Stads Parkerings AB att avvakta med ytterligare prisändringar på Saltholmen/Långedrag i avvaktan på att kommunfullmäktiges uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen Långedrag är slutfört.

I detta tjänsteutlåtande fokuseras på hur parkeringssituationen för boende kan förbättras genom en tydligare organisation av parkeringsytorna utan omfattande nya parkeringsanläggningar. Eftersom antalet parkeringsplatser är begränsat krävs en tydlig prioritering. Detta minskar parkeringsmöjligheter för besökande. Stadsledningskontoret har låtit Norconsult utreda konsekvenser av detta. Trafiknämndens svar på kommunfullmäktiges uppdrag om cykelparkering mm redovisas också.

## Kort om tidigare utredningar

Under 2014 till 2016 gjorde stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och fastighetskontoret tillsammans med Göteborgs Stads Parkerings AB en mobilitetsanalys kring trafiken för Södra skärgården (trafik- och parkeringsutredning för Södra skärgården, TPuss). I den breda analysen diskuterades bland annat olika lägen för var båtterminalen skulle kunna ligga.

2016 beslöt kommunfullmäktige om nya direktiv för hur lösningarna ska utformas och gav stadsledningskontoret i uppdrag att utreda vidare. Utgångspunkten skulle vara att Saltholmen var platsen för båtterminalen. Stadsledningskontoret skulle också pröva tillsammans med Göteborgs Stads Parkerings AB om ytterligare parkering kunde skapas. Stadsledningskontoret lade 2017 fram utredningen, kallad TPuls (trafik- och parkeringsutredning Långedrag- Saltholmen). Med utredningen bifogades en del material som tagits fram genom TPuss om till exempel båtterminalen och alternativa nya parkeringsanläggningar. Materialet finns bland annat i Göteborgs Kommunfullmäktiges Handlingar 2018 nr 71.

Stadsledningskontoret beskrev i utredningen olika sätt att förbättra situationen och att utöka antalet parkeringar på Saltholmen/Långedrag. Utredningen pekade på behov av att långsiktigt både terminalområde och parkeringsanläggningar på Saltholmen behöver byggas om, att om ytterligare parkeringsplatser ska skapas så kräver det att ett eller flera parkeringshus/garage anläggs men att det samtidigt finns begränsningar för hur mycket parkering som kan trafikförsörjas på Saltholmen. Stadsledningskontoret gav också förslag på åtgärder som kan göras på kort sikt utan att en ny detaljplan tas fram.

Kommunstyrelsen återremitterade ärendet till stadsledningskontoret samt skickade vissa frågor vidare till kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige gav därefter ett antal ytterligare uppdrag till Trafiknämnden respektive Grefab AB (Grefab).

## **Nuvarande parkeringssituation**

Antalet registrerade bilar med ägare boende i Södra skärgården är drygt 1000 bilar. Det ger en förhållandevis låg biltäthet (231 bilar per 1000 invånare). De boende eller verksamma på Södra skärgården kan hyra antingen fast plats eller så kallad tillståndsplats. Med tillståndsplats menas att man har tillstånd att parkera på en definierad yta men inte med reserverad plats. Därmed kan fler utnyttja parkeringsytan då det finns begränsad tillgång på parkeringsplatser. Med lämpligt antal tillstånd per plats (till exempel 1,25 tillstånd per plats) bedöms det alltid finnas en ledig uppställningsmöjlighet.

Göteborgs Stads Parkeringsbolag ansvarar idag för drygt 900 parkeringsplatser på Saltholmen och cirka 600 på Långedrag. Sammanlagt är detta 1535 platser. Dessa fördelas som 533 förhyrda platser, 333 tillståndsplatser och resterande drygt 600 med parkeringsautomat blandat för besökande och boende/verksamma med tillstånd. Antalet tillstånd är 731 (dec 2018).

Till detta kommer de platser som Grefab disponerar på Aspholmen, Saltholmen och Hinsholmskilen. Dessa används vintertid för båtuppställning men sommartid kan de utnyttjas för bilparkering, antingen för Grefabs egna kunder eller för andra, till exempel besökare och skärgårdsbor. Grefabs platser på Aspholmen och Saltholmen upplåtes enbart till de som hyr båtplats där. Sommartid finns det inom Grefabs områden mer än 500 platser.

Priset på en parkering på Göteborgs Stads Parkerings ABs platser varierar beroende på belägenhet och upplåtelseyp. Som exempel kan nämnas en fast plats på Saltholmen vid Kallbadhuset nära båtarna där priset är 800 kr per månad för en fast plats, medan en tillståndsplats på Långedrag kostar 480 kr. Grefabs avgift är 750 kr per sommarsäsong för parkering Saltholmen och Aspholmen respektive 650 kr för Hinsholmskilen.



Göteborgs Stads Parkerings AB har separata köer för de olika parkeringsytorna. Antalet köande kunder blir därför mycket stort eftersom många skärgårdsbor står i flera köer. Slår man ihop och identifierar unika kunder så är det 1165 kunder som köar. Av dessa hyr redan 525 en plats men önskar en bättre. Detta innebär dock inte att resterande 640 är skärgårdsboende i akut behov av en parkeringsplats. En del står i kön för säkerhets skull, andra har inte bil men kan tänka sig om/när erbjudande uppstår att köpa bil och alla i kön är inte mantalsskrivna på öarna (det behövs inte för att stå i kön, däremot för att få hyra). Idag finns 20 lediga tillståndsplatser på Långedrag som kan hyras omedelbart. Mellan 50 och 100 platser omsätts varje år och erbjuds till personer i kön efter anmälningstid.

## Norconsults utredning

Kommunstyrelsen uppdrog till stadsledningskontoret att utreda konsekvenserna av att besöksplatser i stället upplåts till boende och verksamma från Södra skärgården. Stadsledningskontoret har uppdragit till Norconsult att göra en sådan konsekvensutredning. Denna finns i bilaga 7.

Norconsult pekar på att efterfrågan på parkering påverkas av prissättning, kollektivtrafikutbud, mobilitetsåtgärder, avstånd till färjeläge med mera. Efterfrågan förändras om någon av dessa parametrar ändras. Rapporten utgår från att efterfrågan på parkering för boende och verksamma i Södra skärgården uppgår till ungefär det antal bilar som idag är registrerade i skärgården. Därutöver finns efterfrågan från personer som arbetar i skärgården och olika besökande.

Rapporten lägger fram tre tänkbara scenarier för hur uppdraget att omvandla besöksplatser till fasta platser skulle kunna tolkas. Norconsult konstaterar att alternativet där samtliga besöksparkeringar omvandlas till fasta platser ger stora negativa konsekvenser för flera olika grupper. Särskilt pekar man på besöksnäringen eftersom det vår, vinter och höst inte finns några besöksplatser alls i detta scenario. Besöksnäringen kan riskera minska om de som kommer långväga med bil väljer bort skärgården. Släkt och vänner hänvisas till Hinsholmen eller andra färdmedel.

Även scenariot där platserna på Långedrag delvis blir tillståndsplatser har negativa konsekvenser. Visserligen får de som pendlar ut till skärgården ökade möjligheter men fortfarande saknas möjlighet att parkera för besökande utom under sommaren då Hinsholmskilen är tillgänglig.

Det tredje scenariot där tillståndsplatser och besöksplatser finns kvar i Långedrag minskar de negativa konsekvenserna.

Norconsult ger också exempel på kompensationsåtgärder för att öka tillgängligheten för besökande, bland annat att skapa 4-timmarsplatser på Saltholmen.

Stadsledningskontoret delar i huvudsak slutsatserna i rapporten. De förslag som läggs nedan är ytterligare en utveckling av främst det sista scenariot.

## Trafiknämnden

Trafiknämnden fick i uppdrag av kommunfullmäktige 2018-04-26, §24 att utreda tre frågor:

1. Möjlighet till lånecykelsystem Saltholmen/Långedrag (Styr- och ställ)

2. Verka för utökad bilpool på Saltholmen
3. Översyn av trafiksäkerheten på Saltholmen/Långedrag

Trafiknämndens svar redovisas i bilaga 3–5.

### **Lånecykelsystem**

Lånecykelsystem har en viktig funktion i att avlasta och komplettera den övriga kollektivtrafiken. En av riktlinjerna för upphandlingen av ett nytt lånecykelsystem är att systemet ska vara sammanhängande. Med ett lägre resandeunderlag eller stor andel enkelriktade cykelresor minskar nyttan med systemet betydligt. Den huvudsakliga anledningen till att systemet måste avgränsas är att kostnaden per cykelresa, inklusive all administration och omflyttning av cyklar, är relativt hög. I en gles stad som Göteborg blir det extra viktigt att med omsorg välja de områden i staden som har bäst förutsättningar att använda cyklarna så mycket som möjligt för att få ut största möjliga nytta av lånecykelsatsningen.

I underlaget till upphandling av ett nytt lånecykelsystem gjordes en analys av vilket systemområde, det vill säga det fysiska område där cyklar och stationer ska finnas, som är mest lämpligt. I utredningen konstaterades att Saltholmen inte bör inkluderas eftersom det dels ligger långt från övriga systemområdet och dels riskerar att generera mycket reglering.

Utifrån de sammanvägda förutsättningarna för Saltholmen/Långedrag att vara en del av stadens lånecykelsystem Styr&Ställ är trafiknämndens bedömning att staden istället bör göra andra satsningar för att tillgängliggöra cyklar och cykling. Åtgärder så som ökad standard på cykelparkering, låst och väderskyddad cykelparkering vid parkeringsplatserna för boende och verksamma i Södra skärgården och eventuellt en separat cykelpool med lastcyklar som administreras av bygde- och företagarföreningar i Södra skärgården, kommer troligen bättre att möta de behov som finns i området.

### **Uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen**

Trafiknämnden har kartlagt förutsättningar och rådande situation för bilpooler på Saltholmen. Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler/fordonspooler på gatumark.

Göteborgs Stads Parkeringsbolag som förvaltar den mesta kvartersmarken runt Saltholmen prioriterar bilpoolsaktörer vid tilldelning av parkeringsplats. Intresset för bilpooler ökar inom staden och en ökning av antalet bilpoolsplatser på Saltholmen har skett de senaste åren.

Regeringen har tillsatt en utredning för att främja bilpooler och trafiknämnden följer utvecklingen och vilka möjligheter ett ändrat regelverk skulle medge.

### **Översyn av trafiksäkerheten på Saltholmen/Långedrag**

Då trafiksäkerheten i bostadsområdena i Långedrag är god har trafiknämnden valt att begränsa översynen i området till att endast gälla på Saltholmsgatan från Torgny Segerstedtsgränd till färjeterminalen. Det är längs med denna gata de största bristerna i trafiksäkerheten upplevs av både boende och besökare.

En brist i trafiksäkerheten är avsaknaden av tillräckligt bred gång- och cykelbana, vilken ibland saknar kontinuitet för god orienterbarhet. Längs sträckan behöver även

vägmarkeringar och vägvisning ses över. Standarden på korsande och längsgående passager är låg på flera platser och det finns raksträckor som uppmuntrar till högre hastigheter. Hastighetsmätningar visar dock att hastighetsgränserna efterlevs, men då gång- och cykelbanan är smal hade lägre hastigheter på 50-sträckorna ökat trafiksäkerheten

Trafiknämnden gör bedömningen att några åtgärder kan göras på kort sikt. Dessa kan planeras in i den ordinarie pågående verksamheten för att höja den generella trafiksäkerheten i staden. Förslag till åtgärder innefattar bland annat att förtydliga gång- och cykelstråken genom att se över skyltsättning och vägmarkering samt utreda om det finns ytterligare passager som kan hastighetssäkras.

Det finns även åtgärder på längre sikt som skulle kunna höja trafiksäkerheten. Åtgärderna kräver en större ombyggnation av Saltholmsgatan och behöver därför utredas noggrannare. En ny bredare och sammanhängande gång- och cykelbana med få korsningspunkter är önskvärd, men dagens spårväg skapar begränsningar i de ytor som finns tillgängliga för eventuell breddning/nybyggnation av befintlig gång- och cykelbana. Ytterligare utmaning ligger i att skapa hastighetssäkrade korsningspunkter då spårväg och biltrafik idag delar körbana.

## **Göteborgs Stads Parkering AB**

Göteborgs Stads Parkerings AB fick i kommunfullmäktiges uppdrag att utreda möjligheten att utöka antal parkeringsplatser på parkeringarna på Saltholmsgatan och Vikebacken

Möjligheterna att omdisponera ytorna på befintlig parkering på Vikebacken har utretts av bolaget. Bedömningen är att ett 40-tal nya p-platser kan tillskapas på ytan på så sätt. Kostnaden har bedömts till 4 mnkr och kräver bygglov. Bolaget har beredskap för att vidta åtgärden som i sådant fall kan bedöms kunna vara färdigställd till sommarsäsongen 2020.

Göteborgs Stads Parkerings AB har sedan en tid utökat kontakterna med representanter för Södra skärgården för att bättre kunna tillgodose önskemålen från skärgården.

## **Grefab AB**

Grefab fick i kommunfullmäktige uppdrag att tillsammans med Göteborgs Stads Parkerings AB omvandla Grefab:s platser för båtuppställning till boendeparkering på Saltholmsgatan väster om terminalbyggnaden samt erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning.

Grefab har efter att styrelsen behandlat ärendet återsänt uppdraget till kommunfullmäktige för precisering (bilaga 6). I bilagan finns också en från april 2019 kompletterande handling från Grefabs direktör. Stadsledningskontoret har under våren flera gånger träffat Grefab för att ge mer information till Grefab.

Kommunfullmäktiges uppdrag till Grefab gällde möjligheterna att inte upplåta den yta, som ligger strax väster om båtterminalen, för båtuppställning utan i stället låta ytan användas på samma sätt som Göteborgs Stads Parkerings ABs andra ytor på Saltholmen. Detta skulle öka parkeringsutbudet för öbor vintertid med cirka 70 platser belägna intill

båtterminalen. Sommartid så är antalet parkeringsmöjligheter samma i de två alternativen men eventuellt kan fler platser utnyttjas av skärgårdsbor i stället för båtägare.

Grefab pekar på flera skäl varför förändring enligt fullmäktiges önskan medför problem. Grefab har genom avtal med kunder förbundit sig att erbjuda uppställningsplats i Saltholmen, dock ej personlig plats. Köerna för parkering och båtar för uppställning vid Aspholmen och Yttre hamnen på Saltholmen är gemensam varför uppsägning medför att 220 båtkunder behöver sägas upp. Grefab har idag ingen metod för att välja vilka av dessa som inte ska få förlängning. Grefab riskerar också att skadestånd kan komma att riktas mot bolaget. 132 av de båtägare som parkerar där idag har adress på Södra skärgården. (Om detta innebär också att de är mantalsskrivna i skärgården och bor där hela året där, så har de valt att sommartid parkera på Yttre hamnen men vintertid löst sitt behov på annat sätt). Grefab kontrollerar enbart att man är mantalsskriven i de fyra ägarkommunerna och att man hyr båtplats på Saltholmen.

Grefab anger också att en minskning med 70 uppställningsplatser innebär ett inkomstbortfall för Grefab med ca 1 miljon kr per år.

Alternativa uppställningsplatser för småbåtarna kan teoretiskt i området vara på ytor vid Långedrag eller Hinsholmskilen eller i någon annan av Grefabs anläggningar, företrädesvis söder om Göta Älv. Enligt Grefab finns idag ingen ledig kapacitet i dessa anläggningar för vinterförvaring. Parkeringen på Saltholmsgatan saknar idag kaj och kräver omfattande muddring om en kaj skulle byggas. Vid Långedrag har Grefab ingen utrustning för att lyfta båtar. Eftersom Hinsholmskilen är helt utnyttjad för vinteruppställning krävs enligt Grefab nya ytor nära Hinsholmskilen i så fall. Grefab pekar också på att de lyftfordon som man transporterar båtar med inte har tillstånd att köra utanför hamnytorna.

# Stadsledningskontorets överväganden

## Bakgrund

Skärgårdstrafiken till södra skärgården utgår idag från en terminal på Saltholmen. En följd av kommunfullmäktiges beslut att Saltholmen också fortsättningsvis ska vara angoringspunkt för skärgårdstrafiken är att Västtrafik behöver starta en utredning kring omdaning av Saltholmsterminalen för att skapa en modern terminal anpassad för den resandemängd som hanteras. 2,2 miljoner reser varje år med Styröbolagets trafik till Södra skärgården. Terminalen har idag betydande brister såväl vad gäller resenärernas behov som för trafikoperatören Styröbolaget. En utbyggd terminal kommer troligen ta befintliga parkeringsplatser i anspråk.

Samtidigt har parkeringssituationen för resenärerna till och från Södra skärgården inneburit en mångårig och delvis infekterad diskussion.

Utvecklingen av Södra skärgården riskerar att hämmas om inte skärgårdens mobilitets- och parkeringsbehov tillgodoses. Planering för nya bostäder i Södra skärgården försvåras idag av osäkerheter om hur och i vilken omfattning parkering kan tillgodoses.

## Efterfrågan på platser

I området kring Saltholmen och Långedrag trängs en mängd olika intressen, där trängseln är särskilt stor sommartid. Sommartid ökar resandet mot Södra skärgården med både de som har sommarbostad på öarna och – särskilt vackra sommardagar – en stor mängd på badutflykt. Utöver parkering och båttrafik till skärgården finns dessutom småbåtshamnar och ett parkområde med bad. Småbåtshamnarna betyder vintertid båtuppläggning på land, under våren finns både båtar och parkerade bilar med båtägare som ska rusta båten och sommartid har vi båtägare som behöver möjlighet ta sig fram till båten för att lasta in mat mm. för båtturen.

Kommunfullmäktiges direktiv är här tydliga – prioritera behovet för de som bor/verkar på Södra skärgården. Vilket parkeringsbehov är det då som ska tillgodoses?

*Drygt 1000 platser räcker långt för att klara de boendes behov*

Bilregistret visar följande:

## Personbilar i trafik och avställda ägda av fysiska personer

Primärområde	I trafik				Avställda				Invånare
	Fysisk person	Personligt företag	Totalt	Totalt per 1000 invånare	Fysisk person	Personligt företag	Totalt	Totalt per 1000 invånare	
Södra Skärgården	956	109	1 065	231	57	11	68	15	4 612
Göteborg	148 665	12 094	160 759	285	30 969	3 138	34 107	60	564 018

Källa: SCB-BILPAK/stadsledningskontoret

Detta skulle alltså peka på att det behövs 1065 platser för boende/verksamma. Till detta kommer dock att det finns en del bilar som är tjänstebilar disponerade av personer som bor i skärgården, men bilen är registrerad på annan ort. Privatleasing har senare år ökat men står fortfarande för en mycket liten del av bilparken. Antalet privatleasade fordon är idag ca 3 % av antalet personbilar i Sverige, dock ett högre tal i Göteborg.

Man behöver också ta hänsyn till att behovet minskar på grund av att en del av bilarna är stationerade på öarna (100 bilar enligt en skattning från skärgårdsrepresentanter).

Till detta kommer också ett antal platser som krävs för bilister som reser ut för att arbeta i Södra skärgården. Pendlingssiffror visar att det finns drygt 1000 arbetsplatser inom Södra skärgården. Av dessa bor och arbetar 700 i Södra skärgården, dvs inpendlingen är 300 personer. Om hälften av dessa reser med bil (en hög andel) behövs ytterligare maximalt 150 platser utöver ovan nämnda drygt 1000. En indikation på detta antal kan fås av de dagkort som köpts, nämligen 63 stycken.

I de ovan framräknade siffrorna ingår inte det parkeringsbehov som kan hänföras till de verksamheter som finns på Saltholmen. Till största delen har detta dock tillgodosetts på verksamheternas egna mark.

Lägger man ihop siffrorna ovan så kan behovet (med en säkerhetsmarginal) räknas fram som  $1065 + 20\% \text{ av } 1065 = 1278$ . Detta kan delvis bekräftas av att Göteborgs Stads Parkerings AB idag har avtal med 1264 kunder. Eftersom de med dagkort (63 st) samnyttjar naturligt med andra på tillståndsplatser behövs inte särskilda platser för dessa. Men om alla ska ha egen fast plats är det alltså runt 1350 platser som behövs eftersom även de med dagkort behöver platser i så fall. Till detta bör man också lägga ett antal platser för rörelsehindrade och för vissa bilpoolsbilar.

Med samnyttjande genom att vissa av bilarna är parkerade på tillståndsplatser, blir dock det fysiska behovet lägre.

Sommartid är behovet helt annorlunda och högre. Dels tillkommer sommarboende på öarna, dels har vi många dagar resenärer som vill åka och njuta av Södra skärgårdens bad och miljö. Under sommaren tillkommer dock cirka 500 platser som Grefab hanterar. Stadsledningskontoret konstaterar att dels så finns det inte fysisk möjlighet att med rimlig ekonomi klara detta sommarbehov på Saltholmen/Långedrag, dels så ligger i kommunfullmäktiges uppdrag en tydlig prioritering att söka alternativa lösningar för detta behov. Sådana lösningar kan till exempel vara att skärgårdsbåtarna också angör andra platser på Hisingen eller centrala Göteborg.

#### *Det finns nästan 1000 platser på Saltholmen*

Göteborgs Stads Parkerings AB har idag 938 platser på Saltholmen. 333 av dessa är tillståndsplatser och 93 är besöksplatser belägna i Slingan (varav 2 är för rörelsehindrade). De 333 tillståndsplatserna på Saltholmen Inre hamnen nyttjas idag av 520 bilister men då har man också möjlighet stå på 45 platser vid Kallbadhuset och på Saltholmsgatan. Enligt uppgift till stadsledningskontoret fungerar tillståndsparkeringen på Saltholmen bra, där tillståndsparkeringen inte är blandad med besöksparkering.



Närmast ytterligare parkering finns på Saltholmsgatan med 56 förhyrda och 107 platser blandat tillstånd/besökande. På Långedrag finns idag 433 platser, där bilister med tillstånd blandas med besökande. Uppdraget till Göteborgs Stads Parkerings AB att ta fram ytterligare platser kan ske genom att Vikebacken byggs om och ytterligare 40 platser skapas.

Som framgår finns inte på Saltholmen tillräckligt platsantal för det framräknade behovet. Men fler platser finns dock på längre avstånd: på Saltholmsgatan (164 bp), Talattagatan och Vikebacken vid Långedrag (433 bp). Dessa delas dock med besökande, varför de kan vara fullbelagda sommartid. Att det finns platser en till en och en halv kilometer längre bort uppfattas som oattraktivt, särskilt som prisskillnaden mellan dessa och platserna på Saltholmen är förhållandevis liten. Men det finns också boende på Södra skärgården som sällan reser in till staden och som därför kan acceptera detta.

Närmast själva båtterminalen står vintertid 70 parkeringsplatser med vinterupplagda småbåtar på Grefabs yta.

### Var ligger problemet?

#### *Det finns för få platser?*

Den allmänna uppfattningen är att det finns för få platser. Som visats ovan är detta inte det enkla svaret. Sommartid är det så obetingat men vintertid är det inte så säkert. Idag finns lediga platser att omedelbart hyra för öborna men då på Långedrag.

Så även om det finns tillräckligt med plats finns också ett önskemål om att kunna hyra en plats närmare båtterminalen. Ute på Saltholmen finns inte lika många platser som det

finns bilägare som önskar parkera där. Blir en plats ledig där får Göteborgs Stads Parkerings AB den uthyrd direkt.

Eftersom den registrerade biltätheten på öarna är låg finns argument för att fler boende och verksamma ska kunna parkera. Däremot finns inte samma argument för att tillgodose säsongboendes eller besökandes efterfrågan.

#### *Tillståndsparkering fungerar dåligt?*

Det gäller att hitta en balans mellan antalet givna tillstånd och antalet fysiska platser. Under perioder har troligen antalet tillstånd varit för högt och medfört att parkeringsmöjlighet saknats. Detta är dock ingen unik, liknande situation kan uppstå för boendeparkering centralt i staden. Man ska dock vara medveten om att skärgårdsborna har en sämre möjlighet att resa hem om sista båten gått, jämfört med en boende i centrala staden. Göteborgs Stads Parkerings AB måste därför hitta en lämplig balanspunkt. Enligt uppgift så har man numera detta.

Tillståndsplatser har på grund av tidigare upplåtelsenivå och att den blandats med besöksparkering fått ett dåligt rykte. Men stadsledningskontorets uppfattning är att det med en lagom nivå och med separering mot besökande har stora fördelar.

Tillståndsplatser medför att fler skärgårdsbor kan erbjudas parkering närmare båtarna. Systemet har också en ytterligare fördel. Om man hyr en reserverad fast plats och denna är belagd med en felparkerad bil (detta förekommer!) så kan man ju inte ställa bilen på en närbelägen plats utan måste kanske åka till Hinsholmskilen för plats. Är platsen belägen på en tillståndsyta är det lättare att hitta en närbelägen plats. Slutligen kan pekas på att bevakningen från Göteborgs Stads Parkerings AB är betydligt mer intensiv för tillståndsplatser än för fasta platser. Fasta platser övervakas enbart på begäran av kund, medan tillståndsplatser övervakas regelbundet. Inbrottsrisken skulle därmed öka om alla platser blev fasta.

Som ett räkneexempel kan nämnas att om de idag fast förhyrda platserna på Saltholmen i stället vore tillståndsplatser, skulle med faktorn 25 % överskrivning ytterligare 116 skärgårdsbor få en parkering nära båtarna i stället för att nu hänvisas till Längedrag.

Vissa platser upplåtna med tillstånd (alltså utan bestämd fast plats) är också upplåtna för besökande. Om besökande redan har fyllt parkeringen finns då ingen plats, vilket naturligtvis medför problem. En lösning är att separera parkeringsområden för tillstånd och områden för besökande.

#### *Kösystemet har brister?*

Göteborgs Stads Parkerings ABs upplåtelser ska enligt uppgift vara rensade så att det enbart omfattar personer som är mantalsskrivna i Södra skärgården och har bilen registrerad som ägare. Köerna har dock tidigare varit sämre rensade och då kunde också sommarboende finnas i den. En noggrann kontroll är nödvändig för att ge trovärdighet till föreslagna åtgärder.

Göteborgs Stads Parkerings ABs har hittills haft separata köer för de olika enskilda parkeringsytorna. Eftersom man därmed kunnat stå i flera köer har antalet summerat köande varit mycket stort. Ett kösystem med färre varianter är att föredra. Göteborgs Stads Parkerings AB bör därför se över systemet, till exempel definiera ett fåtal köområden och överväga sluta med nyanmälningar till kön till fasta platser.



### *Felparkering är ett problem?*

Sommartid finns en stor bristsituation, särskilt vackra sommark dagar. Trots att felparkeringsavgiften är 850 kronor finns det bilister som chansar och ställer sig på förhyrda platser hellre än parkera på Hinsholmskilen och därefter åka med spårvagn eller gå till båtterminalen.

En del av felparkeringarna kan också bero på otydligheter. Göteborgs Stads Parkerings AB har dock förtydligat med skyltsättning och markeringar i gatan vid infarten, vilket resulterat i betydande minskningar i felparkeringar. Från skärgårdsborna har pekats på att lämpligt placerade bommar vid infarten också kan vara en lösning. Bommar har prövats tidigare men tagits bort eftersom de också innebär en del negativa konsekvenser. Bland annat så kräver detta att en del bilplatser tas bort för att inte få köer på gatunätet.

### *Prissättningen återspeglar inte värdet?*

Idag är prisdifferensen mellan en fast plats nära båtarna och en tillståndsplats vid Långedrag drygt 200 kr per månad. Stadsledningskontoret menar att Göteborgs Stads Parkerings AB bör se över prissättningen i samarbete med representanter från skärgården. En övergripande aspekt måste då vara att en kostnadstäckning finns i enlighet med de principer som gäller för övriga delar av staden.

### *Det saknas alternativa resmöjligheter, inte minst sommartid?*

Den nya linjen med båt från Stenpiren ut till skärgården via Saltholmen har blivit uppskattad. Den går en tur om dagen i varje riktning anpassad till högtrafiktid för närvarande. Vintertid är den främst för pendlare och cirka 100 resenärer per dag använder den. Sommartid är den än mer populär – inte minst bland turister.

Styrsöbolaget, som kör linjen på uppdrag av Västtrafik, är intresserad av att utöka antalet turer. I deras vision ligger också att Älvtrafiken utvecklas med att Älvsnabbtrafiken förlängs ut till Saltholmen, gärna via Arendal och Nya varvet.

### **Kommunfullmäktiges uppdrag**

Kommunfullmäktige beslöt 2016 att staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag. Genom det beslut som togs i kommunstyrelsen 2018 tydliggörs också att stadsledningskontoret ska analyseras om detta kan göras genom att använda besöksplatser för prioriterade grupper. Platserna ska naturligtvis vara så nära båtterminalen som möjligt.

Stadsledningskontoret konstaterar att kommunfullmäktiges uppdrag behöver tolkas.

Några alternativ är:

- Alla platser ska vara fasta
- Alla som önskar fast plats ska kunna få det
- Det ska finnas fler platser som är fasta än idag

Stadsledningskontoret har diskuterat frågan om vad skärgårdsborna helst önskar. Och konstaterar att det inte finns en önskan på att alla platser ska vara fasta, en väl fungerande tillståndsparkering är också accepterad. Idag är 42 % av de parkeringsavtal som Göteborgs Stads Parkerings AB har, på fasta platser. Det finns en önskan om att antalet fasta platser ska öka. Samtidigt ska noteras att en omvandling av tillståndsplatser till fasta

platser minskar antalet skärgårdsbor som kan få plats. Hur stor andel som motsvarar en balanserad situation är också beroende på hur de olika upplåtelseformerna prissätts.

Stadsledningskontoret gör bedömningen att detta innebär idag åtminstone behöver finnas utrymme för drygt 1280 parkeringsavtal, varav 600 med fasta platser, för boende och företag i Södra skärgården. Detta skulle ge ökad möjlighet för att hyra en fast plats men även en rimlig andel med tillståndsparkering. Med lämpligt antal tillstånd per fysisk plats innebär detta att cirka 550 fysiska tillståndspatser behövs. Detta rymmer också tillräckliga möjligheter för personer med dagparkeringskort. Ett mindre antal platser för rörelsehindrade, angöring etc. behöver naturligtvis också finnas.

### **Förslag till åtgärder**

En ofta använd tankemodell inom trafikområdet kallas fyrstegsprincipen. Den brukar beskrivas i dessa steg:

1. Tänk om
2. Optimera
3. Bygg om
4. Bygg nytt

*Tänk om* skulle kunna tolkas som att fundera på vilket behov man ska tillgodose. Eller om det ska tillgodoses på annan plats. En annorlunda prioritering ligger också i denna kategori. Ändrade/kompletterande angöringsplatser för Styröbolagets båtar är också inom denna ram.

*Optimera* kan betyda att ställa frågan om det finns möjlighet till ökad samnyttjande. Även en prisstruktur som motsvarar bilplatsens kvalitet ligger i denna kategori.

Med *Bygg om* menas mindre fysiska åtgärder som till exempel kan öka parkeringsutbudet, förbättra trafiksäkerheten eller förhållandena för Styröbåtarna.

*Bygg nytt* är mer omfattande åtgärder som ny parkeringsanläggning eller ny båtterminal. Syftet med tankesättet är att pröva de tre tidigare stegen innan man väljer den mer kostsamma metoden bygg nytt.

Stadsledningskontoret kan konstatera att insatser på alla dessa fyra nivåer har diskuterats tidigare. I föregående utredningar har funnits åtgärder som inneburit omfattande åtgärder med parkeringsanläggningar insprängda i berg eller nya parkeringsdäck med varierande antal nya platser. Även båtterminalen har illustrerats med en mycket hög ambitionsnivå och som dessutom kopplats till en ombyggd spårvägsslinga. I stadsledningskontorets återremitterade tjänsteutlåtande från 2017 finns också beskrivet en rad åtgärder som skulle kunna göras inom ramen av befintlig detaljplan och som ligger i fyrstegsprincipens två första steg.

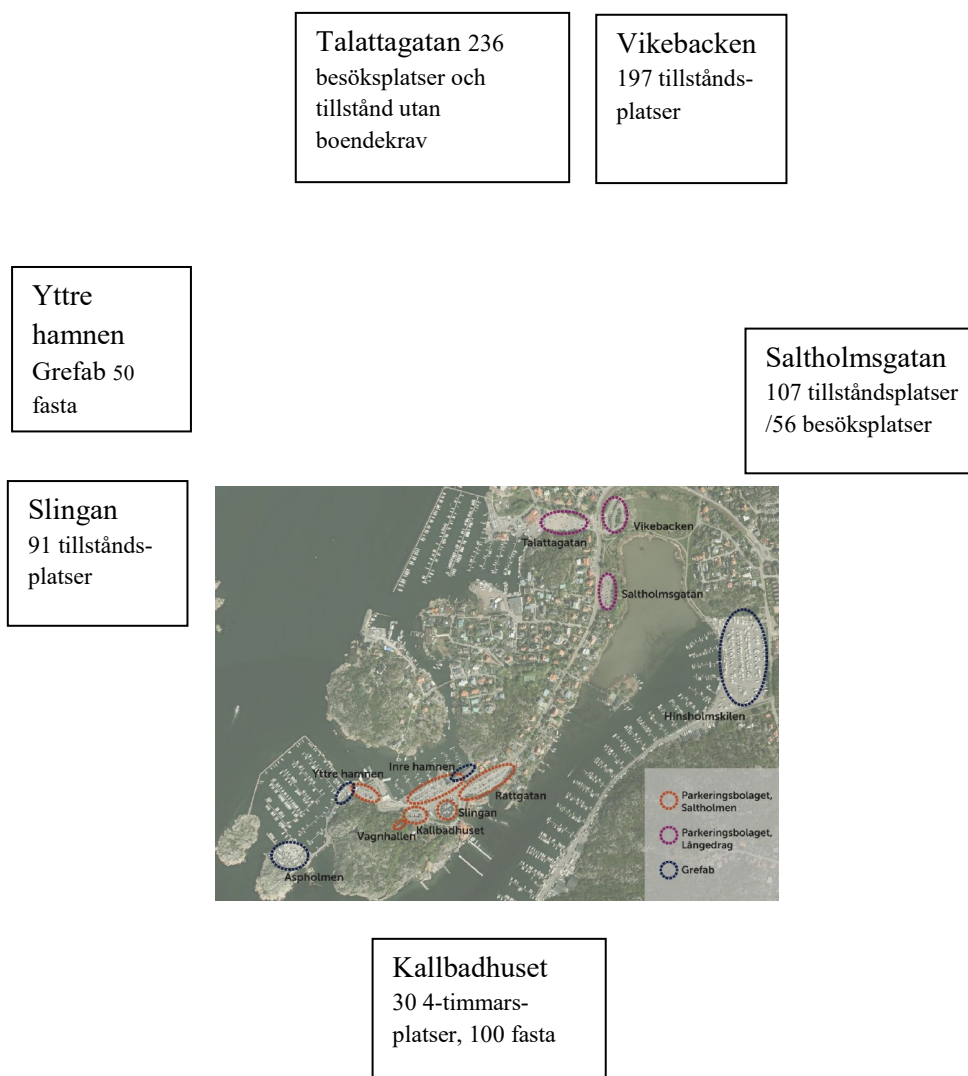
Stadsledningskontoret konstaterar nu att på lång sikt kan man komma behöva göra åtgärder inom alla stegen. För att få en god standard för båtresenärerna till och från Södra skärgården behöver man göra om båtterminalen och i samband med detta se över parkeringsfrågan ytterligare. Men i dagsläget är det framför allt åtgärder i de två första kategorierna som behöver göras.

Följande resonemang baseras på följande hypoteser:

- Behovet av parkering motsvarar det som räknats ut ovan
- Parkeringen ordnas så att parkering för tillstånd separeras från besöksparkering
- Det är möjligt att ta bort vinteruppställningen för båtar på Yttre hamnen
- En liten mängd besöksparkering behövs även på Saltholmen

### Förslaget i korthet

I detta tjänsteutlåtande diskuteras olika åtgärder och ett antal uppdrag till nämnder och styrelser föreslås. Nedanstående ska därför ses som en illustration till vad som kan inrymmas inom dessa uppdrag.



Bilden ovan visar platser där förändringar jämfört med idag föreslås.

De ca 50 bilplatserna i Yttre hamnen (under förutsättning att Grefab kan lösa denna möjlighet) avsätts som fasta. De 91 platserna i Slingan som idag är för besökande föreslås att avsättas som tillståndsplatser för att optimera nyttjandet. Sammanlagt finns då 960 bilplatser på Saltholmen för boende och verksamma. Antalet fasta ökar till cirka 640 (varav några som idag på Saltholmsgatan) och på Saltholmen kan erbjudas fasta parkeringsmöjlighet för till ytterligare 55 skärgårdsbor.

Resterande efterfrågan får tillgodoses genom att Vikebacken och att del av Saltholmsgatan avsätts för tillståndsparkering. En viktig skillnad från dagens situation är att tillståndsparkering separeras från besöksparkering, vilket bör minska konflikterna betydligt.

Besöksparkeringen blir då främst Talattagatan kompletterad sommartid med Hinsholmskilens parkering. Till dessa besöksparkeringar hänvisas inte bara turister och sommarboende utan också hantverkare etc. med ärende till skärgården. En mindre besöksparkering med maximalt 4 timmars parkering för besökande till Saltholmens målpunkter ordnas på Saltholmen.

Med tanke på att besöksparkeringen minskas ute på Saltholmen är det viktigt att kompletterande resmöjligheter skapas, till exempel med en busstransport från Hinsholmen till Saltholmen sommartid.

#### *Prioritera boende men ta inte bort alla besöksplatser också på Långedrag*

Norconsult visar i sin utredning att prioritera bort alla besöksplatser har en rad negativa effekter. En fullständig prioritering för boende etc. skulle bland annat medföra att vintertid inga besöksplatser skulle finnas varken på Saltholmen eller Långedrag. Sommartid skulle bara Hinsholmen vara tillgänglig för besökande i Norconsults första scenario. Som visat ovan så är det inte heller behov av att avsätta alla 1600 platserna för boende. Stadsledningskontorets slutsats är att det därför bör finnas ett antal besöksplatser på Långedrag för att klara vinterperioden. Dessa bör dock enbart vara för besökande och separerade från tillståndplatser. Tillståndplatserna på Långedrag ges en egen yta med separat infart. Lediga platser måste tydligt anvisas via skyltsättning vid Långedrag. Även ett mindre antal besöksplatser kan behöva finnas på Saltholmen för de aktiviteter som finns där.

Detta innebär också att besöksparkeringen i Slingan överförs till boendeparkering. För att maximera utnyttjandet rekommenderar stadsledningskontoret att dessa används för att öka antalet tillståndplatser.

I beslutet kring prioritering låg också att minska antalet uppställda småbåtar nära skärgårdsbåtarnas terminal. Grefab konstaterar i sitt svar att Grefab och Göteborgs Stads Parkerings AB inte hittat en lösning på detta. Stadsledningskontoret är medveten om att den önskade omvandlingen innebär problem, vilket redovisats ovan.

Kommunfullmäktige önskade dock att Grefab tillsammans med Göteborgs Stads Parkerings AB såg på möjlighet att under hela året upplåta ytan i Yttre hamnen för boendeparkering. Bolagen skulle även analysera hur småbåtsägarnas vinteruppställning i stället kunde lösas. Att ett antal småbåtsägare (varav en del är skärgårdsbor) får förändra sin vinteruppställning blir konsekvensen, men i jämfört med att boende får en attraktiv parkering nära båtterminalen bedömde kommunfullmäktige detta som rimligt.

Grefab ser nu på möjlighet att skapa kompletterande ytor vid Hinsholmen tillsammans med fastighetsnämnden. Fördelen med detta är att lösningen också skulle öka antalet besöksplatser sommartid. En alternativ lösning kan vara att se på möjlighet att lyfta båtar i samverkan med närliggande organisationer med båtcran och som ligger nära parkeringsytor vid Talattagatan. Göteborgs Stads Parkerings AB har förklarat sig villig att upplåta en del av Talattagatans parkering vintertid. Grefab föreslås åter få uppdraget att

tillsammans med Göteborgs Stads Parkeringsbolag och fastighetsnämnden försöka hitta en lösning.

Även andra alternativ kan tänkas. Det alternativ som medför minst förändring för båtlivet är att parkeringsytan sommartid hyrs ut till skärgårdsborna via Göteborgs Stads Parkerings AB (cirka 50 platser), medan ytan vintertid används för båtuppställning som idag. Vintertid medför detta att 50 skärgårdsbor då får parkera på någon av Långedragsparkeringarna.

En del av de 70 så skapade platserna behöver sommartid finnas för småbåtsverksamheten för lassning/lossning. I övrigt bör dessa ingå i Göteborgs Stads Parkerings ABs kösystem.

Göteborgs Stads Parkerings AB har utrett möjligheterna till att skapa fler platser på Vikebacken. Cirka 40 platser kan skapas genom en ombyggnad. Göteborgs Stads Parkerings AB har även sett positivt möjligheter till en renodling av ytorna där besöksparkering och tillståndsparkering skiljs åt.

Genom detta utökas på Saltholmen och Långedrag parkeringsmöjligheten för cirka 160 boende och verksamma på Södra skärgården.

Allt fler fordon som säljs har el som drivkälla. En allt större efterfrågan på laddmöjligheter kommer att finnas. Göteborgs Stads Parkerings AB bör därför förbereda detta genom att successivt skapa sådana på tillståndsplatserna.

#### *Optimera användningen av platserna*

Eftersom det är stor efterfrågan på parkering behöver man skapa ett effektivt utnyttjande av dessa. Erfarenheterna visar att alla platser aldrig är upptagna på en parkeringsyta med reserverade platser.

I kommunfullmäktiges uppdrag låg inte bara att skapa fler bilplatser utan också att platser helst skulle vara reserverade. Att erbjuda alla en reserverad plats innebär fördelar för den som får plats men detta medför också att över 80 bilister som idag har tillståndsplats på Saltholmens parkeringar inte kan erbjudas plats där. Vid stadsledningskontorets samtal med representanter för öarna har vi också funnit att man accepterar att en del platser är tillståndsplatser. Om tillståndsplatser ska finnas kvar, bör Göteborgs Stads Parkerings AB hitta en lämplig nivå på "överskrivningen" (troligen runt 1,25). Med en sådan nivå bör tilltron på tillståndsplats öka efter hand.

Ett annat sätt att optimera användningen är att utnyttja differentierade priser. Attraktiva, reserverade platser nära skärgårdsbåtarna har naturligt ett högre nytta än tillståndsplatser på Långedrag. Göteborgs Stads Parkerings AB bör därför hitta en lämplig skillnad i pris på de olika parkeringsytorna och som återspeglar nyttan av dessa. Tillståndsplatser ska till exempel naturligtvis ha ett lägre pris än liknande reserverade platser.

Ett sätt att prioritera skulle kunna vara att begränsa de bäst belägna platserna till en fast per person såsom man gjort till exempel på Tjörn. Göteborgs Stads Parkerings ABs kösystem kan göra en sådan åtgärd möjlig.

Bilpool är också ett sätt att utnyttja platser mer effektivt. Som trafiknämnden påpekade finns ingen möjlighet att skapa sådana på trafiknämndens ytor. På Göteborgs Stads Parkerings ABs ytor är detta redan påbörjat med Sunfleets bilar. Skärgårdsrepresentanter

har också pekat på möjligheten att boende i skärgården själva skapar bilpool. Stadsledningskontoret föreslår att ytterligare platser avsätts för bilpoolsbilar efterhand efterfrågan ökar. Lämpligen kan successivt bilpoolsytor skapas på området som idag är för tillståndsparkering vid Inre hamnen. På sikt kan en kombination av bilpool och ökat användning av tillståndsparkering tillgodose en allt större del av skärgårdsbornas resbehov.

Landytan på Hinsholmskilen är inte uppmålad med parkeringsrutor, Detta innebär att sommartid, då ytan är hårt belastad, inte nyttjas optimalt, eftersom spontan parkering medför längre avstånd mellan bilarna. Grefab bör därför måla upp rutor.

#### *Förbättra alternativa resmöjligheter*

Det finns olika sätt att minska trycket på parkering ute på Saltholmen. Ett sätt som trafiknämnden utrett är att skapa en möjlighet till att i stället för att stå nära båtarna (där det finns få lediga platser) med Styr- och ställcyklar ställa bilen längre bort och cykla till/från båten. Trafiknämnden pekar på vissa problem med detta, bland annat att en effektiv Styr- och ställverksamhet kräver lika rörelser i båda riktningarna. Den tydliga enkelriktning i rörelsemönstret som pendling medför, gör att cyklarna ansamlas. Stadsledningskontoret har förståelse för detta.

Sommartid kan dock möjligen rörelsemönstret vara något mer i båda riktningarna. Och även om det inte är optimalt, medför dock varje cyklingsmöjlighet en avlastning. Trafiknämnden avråder från att här skapa en begränsad Styr- och ställverksamhet eftersom den inte är effektiv jämfört med mer centrala lägen. De medel som finns för Styr- och ställ har en bättre användningen där. Sommartid kan dock många vara intresserade att använda egna cyklar till exempel mellan Hinsholmskilens parkering och skärgårdsbåtarna. Lastcyklar kan också ha en roll. Det finns på marknaden företag som kan erbjuda sådana möjligheter för cykelkooperativ från öarna.

Stadsledningskontoret vill också peka på att bättre cykelparkeringsmöjlighet med låsbarhet och väderskydd (kanske också elladdningsmöjlighet) bör ordnas. Stadsledningskontoret föreslår att trafiknämnden samverkar med Västtrafik för att förbättra cykelparkeringsmöjligheterna.

Den nya typen av transportmedel som kallas elsparkcykel kommer också att bli allt vanligare även här och kräver också bra uppställningsytor.

Med minskade möjlighet att parkera på Saltholmen för besökande ökar behovet av att underlätta för resenärer att ta sig till/från parkeringsytor vid Långedrag och Hinsholmen. Vackra somrardagar är spårvagnen ofta fullbelagd. Stadsledningskontoret har därför fått uppgifter från trafikkontoret om två alternativa sätt att trafikera sommartid mellan Hinsholmskilen och Saltholmen:

Typ av buss	Turtäthet	Ung kostnad	Kommentar
Normalbuss	2 bussar, 15 min, tre månader	762 Tkr	Kan inte angöra hpl Långedrag
	1 buss, 20 min, tre månader	500 Tkr	Kan inte angöra hpl Långedrag

Typ av buss	Turtäthet	Ung kostnad	Kommentar
Servicebuss	2 bussar 8-18, två månader	307 Tkr	
	3 bussar 8-20, två månader	461 Tkr	

*Trafikeringskostnad beräknad för alla dagar under trafikeringsperioden.*

Antalet resenärer bedöms dock bli relativt litet - mellan 200 – 300 per dag. Den mindre kapaciteten som en servicebuss innebär kan därför vara acceptabel även om det finns en risk för att det vid anlop av flera båtar samtidigt från skärgården på eftermiddagen kan ge platsbrist. Genom att köra en servicebuss kan eventuellt tillköp hanteras internt inom kommunen. Servicebuss är också att föredra om man vill köra bussen avgiftsfritt. Slutligen talar det för att servicebuss ska prövas i första hand eftersom den kan angöra besöksparkeringen vid Talattagatan.

Trafiknämnden bör därför med Västtrafik närmare utreda möjligheten att sommartid skapa en busslinje mellan Hinsholmen och Saltholmen. Så bör man till exempel med två bussar kunna skapa 15-minuterstrafik dagtid.

Ö-snabben, som idag tar resenärer snabbt in till centrala Göteborg, är populär. Vissa turer, som går via Nya varvet, ökar dock restiden. Ska man resa till andra platser, som Hisingen eller Frölunda, krävs byte. Trafiknämnden bör tillsammans med Västtrafik utreda om någon ytterligare busslinje från Saltholmen kan motiveras.

Saltholmen kan erbjuda en god kollektivtrafiklösning för Södra skärgården. Saltholmen kan däremot inte bära hela Södra skärgårdens mobilitetsbehov. Om tillgängligheten även för besökande ska vara god måste Saltholmen avlastas av annan/andra hamnar. Att avlasta Saltholmen genom skärgårdstrafik till annan/andra hamnar underlättar också för trafikering under byggtiden när terminalområdet byggs om.

Styrsöbolaget kör på Västtrafiks uppdrag sedan några år en möjlighet att resa även mellan Saltholmen och Stenpiren med en tur i varje riktning per dag. Stadsledningskontoret har tagit del av Styrsöbolaget idéer om ny båttrafik. Den trafik för pendlare som sattes in för några år sedan har betytt en minskning av bilpendlingen. Sommartid kommer situationen för besökande bli besvärlig med den reduktion av besöksparkering som föreslås, varför kompletterande båttrafik behövs.

Stadsledningskontoret har fått följande uppgifter från Styrsöbolaget om kostnader för kompletterande båttrafik:

- a) Hela året en tur ytterligare per dag och riktning cirka 1 700 000 – 1 800 000 kr
- b) Sommartid en respektive två turer per dag och riktning, 12 veckor sommarturlista, medför: 1 tur 400 000 – 450 000 kr och 2 turer 800 000 – 900 000 kr beroende på hur trafiken planeras och befintligt tonnage.

Stadsledningskontoret föreslår att Styrsöbolaget, Västtrafik och trafiknämnden utarbetar ett förslag till ytterligare båttrafik. Sådan kompletterande trafikering bör om så beslutas sättas i drift så snart som möjligt, särskilt under sommarhalvåret. I samband med översiktsplanarbetet utreds också flera terminalpunkter.

### *Förbättra trafiksäkerheten*

Trafiknämnden gör bedömningen att några trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan göras på kort sikt. Dessa kan planeras in i den ordinarie pågående verksamhet för att höja den generella trafiksäkerheten i staden. Förslag till åtgärder innefattar bland annat att förtydliga gång- och cykelstråken genom att se över skyltsättning och vägmarkering samt utreda om det finns ytterligare passager som kan hastighetssäkras. Stadsledningskontoret tillstyrker trafiknämndens slutsatser.

### **Utveckling av mobilitetstjänster för Södra skärgården**

Södra skärgården erbjuder en unik boendemiljö, till stor del tack vare frånvaron av bilar. Samtidigt är många öbor beroende av arbete på fastlandet och väljer att utöva många fritidsaktiviteter där. Södra skärgården skulle kunna utses som en testarena för mobilitetstjänster. Mobilitetstjänsterna bör tas fram i nära samverkan med skärgårdens befolkning, för att spegla deras behov och efterfrågan.

### **Om allt detta inte räcker**

Sammantaget bedömer stadsledningskontoret att ovanstående förslag ökar antalet platser för boende/verksamma med 100 på Saltholmen och totalt med 185, dvs ca 15%.

Om tillståndsplatser skulle användas helt skulle detta medföra att ytterligare 130 boende och verksamma kan erbjudas plats på Saltholmen. Totalt blir det då cirka 1200 som får parkeringsmöjlighet där. Differensen till det framräknade antalet som behövs är då 100 platser. Detta skulle troligen kunna lösas på de platser som ligger lite längre bort. Med lämplig prissättning kan dessa vara intressanta för de skärgårdsbor som mer sällan använder bilen. Det är inte otroligt att med en större prisdifferens skulle fler än 100 acceptera parkering på Långedragsparkeringarna. Detta kan i sin tur utnyttjas för att öka antalet bilpoolsplatser eller angöringsmöjligheterna på Saltholmen.

Stadsledningskontoret utesluter heller inte att en framtida annorlunda syn på bilism, ökat inslag av bilpool, kompletterande resmöjligheter, ökat samnyttjande genom allt fler tillståndsplatser med mera kan medföra att en parkeringsutbyggnad inte behövs. Mot detta talar dock några andra faktorer.

I stadens mål för att utveckla turism pekas på Södra skärgården som en viktig resurs. Man har också poängterat betydelsen av en levande skärgård och ser gärna fler boende på öarna. En besvärlig parkeringssituation motverkar detta. Med ytterligare nya bostäder på öarna bör trycket på parkeringen öka ytterligare även om det så kallade P-talet sätts till 0. Ett ökat permanentboende i tidigare sommarhus kan också bli en effekt av att parkeringssituationen bli bättre. Men samtidigt kan fler bilpooler innebära att ökningen av boende balanseras.

Om åtgärderna ovan ger önskad effekt så kan detta också i sig medföra en ökad efterfrågan på parkering – det är ju möjligt få en plats inom rimlig tid. Om biltätheten skulle öka till 250 bilar per 1000 invånare motsvarar det ungefär den minskning av behovet som en övergång till tillståndsplatser innebär.

Förslaget som diskuterats ovan pekar alltså på att parkeringstillgången med utpekad prioritering räcker under ett antal år framöver. En uppföljning av situationen kan behövas efter några år eftersom det är svårt att prognostisera vilken sammanlagd effekt som åtgärderna får.



### *Utökad parkering?*

En ombyggnad av Saltholmsterminalen bedöms medföra att viss parkeringsyta kommer att behöva tas i anspråk. Det är viktigt att detta begränsas eftersom det är begränsade möjligheter att finna ersättningsplatser på Saltholmen. Det bästa sättet att pröva behov och lösningar är genom ett detaljplanearbete. Då får man också en prövning av trafiksituationen på Saltholmsgatan.

I detaljplanearbetet får prövas om det är aktuellt att bygga någon ny parkeringsanläggning på Saltholmen. Som visats ovan så kan parkeringsefterfrågan från boende och verksamma till största delen tillgodoses utan nybyggnad idag. I framtiden kan förändrad bilbeteende, ökat samnyttjande etc. medföra att fler platser inte behövs. Eftersom nya parkeringsplatser kräver betydande kostnad per plats (minst 200 000 kronor per plats) så måste alla möjligheter till en effektivisering prövas innan nybyggnad sker.

Fler än cirka 500 ytterligare parkeringsplatser på Saltholmen bedöms mot bakgrund av den redan dåliga trafikmiljön på Saltholmsgatan inte kunna trafikförsörjas. De bedöms också ge alltför stor negativ påverkan på landskapsbilden, kulturmiljön och naturmiljön på Saltholmen. Nya större parkeringsanläggningar i Långedrag bedöms olämpliga.

Utökning av antalet parkeringsplatser på Saltholmen medför dyrare parkeringsplatser för boende och verksamma i skärgården. Kostnader för hyrd parkering belastar de som hyr platserna eller har tillstånd att parkera. I föregående utredning redovisade stadsledningskontoret alternativa finansieringsmodeller beroende på hur många som delar på kostnaden. En slutsats i utredningen är att det finns en risk att en exklusiv parkeringslösning inte kan finansieras eftersom betalningsviljan sannolikt inte motsvarar kostnaden för nya anläggningar. Därmed uppstår en risk för outhyrda platser som påverkar Göteborgs Stads Parkerings ABs möjligheter att kunna bygga och driva anläggningarna. Det är därför osäkert om det i praktiken går att genomföra nya parkeringsanläggningar i berget och/eller som underjordiskt garage på Saltholmen. I utredningen har därför pekats på en framtida möjlighet till större samnyttjande av bilplatserna. Om alla platser skulle bli tillståndsplatser kan cirka 1200 parkerare erbjudas plats på Saltholmen och totalt med Långedrag skulle antalet parkeringsupplåtelse kunna bli 1575 utan att någon ny parkering behöver byggas.

### *Nytt terminalområde*

Västtrafik som har Västra Götalandsregionens ansvar att utreda och utveckla kollektivtrafikterminaler har sedan flera år noterat behovet av en betydande investering i ny eller utvecklad terminal för skärgårdstrafiken.

Det är nödvändigt att på sikt investera i ett nytt och bättre terminalområde för att uppfylla Västtrafiks och kommunens krav på en attraktiv bytespunkt. Kostnader för ny terminalbyggnad, depå/verkstadslokaler för drift och underhåll av skärgårdsbåtar, ombyggnad av kajen, kollektivtrafikförbättringar, ersättning för bryggor och parkeringsplatser som tas i anspråk av ny terminalfunktion eller gatumark har för några år sedan uppskattats till cirka 350–400 miljoner kronor. Terminalen och investeringen behöver bedömas tillsammans med andra objekt inför kommande planer inom ramen för Målbild 2035. Om det ska tas in i den regionala investeringsplanen för 2022–2033 ligger ansvaret för detta främst hos Västra Götalandsregionen. Investeringen belastar både Västra Götalandsregionen och kommunen. Den exakta fördelningen mellan parterna är i dagsläget svårbedömd.

Eftersom det finns klara begränsningar för hur mycket parkering som kan trafikförsörjas på Saltholmen tillsammans med betydande kostnader för att skapa nya platser, innebär en utvecklad terminal på Saltholmen att efterfrågan på parkeringsplatser från boende, verksamma och besökare till södra skärgården sannolikt kvarstår. Staden bör därför utreda hur stor Stadens del av investeringen blir och tillsammans med Västra Götalandsregionen bedöma projektets kostnad och nytta som en helhet där tillgången till parkering är en del av ett utvecklat terminalområde.

#### *Detaljplan krävs*

Nytt terminalområde med ombyggd kaj, spårvagnsspår och trafikföring samt parkeringsanläggningar ovan eller under mark förutsätter ny detaljplan. Inom ramen för detaljplanearbetet bör kommunen fastställa om det är lämpligt och genomförbart att anlägga ytterligare parkeringsplatser och i så fall i vilken omfattning.

Prövningen av lämplig markanvändning bör ha ett tydligt genomförandeperspektiv och analysera huruvida betalningsviljan för parkering motsvarar kostnaden för nya parkeringsanläggningar. Det är angeläget att lämplig markanvändning på Saltholmen avgörs i en samlad bedömning. Detaljplanearbetet bör därför drivas som en samlad planprocess för hela Saltholmen. I planarbetet bör också tas in en upprustning av parkytorna på Saltholmen.

### **Stadsledningskontorets förslag till uppdrag**

Stadsledningskontorets bedömning är att en stor investering med stöd av ny detaljplan på Saltholmen kommer att ta flera år att genomföra. Staden bör därför samlas kring åtgärder som går att genomföra innan en ny terminal är på plats och utan att ändra detaljplan. Stadsledningskontoret gör bedömningen att de i rapporten föreslagna åtgärderna bör ansvarsfördelas enligt nedan.

Vissa av nedanstående förslag till åtgärder faller inom de ansvar som följer av fullmäktiges beslut om reglemente eller bolagsordning. Stadsledningskontorets bedömning är att berörda nämnder och bolag själva bäst kan bedöma på vilket sätt och i vilken utsträckning förslagen genomförs i nämnden/bolagets verksamhet.

Eftersom det är en rad olika uppdrag och att det är väsentligt att målen för att förbättra parkerings- och trafiksituationen nås, föreslås att stadsledningskontoret får i uppdrag att senast 2023 göra en uppföljning.

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar om följande uppdrag.

<b>Uppdrag</b>	<b>Ansvarig</b>
Renodla olika parkeringsområden för olika användargrupper, så att boende och verksamma inte konkurrerar om platser med besökande.	Göteborgs Stads Parkerings AB
Omvandla besöksplatser på Saltholmen till platser för boende och verksamma i skärgården.	Göteborgs Stads Parkerings AB
Utred möjligheterna att öka prisdifferentieringen mellan parkeringsplatser med olika kvaliteter.	Göteborgs Stads Parkerings AB i samverkan med representanter för skärgården

Utöka successivt möjligheten att parkera med elladdningsmöjlighet	Göteborgs Stads Parkerings AB
Skapa möjlighet att säkert och väderskyddat parkera privat cykel	Trafiknämnden tillsammans med Västtrafik
Utred en sommarbuss mellan Hinsholmen och Saltholmen	Trafiknämnden
Utred en utökad båtförbindelse till Stenpiren tillsammans med Västtrafik	Trafiknämnden
Utred förutsättningarna för kompletterande bussförbindelser till fler platser i staden från Saltholmen tillsammans med Västtrafik	Trafiknämnden
Förändra Grefab:s platser för båtuppställning närmast väster om terminalbyggnaden till parkering för boende under förutsättning att det är möjligt att erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning	Grefab
Fortsätta dialogen med GREFAB med syfte att utreda möjligheter att samnyttja ytor för parkering samt att, om möjligt, tillskapa ytterligare parkeringsplatser.	Göteborgs Stads Parkerings AB
Optimera befintliga ytor för parkering och om möjligt anlägga ytterligare platser.	Göteborgs Stads Parkerings AB i samverkan med trafiknämnden
Inom ramen för arbetet med ny översiktsplan, utreda möjligheterna för kompletterande angoringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen.	Byggnadsnämnden i samverkan med trafiknämnden
Verka för utökad bilpool på Saltholmen.	Göteborgs Stads Parkerings AB
Förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister till/från Saltholmen.	Trafiknämnden
Utreda förutsättningarna för att, i nära samverkan med skärgårdens befolkning, utse södra skärgården som en testarena för mobilitetstjänster.	Trafiknämnden
Ansök om ny detaljplan då en ansökan inkommit från Västra Götalandsregionen / Västtrafik om mark för ny skärgårdsterminal.	Fastighetsnämnden
Analys till kommunstyrelsen senast 2023 av hur situationen förändrats då åtgärder genomförts.	Stadsledningskontoret

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Stadsutveckling

Stadsdirektör

Kommunfullmäktige

## Utdrag ur Protokoll

Sammanträdesdatum: 2018-04-26

# Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag

## § 24, 0673/16

### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Göteborgs Stads Parkerings AB och Grefab AB får i uppdrag att omvandla Grefab:s platser för båtuppställning till boendeparkering på Saltholmsgatan väster om terminalbyggnaden samt erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning.
2. Göteborgs Stads Parkerings AB får i uppdrag att utreda möjligheten att utöka antal parkeringsplatser på parkeringarna på Saltholmsgatan och Vikebacken.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten att etablera ett lånecykelsystem i området.
4. Trafiknämnden får i uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen.
5. Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området.
6. Hemställa till Göteborgs Stads Parkerings AB att avvakta med ytterligare prisändringar på Saltholmen/Långedrag i avvaktan på att kommunfullmäktiges uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen Långedrag är slutfört.

### Handling

2018 nr 71.

### Yrkanden

Derya Tumayer (MP) och Johan Zandin (V) yrkar bifall till förslaget från MP och V i kommunstyrelsen.

Hampus Magnusson (M), Hampus Hagman (KD) och Ann Catrine Fogelgren (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

### Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits. Omröstning begärs.

### Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till kommunstyrelsens förslag. Nej för bifall till Derya Tumayer och Johan Zandins yrkande”.

Omröstningen utfaller med 61 Ja mot 20 Nej. Hur var och en röstar framgår av bilaga 7.

## **Protokollsanteckning**

Ledamöterna från S antecknar följande till protokollet: Vi välkomnar att kommunstyrelsen och kommunfullmäktige ställde sig bakom Socialdemokraternas förslag att lösa parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag. Det är en fråga som under mycket lång tid orsakat problem för boende i Södra skärgården. Detta har vi nu äntligen hanterat. På Socialdemokraternas initiativ kommer staden nu utreda att omvandla Grefabs platser för båtuppställning till boendeparkering på Saltholmsgatan väster om terminalbyggnaden samt erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning. Samtidigt så kommer möjligheten att utöka antalet parkeringsplatser på parkeringarna på Saltholmsgatan och Vikebacken att utredas. Möjligheten till lånecykelsystem, utökad bilpool samt översyn av trafiksäkerheten i området kommer också att ses över.

Vi delar inte alliansens syn att avvakta med ytterligare prisändringar på Saltholmen/Långedrag i avvaktan på att kommunfullmäktiges uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen Långedrag är slutfört. Parkeringsbolagets prissättning av sina parkeringar sker oberoende av innehållet i vårt Socialdemokratiska yrkande och det finns av den anledningen inte något skäl att avvakta utredningens slutförande.

## **Protokollsutdrag skickas till**

Göteborgs Stads Parkerings AB  
Grefab AB  
Trafiknämnden

## **Dag för justering**

2018-05-08

Vid protokollet

### **Sekreterare**

Lina Isaksson

Ordförande

Lena Malm

Justerande

Aslan Akbas

Justerande

Jörgen Fogelklou



**§ 262, Dnr 0673/16**

**Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda  
parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag**

**Tidigare behandling**

Bordlagt den 13 december 2017, § 922, den 24 januari 2018 § 45, den 7 februari 2018, § 106, den 28 februari 2018, § 153 och den 21 mars 2018, § 222.

**Handlingar**

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 28 november 2017.

Yrkande från Martin Wannholt den 24 januari 2018.

Yrkande från M, L och KD den 31 januari 2018.

Yrkande från S den 28 mars 2018.

Tilläggsyrkande från SD den 13 december 2017.

Yttrande från MP den 28 mars 2018.

**Yrkanden**

Ulf Kamne (MP) med instämmande av Daniel Bernmar (V) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag.

Martin Wannholt yrkar bifall till eget yrkande från 24 januari 2018.

Lars Hansson (-) yrkar bifall till tilläggsyrkande från SD den 13 december 2017.

Jonas Ransgård (M) yrkar bifall till yrkande från M, L och KD den 31 januari 2018 och beslutssatserna 1-5 i yrkande från S den 28 mars 2018 och avslag på beslutssats 6 i samma yrkande samt avslag på Martin Wannholts yrkande den 24 januari 2018 och Lars Hanssons tilläggsyrkande den 13 december 2017.

**Beslutsgång**

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) föreslår följande propositionsordning:

Ärendets avgörande vid dagens sammanträde mot ärendets återremiss enligt beslutspunkterna 1-3 i Martin Wannholts yrkande.

Ärendets avgörande vid dagens sammanträde mot ärendets återremiss enligt beslutspunkt 1 i yrkande från M, L och KD.

Beslutspunkterna 1-5 i yrkande från S mot stadsledningskontorets förslag.

Bifall mot avslag beträffande beslutssats 2 i yrkande från M, L och KD.

Bifall mot avslag beträffande Lars Hanssons tilläggsyrkande.



Bifall mot avslag beträffande beslutssats 4 i yrkande från Martin Wannholt.

### **Yrkande**

Daniel Bernmar (V) med instämmande av Ulf Kamne (MP) yrkar avslag på ordföranden Ann-Sofie Hermanssons förslag till propositionsordning och bifall till följande propositionsordning:

Ärendets avgörande vid dagens sammanträde mot ärendets återremiss enligt samtliga beslutspunkter i Martin Wannholts yrkande.

Ärendets avgörande vid dagens sammanträde mot ärendets återremiss enligt samtliga beslutspunkter i yrkande från M, L och KD.

Om kommunstyrelsen beslutar avgöra ärendet vid dagens sammanträde ställs proposition på yrkandet från S mot stadsledningskontorets förslag och slutligen ställs det propositioner på bifall respektive avslag beträffande Lars Hanssons tilläggsyrkande.

### **Propositionsordning**

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) ställer propositioner på det egna förslaget till propositionsordning och Daniel Bernmars och Ulf Kamnes förslag till propositionsordning och finner att det egna förslaget bifallits.

### **Propositionsordning**

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) ställer först propositioner på dels ärendets avgörande idag och dels ärendets återremiss enligt beslutssatserna 1-3 i Martin Wannholts yrkande och finner att kommunstyrelsen beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Omröstning begärs.

### **Omröstning**

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för ärendets avgörande idag och Nej för ärendets återremiss enligt beslutssatserna 1-3 i Martin Wannholts yrkande”.

Mariya Voyvodova (S), Jonas Ransgård (M), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S), Hampus Magnusson (M), Lars Hansson (-) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) röstar Ja (9).

Ulf Kamne (MP) och Martin Wannholt röstar Nej (2).

Daniel Bernmar (V) och Helene Odenjung (L) avstår från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutar med nio röster mot två att avslå beslutssatserna 1-3 i Martin Wannholts yrkande.

### **Propositionsordning**

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) ställer härefter propositioner på dels ärendets avgörande idag och dels ärendets återremiss enligt beslutssats 1 i yrkande från M, L och



# Göteborgs Stad

## Kommunstyrelsen

KD och finner att kommunstyrelsen beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Omröstning begärs.

### Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för ärendets avgörande idag och Nej för ärendets återremiss enligt beslutssats 1 i yrkande från M, L och KD”.

Mariya Voyvodova (S), Ulf Kamne (MP), Daniel Bernmar (V), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) röstar Ja (6).

Jonas Ransgård (M), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt och Lars Hansson (-) röstar Nej (7).

Kommunstyrelsen beslutar med sex röster mot sju att bifalla beslutssats 1 i yrkande från M, L och KD och återremittera den delen till stadsledningskontoret.

### Propositionsordning

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) ställer propositioner på beslutssatserna 1-5 i yrkande från S och stadsledningskontorets förslag och finner att beslutssatserna 1-5 i yrkande från S bifallits.

Ordföranden ställer här efter propositioner på bifall respektive avslag på beslutssats 2 i yrkande från M, L och KD och finner att den avslagits. Omröstning begärs.

### Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för avslag och Nej för bifall till beslutssats 2 i yrkande från M, L och KD”.

Daniel Bernmar (V) och Ulf Kamne (MP) röstar Ja (2).

Jonas Ransgård (M), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Hampus Magnusson (M) och Martin Wannholt röstar Nej (6).

Mariya Voyvodova (S), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S), Lars Hansson (-) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) avstår från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutar med två röster mot sex att bifalla beslutssats 2 i yrkande från M, L och KD.

### Propositionsordning

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) ställer propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från Lars Hansson och finner att det avslagits.

Ordföranden ställer slutligen propositioner på bifall respektive avslag på beslutssats 4 i Martin Wannholts yrkande och finner att den avslagits. Omröstning begärs.

### Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för avslag och Nej för bifall till beslutssats 4 i Martin Wannholts yrkande”.





# Göteborgs Stad

## Kommunstyrelsen

Mariya Voyvodova (S), Jonas Ransgård (M), Daniel Bernmar (V) och Ulf Kamne (MP), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S), Hampus Magnusson (M) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) röstar Ja (11).

Martin Wannholt röstar Nej (1).

Lars Hansson (-) avstår från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutar med elva röster mot en att avslå beslutssats 4 i Martin Wannholts yrkande.

### **Beslut**

Ärendet återremitteras till stadsledningskontoret i enlighet med beslutssats 1 i yrkande från M, L och KD den 31 januari 2018 så att det följer kommunfullmäktiges beslut den 12 maj 2016 om att erbjuda boende i Södra skärgården en egen parkeringsplats samt att ytterligare utreda konsekvenserna av att omvandla samtliga besöksplatser för boende och verksamma i skärgården samt kompensationsåtgärder för detta i enlighet med yrkandet.

Kommunstyrelsen tillstyrker beslutssatserna 1-5 i yrkande från S den 28 mars 2018 med tillägg enligt beslutssats 2 i yrkande från M, L och KD den 31 januari 2018 till beslut i kommunfullmäktige.

### **Reservation**

Daniel Bernmar (V) reserverar sig i enlighet med följande: Jag vill reservera mig mot det sätt på vilket ärendet hanterades i kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen valde ett propositionsförfarande som riskerar att göra det mycket svårt för ledamöterna i kommunfullmäktige att tydligt kunna ta ställning i frågan. Att ärendet styckas upp på det sätt som gjordes i kommunstyrelsen gör det också svårt att få en samlad överblick över vilka de långsiktiga konsekvenserna blir.

### **Protokollsanteckning**

Ulf Kamne (MP) antecknar som yttrande en skrivelse från den 28 mars 2018.

---

### **Expedieras**

Stadsledningskontoret - Återremiss  
Skrivelse nr 66 till kommunfullmäktige



# Göteborgs Stad

## Kommunstyrelsen

**Vid protokollet**

Lina Isaksson

2018-04-16

**Ordförande**

Ann-Sofie Hermansson

**Justerare**

Jonas Ransgård



## **Yrkande (S)**

*Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige*

Ärende 2.1.9

### **Yrkande angående Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag**

Frågan om parkering på Saltholmen har varit aktuellt väldigt länge och rör många människors vardag. Frågan skiljer sig också från övriga stadens boendeparkering – eftersom det är en bytespunkt. Södra Skärgården har idag ett lågt bilinnehav jämfört med övriga delar av staden. Samtidigt överstiger kötiden till boendeparkeringen flera år. Utvecklingen av Södra skärgården riskerar att hämmas om inte skärgårdens mobilitets- och parkeringsbehov tillgodoses.

Flera behov ska samsas på en mycket begränsad yta. Boendeparkeringen behöver lösas samtidigt som möjligheten till besöksparkering behöver tillgodoses så att det finns en god tillgänglighet till skärgården för alla göteborgare. Tillgången till parkering för personer med funktionsnedsättning måste också säkras. Det är viktigt att flera åtgärder pågår samtidigt, till exempel som den kollektivtrafikfärja till Lindholmen och Stenpiren som har tillkommit. Detta bidrar till att avlasta Saltholmen som knutpunkt, inte minst för sommarbesökare. Det finns också en problematik att besökare använder parkering avsedd för boende. Detta är extra problematiskt på Saltholmen eftersom dessa boendeparkeringar i själva verket ligger i en bytespunkt för färjetrafik snarare än i direkt anslutning till bostäder.

Övervägandet att anordna parkeringsplatser i berget kommer generera stora ingrepp i miljön och till en väldigt hög kostnad. Det är inte rimligt att börja med en så massiv investering som att bygga nytt garage, när stora ytor i direkt anslutning till terminalläget och knutpunkten används endast enstaka tillfällen per åt för att ta upp och sätta i fritidsbåtar. Då måste vi först värdera den mark som finns att tillgå och arbeta med flera mobilitetslösningar samtidigt. De uppställda



båtarna kan med fördel erbjudas uppställningsplatser på annan plats i närheten, som inte är den mest centrala i en så viktig knutpunkt för människors behov av dagliga resor.

Södra skärgården skulle kunna vara en utvecklingsplats för mobilitetstjänster. Sådana mobilitetstjänster bör tas fram i nära samverkan med skärgårdens befolkning, för att spegla deras behov och efterfrågan.

### **Förslag till beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:**

Parkeringsbolaget och Grefab får i uppdrag att omvandla Grefabs platser för båtuppställning till boendeparkering på Saltholmsgatan väster om terminalbyggnaden samt erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning.

Parkeringsbolaget får i uppdrag att utreda möjligheten att utöka antal parkeringsplatser på parkeringarna på Saltholmsgatan och Vikebacken.

Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten att etablera ett låncykelsystem i området.

Trafiknämnden får i uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen.

Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området.

Kommunfullmäktiges uppdrag 2016-05-12 §8 att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag, förklaras fullgjort.

## **Ang. Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

I kommunstyrelsen

Att återremittera ärendet så att det följer Kommunfullmäktiges beslut den 12 maj 2016 om att erbjuda boende i Södra skärgården en egen parkeringsplats samt att ytterligare utreda konsekvenserna av att omvandla samtliga besöksplatser för boende och verksamma i skärgården samt kompensationsåtgärder för detta i enlighet med ovan.

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

Att uppdra till Parkeringsbolaget att avvakta med ytterligare prisändringar på Saltholmen/Långedrag i avvaktan på att kommunfullmäktiges uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen Långedrag är slutfört.

### **ÄRENDET**

Parallellt med att Södra skärgården växer och utvecklas med både fler bostäder och som besöksmål har också problemen med parkering och tillgänglighet till Saltholmen ökat. Problem som drabbar både boende i skärgården och boende i Långedrag och Saltholmen.

Alliansen har därför tagit flera initiativ för att underlätta resandet till och från skärgården och underlätta situationen vid Saltholmen. Bland annat har vi drivit på införandet av skärgårdsbåtar som går hela vägen in till Stenpiren. Efter ett yrkande från Alliansen beslutade också Göteborgs Stads kommunfullmäktige den 12 maj 2016 om en rad åtgärder för att underlätta resandesituationen.

Bland annat skulle kommunstyrelsen återkomma till kommunfullmäktige med förslag på hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag, det förslag kommunstyrelsen nu har att behandla.

I enlighet med samma yrkande fattade kommunfullmäktige också beslut att Saltholmen också fortsättningsvis vara angöringspunkt för skärgårdstrafiken och att staden fortsatt ska erbjuda boende i Södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag.

Som en konsekvens av kommunfullmäktiges beslut om att Saltholmen ska vara angöringspunkt för skärgårdstrafiken har också Västtrafik nu börjat projektera för ett nytt resecentrum i Saltholmen. Det tycker vi är positivt.

En sådan byggnation ligger dock några år fram i tiden och dagens parkeringsproblematik behöver lösas snarast. Arbetet bör därför ske i två spår där man dels tittar på långsiktiga lösningar, dels hittar snabba och enkla lösningar som kan skapa ökad tillgänglighet redan idag.

Det förslag till tjänsteutlåtande som Stadsledningskontoret lagt fram till Kommunstyrelsen med anledning av detta innehåller en del konstruktiva förslag kring hur parkeringssituationen kan förbättras. Tyvärr går man tvärs emot det beslut kommunfullmäktige fattat om att boende i södra skärgården ska erbjudas möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag när tjänsteutlåtandet istället föreslår att alla förhyrda platser ska omvandlas till så kallade tillståndsplatser där man får ställa sig i mån av plats.

Vi menar att ett sådant förslag skulle vara negativt då det skapar osäkerhet för de boende om möjligheten att få plats och ger negativa konsekvenser kring bland annat möjligheten att planera sin resa och därmed sin vardag. Det märks också i den kritik som förslaget väckt bland de boende i skärgården. Drygt 1 800 personer hade till den 19 januari på ett upprop mot Stadsledningskontorets förslag, en siffra som ska sättas i relation till att det bor ca 4 600 personer totalt i Södra skärgården.

Därmed når inte heller utredningen ända fram i att föreslå hur tillräckligt många nya platser ska kunna tillskapas för att erbjuda samtliga boende möjligheten att hyra en egen parkeringsplats. Utredningen bör således redan nu i kommunstyrelsen återremitteras för att kunna följa fullmäktiges beslut. De boende i Södra skärgården respektive Saltholmen har genom organisationerna Södra Skärgården i Samverkan (SSIS) respektive Älvsborgs Egnahemsförening (ÄEF) kommit med konstruktiva förslag som skulle kunna vara en ingång i ett sådant arbete.

Parallellt med det utredningsuppdrag som SLK genomför har Parkeringsbolaget genomfört en prishöjning för boendeparkeringarna på Saltholmen. Det anser vi vara olyckligt, dels med bakgrund av det utredningsarbete som nu sker, dels med hänsyn taget till att situationen med boendeparkeringarna på Saltholmen är exceptionell och inte jämförbar med andra lägen i fastlandet. Det är dessutom svårt att ur ett lekmanaperspektiv förstå hur man med hänvisning till marknadssituationen kan få samma prisnivåer i Saltholmen som inne i centrala Göteborg. Prishöjningarna på Saltholmen bör därför stoppas medan utredningen kring Saltholmen pågår. Samtidigt vill vi framföra att den ökade prisdifferentiering som kontoret vill utreda inte får leda till höjda avgifter för någon grupp.

Förslaget att omvandla besöksparkeringsplatserna på Saltholmen bör också utredas ytterligare. Vi ser fördelar med det men också problem, exempelvis tillgängligheten för besökare med funktionshinder som saknar möjlighet att gå längre sträckor. Underlaget bör kompletteras med möjligheterna att i exempelvis möjliggöra för gratis kollektivtrafikresande mellan Långedrag och Saltholmen. Det parallellt med förslaget om att utreda möjligheten att införa ett låncykelsystem vid Hinsholmen, Långedrag och Saltholmen som vi tycker är positivt. Vi är inte heller säkra på att samtliga besöksparkeringar vid Saltholmen ska omvandlas till boendeparkering, ett fåtal platser kan behöva finnas kvar men då med begränsade parkeringstider etc.

### **Tilläggsyrkande om utredning av parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag**

Fler parkeringsplatser behöver byggas på Saltholmen. Det beror på att antalet boende i södra skärgården, liksom i Göteborg i stort, växer. Detta skapar problem genom att det nuvarande antalet parkeringsplatser inte räcker till och att den begränsade Saltholmsgatan inte klarar av all trafik. Det finns till och med tankar om att lokalisera båttrafiken till södra skärgården någon annanstans. Frågan är om inte nybyggnation måste stoppas tills dessa problem (inte utmaningar) har fått en slutlig lösning. Så här går det när samhällsutvecklingen skenar iväg utom kontroll för de styrande politikerna.

En annan aspekt av det här är att bryggor för småbåtar kommer att försvinna. För många göteborgare är småbåtar viktiga för rekreation och avkoppling samt en gammal och kär tradition. Redan idag är antalet båtplatser i Göteborg för få. Av denna anledning är det viktigt att ta hänsyn till småbåtsägarnas behov. Helst ska de få behålla sina nuvarande båtplatser. Går inte det måste de få alternativa båtplatser någon annanstans. SD Göteborg anser därför att uppdraget måste kompletteras med översyn av småbåtsplatserna.

Sverigedemokraterna föreslår kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Att uppdraget att lösa parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag kompletteras med att säkra tillgången på småbåtsplatser.

**Angående redovisningen av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag**

Saltholmen har tyvärr en icke acceptabel parkeringssituation i dag. Trafiksituationen på Saltholmsgatan är också otrygg och vi vill ha en lättbegriplig och rättvis lösning. Vi känner oss i princip nöjda med tjänsteutlåtandet som föreslår en genomgripande lösning för parkeringen på Saltholmen/Långedrag som vi ser skulle lösa ut hela problematiken för lång tid framöver utan att kräva större investeringar.

Vi tycker att tjänsteutlåtandet är genomtänkt men att berggaraget är svårt att lösa med marknadsmässiga principer eftersom det blir mycket kostsamt. Därför vill vi inte se ett garage i berget. Det är också ett onödigt intrång i naturmiljön på Saltholmen. Möjligen ser vi istället att det framöver kan bli nödvändigt att flytta båtuppställningsplatser från läget väster om båtterminalen till Långedrag och därmed frigöra plats för fler parkeringsplatser, då nyttjas en redan hårdgjord yta.





## Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2017-11-28  
Diarienummer 0673/16

## Stadsledningskontoret

Stadsutveckling  
Henrik Levin  
Telefon 031-365 02 45  
E-post: henrik.levin@stadshuset.goteborg.se

## Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringsituationen på Saltholmen/Långedrag

---

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stads Parkering AB får i uppdrag att på Saltholmen/Långedrag: renodla olika parkeringsområden för olika användargrupper så att boende och verksamma inte konkurrerar om platser med besökande, omvandla samtliga besöksplatser på Saltholmen till platser för boende och verksamma i skärgården, omvandla förhyrda platser till tillståndsplatser, samt utreda möjligheterna att öka prisdifferentieringen mellan parkeringsplatser med olika kvaliteter.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att på Saltholmen/Långedrag: Utreda möjligheterna att införa styr- och ställcyklar vid Hinsholmen, Långedrag och Saltholmens terminal.
3. Kommunfullmäktiges uppdrag 2016-05-12 § 8 att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag, förklaras fullgjort.

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav 2016-05-12 § 8 kommunstyrelsen i uppdrag att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag. Som förutsättningar för uppdraget beslutade kommunfullmäktige att Saltholmen också fortsättningsvis ska vara angoringspunkt för skärgårdstrafiken och att staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag.

Stadsledningskontoret har utrett förutsättningar och olika sätt att förbättra och utöka antalet parkeringar på Saltholmen/Långedrag i samverkan med berörda förvaltningar, Parkeringsbolaget och Västtrafik. Utredningen visar att både terminalområde och parkeringsanläggningar på Saltholmen behöver byggas om, att ytterligare parkeringsplatser kräver att ett eller flera parkeringshus/garage anläggs och att det finns begränsningar för hur mycket parkering som kan trafikförsörjas på Saltholmen.

Stadsledningskontorets bedömning är att en stor investering som innebär krav på ny detaljplan på Saltholmen kommer att ta flera år att genomföra. Kontoret lämnar därför förslag på åtgärder som kan göras utan att en ny detaljplan tas fram.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Stadsledningskontorets bedömning är att de nya uppdrag som fullmäktige föreslås dela ut till Parkeringsbolaget och trafiknämnden inte innebär någon betydande kostnad och kan genomföras inom ram.

Investering i nytt terminalområde kostar uppskattningsvis cirka 350–400 miljoner kronor (ungefärlig summering av kostnadsberäkningar av Sweco och Tyréns, 2017). I summan ingår terminalbyggnad, depå/verkstadslokaler för drift och underhåll av skärgårdsbåtar, ombyggnad av kajen med flytbryggor mm, ombyggnad av spårvagnsslingan, busshållplatser och berörd gatemark samt ersättning för bryggor och parkeringsplatser som tas i anspråk av ny terminalfunktion eller gatemark.

Investering i nytt terminalområde belastar i huvudsak Västra Götalandsregionen medan ombyggnad av allmän plats såsom gatemark mm, belastar kommunen. Västtrafik har ansökt om medel från Västra Götalandsregionen (regional plan) för själva terminalbyggnaden.

Nya parkeringsanläggningar på Saltholmen medför avsevärt högre kostnader för den som önskar hyra parkeringsplats än idag. Parkeringsanläggningar ska bekostas av de som hyr platser eller får tillstånd att parkera. Kostnaderna för den enskilde blir särskilt höga vid fasta platser, då dessa platser inte kan samnyttjas av flera. Tyréns (2017) bedömer översiktligt byggkostnad per parkeringsplats i en anläggning ovan eller under mark till ungefär 200 000 kr och anläggning av parkering på mark till cirka 20 000 kr per plats. Hur stora byggkostnaderna i praktiken blir beror bland annat på markens beskaffenhet, byggkonstruktion, anläggningens storlek och vilken avskrivningstid man utgår ifrån. Särskilt stora osäkerheter gäller anläggningar i berget, då olika bergkvalitet ger stora skillnader i byggkostnad. Osäkerheter gäller även markens beskaffenhet i de delar av området som utgör utfylld mark. Utfyllnadsmassorna är okända och det kan inte uteslutas att marken har dåliga geotekniska förutsättningar och/eller rymmer förorenade massor.

Betalviljan för parkering motsvarar sannolikt inte kostnaden för nya anläggningar. Därmed uppstår en risk för outhyrda platser som påverkar Parkeringsbolagets möjligheter att kunna bygga och driva anläggningarna utan att gå med förlust. Det är därför osäkert om det i praktiken går att genomföra nya parkeringsanläggningar i berget och/eller som underjordiskt garage på Saltholmen.

## **Barn-, jämställdhets- och mångfaldsperspektiven**

Ett nytt terminalområde som uppfyller Västtrafiks och kommunens krav på en attraktiv bytespunkt förbättrar förutsättningarna att ta sig ut i skärgården för alla grupper oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning.

Avsevärt fler parkeringsplatser på Saltholmen kan leda till köer på Saltholmsgatan i samband med båtavgångar. Kollektivtrafikens framkomlighet begränsas då gatan enbart har ett körfält i varje riktning. Trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter försämras. Personer som inte har möjlighet att ta bilen till och från båten får därmed sämre förutsättningar. Särskilt försämras barns möjlighet att på ett säkert och tryggt sätt, röra sig på egen hand till /från och vid terminalen.

Ytterligare cirka 500 parkeringsplatser medför ett så pass stort tillskott att Parkeringsbolaget kan erbjuda parkeringsplats åt det antal boende och verksamma i södra skärgården som idag efterfrågar parkering. Ytterligare fler boende och verksamma kan erbjudas plats om man helt skulle tillämpa principen med parkeringstillstånd istället för hyra av fasta platser.

Att prioritera parkering för boende och verksamma i skärgården ger negativa konsekvenser för besökande till skärgården, badplatsen på Saltö samt befintliga verksamheter på Saltholmen och Långedrag. Besökande hänvisas till parkering vid Långedrag och sommartid vid Hinsholmen.

### **Miljöperspektivet**

Ett nytt terminalområde som uppfyller Västtrafiks och kommunens krav på en attraktiv bytespunkt förbättrar kollektivtrafikens kvalitet. Det kan leda till att resor överflyttas från bil till kollektivtrafik.

Fler parkeringsplatser på Saltholmen bedöms ge ökade trafikmängder på Saltholmsgatan och Torgny Segerstedtskatan. Framtida trafikmängder är dock relativt svårbedömda, då fler parkeringsplatser nära terminalen kan minska söktrafik och ”leveranstrafik”. Fördelningen mellan platser för boende och verksamma i skärgården respektive besöksplatser påverkar också trafikmängderna, då besöksplatser bedöms alstra mer trafik än boendeplatser.

Utförda bullerberäkningar påvisar ökat buller om cirka 1 dB(A) längs Saltholmsgatan om man ökar antalet parkeringsplatser på Saltholmen med ytterligare ca 1000 bilplatser, (dubbelt så många platser som Stadsledningskontoret bedömer ryms inom området). Även om 1 dB(A) utgör en knappt hörbar förändring, kan det ändå betraktas som en relativt allvarlig konsekvens då bullernivån redan idag överstiger 60 dB(A) för berörda fastigheter.

Avsevärt fler parkeringsplatser på Saltholmen kan leda till köer på Saltholmsgatan i samband med båtavgångar. Kollektivtrafikens framkomlighet begränsas då gatan enbart har ett körfält i varje riktning. Trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter riskerar att försämrats. Detta kan leda till att resor överflyttas från gång-, cykel- och kollektivtrafik till bil.

Parkeringsanläggningar på Saltholmen bedöms kunna ge stor negativ påverkan på landskapsbilden samt kultur- och naturmiljön. För att begränsa påverkan bör nya anläggningar anordnas i berget och/eller som underjordiskt garage under terminalområdet och den ombyggda spårvagnsslingan. Markens beskaffenhet är osäker i de delar av området som utgör utfylld mark. Utfyllnadsmassorna är okända och det kan inte uteslutas att marken har dåliga geotekniska förutsättningar och/eller rymmer förorenade massor.

### **Omvärldsperspektivet**

Flera trender i samhället går idag mot delning av tjänster av olika slag och det är inte omöjligt att vi ser automatiserade fordon inom en snar framtid. Om man betraktar mobilitet som en tjänst kan efterfrågan på resor tillfredsställas på många andra sätt än genom eget ägd bil. Södra skärgården skulle kunna utses som en testarena för mobilitetstjänster av olika slag.

**Bilaga 1** Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2016-05-12 § 8

**Bilaga 2** Trafik- och parkeringsutredning för Långedrag/Saltholmen (TPuls)

## Ärendet

Kommunfullmäktige gav 2016-05-12 § 8 kommunstyrelsen i uppdrag att utreda hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag. Som förutsättningar för uppdraget beslutade kommunfullmäktige att Saltholmen också fortsättningsvis ska vara angoringspunkt för skärgårdstrafiken och att staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag. (bilaga 1).

Stadsledningskontoret har med hjälp av konsult utrett förutsättningar och olika sätt att förbättra och utöka antalet parkeringar på Saltholmen/Långedrag i samverkan med berörda förvaltningar, Parkeringsbolaget och Västtrafik. Resultaten redovisas i bilagd konsultrapport (Norconsult 2017-10-27)

## Bakgrund

Skärgårdstrafiken till södra skärgården utgår idag från en terminal på Saltholmen. Terminalen har betydande brister såväl vad gäller resenärernas behov som för trafikoperatören Styröbolaget. Västtrafik som har Västra Götalandsregionens ansvar att utreda och utveckla kollektivtrafikterminaler har sedan flera år noterat behovet av en betydande investering i ny eller utvecklad terminal för skärgårdstrafiken. Göteborg Stad har tidigare studerat alternativa lokaliseringar utan att komma till något definitivt avgörande. En följd av fullmäktiges beslut att Saltholmen också fortsättningsvis ska vara angoringspunkt för skärgårdstrafiken är att Västtrafik startat en utredning kring omdaning av Saltholmen för att skapa en modern terminal anpassad för den resandemängd som hanteras. Det arbetet har drivits i samverkan med Stadsledningskontorets utredning och den resulterande skissen har arbetats in i utredningen.

Utvecklingen av södra skärgården riskerar att hämmas om inte skärgårdens mobilitets- och parkeringsbehov tillgodoses. Planering för nya bostäder i södra skärgården försvaras idag av osäkerheter i hur och i vilken omfattning parkering kan tillgodoses.

## Utredningen i korthet

Stadsledningskontorets utredning konstaterar att kommunfullmäktiges beslut innebär att både terminalområde och parkeringsanläggningar på Saltholmen behöver byggas om. Ska ytterligare parkeringsplatser skapas krävs ett eller flera parkeringshus/garage. Upprustning av terminalen på Saltholmen kräver mer plats än nuvarande terminal vilket innebär ytterligare behov av parkeringsanläggningar om antalet p-platser inte ska minska.

Rapporten finns som bilaga 2, här ges en sammanfattning.

## *Nytt terminalområde*

Det är nödvändigt att investera i ett nytt och bättre terminalområde för att uppfylla Västtrafiks och kommunens krav på en attraktiv bytespunkt. Kostnader för ny terminalbyggnad, depå/verkstadslokaler för drift och underhåll av skärgårdsbåtar, ombyggnad av kajen, kollektivtrafikförbättringar, ersättning för bryggor och parkeringsplatser som tas i anspråk av ny terminalfunktion eller gatumark kostar uppskattningsvis cirka 350–400 miljoner kronor. Investeringen belastar både Västra Götalandsregionen och kommunen. Den exakta fördelningen mellan parterna är i dagsläget svårbedömd.

### ***Utökad parkering***

Göteborgs Stads Parkeringsbolag ansvarar idag för cirka 1 000 parkeringsplatser på Saltholmen och cirka 600 på Långedrag. Saltholmen bedöms maximalt kunna rymma ytterligare cirka 500 bilplatser. Tillsammans med ersättning för cirka 300 platser som tas i anspråk av ny terminalfunktion innebär det cirka 800 platser i nya anläggningar. En förutsättning är att platserna kan anordnas i berget och/eller som underjordiskt garage under terminalområdet och den nya spårvagnsslingan. Fler än cirka 500 ytterligare parkeringsplatser på Saltholmen bedöms mot bakgrund av den redan dåliga trafikmiljön på Saltholmsgatan inte kunna trafikförsörjas. De bedöms också ge alltför stor negativ påverkan på landskapsbilden, kulturmiljön och naturmiljön på Saltholmen. Nya större parkeringsanläggningar i Långedrag bedöms olämpliga.

Utökning av antalet parkeringsplatser på Saltholmen medför dyrare parkeringsplatser för boende och verksamma i skärgården. Kostnader för hyrd parkering belastar de som hyr platserna eller har tillstånd att parkera. Utredningen redovisar alternativa finansieringsmodeller beroende på hur många som delar på kostnaden.

### ***Detaljplan***

Nytt terminalområde med ombyggd kaj, spårvagnsspår och trafikföring samt parkeringsanläggningar ovan eller under mark förutsätter ny detaljplan. Inom ramen för detaljplanearbetet bör kommunen fastställa om det är lämpligt och genomförbart att anlägga ytterligare parkeringsplatser och i så fall i vilken omfattning.

Prövningen av lämplig markanvändning bör ha ett tydligt genomförandeperspektiv och analysera huruvida betalviljan för parkering motsvarar kostnaden för nya parkeringsanläggningar. Det är angeläget att lämplig markanvändning på Saltholmen avgörs i en samlad bedömning. Detaljplanearbetet bör därför drivas som en samlad planprocess för hela Saltholmen.

### ***Åtgärder som inte kräver detaljplan***

För att i möjligaste mån uppfylla det som åsyftades i kommunfullmäktiges beslut är det angeläget att genomföra åtgärder som inte kräver detaljplan, särskilt som detaljplanen bedöms bli komplex och kommer att kräva flera års arbete. Rapporten anger följande åtgärder som tänkbara att genomföra utan att ändra detaljplanen för området:

- Renodla parkeringsområden för olika användargrupper, så att boende och verksamma inte konkurrerar om platser med besökande.
- Omvandla samtliga besöksplatser på Saltholmen till platser för boende och verksamma i skärgården (96 platser).
- Öka prisdifferentieringen mellan förhyrda platser nära terminalen och tillståndsplatser på längre avstånd från terminalen.
- Omvandla förhyrda platser till tillståndsparkering.
- Optimera befintliga ytor för parkering och anlägg ytterligare platser där det är möjligt, enstaka platser bedöms kunna tillkomma.
- Fortsatt dialog med GREFAB om samnyttjande och optimering av ytor.
- Verka för utökad bilpool på Saltholmen.
- Inför Styr och ställcyklar vid Hinsholmen, Långedrag och terminalen.
- Förbättra för fotgängare och cyklister på Saltholmen.

De första sex punkterna syftar till att kunna erbjuda så många boende och verksamma som möjligt parkering utan att besöksparkering och säsongsvariationer påverkar de boendes parkeringssituation. Det innebär samtidigt en prioritering av dessa grupper på bekostnad av besökare till södra skärgården. De sista tre punkterna är åtgärder som i första hand syftar till att underlätta för besökare att nå terminalen trots att besöksparkering placeras längre bort från terminalen.

### ***Andra hamnar***

Saltholmen kan erbjuda en god kollektivtrafiklösning för södra skärgården. Saltholmen kan däremot inte bära hela södra skärgårdens mobilitetsbehov, om tillgängligheten med bil ska vara god måste Saltholmen avlastas av annan/andra hamnar. Sådan kompletterande trafikering bör sättas i drift så snart som möjligt, särskilt under sommarhalvåret. Att avlasta Saltholmen genom skärgårdstrafik till annan/andra hamnar underlättar också för trafikering under byggtiden när terminalområdet byggs om.

### ***Utveckling av mobilitetstjänster för södra skärgården***

Södra skärgården erbjuder en unik boendemiljö, till stor del tack vare frånvaron av bilar. Samtidigt är många öbor beroende av arbete på fastlandet och väljer att utöva många fritidsaktiviteter där. Södra skärgården skulle kunna utses som en testarena för mobilitetstjänster. Mobilitetstjänsterna bör tas fram i nära samverkan med skärgårdens befolkning, för att spegla deras behov och efterfrågan.

### **Stadsledningskontorets överväganden**

Stadsledningskontoret delar slutsatserna i rapporten och ställer sig bakom de slutsatser och förslag som rapporten redovisar.

Den nödvändiga utvecklingen av terminalen på Saltholmen innebär kostnader både för Göteborg Stad och för Västra Götalandsregionen. Eftersom utredningen visar att det finns klara begränsningar för hur mycket parkering som kan trafikförsörjas på Saltholmen innebär även en utvecklad terminal på Saltholmen att efterfrågan på parkeringsplatser från boende, verksamma och besökare till södra skärgården sannolikt kvarstår. Staden bör därför utreda hur stor Stadens del av investeringen blir och tillsammans med Västra Götalandsregionen bedöma projektets kostnad och nytta som en helhet där tillgången till parkering är en del av ett utvecklat terminalområde.

Stadsledningskontorets bedömning är att en stor investering med stöd av ny detaljplan på Saltholmen kommer att ta flera år att genomföra. Staden bör därför samlas kring åtgärder som går att genomföra innan en ny terminal är på plats och utan att ändra detaljplan. Stadsledningskontoret gör bedömningen att de i rapporten föreslagna åtgärderna bör ansvarsfördelas enligt nedan.

### ***Stadsledningskontorets förslag till nya uppdrag***

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar om följande nya uppdrag.

Uppdrag	Ansvarig
Renodla olika parkeringsområden för olika användargrupper, så att boende och verksamma inte konkurrerar om platser med besökande.	Parkeringsbolaget
Omvandla samtliga besöksplatser på Saltholmen till platser för boende och verksamma i skärgården.	Parkeringsbolaget

Omvandla förhyrda platser till tillståndsplatser.	Parkeringsbolaget
Utreda möjligheterna att öka prisdifferentieringen mellan parkeringsplatser med olika kvaliteter.	Parkeringsbolaget
Utreda möjligheterna att införa styr- och ställcyklar vid Hinsholmen, Långedrag och Saltholmens terminal.	Trafiknämnden

***Stadsledningskontorets förslag till fördelning av åtgärder enligt redan utpekade ansvar***

Nedanstående förslag till åtgärder faller inom de ansvar som följer av fullmäktiges beslut om reglemente eller bolagsordning. Stadsledningskontorets bedömning är att berörda nämnder och bolag själva bäst kan bedöma på vilket sätt och i vilken utsträckning förslagen implementeras i nämnden/bolagets verksamhet.

Åtgärd	Ansvarig
Fortsätta dialogen med GREFAB med syfte att utreda möjligheter att samnyttja ytor för parkering samt att, om möjligt, tillskapa ytterligare parkeringsplatser.	Parkeringsbolaget
Optimera befintliga ytor för parkering och om möjligt anlägga ytterligare platser.	Parkeringsbolaget i samverkan med trafiknämnden
Inom ramen för arbetet med ny översiktsplan, utreda möjligheterna för kompletterande angoringspunkter för skärgårdstrafik som avlastar Saltholmen.	Byggnadsnämnden i samverkan med trafiknämnden
Verka för utökad bilpool på Saltholmen.	Trafiknämnden
Utreda möjligheterna att förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister till/från Saltholmen.	Trafiknämnden
Utreda förutsättningarna för att, i nära samverkan med skärgårdens befolkning, utse södra skärgården som en testarena för mobilitetstjänster.	Trafiknämnden
Ansöka om ny detaljplan. En sådan ansökan bör rimligen föregås av en ansökan från Västra Götalandsregionen / Västtrafik om mark för ny terminal.	Fastighetsnämnden

Stadsledningskontoret

Henrik Levin  
Planeringsledare

Ylva Löf  
Avdelningschef



# Göteborgs Stad

## Kommunfullmäktige

### Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum 2016-05-12

#### § 8 Dnr 0673/16

#### *Yrkande från KD, M och L angående parkeringssituationen på Saltholmen*

#### **Handling**

2016 nr 83.

#### **Yrkanden**

Daniel Bernmar (V) yrkar att fullmäktige bifaller förslaget från S, MP och V i kommunstyrelsen.

David Lega (KD), Hampus Magnusson (M), Helene Odenjung (L) och Staffan Levinsson (SD) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

#### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits. Omröstning begärs.

#### **Omröstning**

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till kommunstyrelsens förslag. Nej för bifall Daniel Bernmars yrkande”. Omröstningen utfaller med 41 Ja mot 39 Nej. 1 ledamot är frånvarande. Hur var och en röstar framgår av Bilaga 2.

#### **Beslut**

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Det fastställs att Saltholmen också fortsättningsvis ska vara angöringspunkt för skärgårdstrafiken.
2. Det fastställs att staden fortsatt ska erbjuda de boende och företag i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag.
3. Göteborgs Stads Parkerings AB uppmanas att avvakta med ytterligare beslut tills rättsläget kring eventuella myndighetsbeslut är klargjort.
4. Kommunstyrelsen får i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med förslag om hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas på Saltholmen/Långedrag enligt ovan.

---

#### ***Expedieras***

Kommunstyrelsen  
Göteborgs Stads Parkerings AB



SDN Västra Göteborg  
Trafiknämnden  
Västtrafik AB

**Vid protokollet**

Jonas Andrén  
2016-05-25

***Ordförande***

Lena Malm

***Justerare***

Marie-Louise Bergström

***Justerare***

Julia Bahner



**Uppdrag att utreda möjligheten att etablera ett lånecykelsystem i området Saltholmen/Långedrag**

**§ 90, 4555/18**

**Beslut**

1. Trafiknämnden avstyrker att det etableras ett lånecykelsystem i området Saltholmen/Långedrag med hänvisning till redan genomförda utredningar.
2. Trafiknämnden förklarar kommunfullmäktiges uppdrag 2018-04-26 § 24 att utreda möjligheten att etablera ett lånecykelsystem i området för fullgjort.
3. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

**Tidigare behandling**

Uppdrag KF 2018-04-26 § 24.

Bordlagt TN 2019-02-07 § 44.

**Handling**

Förslag till beslut enligt trafikkontorets tjänsteutlåtande.

**Protokollsutdrag skickas till**

Kommunfullmäktige

**Dag för justering**

2019-04-02

**Vid protokollet**

**Sekreterare**

Eva Nordqvist

**Ordförande**

Toni Orsulic (M)

**Justerande**

Karin Pleijel (MP)



### **Tjänsteutlåtande**

Trafiknämnden  
Sammanträdesdatum  
2019-02-07  
2019-03-21  
Utfärdat  
2019-01-09  
Diarienummer 4555/18

### **Stadens användning**

Sara Boije af Gennäs/Trafikkontoret/GBGStad  
Telefon 031-368 26 84  
E-post: sara.boije.af.gennas@trafikkontoret.goteborg.se

## **Uppdrag att utreda möjlighet till låncykelsystem Saltholmen/Långedrag**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden avstyrker att det etableras ett låncykelsystem i området Saltholmen/Långedrag med hänvisning till redan genomförda utredningar.
2. Trafiknämnden förklarar kommunfullmäktiges uppdrag KF 2018-04-26 § 24 att utreda möjligheten att etablera ett låncykelsystem i området för fullgjort.
3. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

### **Sammanfattning**

Kommunfullmäktige har i uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag (dnr 0673/16). Enligt beslut vid kommunfullmäktiges sammanträde 2018-04-26, §24, har trafiknämnden fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett låncykelsystem vid Hinsholmen/Långedrag.

Låncykelsystem har en viktig funktion i att avlasta och komplettera den övriga kollektivtrafiken. En av riktlinjerna för upphandlingen av ett nytt låncykelsystem är att systemet ska vara sammanhängande. Med ett lägre resandeunderlag eller stor andel enkelriktade cykelresor minskar nyttan med systemet betydligt. Den huvudsakliga anledningen till att systemet måste avgränsas är att kostnaden per cykelresa, inklusive all administration och omflyttning av cyklar, är relativt hög. I en gles stad som Göteborg blir det extra viktigt att med omsorg välja de områden i staden som har bäst förutsättningar att använda cyklarna så mycket som möjligt för att få ut största möjliga nytta av låncykelsatsningen.

I underlaget till upphandling av ett nytt låncykelsystem gjordes en analys av vilket systemområde, det vill säga det fysiska område där cyklar och stationer ska finnas, som är mest lämpligt. I utredningen konstaterades att

Saltholmen inte bör inkluderas eftersom det dels ligger långt från övriga systemområdet och dels riskerar att generera mycket reglering.

Utifrån de sammanvägda förutsättningarna för Saltholmen/Långedrag att vara en del av stadens låncykelsystem Styr&Ställ är trafikkontorets bedömning att staden istället bör göra andra satsningar för att tillgängliggöra cyklar och cykling. Åtgärder så som ökad standard på cykelparkering, låst och väderskyddad cykelparkering vid parkeringsplatserna för boende och verksamma i Södra skärgården och eventuellt en separat cykelpool med lastcyklar som administreras av bygde- och företagarföreningar i Södra skärgården, kommer troligen bättre att möta de behov som finns i området.

## **Förhållande till beslutade styrande dokument**

Enligt Cykelprogram för en nära storstad 2015 – 2025 är ambitionen att utvidga systemet till att omfatta en större del av Staden, inklusive centrala Hisingen, och att utveckla det i linje med den senaste utvecklingen på området. Denna inriktning har också fullföljts genom den upphandling som Trafikkontoret gjort av ett nytt låncykelsystem som ersätter dagens system.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Trafikkontoret förslag att avstyrka kommunfullmäktiges uppdrag att etablera ett låncykelsystem i Saltholmen/Långedrag har inga ekonomiska konsekvenser. De förslag till upprustningsåtgärder som presenteras rymms inom ordinarie driftram.

## **Barnperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter utifrån detta perspektiv

## **Jämställdhetsperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter utifrån detta perspektiv

## **Mångfaldsperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter utifrån detta perspektiv

## **Miljöperspektivet**

I en av de utredningar som gjordes inför upphandlingen av ett nytt låncykelsystem konstaterades att det är kostsamt att starta upp och driva ett låncykelsystem, med dagliga omflyttningar av cyklar m.m. Dessutom finns en viss risk att åtgärden skulle göra det mer attraktivt att välja bilen för resor till Saltholmen än vad det är idag i och med de ökade bilparkeringsmöjligheterna.

## **Omvärldsperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter utifrån detta perspektiv

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Kerstin Elias  
Avdelningschef

***Bilagor***

1. Protokollsutdrag KF 2018-04-26 §24 Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag.

## Ärendet

Kommunfullmäktige har i uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag (dnr 0673/16). Vid redovisningen av uppdraget 2018-04-26 § 24 fick trafiknämnden i uppdrag att utreda möjligheten att etablera ett låncykelsystem i området. Trafiknämnden fick också i uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen och att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området. Trafikkontoret återredovisar samtliga tre uppdrag vid trafiknämndens sammanträde 2019-02-07.

## Bakgrund

Under 2018 har upphandling av nytt låncykelsystem i Göteborg och Mölndal genomförts. Målet är att skapa ett så självreglerande system som möjligt. Systemet ska även vara sammanhängande och finnas på platser med ett gott befolkningsunderlag av både boende och verksamma, som har en hög funktionsblandning och/eller hög målpunktstäthet. Dessa förutsättningar ökar chanserna att varje cykel i systemet används så många gånger per dygn som möjligt, vilket ofta används som måttet på ett välfungerande låncykelsystem. Den huvudsakliga anledningen till att systemet måste avgränsas är att kostnaden per cykelresa, inklusive all administration och omflyttning av cyklar, är relativt hög. I en gles stad som Göteborg blir det extra viktigt att med omsorg välja de områden i staden som har bäst förutsättningar att använda cyklarna så mycket som möjligt för att få ut största möjliga nytta av låncykelsatsningen.

## Analys av lämpliga områden

I underlaget till upphandling av ett nytt låncykelsystem gjordes en analys av vilket systemområde, det vill säga det fysiska område där cyklar och stationer ska finnas, som är mest lämpligt. En statistisk analys av befolknings- och resandeunderlaget genomfördes för alla Göteborgs primärområden. Därtill gjordes en kvalitativ bedömning av de primärområden som har störst underlag där utbyggnadsplaner, bebyggelsestruktur, kollektivtrafikknutpunkter, övriga målpunkter, mm vägdes in. I slutsatserna för systemområdesanalysen<sup>1</sup> gjordes följande notering:

*Frölunda torg är ett område som har en lämplig täthet och funktionsblandning, men som i dagsläget ligger för långt bort från övriga systemet. Det finns inte heller befolknings- eller målpunktunderlag för att bygga ut systemet i form av ett stråk genom Högsbo.*

*Eriksberg har i dagsläget inte tillräckligt stor dagbefolkning för att vara aktuellt att ingå i systemområdet. Friluftsanläggningar såsom Skatås och Saltholmen har inte inkluderats eftersom de dels ligger långt från övriga systemområdet och dels riskerar att generera mycket reglering genom enkelriktade resor vid särskilda tidpunkter under dagen. Det gör att stationerna riskerar bli tomma vid flertalet tillfällen under dagen.*

---

<sup>1</sup> Trivector PM 2017-14 Systemområde låncyklar.

## Tidigare utredningar

I underlaget Utredning cykelmobilitet<sup>2</sup>, som bifogats ärendets handling (2018 nr 71), konstateras följande:

*Ett lånecykelsystem (med lastmöjligheter) mellan områdena skulle göra det möjligt att ställa bilen vid exempelvis Hinsholmen där det under sommartid finns gott om bilparkering, för att sedan ta cykel sista biten till Saltholmen där det är ont om bilparkering. Denna lösning förutsätter att en cykel kan tas vid t.ex. Hinsholmen kan lämnas vid båten vid Saltholmen, alltså på ett annat ställe än där den hämtades upp. Detta är alltså en åtgärd för att minska trycket på bilparkering genom cykling, snarare än en åtgärd för att underlätta för cyklingen i sig.*

...

*Ett lånecykelsystem är kostsamt att starta upp och kostsamt att driva, med dagliga omflyttningar av cyklar m.m. Dessutom finns en viss risk att åtgärden skulle göra det mer attraktivt att välja bilen för resor till Saltholmen än vad det är idag i och med de ökade bilparkeringsmöjligheterna.*

Sammantaget föreslår Utredning cykelmobilitet inte att åtgärden lånecyklar drivs vidare utan att staden istället prioriterar åtgärder som förbättrar tillgängligheten och framkomligheten med cykel i området, såsom bland annat förbättrade cykelparkeringsmöjligheter.

## Trafikkontorets synpunkter

Ett lånecykelsystem mellan Saltholmen och Långedrag/Hinsholmen innebär en möjlig avlastning på kollektivtrafiken vid högsäsong. Om det är samma system som i övriga kommunen, Styr&Ställ, bör systemområdet utvidgas hela vägen från centrum till Saltholmen, annars blir systemet svårt att förstå för användarna. Saltholmen är en viktig målpunkt för besökare, både lokal turism såväl som nationell och internationell, och cyklar vid färjeläget är positivt och bidrar till bilden av Göteborg som en attraktiv cykelstad.

En av riktlinjerna för upphandlingen av ett nytt lånecykelsystem är att systemet ska vara sammanhängande. Ett sammanhängande system bedöms tydligare och enklare att förstå för användarna och är mer kostnadseffektivt. Med ett systemområde vid Saltholmen bildas en enklav separerad från huvudområdet. Det innebär med största sannolikhet att driftskostnaderna ökar i form av ökad reglering och längre transporter för driftspersonal. Det finns också en risk att cyklar ”försvinner” eller lämnas på vägen mellan huvudområdet och Saltholmen vilket medför att området nedprioriterades i systemområdesanalysen på dessa grunder.

Enligt systemområdesanalysen saknas det tillräckligt befolkningsunderlag i området kring Saltholmen för att ett lånecykelsystem ska fungera effektivt. Till fördel är förvisso att Saltholmen är en stor målpunkt och en bytespunkt för kollektivtrafik, men bedömningen är ändå att det inte är tillräckligt.

---

<sup>2</sup> Koucky & Partners, 2016, Utredning cykelmobilitet – Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen

Saltholmen ligger relativt långt ifrån övriga låncykelområdet. I utformningen av upphandlingen har korta pendlingsresor med cykel prioriterats som ett komplement till kollektivtrafiken eftersom bedömningen är att det är i en sådan ”last mile”-lösning som låncyklar medför störst nytta. För daglig pendling från hemmet är ofta en privat cykel en bättre lösning, inte bara ur ett samhällsperspektiv utan även för individen, men kräver då bra tillgänglighet och framkomlighet för cykel samt säkra cykelparkeringar.

Underlaget konstaterar även att många boende använder lastkärror för att frakta varor mellan fastlandet och öarna. Det innebär att lastcyklar troligen är efterfrågade för ett låncykelsystem, men det ingår inte i upphandlingen i dagsläget vilket innebär att Styr&Ställ inte riktigt kan uppfylla behovet på den aktuella platsen.

Den komplicerade parkeringssituationen för boende och besökare kan underlättas genom att låncyklarna kan användas mellan parkeringsplatser vid Långedrag/Hinsholmen och Saltholmens färjeläge. Samtidigt skulle en sådan användning av cyklarna ge upphov till en stor efterfrågan vid korta tidsintervall under rusningstimmarna och enkelriktade flöden som är svåra att hantera utan omfattande reglering/omflyttning av cyklarna. Det är oklart om etablering av stadens låncykelsystem Styr&Ställ bidrar till att lösa parkeringssituationen på den aktuella platsen i så hög grad att det överväger övriga negativa aspekter.

Resorna till och från Saltholmen är i hög grad säsongsbetonade. För en kostnadseffektiv lösning skulle två olika tillvägagångssätt krävas för vintersäsong respektive sommarsäsong.

Låncykelsystem har en viktig funktion i att avlasta och komplettera den övriga kollektivtrafiken. Samtidigt är det ingen helhetslösning som kan lösa alla olika typer av behov på alla platser. Med ett lägre resandeunderlag eller stor andel enkelriktade cykelresor minskar nyttan med systemet betydligt. Utifrån de sammanvägda förutsättningarna för Saltholmen/Långedrag att vara en del av stadens låncykelsystem Styr&Ställ är trafikkontorets bedömning att staden istället bör göra andra satsningar för att tillgängliggöra cyklar och cykling, så som också utretts och beskrivs i Utredning cykelmobilitet. Åtgärder så som ökad standard på cykelparkering, låst och väderskyddad cykelparkering vid parkeringsplatserna för boende (och eventuellt verksamma) i Södra skärgården och eventuellt en separat cykelpool med lastcyklar som administreras av bygde- och företagarföreningar i Södra skärgården, kommer troligen bättre att möta de behov som finns i området.





## Uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen

### § 91, 4556/18

#### Beslut

1. Trafiknämnden förklarar kommunfullmäktiges uppdrag 2018-04-26 § 24 att verka för utökad bilpool på Saltholmen för fullgjort.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

#### Tidigare behandling

Uppdrag KF 2018-04-26 § 24.

Bordlagt TN 2019-02-07 § 45.

#### Information

Peggy Magnusson, trafikkontoret, meddelar redaktionell ändring av bilagehänvisning i trafikkontorets tjänsteutlåtande.

#### Handling

Förslag till beslut enligt trafikkontorets tjänsteutlåtande.

#### Propositionsordning

Ordföranden Toni Orsulic (M) ställer proposition på bifall till trafikkontorets förslag och finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

#### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

#### Dag för justering

2019-04-02

#### Vid protokollet

##### Sekreterare

Eva Nordqvist

##### Ordförande

Toni Orsulic (M)

##### Justerande

Karin Pleijel (MP)



### **Tjänsteutlåtande**

Trafiknämnden  
2019-02-07  
2019-03-21  
Utfärdat  
2018-12-10  
Diarienummer 4556/18

### **Stadens användning**

Peggy Magnusson/Trafikkontoret/GBGStad  
Telefon 031-368 25 68  
E-post: peggy.magnusson@trafikkontoret.goteborg.se

## **Uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen**

---

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden förklarar kommunfullmäktiges uppdrag KF 2018-04-26 § 24 att verka för utökad bilpool på Saltholmen för fullgjort.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

### **Sammanfattning**

Kommunfullmäktige beslutade 2018-04-26, § 24, att ge trafiknämnden i uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen.

Trafikkontoret har kartlagt förutsättningar och rådande situation för bilpooler på Saltholmen. Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler/fordonspooler på gatumark.

Göteborgs Stads Parkering som förvaltar den mesta kvartersmarken runt Saltholmen prioriterar bilpoolsaktörer vid tilldelning av parkeringsplats. Intresset för bilpooler ökar inom staden och en ökning av antalet bilpoolsplatser på Saltholmen har skett de senaste åren. Regeringen har tillsatt en utredning för att främja bilpooler och trafikkontoret följer utvecklingen och vilka möjligheter ett ändrat regelverk skulle medge.

### **Förhållande till beslutade styrande dokument**

Att verka för fler bil/fordonspooler ligger i linje med andra beslutade dokument. I kommunfullmäktigebeslut 2016-02-25, Bilaga 1 - Riktlinjer för parkeringsverksamhet står följande på sidan 27 "Fordon som är prioriterade, t, ex bilpool, ska ges förtur och erbjudas de mest attraktiva platserna i parkeringsanläggningar."

I Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler samt introduktion till elfordon, kommunfullmäktige 2017-01-26, står bland annat

följande under 2.4 ”Göteborgs Stad som fastighetsägare, markägare, planmyndighet och parkeringsaktör ska prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser”. Samt att ”Det är angeläget att så sker även i fortsättningen. Det måste då hanteras enligt gängse kommersiella villkor för att tillgodose krav på likabehandling enligt kommunallagen.”. Under 2.5 står vidare att ”Göteborg Stad ska fortsätta verka för att regeringen ändrar trafikförfattningen så att parkeringsplatser för bilpool kan reserveras på gatumark”.

I Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpool, kommunfullmäktigebeslut 2017-01-26, redovisas krav för bilpool i syfte ”att underlätta användandet av delade mobilitetstjänster som minskar behovet av bilar och parkeringsytor, särskilt i områden där det råder brist på parkering”. (Bilaga 2)

### **Ekonomiska konsekvenser**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter i frågan utifrån detta perspektiv.

### **Barnperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter i frågan utifrån detta perspektiv.

### **Jämställdhetsperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter i frågan utifrån detta perspektiv.

### **Mångfaldsperspektivet**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter i frågan utifrån detta perspektiv.

### **Miljöperspektivet**

En ökning av antalet bilpooler kan bidra till minskade vägtrafikvolym och minskade utsläpp.

### **Omvärldsperspektivet**

I augusti 2018 tillsatte regeringen en utredning som ska titta på åtgärder för att främja bilpooler. Här ingår också motorcykel och moped. I första hand ska utredningen undersöka förutsättningarna för sänkt moms. Syftet är stimulera till en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva persontransporter, (bilaga 3).

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Kerstin Elias  
Avdelningschef



# Göteborgs Stad

## Trafikkontoret

### *Bilagor*

- 1 Protokollutdrag KF 2018-04-26 §24 Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag
- 2 Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpool
- 3 Kommittédirektiv. Utredning om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster. Dir. 2018:93

## Ärendet

Kommunfullmäktige har i uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag (dnr 0673/16). Enligt beslut vid kommunfullmäktige 2018-04-26, § 24, har trafiknämnden fått i uppdrag att verka för utökad bilpool på Saltholmen.

## Bakgrund

### Området kring Saltholmen

Området kring Saltholmens färjeläge/spårvagnsändhållplats består av allmän platsmark, spårområde och terminal, som trafikkontoret förvaltar samt kvarterersmark med parkeringsplatser som i stor del förvaltas av Göteborgs Stads Parkering. Se bild från MapInfo där gult område markerar allmän platsmark/trafikkontorets förvaltning.



### Trafikkontorets roll

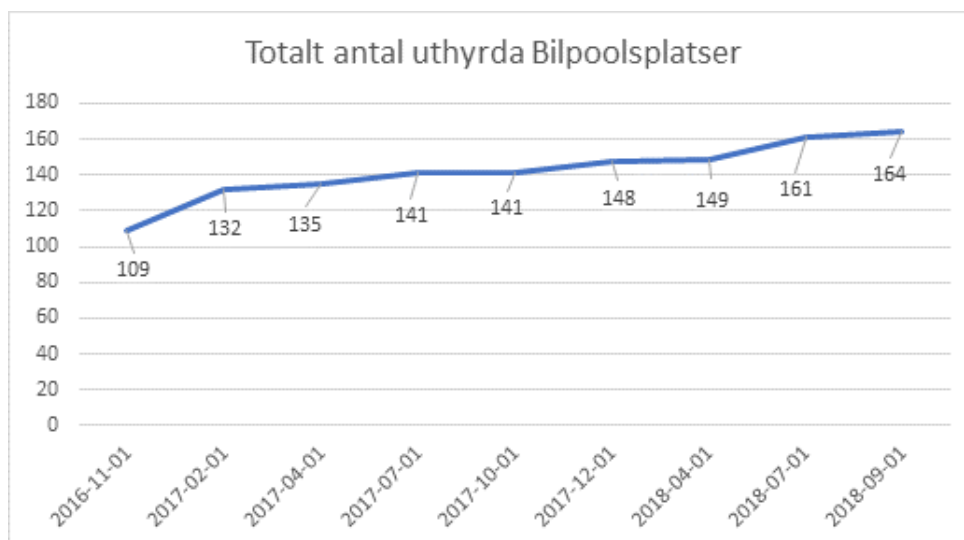
Trafikkontoret är processägare till kommunfullmäktiges mål – det hållbara resandet ska öka. Som en del i hållbart resande gäller att främja bilpooler/fordonspooler eller delat resande på olika sätt samtidigt som trafikkontorets mark – allmän platsmark i dagsläget inte får upplåtas till bil/fordonspooler.

Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler på gatumark/allmän platsmark. Frågan om bilpoolsparering på allmän platsmark bereds dock inom regeringskansliet efter förslag från utredningen ”Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi”.

I februari skickade trafikkontoret en fråga till Regeringskansliet kring hur det går med beredningen. Svar från Regeringskansliet i mars 2018 var att de inte hade någon uppfattning om när i tid ett beslut kunde tas. I december 2018 skickades frågan på nytt. Ny handläggare på Regeringskansliet svarade att det dessvärre är svårt att ge någon tidsplan för ärendets avgörande. Trafikkontoret bevakar frågan.

## Göteborgs Stads Parkering prioriterar bilpooler

Göteborgs Stads Parkering förvaltar en stor del av markområdet på Saltholmen och de prioriterar bilpooler i sina köer. Om ett bilpoolsföretag (se kvalitetskrav i bilaga 2) ansöker om bilpoolsplats kommer de före i kö. Ingen parkeringsplats sägs upp men prioritering innebär att när en plats blir ledig har bilpooler förtur. Intresset för bilpooler på Göteborgs Stads Parkerings mark har ökat över tid. Diagrammet nedan visar utvecklingen av Göteborgs Stads Parkering antal uthyrda bilpoolsplatser i hela staden.



## Antalet bilpoolsplatser på Saltholmen har ökat

Det har funnits bilpooler på Saltholmen i flera år och antalet platser har under senare år utökats. Göteborgs Bilkooperativ som bland annat hade platser på Saltholmen avslutade sin verksamhet under 2018. Idag finns fyra bilpoolsplatser genom Sunfleet vid färjeläget på Saltholmen på Göteborgs Stads Parkerings mark. Två finns i yttre hamnen och två i inre hamnen. Dessutom finns en plats på Saltholmsgatan cirka 1 kilometer från färjeläget.

I januari 2013 hade Sunfleet två bilar i inre hamnen på Saltholmen. I juni 2017 utökades flottan med en bil på Saltholmsgatan och i maj 2018 placerades två till bilar ut, nu till yttre hamnen. En faktor som styr var Sunfleet placerar bilar är nyttjandegraden som de bevakar för att ha rätt antal bilar på olika platser. Nyttjandegraden av Sunfleets bilpooler i området har ökat. De gör bedömningen att anledningen till ökad nyttjandegrad trots fler bilar är att de får in många nya kunder, att intresset för bilpool är stort.

2017 var nyttjandegraden i området totalt 26 % (38 % på vardagar och 34 % helger samt 20 % kvällar). Nyttjandegrad till i mitten av december 2018 var totalt 29 % (38 % på vardagar och 38 % helger samt 26 % kvällar).

## Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser positivt på att intresset för bilpooler har ökat, att ökning skett av antalet platser på Saltholmen och att Göteborgs Stads Parkering som förvaltar kvartersmark i området prioriterar bilpoolsplatser. På allmän platsmark som trafikkontoret förvaltar finns ingen laglig rätt att reservera bilpoolsplatser i dagsläget. Trafikkontoret bevakar frågan.



## Uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området Saltholmen/Långedrag

### § 92, 4542/18

#### Beslut

1. Trafiknämnden förklarar kommunfullmäktiges uppdrag 2018-04-26 § 24 att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området för fullgjort.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

#### Tidigare behandling

Uppdrag KF 2018-04-26 § 24.  
Bordlagt TN 2019-02-07 § 46.

#### Handlingar

Förslag till beslut enligt trafikkontorets tjänsteutlåtande.  
Yrkande (MP), (V) som görs om till yttrande (MP), (V), bilaga 1 § 92.

#### Yrkanden

Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till trafikkontorets förslag och meddelar att yrkandet från (MP), (V) görs om till ett yttrande.

#### Propositionsordning

Ordföranden Toni Orsulic (M) ställer proposition på bifall till trafikkontorets förslag och finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

#### Protokollsanteckning

Yttrande (MP), (V) antecknas till protokollet.

#### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

#### Dag för justering

2019-04-02

#### Vid protokollet

#### Sekreterare

Eva Nordqvist

#### Ordförande

Toni Orsulic (M)

#### Justerande

Karin Pleijel (MP)



Trafiknämnden  
2019-03-21

§25 Yttrande (MP) och (V)

### **Yttrande angående uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten på Saltholmen/Långedrag**

Trafikkontorets översyn visar att små och kortsiktiga förbättringar på flera platser i området förbättrar trafiksäkerheten och underlättar för trafikanterna att göra trafiksäkra val.

Det är viktigt att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området. Då kan till exempel barn säkrare röra sig i sin närmiljö och personer med funktionsnedsättning få bättre möjligheter att röra sig självständigt.

Kontoret bedömer i sin utredning att investeringar för att arbeta med kortsiktiga åtgärder ryms inom befintliga investeringspotter för ökad trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsarbete på kort sikt enligt översynen:

- Se över växtlighet som är siktskymmande och begränsar ytan för gående på gångbanan, vilket i sin tur skapar konflikter mellan gående och cyklister.
- Förtydliga gång- och cykelstråken genom att se över skyltsättning och vägmarkering.
- Förtydliga långsgående passager längs med befintlig gång- och cykelbana.
- Utredda om det finns ytterligare passager som kan hastighetssäkras samt om nya kan/bör byggas

**Vi vill därför se att Trafikkontoret** genomför de justeringar på kort sikt som identifierats



**Tjänsteutlåtande**

Sammanträdesdatum

2019-02-07

2019-03-21

Utfärdat 2019-01-09

Diarienummer 4542/18

**Stadens användning**

Martina Fahlcrantz/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon:031-368 26 53

E-post: martina.fahlcrantz@trafikkontoret.goteborg.se

## Uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten på Saltholmen/Långedrag

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden förklarar kommunfullmäktiges uppdrag KF 2018-04-26 § 24 att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området för fullgjort.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunfullmäktige som trafiknämndens eget yttrande.

### Sammanfattning

I samband med kommunfullmäktiges förslag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag fick trafiknämnden i uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området Saltholmen/Långedrag (Kommunfullmäktige 2018-04-26, §24).

Då trafiksäkerheten i bostadsområdena i Långedrag är god har trafikkontoret valt att begränsa översynen i området till att endast gälla på Saltholmsgatan från Torgny Segerstedtsgatan till färjeterminalen. Det är längs med denna gata de största bristerna i trafiksäkerheten upplevs av både boende och besökare.

En brist i trafiksäkerheten är avsaknaden av tillräckligt bred gång- och cykelbana, vilken ibland saknar kontinuitet för god orienterbarhet. Längs sträckan behöver även vägmarkeringar och vägvisning ses över. Standarden på korsande och längsgående passager är låg på flera platser och det finns raksträckor som uppmuntrar till högre hastigheter. Hastighetsmätningar visar dock att hastighetsgränserna efterlevs, men då gång- och cykelbanan är smal hade lägre hastigheter på 50-sträckorna ökat trafiksäkerheten

Trafikkontoret gör bedömningen att några åtgärder kan göras på kort sikt. Dessa kan planeras in i den ordinarie pågående verksamhet för att höja den generella trafiksäkerheten i staden. Förslag till åtgärder innefattar bland annat att förtydliga gång- och cykelstråken genom att se över skyltsättning och vägmarkering samt utreda om det finns ytterligare passager som kan hastighetssäkras.

Det finns även åtgärder på längre sikt som skulle kunna höja trafiksäkerheten. Åtgärderna kräver en större ombyggnation av Saltholmsgatan och behöver därför utredas noggrannare. En ny bredare och sammanhängande gång- och cykelbana med få

korsningspunkter är önskvärd, men dagens spårväg skapar begränsningar i de ytor som finns tillgängliga för eventuell breddning/nybyggnation av befintlig gång- och cykelbana. Ytterligare utmaning ligger i att skapa hastighetssäkrade korsningspunkter då spårväg och biltrafik idag delar körbana.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Investeringar för att arbeta med kortsiktiga åtgärder ryms inom befintliga investeringspotter för ökad trafiksäkerhet. Några beräkningar av kostnader har ännu inte gjorts men kommer att tas med i den löpande bedömningen av vilka trafiksäkerhetsåtgärder trafikkontoret behöver prioritera.

## **Barnperspektivet**

Om trafiksäkerheten ökar förbättras barns möjligheter att på egen hand röra sig i sin närmiljö.

## **Mångfaldsperspektivet**

Med förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter kan fler som inte har möjlighet eller vill köra bil få ökade möjligheter att ta sig ut till färjeläget. Likaså kan trafiksäkra och tillgänglighetsanpassade gångpassager förbättra möjligheten för personer med funktionsvariationer att röra sig i och kring Saltholmen/Långedrag.

## **Jämställdhetsperspektivet**

Förvaltningen/bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

## **Miljöperspektivet**

Om trafiksäkerheten ökar för gående och cyklister är det möjligt att andelen hållbara resor ökar till och från området.

## **Omvärldsperspektivet**

Förvaltningen/bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

## **Bilagor**

1. Protokollsutdrag KF 2018-04-26 §24 Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag om att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag

## Ärendet

Kommunfullmäktige har i uppdrag att utreda parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag (dnr 0673/16). Enligt beslut vid kommunfullmäktige 2018-04-26 §24, har trafiknämnden fått i uppdrag att genomföra en översyn av trafiksäkerheten i området Saltholmen/Långedrag

## Beskrivning av ärendet

Saltholmen är ett populärt resmål som lockar både inhemska göteborgare och turister. Alla öarna i södra skärgården är bilfria. Det finns tre områden i närheten av färjan där det i dagsläget går att parkera: Saltholmen, Långedrag och Hinsholmen.

Många upplever i dag parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag som problematisk. Vid fina dagar blir de attraktiva parkeringsplatserna närmast färjeterminalen snabbt fulla och behovet av alternativa parkeringsplatser längre från terminalen är stort. Parkeringsbolaget har därför fått i uppgift att utreda huruvida fler uppställningsplatser för boende samt besökare kan anläggas på Saltholmen

## Trafikkontorets bedömning

### Nuvarande trafiksäkerhetsarbete i Göteborg Stad

I Göteborg sker ett kontinuerligt arbete med att förbättra säkerheten på stadens vägar och ytor genom bland annat fysiska åtgärder. På huvudvägnätet, där det finns separat gång- och cykelbana, görs punktsäkringar på de platser där gående och/eller cyklister har ett korsningsbehov.

I många bostadsområden samsas oskyddade trafikanter ofta med övriga trafikslag om hela utrymmet. För att uppnå god trafiksäkerhet på dessa gator strävar trafikkontoret efter att den verkliga hastigheten i hela området skall vara 30 km/tim. För att uppnå god efterlevnad krävs det att den fysiska miljön signalerar att föraren bör eller tvingas hålla nere hastigheten. Detta uppnås genom att exempelvis fysiska åtgärder byggs eller att hela gatan byggs om.

### Trafiken i Saltholmen/Långedrag

Trafiksituationen i Saltholmen/Långedrag är varierande beroende på tidpunkt under dagen samt årstid. Större delen av trafikflödet går längs med Saltholmsgatan vilken leder hela vägen ut till färjeterminalen. Ytan är begränsad och det är många trafikslag som samsas om utrymmet. Runt sommarhalvåret uppstår det ofta stressad söktrafik i brist på parkeringsplatser. Denna i sin tur ökar olycksrisken för samtliga trafikslag.

Flertalet av bostadsgatorna i Långedrag stödjer utformningen för rekommenderad 30 km/tim. För att skapa en god efterlevnad har en del av gatorna utformats med hastighetsdämpande åtgärder vilka i sin tur säkrar en låg hastighet.

Hastighetsefterlevnaden i området är god och de flesta fordonen håller sig inom satta hastighetsbegränsningar eller lägre. Den sträcka som sticker ut är Torgny Segerstedtsgatan mellan Ängkärrsvägen och Saltholmsgatan där 85-percentilen uppgår

till 62 km/tim (reglerad hastighet är 50 km/tim, tätbebyggt område). Sträckan har dock inga korsningsanspråk, då dagens utformning med längsgående banvall omöjliggör detta. Eftersom trafiksäkerheten i bostadsområdena i Långedrag är god, med låga hastigheter, har trafikkontoret valt att begränsa översynen i området till att gälla Saltholmsgatan från

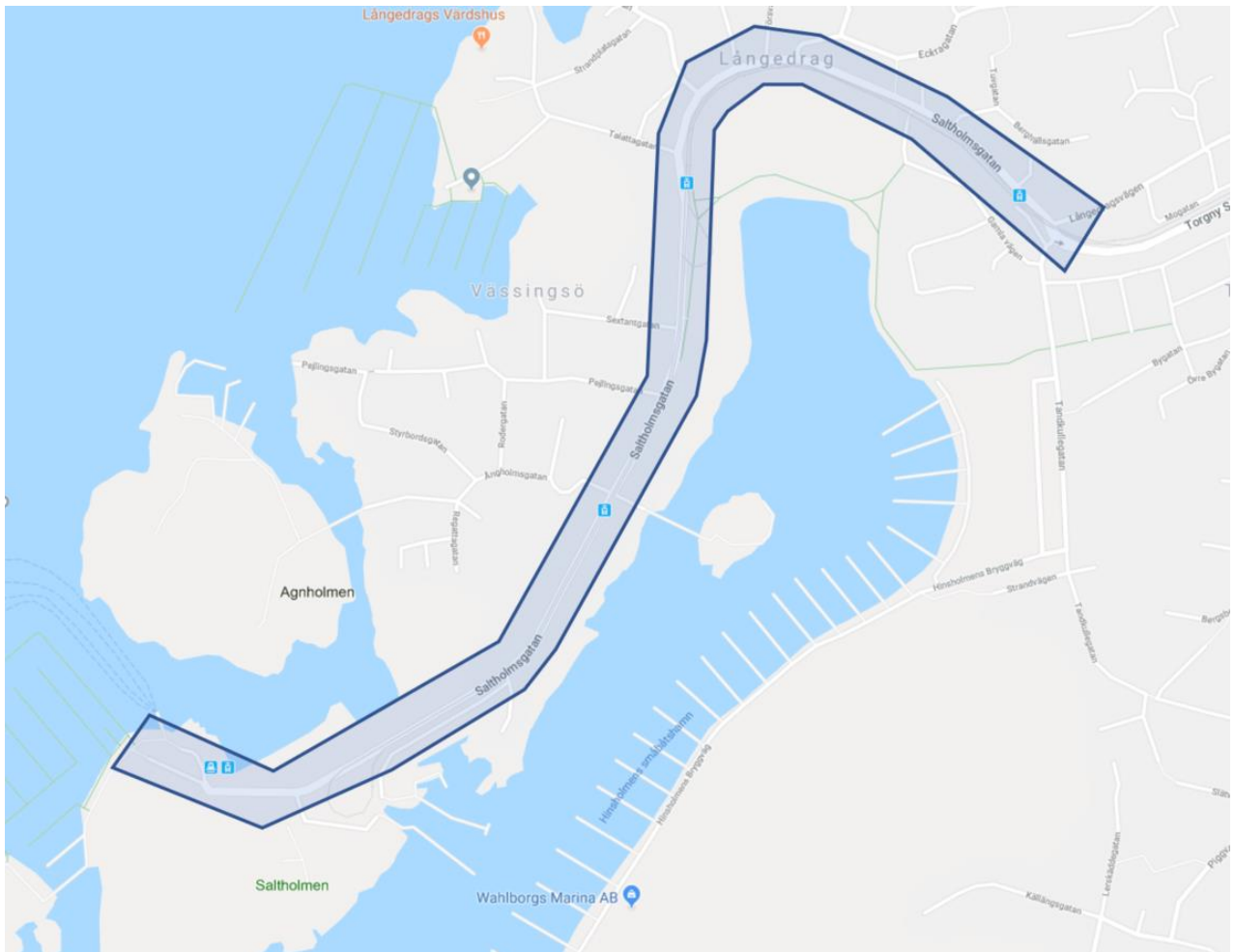


Bild 1. Begränsning av område för översyn av trafiksäkerheten i Saltholmen/Långedrag

Torgny Segerstedtsgränd till färjeterminalen. Det är längs med denna gata de största bristerna i trafiksäkerheten upplevs av både boende och besökare.

### Trafiksäkerheten i området Saltholmen/Långedrag

#### Styrkor

- **Separat gång och cykelbana:** För att upprätthålla god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter finns det på större delen av Saltholmsgatan en separat gång- och cykelbana att tillgå.
- **Hastighetssäkrade korsningspunkter:** Några platser längs gång- och cykelbanan på Saltholmsgatan, där spår inte går i gatan, är hastighetssäkrade med hjälp av vägbulor.
- **Hastighetsbegränsning 30 km/tim:** En sträcka på Saltholmsgatan är reglerad med 30km/tim. På denna sträcka har även digitala hastighetsdisplayer installerats för att upprätthålla bättre efterlevnad. Sträckan är reglerad med 30km/tim, då

spårvagnen har sitt stopp mitt i körbanan samt att spåren begränsar möjligheten till hastighetsdämpande åtgärder för oskyddade trafikanter i anslutning till hållplatsläget.

- **Heldragen linjemarkering:** Heldragen mittlinje har målats i gatan för att undvika onödiga omkörningar. Linjen antas även resultera i att hastigheterna hålls nere på platsen.
- **Varningstavlor:** På utvalda platser har varningstavlor placerats för att uppmärksamma bilister längs med Saltholmsgatan om eventuella faror

### *Svagheter*

- **Bristfällig bredd gång- och cykelbana:** På många delsträckor är bredden av gång- och cykelbanan minimal, och klart under det som rekommenderas i teknisk handbok.
- **Ingen kontinuitet:** På vissa platser tar gång och cykelbanan slut eller övergår i gångbana utan att det är klart och tydligt var och hur man kan ta sig vidare med cykel.
- **Vägvisning:** Det behövs fler och tydligare vägvisningsskyltar för cyklister, särskilt för att tydligt visa vart utpekad huvudstråk går. Det behövs tydlig skyltsättning på alla platser där det kan uppstå tvivel om vägval.
- **Vägmarkering:** vägmarkeringar längs med hela sträckan behöver ses över. Det är ofta otydligt var och hur man ska ta sig fram. Det behövs fler och tydligare markeringar.
- **Drift och underhåll:** inträngande växtlighet på ett antal platser blockerar delar av befintlig gång- och cykelbanan med redan begränsad bredd.
- **Passager:** många passager håller en relativt låg standard. Det saknas markeringar, alla är inte hastighetsäkrade och det saknas anvisade platser.
- **Sikt:** sikten vid många korsningar och utfarter är skymd av växtlighet eller höga staket.
- **Hastighetsdämpning:** det finns flera raksträckor som uppmuntrar till högre hastigheter för motorfordon. Överväg hastighetsdämpande åtgärder. Hastighetsmätningar visar att hastighetsgränserna efterlevs, men då gång- och cykelbanan är smal hade lägre hastigheter på 50-sträckorna ökat trafiksäkerheten
- **Osammanhängande gångstråk:** Gång och cykeltrafik är underordnad parkeringsplatserna i området vilket försvårar orienterbarheten. Detta i sin tur försvårar för gående och cyklister att göra trafiksäkra val.

### **Vidare arbete med trafiksäkerheten i området Saltholmen/Långedrag**

#### *Kort sikt*

- Se över växtlighet som är siktskymmande och begränsar ytan för gående på gångbanan, vilket i sin tur skapar konflikter mellan gående och cyklister.

- Förtydliga gång- och cykelstråken genom att se över skyltsättning och vägmarkering.
- Förtydliga långsgående passager längs med befintlig gång- och cykelbana.
- Utredda om det finns ytterligare passager som kan hastighetssäkras samt om nya kan/bör byggas, t ex vid hållplatser/parkeringar.

#### *Lång sikt*

- Utredda möjlighet till hastighetsdämpande åtgärder som är fungerande vid spårtrafik.
- Se över möjligheten att förbättra korsningen vid Långedragsvägen för cyklister.
- Planera för bättre standard på gång- och cykelstråk.
- Bygga ut pendelcykelväg enligt plan.
- I samarbete med Grefab, förbättra kopplingen för gående och cyklister från terminalen till badplats och hamn.

#### **Möjliga konsekvenser för trafiksäkerheten vid anläggning av fler parkeringsplatser i området**

De alternativa parkeringsplatserna längre från terminalen, både befintliga och planerade, ställer krav på en god trafiksäkerhet längs med Saltholmsgatan. Som gående till och från färjeterminalen behöver du korsa gatan på en eller flera platser för att nå befintlig gångbana. Dessa passager ska om möjligt vara hastighetsdämpade och tydligt utformade för en trygg och säker orienterbarhet.

Avsevärt fler parkeringsplatser i området kan leda till längre köer på Saltholmsgatan i samband med båtavgång. Vidare får det konsekvenser för kollektivtrafikens framkomlighet men också trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter i området försämras. Personer som inte har möjlighet att ta bilen till och från båtarna får därmed sämre förutsättningar. Speciellt försämras barns möjlighet att på ett säkert och tryggt sätt röra sig på egen hand till, från och vid terminalen.

#### **Trafikkontorets slutsatser**

Sammanfattningsvis är trafiksäkerheten i området godtagbar, men det finns flera platser som skulle behöva förbättras. De flesta som rör sig i området är medvetna om trafiksituationen och anpassar sig därefter, vilket även kan vara orsaken till att det inte sker fler olyckor i området samt att flertalet av dem får lindriga konsekvenser.

Kortsiktigt finns det möjligheter att göra små justeringar i befintlig miljö som kommer underlätta för trafikanterna att göra trafiksäkra val. Dessa tar trafikkontoret med sig i sin löpande planering, framförallt inom drift och investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder.

På längre sikt behövs det dock att ett helhetsgrepp tas kring Saltholmsgatan och dess förlängning för att skapa och upprätthålla en god trafiksäkerhetsstandard, där samtliga trafikslag känner sig säkra och trygga i trafiken. Dessa frågor behöver utredas för att kunna tas vidare.

Det skulle vara önskvärt att anlägga fler hastighetsdämpande åtgärder på Saltholmsgatan för att få ner hastigheten till 30km/tim på de platser där oskyddade trafikanter rör sig. I dagsläget omöjliggör den befintliga spårvagnstrafiken detta, då bilar och spårvagn

använder sig av samma körbana. Att endast skyltsätta med lägre hastigheter har låg effekt på efterlevnaden och då gatans utformning talar för högre hastigheter skulle den verkliga hastigheten på sträckan bli den samma. För att uppnå lägre hastigheter på Saltholmsgatan behöver hela gatan byggas om och den totala ytan omdisponeras mellan trafikslagen på ett mer effektivt sätt.

En ny bredare och sammanhängande gång- och cykelbana med få korsningspunkter är önskvärd. Den skulle förenkla orienterbarheten för både gående och cyklister och även minska antalet konflikter dem emellan. Dessutom skulle ett flertal otydliga och osäkra korsningspunkter byggas bort vilket skulle ge oskyddade trafikanter bättre förutsättningar att röra sig i samt till och från området. Dagens spårväg skapar begränsningar i de ytor som finns tillgängliga för eventuell breddning/nybyggnation av befintlig gång- och cykelbana. För att kunna skapa en gen och enhetlig gång- och cykelbana kommer det behövas en genomgripande ombyggnation av dagens trafikmiljö.

På sikt skulle en omdaning av den befintliga trafiklösningen längs med Saltholmsgatan kunna bidra till en bättre vistelsemiljö för både unga och gamla. Med trygga och trafiksäkra förhållanden: separerad gång- och cykelbana, en hastighet som är anpassad för gående och cyklister samt hastighetssäkrade korsningspunkter, skulle fler ges möjlighet att vistas och verka i och kring det attraktiva området Saltholmen/Långedrag

## **Förhållande till styrande dokument**

Göteborgs Trafikstrategi för en nära storstad anger att en omfördelning av gatuutrymmet ska ske för att gynna gående och cyklister samt skapa ytor för vistelse. De kortsiktiga men framförallt de långsiktiga tänkbara åtgärderna skulle bidra till detta.

Tillgänglighetsprogrammet anger en vision om att Göteborg ska vara en tillgänglig stad för alla. Genom att hastighetssäkra och tillgänglighetsanpassa befintliga gång- och cykelpassager skapas möjlighet för fler personer att röra sig självständigt.

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Kerstin Elias  
Avdelningschef

§ 70

**Parkering Saltholmen**

Kommunfullmäktige beslutade den 26 april 2018, § 24, 0673/16, bland annat att uppdra åt Göteborgs stads Parkerings AB och Grefab att omvandla Grefabs platser för båtuppställning till boendeparkering på Saltholmsgatan väster om terminalbyggnaden samt erbjuda ersättningsplatser för båtuppställning.

Grefab har, för att kunna förstå och verkställa beslutet, haft ett antal möten med Parkeringsbolaget och Fastighetskontoret:

Den 21 maj 2018 träffades Fastighetsdirektören med medarbetare och Vd för Grefab med medarbetare för att diskutera verkställighet av KF-beslutet.

På möte med presidierna i bolagen den 11 juni 2018 konstaterades att det inte går att lösa frågan för sommaren 2018, då Grefabs kunder redan har köpt sina parkeringstillstånd, ca 500 st till 250 platser. Att utifrån det förhållandet minska antalet platser med ca 70 st (tolkat eftersom antalet inte framgår av KF-beslutet) är därför inte möjligt. Av de som köpt tillstånd bor ca 140 i skärgården.

Vidare träffades presidierna i bolagen och fastighetsnämnden med berörda cheftjänstemän den 8 oktober 2018 för att diskutera frågan mot en lösning.

Efter alla dessa försök att förstå och kunna verkställa KF-beslutet, konstaterade styrelsen att det synes ha saknats erforderligt underlag inför beslutet framför allt när det gäller relevanta uppgifter som kunnat inhämtas från såväl fastighetsnämnd (markfrågor) och trafiknämnd (angående boendeparkering) som från berörda bolag (verksamhetsfrågor).

Styrelsen beslutade därför att återlämna ärendet till kommunstyrelsen för beredning och nytt ställningstagande till Grefabs konstaterande, så att berörda på bästa sätt skall kunna genomföra avsedd förändring av parkeringsförhållandena för de boende i skärgården.

**att omedelbart justera denna paragraf**





Ulf Dermark  
Protokollförare

Justeras:



Underskrift



Underskrift



Namnförtydligande  
Mötesordförande



Namnförtydligande  
Justerare

**Expedieras**  
Kommunfullmäktige

Göteborgs Stad Stadsledningskontoret

*Trafik- och parkeringsutredning för Långedrag/Saltholmen*

## TPuls 2.0

**Konsekvenser av att omvandla besöksplatser till fasta platser  
för boende och verksamma i Södra Skärgården**



Uppdragsnr: 105 34 01 Version: 3

**Uppdragsgivare:** Göteborgs Stad Stadsledningskontoret  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Hans Linderstad  
**Konsult:** Norconsult AB, Theres Svenssons gata 11, 417 55 Göteborg  
**Uppdragsledare:** Carolin Folkesson  
**Handläggare:** Paula Widmark

3	2019-04-18	Revidering efter kommunens kommentarer	Paula Widmark	Carolin Folkesson	
2	2018-12-14	Slutkoncept för granskning	Paula Widmark	Carolin Folkesson	
1	2018-11-28	Koncept för granskning	Paula Widmark	Carolin Folkesson	
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## Sammanfattning

Trafik- och parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag har under många år upplevts som ett problem bland boende, verksamma och besökande i skärgården, framförallt under sommarmånaderna. Många av de boende i Skärgården har köat länge för att få en parkeringsplats på Saltholmen och nära färjeläget. Denna rapport analyserar konsekvenserna av att omvandla samtliga besöksplatser till fasta platser samt kompensationsåtgärder för detta utifrån kommunstyrelsens beslut 2018-03-28 § 262.

I södra skärgården bor ca 4 600 personer. Under sommaren uppskattas befolkningen öka med ca 3 000 personer och antalet besökare uppgår till cirka 600 000 personer under sommarhalvåret. Sammantaget finns det runt 1 600 parkeringsplatser på Saltholmen/Långedrag varav drygt 1 000 i dagsläget är avsatta för boende och verksamheter i skärgården.

Efterfrågan på parkering påverkas av prissättning, kollektivtrafikutbud, mobilitetsåtgärder, avstånd till färjeläge mm. Efterfrågan (och därmed behovet) kan förändras om någon av dessa parametrar förändras. Rapporten utgår ifrån att efterfrågan på parkering från boende och verksamheter i södra skärgården uppgår till ungefär det antal bilar som idag är registrerade i skärgården, dvs cirka 1 100 bilar. Därutöver efterfrågas parkering för personer som arbetar i södra skärgården, personer som av olika anledningar vill ha tillståndskort utan boendekrav och besökande av olika slag.

Totalt behov/efterfrågan på parkering	
	Antal personer som efterfrågar parkeringsplats
Boende och verksamheter i södra skärgården	ca 1 100
Personer som pendlar till arbete i södra skärgården	drygt 60
Personer som har tillståndskort utan boendekrav i Långedrag	126
Besökande inklusive delårsboende	0 - många
Efterfrågan totalt (exkl. besökande)	ca 1 300

Rapporten lägger fram tre tänkbara scenarier för att omvandla besöksplatser till fasta platser för boende och verksamma i skärgården av samtliga platser skulle kunna tolkas. Scenario "samtliga platser" "nästan samtliga platser" och "endast Saltholmen".

Att omvandla samtliga besöksparkeringar till fasta platser ger stora negativa konsekvenser för flera olika grupper. Scenariot "samtliga platser" bedöms därför som olämpligt. Det skjuter över mål genom att efterfrågan på fasta platser från boende och verksamheter i södra skärgården tillgodoses med marginal samtidigt som efterfrågan från personer som arbetspendlar till skärgården och besökande av olika slag inte tillgodoses alls.

Scenario "samtliga platser" får alltså negativa konsekvenser för såväl den enskilda individen som av olika anledningar är i behov av att kunna parkera på Saltholmen eller Långedrag som för besöksnäringen och kompetensförsörjningen på öarna. De som behöver parkera hänvisas till Grefabs platser på Hinsholmen. Vintertid används Hinsholmen för båtuppställning. Vår, vinter och höst finns därför inga besöksplatser alls.

Även scenario "nästan samtliga platser" skjuter över mål genom att efterfrågan på fasta platser från boende och verksamheter i södra skärgården tillgodoses med marginal samtidigt som efterfrågan från personer som arbetar i skärgården och besökande av olika slag endast tillgodoses i viss mån.

Scenario "endast Saltholmen" utgör sammantaget den bästa lösningen för att tillgodose efterfrågan på parkering med fasta platser för flertalet boende och verksamheter i Skärgården. Konsekvenserna för personer som arbetar i skärgården, besöksnäringen, delårsboende och dagbesökare blir måttlig eller ingen alls i detta scenario. Samtidigt ökar antalet fasta förhyrda platser på Saltholmen. Det finns idag ett lågt intresse från skärgårdsborna att ha parkeringsplats i Långedrag. Upplåts dessa platser till besökare och tillståndsplatser kan platserna på Saltholmen renodlas för att endast rikta sig till boende och verksamheter i södra skärgården samtidigt som man säkerställer kompetensförsörjningen och besöksnäringen i skärgården.

Rapporten avslutas med förslag på kompensationsåtgärder för att väga upp negativa konsekvenser av att omvandla besöksparkering till fasta parkeringsplatser. Exempelvis utökad bilpool, lånecyklar, utökad kollektivtrafik och färjetrafik, avlastningsplatser samt ändrade regler för parkeringskön.

Grupper	Scenario "samtliga platser"	Scenario "nästan samtliga platser"	Scenario "endast Saltholmen"
Boende och verksamheter i södra skärgården	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Ingen/liten konsekvens
Verksamheter på Saltholmen/Långedrag	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Ingen/liten konsekvens
Besöksnäringen i skärgården	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens
Delårsboende	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Ingen/liten konsekvens
Dagbesökare	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens
Besökare utan bil	Ingen/liten konsekvens	Ingen/liten konsekvens	Ingen/liten konsekvens
Släkt och vänner	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens
Rörelsehindrade och äldre	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens
De som arbetspendlar till skärgården	Stor negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens
Boende i Långedrag	Måttlig negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens	Ingen/liten konsekvens
De som har tillstånd utan boendekrav i Långedrag	Stor negativ konsekvens	Ingen/liten konsekvens	Ingen/liten konsekvens



Positiv konsekvens



Ingen/liten konsekvens



Måttlig negativ konsekvens



Stor negativ konsekvens

*Konsekvenser för olika grupper i de olika scenarierna. Konsekvenserna bedöms utifrån hur situationen är idag.*

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>6</b>
	Bakgrund	6
	TPuls 2.0 syfte och uppdrag	7
	Metod	7
<b>2</b>	<b>Underlagsmaterial</b>	<b>8</b>
	Befolkning	8
	Resande och antal besökande	8
	Parkering	10
<b>3</b>	<b>Behovsanalys</b>	<b>12</b>
	Behov för boende och verksamheter i skärgården = dagens antal bilar	12
	Behov för boende och verksamheter i skärgården = antal i kö	13
	Behov av platser för arbetspendlare till skärgården	13
	Behov av besöksplatser	13
<b>4</b>	<b>Omvandla samtliga parkeringsplatser</b>	<b>155</b>
<b>5</b>	<b>Konsekvenser för olika grupper</b>	<b>166</b>
	Boende och verksamheter i skärgården som köar för egen plats	16
	Verksamheter på Saltholmen/Långedrag	16
	Besöksnäringen i skärgården	16
	Delårsboende	17
	Dagbesökare	17
	Besökare utan bil	17
	Släkt och vänner	17
	Rörelsehindrade och äldre	18
	De som arbetspendlar till skärgården	18
	Boende i Långedrag	18
	De som idag köper tillståndskort för Långedrag utan boendekrav	18
<b>6</b>	<b>Alternativa scenarier</b>	<b>19</b>
	Scenario "nästan samtliga platser"	19
	Scenario "endast Saltholmen"	20
<b>7</b>	<b>Kompensationsåtgärder</b>	<b>22</b>
<b>8</b>	<b>Avslutande reflektioner</b>	<b>24</b>

# 1 Inledning

Trafik- och parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag har under många år upplevts som ett problem bland boende, verksamma och besökande i skärgården, framförallt under sommarmånaderna. Många av de boende i Skärgården har köat länge för att få en parkeringsplats på Saltholmen och nära färjeläget. Denna rapport analyserar konsekvenserna av att omvandla besöksplatser till fasta platser för boende och verksamma i skärgården samt kompensationsåtgärder för detta. Norconsult har utfört arbetet på uppdrag av stadsledningskontoret, Göteborgs Stad.

## Bakgrund

2011 fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en trafik- och parkeringsutredning för Södra Skärgården – TPUSS. Målet var att hitta en långsiktigt hållbar transportlösning i enlighet med de riktlinjer och målsättningar som Göteborgs Stads översiktsplan, trafikstrategi och parkeringspolicy gav uttryck för. Under 2014–2015 pågick arbetet med att ta fram en rad utredningar.

2016 fastställde kommunfullmäktige att Saltholmen fortsättningsvis ska vara angringspunkt för skärgårdstrafiken och att staden ska erbjuda de boende och företagen i södra skärgården möjlighet att hyra en egen parkeringsplats på Saltholmen/Långedrag. Därigenom ändrades inriktningen från TPUSS och arbetet döptes om till TPuls, trafik- och parkeringsutredning för Långedrag/Saltholmen. Samtidigt beslutades att kommunstyrelsen ska återkomma med förslag hur parkeringssituationen kan förbättras och utökas. Stadsledningskontoret överlämnade TPuls-utredningen för beslut i kommunstyrelsen sen höst 2017. 2018-03-28 §262 beslutade kommunstyrelsen att:

*”Ärendet återremitteras till stadsledningskontoret (...) så att det följer kommunfullmäktiges beslut den 12 maj 2016 om att erbjuda boende i södra skärgården en egen parkeringsplats samt att ytterligare utreda konsekvenserna av att omvandla samtliga besöksplatser för boende och verksamma i skärgården samt kompensationsåtgärder för detta”*

Av yrkanden inför beslut om återremiss framgår att det med skrivningen ”en egen parkeringsplats” menas en fast, förhyrd plats som inte samnyttjas med andra boende samt att omfattningen ska vara sådan att staden kan erbjuda parkeringsplatser inom området Saltholmen/Långedrag till de boende som så önskar.

I beslutet om återremiss utvidgas uppdraget till att utreda konsekvenserna av att i stor utsträckning omvandla besöksplatser till platser för boende och verksamma i skärgården samt kompensationsåtgärder för detta.

Kommunfullmäktige beslutade 2018-04-26 §24 att ge Grefab i uppdrag att omvandla Grefab:s platser för båtuppställning till boendeparkering på Saltholmsgatan väster om terminalbyggnaden (Yttre hamnen). Grefab har 2018-10-24 återlämnat ärendet till kommunstyrelsen för ny beredning och nytt ställningstagande. Därefter har stadsledningskontoret haft fortsatt dialog med Grefab och Parkeringsbolaget för att hitta en lösning i frågan.

## TPuls 2.0 syfte och uppdrag

Syftet med denna rapport är att utifrån kommunstyrelsens återremiss räkna om antalet parkeringsplatser utifrån fasta platser, dvs att s.k. tillståndsplatser och avgiftsplatser blir fasta platser, att utreda konsekvenser av att omvandla samtliga besöksplatser för boende och verksamma i skärgården samt föreslå kompensationsåtgärder som kan minska negativa effekter.

Verksamma tolkas i denna rapport som såväl de företag som är registrerade i skärgården som personer som arbetar i skärgården.

## Metod

Denna rapport bygger främst på insamlat statistiskt underlag. Bland annat resestatistik från Styröbolaget, Västtrafik och Keolis (buss 114), befolkningsstatistik från Göteborgs stad, underlagsmaterial från Grefab och från Göteborgs Stads parkering AB (Parkeringsbolaget). Rapporten bygger även på samtal med näringsidkare i Södra Skärgården, stadsdelsförvaltningen Västra Göteborg, Parkeringsbolaget och stadsledningskontoret. Materialet omfattar främst statistik från 2018, men även äldre statistik har använts.



## 2 Underlagsmaterial

I detta kapitel beskrivs nuläget avseende befolkning, parkering och resande för boende, verksamheter, arbetspendlare och besökare till Södra Skärgården.

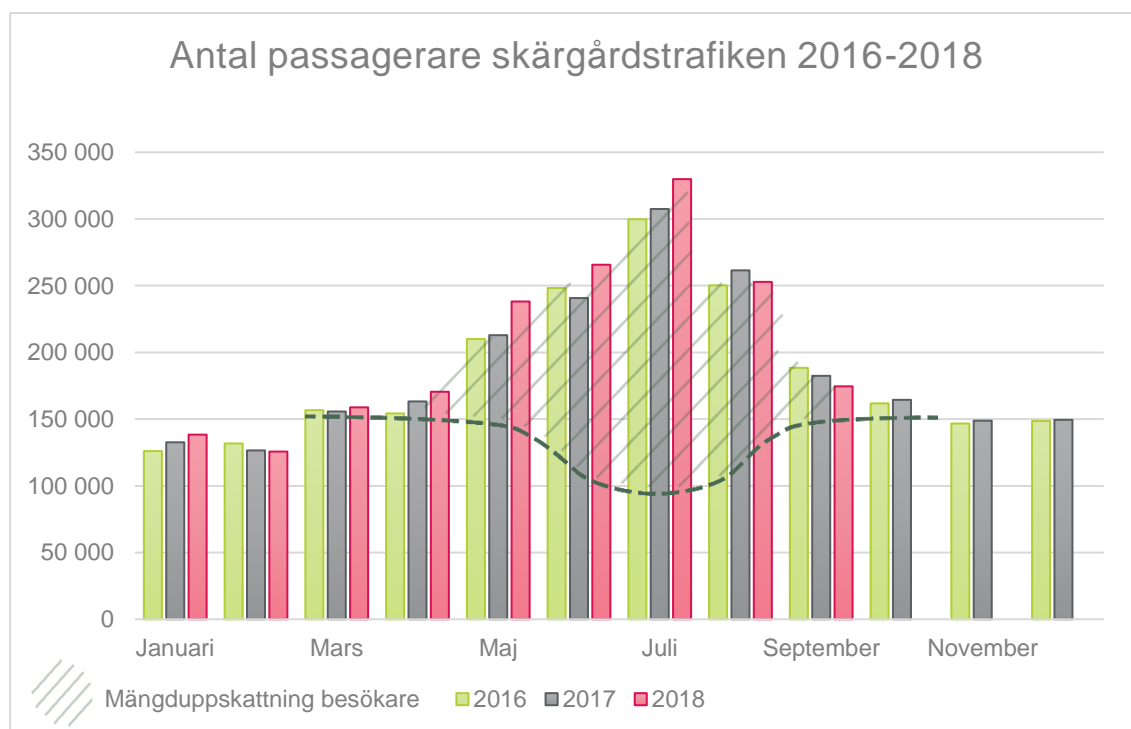
### Befolkning

I södra skärgården är drygt 4 600 personer folkbokförda och det finns ca 1 850 hushåll. Det finns ingen statistik tillgänglig för antalet delårsboende/sommarboende, men antalet boende ökar markant under sommarhalvåret. År 2008 uppskattade Göteborgs Stad att det bodde 2 850 delårsboende i södra skärgården beräknat utifrån antalet fritidshus. Det finns idag 1 063 fritidshus registrerade här. Om man antar att det bor mellan 2,5 till 3 personer per fritidshus indikerar det att det bor 2 650 - 3 200 personer i fritidshusen under sommaren. Det innebär att det bor upp emot 7 800 personer i södra skärgården sommartid. Om vi utgår från att ingen bor i sitt fritidshus under vintern är det en ökning med 70 % av antalet boende. Till detta tillkommer att fritidshus ofta besöks av släkt och vänner.

Det arbetar drygt 1 000 personer i södra skärgården. Av dessa bor ca 700 personer i skärgården. Inpendlingen är drygt 300 personer. De största branscherna är vård och sociala tjänster, utbildning samt transport och magasinering. Utpendlingen är nästan 1 500 personer. Bilnehavet i södra skärgården är 231 bilar per 1 000 personer, snittet för Göteborg är 286 bilar.

### Resande och antal besökande

Under 2017 reste nästan 2,25 miljoner personer med båtarna till och från södra skärgården. Under 2018 har 1,85 miljoner personer åkt med båtarna fram till september. Det är en ökning jämfört med föregående år. Juli månad är den månad flest reser med båtarna, och i februari är det minst antal.



Antal passagerare med Skärgårdslinjerna 281–284 jan 2016 – sep 2018. (Styrsöbolaget). Resorna över grön streckad linje är det uppskattade antalet besökare till skärgården.

Det är inte möjligt att ange exakt antal besökare till skärgården utifrån det statistiska underlag som funnits tillhanda. Men tittar man på skärgårdstrafikens diagram kan man få en fingervisning om antalet besökare. Under oktober till mars reser ungefär 150 000 passagerare med skärgårdsbåtarna. Under juli fördubblas antalet passagerare, med stora variationer från år till år.

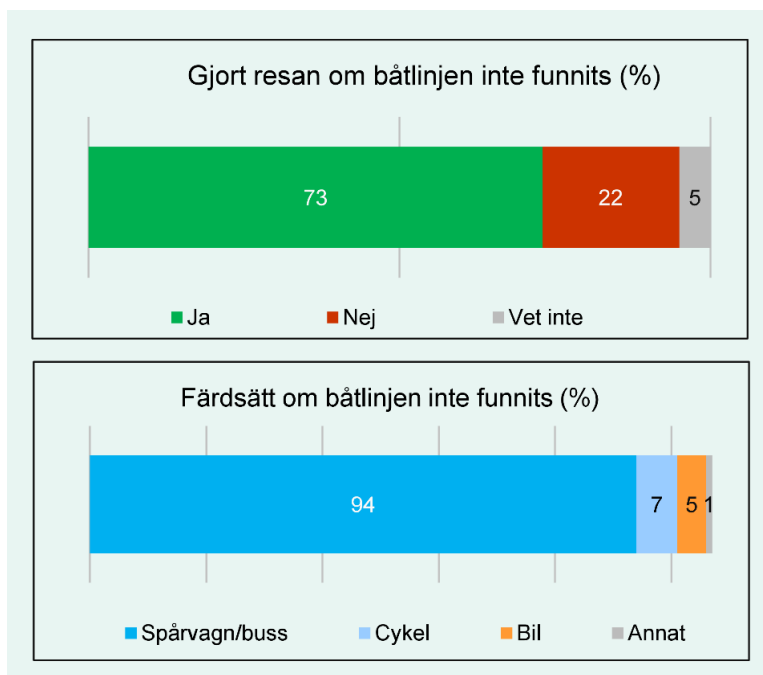
Uppskattningsvis reser boende mer sällan med skärgårdsbåtarna sommartid än övriga året då flertalet har semester under sommarmånaderna. Sommarboende/delårsboende kan därför tillsammans med dagbesökare med marginal antas motsvara ökningen av antalet resor under sommarmånaderna.

Om vi antar att de boende minskar sitt resande med cirka 50 000 resor under semestermånaderna juni-augusti innebär det att det totala antalet besökare till skärgården uppgår till 500 000 - 600 000 personer.

Från Saltholmen går fyra olika båtlinjer ut mot öarna, och Saltholmen är den primära färjeterminalen för både boende och besökare. Ut till Saltholmen går spårvagn 11 och sommartid även spårvagn 9. I högrafik går busslinje 114 Ö-snabben till och från centrala Göteborg. Sedan 2016 går det dessutom en skärgårdsbåt från Stenpiren under sommarsäsongen. Denna har dock ett begränsat antal turer.

När båtlinjen från Stenpiren infördes på försök 2016 genomförde Västtrafik en ombordsundersökning i form av drygt 500 intervjuer. Undersökningen visade att om båten inte funnits hade nästan tre av fyra ändå gjort resan. 94 procent hade använt sig av spårvagn eller buss om inte båten hade funnits. Endast 5 procent hade annars tagit bilen. Undersökningen visade också att den nya båten huvudsakligen användes för fritidsresor mellan Saltholmen/Södra Skärgården och övriga delar av Göteborg. Till båten från Stenpiren tog endast 2 procent bilen. Majoriteten kom till fots eller med annan kollektivtrafik. De flesta som intervjuades var inte regelbundna resenärer till skärgården. Slutsatsen blev att den nya båten från Stenpiren var attraktiv och lockade nya besökare ut till skärgården. Den avlastade dock inte parkeringssituationen vid Saltholmen.

Båten har fortsatt gå under 2017 och 2018. Under hösten 2018 har man kunnat resa vardagar från Stenpiren kl. 08.37 och 16.50, och från skärgården så att man anländer till Stenpiren kl. 08.03 och 15.30. Tiderna är därmed mer anpassade för boende i skärgården som pendlar till arbete i centrum än under första året 2016. Utfallet i en resandeundersökning skulle därför sannolikt bli annorlunda idag.



Nyckeltal från Västtrafiks kundnöjdhetsundersökning augusti 2016 av resor från Stenpiren

## Parkering

Göteborgs Stads parkering AB (Parkeringsbolaget) ansvarar i dagsläget för drygt 1 500 parkeringsplatser på Saltholmen och Långedrag, varav drygt 900 ligger på Saltholmen och nästan 600 i Långedrag (se karta). Från Långedrag är det ca 1,3 km (15 minuters promenad) till Saltholmen. Totalt finns drygt 500 förhyrda platser, varav majoriteten ligger på Saltholmen.

Parkeringsbolaget säljer även parkeringstillstånd med olika villkor. Sammanlagt säljs drygt 700 tillstånd. Med tillstånd menas rätt till parkering men utan definierad fast plats. På Saltholmen säljs ca 450 tillstånd till folkbokförda i södra skärgården (fortsättningsvis kallat boendekrav) och ca 60 dagtillstånd. Till Långedrag säljs ca 80 tillstånd med boendekrav och nästan 130 tillstånd som vem som helst får köpa. Saltholmskortet är även giltiga i Långedrag och de som har tillstånd i Långedrag får sommartid också stå på Grefabs platser på Hinsholmen. Sommarboende räknas som besökande och har inte rätt till förhyrd- eller tillståndsparkering för boende. De kan däremot köpa tillståndsparkering utan boendekrav i Långedrag.

Utöver fasta platser och tillståndsplatser finns drygt 600 avgiftsbelagda parkeringsplatser, som därmed är öppna för besökare. På Saltholmen har platserna i Slingan avgift. Här finns 93 platser varav 2 är avsatta för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Slingans parkeringsplatser har det senaste året varit helt fullbelagd under sommarmånaderna. Sammanlagt har cirka 52 500 bilar parkerat här under perioden. I Långedrag är alla parkeringsplatser öppna för besökare, men samnyttjas med de som har parkeringstillstånd. På Saltholmsgatan är 107 av 163 platser avgiftsparkering, men även här samsas besökarna med de med tillståndsparkering. Totalt har cirka 66 700 bilar som betalat avgift parkerat här under det senaste året. Sammanlagt för samtliga besöksplatser på Saltholmen och Långedrag blir det 122 200 bilar under ett år. Om vi antar att det sitter två personer i varje bil blir antalet besökare som kom med bil ungefär 245 000 personer. Alla dessa 245 000 personerna är dock sannolikt inte besökare till södra skärgården. Vissa är besökare till verksamheter och boende i närheten i Långedrag. Antalet ger emellertid en fingervisning om det antal besökare som varje år kommer med bil till Saltholmen/Långedrag.



Karta över Parkeringsbolagets och Grefab:s parkeringsytor

Utöver Parkeringsbolagets platser har Grefab sommartid ca 570 parkeringsplatser totalt på Saltholmen och Hinsholmen. Till dessa platser säljer Grefab ungefär 700 parkeringskort, varav ca 130 säljs till boende i södra skärgården. Grefab har 51 platser i Inre hamnen som sedan 2017 samnyttjas med Parkeringsbolagets kunder under juni, juli och augusti. Vintertid arrenderas platserna av Parkeringsbolaget och vår och höst används platserna av Grefabs kunder. På Hinsholmen finns mellan 200 och 300 parkeringsplatser som under sommarsäsongen är öppna för alla.

För att leda långtidsparkering bort från Saltholmens avgiftsplatser (Slingan) går det sedan 2017 endast att betala dygnstaxa på Hinsholmen och i Långedrag.

Område	Totalt antal platser	Platstyp	Antal avgiftsplatser	Antal förhyrda platser	Antal tillståndsplatser*
Inre Hamnen	337	P-tillstånd		4	332
Kallbadhuset	130	Förhyrd & P-tillstånd		95	35
Rattgatan	276	Förhyrd		276	
Slingan	93	Avgift	91		
Vagnhallen	9	Förhyrd		9	
Yttre Hamnen	93	Förhyrd		93	
Yttre Hamnen (Grefab)	Ca 70	Grefabs platser			
Saltholmsgatan	163	Förhyrd & P-tillstånd	107	56	
Vikebacken	197	Avgift	197		
Talattagatan	236	Avgift	236		
<b>Totalt antal platser</b>	<b>1 604**</b>		<b>631</b>	<b>533</b>	<b>367</b>

Antal parkeringsplatser på Saltholmen/Långedrag, ej inräknat Grefabs platser på Aspholmen, i Inre Hamnen och på Hinsholmen. Källa: Parkeringsbolaget

\*Parkeringsbolaget säljer totalt 520 tillstånd (varav 63 dagtillstånd) för Inre Hamnen/Kallbadhuset. Med detta tillstånd får man även stå på avgiftsplatserna i Långedrag. Till avgiftsplatserna i Långedrag säljs 209 tillstånd som ger tillstånd att parkera i Långedrag och Hinsholmen. 126 av dessa säljs utan krav på att vara folkbokförd i södra skärgården.

\*\* I dessa ingår två platser för rörelsehindrade och en plats som idag är lastzon.

### 3 Behovsanalys

Hur stort är behovet av parkeringsplatser på Saltholmen och Långedrag? För att besvara denna fråga bör man resonera i termer av *efterfrågan på parkering*. Efterfrågan är inte konstant utan påverkas av omständigheter som prissättning, kollektivtrafikutbud, mobilitetsåtgärder, avstånd till färjeläge m.m. Efterfrågan (och därmed behovet) kan förändras om någon av dessa parametrar förändras.

Efterfrågan på parkeringsplats för boende och verksamheter i skärgården är i praktiken koncentrerad till Saltholmen. Enligt Parkeringsbolaget är det svagt intresse att få en parkeringsplats norr om Rattgatan. Samtal med boende på öarna har indikerat att det låga intresset för tillståndsplatser i Långedrag beror på såväl långt avståndet till färjeläget som att tillståndsplatserna också får användas av besökande. Det innebär att platserna sommartid ofta är fullbelagda av besökande. Den som har tillståndskort hittar då ingen ledig plats utan måste söka sig vidare till Hinsholmen.

Behovet av parkeringsplatser för boende och verksamheter i skärgården kan uppskattas på två alternativa sätt. Antingen utifrån det antal bilar som idag är registrerade i skärgården eller att även inkludera kön för att få en parkeringsplats. Nedan jämförs dessa båda alternativ.

#### Behov för boende och verksamheter i skärgården = dagens antal bilar

I slutet av 2017 fanns det drygt 1 130 registrerade bilar i södra skärgården, varav nästan 70 var registrerade som avställda. Drygt 1 070 personer har parkeringsplats med boendekrav i skärgården (533 personer har förhyrd plats och 540 har tillståndsparkering). Skillnaden mellan registrerade bilar och antalet personer som har parkeringsplats/-tillstånd med boendekrav kan antas utgöras av bilar som har parkeringskort via Grefab samt att några bilar är placerade ute på öarna. Av oförklarlig anledning ger dock inte siffrorna en helt entydig bild. Vi antar därför att dagens antal boende och verksamheter som efterfrågar parkeringsplats på Saltholmen uppgår till ungefär 1 100 bilar.

Dagens antal bilar	Antal
<i>Efterfrågan på parkeringsplats från boende och verksamheter i södra skärgården</i>	<i>ca 1 100</i>

Med detta sätt att räkna räcker dagens platser på Saltholmen och Långedrag för att täcka behovet av parkeringsplatser för åretruntboende och verksamheter i skärgården. Viss konkurrens om platser kommer dock att uppstå då efterfrågan i praktiken koncentreras till de cirka 900 platserna på Saltholmen. Efterfrågan från personer som arbetspendlar till skärgården och olika typer av besökande tillkommer.

SSIS (Södra skärgården i samverkan) har framfört synpunkter och förslag på hur parkeringssituationen på Saltholmen/Långedrag kan lösas som utgår från detta sätt att räkna (PM daterat 2018-03-09). SSIS menar att antalet befintliga parkeringsplatser på Saltholmen och Långedrag gott och väl räcker för nuvarande parkeringsbehov. De utgår ifrån att det finns 1 050 registrerade bilar i södra skärgården och 1 920 parkeringsplatser på Saltholmen/Långedrag. Då räknar de in alla Grefabs parkeringsplatser på Saltholmen (även Aspholmen och Inre hamnen) i det totala antalet platser.

I denna rapport har vi inte räknat med Grefabs platser på Aspholmen och i Inre hamnen eftersom de inte ingick i det beslut i kommunfullmäktige som ligger till grund för rapporten.

## Behov för boende och verksamheter i skärgården = antal i kö

Ett annat sätt att uppskatta behovet av parkeringsplatser är utöver dagens antal bilar även inkludera antalet personer som köar för att få plats. Enligt parkeringsbolagets uppgifter står cirka 600 personer i kö för att få plats (personer som idag saknar parkeringsplats). Den totala efterfrågan på parkeringsplats för boende och verksamheter blir därmed cirka 1 700 parkeringsplatser.

Antal i kö för parkeringsplats	Antal
Dagens antal bilar	Ca 1 100
Personer i kö utan någon parkeringsplats	ca 600
<i>Efterfrågan på parkeringsplats från boende och verksamheter i södra skärgården</i>	<i>ca 1 700</i>

Med detta sätt att räkna räcker inte dagens platser – efterfrågan är större än utbudet. Alla som efterfrågar en plats kan inte erbjudas en. Särskilt inte som efterfrågan från åretruntboende i praktiken koncentreras till de cirka 900 platserna på Saltholmen. Dessutom tillkommer efterfrågan från personer som arbetspendlar till skärgården och olika typer av besökande.

Det finns dock lediga tillstånd att hyra på parkeringsytorna i Långedrag. Man kan därför anta att behovet hos de 600 personer som står i kö inte är särskilt akut. Då det är lång kötid till en fast plats på Saltholmen och det är kostnadsfritt att stå i kön, kan man gissa att flertalet köar för att säkerställa möjligheten till plats om de skulle behöva det i framtiden. ***Denna rapport kommer därför fortsättningsvis utgå ifrån att efterfrågan på parkeringsplats från boende och verksamheter i södra skärgården uppgår till ungefär det antal bilar som idag är registrerade i skärgården, dvs cirka 1 100 bilar.***

## Behov av platser för arbetspendlare till skärgården

Drygt 300 personer arbetspendlar idag till södra skärgården. Personer som arbetar på öarna kan köpa dagtillstånd på Saltholmen och Långedrag. Parkeringsbolaget har drygt 60 dagtillstånd i nuläget. Det är nästan ingen kö för ett dagtillstånd. Efterfrågan på dagtillstånd uppgår därmed sannolikt till dessa drygt 60 personer. Med andra ord; behovet av parkering för personer som arbetspendlar till södra skärgården är i princip tillgodosett idag. Som pendlare till öarna kan man även köpa tillståndskort utan boendekrav i Långedrag.

## Behov av besöksplatser

Behovet av parkeringsplats för besökare är svårt att uppskatta, då efterfrågan varierar kraftigt beroende på årstid och väder. Därutöver kan efterfrågan på besöksplatser påverkas av avstånd till färjeläget, prissättning, kollektivtrafikutbud mm. Besökare består av bland annat delårsboende, dagbesökare/badgäster och släkt och vänner till boende. Olika grupper har olika behov. Behovet av parkeringsplatser för besökare är till övervägande del koncentrerat till sommarhalvåret och semestermånaderna. Vackra sommandagar kan efterfrågan på besöksparkering uppgå till många hundra platser. En höst- eller vinterdag är efterfrågan låg.

Vissa delårsboende väljer att köpa ett tillståndskort utan boendekrav i Långedrag. Parkeringsbolaget säljer idag 126 sådana tillstånd och det finns i dagsläget ingen kö för dessa. Dessa tillstånd kan även köpas av andra än boende i skärgården. Vissa delårsboende har skaffat tillstånd att parkera på Grefabs platser genom att ha båtplats i området.

Besöksplatser efterfrågas också för Saltholmen som egen destination med bad och tillgång till kusten. De verksamheter som ligger på Saltholmen har egen besöksparkering, men använder också de

besöksparkeringar som finns i Slingan. Detsamma gäller verksamheter i Långedrag. De har egen besöksparkering men använder också besöksparkeringarna på Talattagatan och Vikebacken.

Totalt behov/efterfrågan på parkering	
	Antal personer som efterfrågar parkeringsplats
Boende och verksamheter i södra skärgården	ca 1 100
Personer som pendlar till arbete i södra skärgården	drygt 60
Personer som har tillståndskort utan boendekrav i Långedrag	126
Besökande inklusive delårsboende	0 - många
Efterfrågan totalt (exkl. besökande)	ca 1 300

## 4 Omvandla samtliga parkeringsplatser

Enligt kommunstyrelsens återremiss (2018-03-28 §262) ska stadsledningskontoret utreda konsekvenserna av att omvandla samtliga besöksplatser för boende och verksamma i skärgården samt kompensationsåtgärder för detta.

Om *samtliga* parkeringsplatser på Saltholmen och Långedrag skulle omvandlas till fasta platser för boende och verksamheter i södra skärgården uppgår antalet till 1 601 stycken. Detta förutsätter att samtliga 631 besöksplatser och 367 tillståndsplatser omvandlas. Vissa av dessa platser är idag tillgängliga för andra än boende och verksamheter i skärgården (63 dagkort och 126 tillståndskort i Långedrag). Även Grefabs 70 platser i Yttre hamnen väster om terminalbyggnaden skulle omvandlas. Befintliga platser för rörelsehindrade och den plats som används som lastzon bedöms inte möjliga att omvandla. De ingår därför inte. Inte heller ingår de 51 platser som Parkeringsbolaget arrenderar av Grefab i Inre hamnen, då de inte är tillgängliga hela året om.

1 601 parkeringsplatser överstiger efterfrågan på fasta platser från boende och verksamheter i skärgården med cirka 500 platser. Samtidigt erbjuds inga platser för personer som arbetar i skärgården eller besökande. Scenariot "samtliga platser" bedöms därför som olämpligt.

Scenario "samtliga platser"		
	Antal parkeringsplatser	Antal personer som efterfrågar parkeringsplats
Fasta platser	1 601	ca 1 100
Platser utan boendekrav	0	126 + 60
Avgiftsplatser/besöksplatser	0*	0 - många
Platser för rörelsehindrade och lastplats	3	3

\* Sommartid finns det cirka 200–300 platser på Hinsholmen. Vår, vinter och höst finns inga besöksplatser alls.



Scenario "samtliga platser": Samtliga parkeringsytor på Saltholmen och Långedrag omvandlas (utom Grefabs platser på Aspholmen och i Inre Hamnen).



## 5 Konsekvenser för olika grupper

Att omvandla samtliga besöksparkeringar till fasta platser ger stora negativa konsekvenser för flera olika grupper. Scenariot "samtliga platser" bedöms därför som olämpligt. Det skjuter över mål genom att efterfrågan på fasta platser från boende och verksamheter i södra skärgården tillgodoses med marginal samtidigt som efterfrågan från personer som arbetar i skärgården och besökande av olika slag inte tillgodoses alls.

Att omvandla samtliga platser ger negativa konsekvenser för såväl den enskilda individen som av olika anledningar är i behov av att kunna parkera på Saltholmen eller Långedrag som för besöksnäringen och kompetensförsörjningen på öarna. De som behöver parkera hänvisas till Grefabs platser på Hinsholmen. Vintertid används Hinsholmen för båtuppställning. Vår, vinter och höst finns därför inga besöksplatser alls. Konsekvenser för olika grupper beskrivs mer utförligt nedan.

### Boende och verksamheter i skärgården som köar för egen plats

Drygt 1 600 parkeringsplatser räcker gott och väl för att täcka behovet för boende och verksamma i skärgården – det överstiger efterfrågan med cirka 500 platser. Däremot kommer det fortfarande att råda konkurrens om de cirka 900 platserna på Saltholmen. Flertalet av de platser som kan omvandlas ligger i Långedrag. Det bör vara en relativt stor prisdifferentiering mellan platser som ligger nära färjeläget och de som ligger längre bort för att det inte ska upplevas orättvist.

### Verksamheter på Saltholmen/Långedrag

Verksamheter på Saltholmen/Långedrag har i många fall egna parkeringsplatser för sina besökare, men under vissa dagar är dessa parkeringsplatser fullbelagda och deras besökare parkerar då på avgiftsparkeringen. För denna grupp kan det alltså bli negativa konsekvenser under de dagar som verksamheternas egna platser är fullbelagda. Sommartid kan deras kunder hänvisas till Hinsholmen, vilket är en betydligt längre sträcka att gå. Vår, vinter och höst kommer det inte finnas några platser alls för besökarna till verksamheterna utöver de platser som verksamheten själv disponerar.

### Besöksnäringen i skärgården

I skärgården finns flera företag som bedriver verksamhet som riktar sig till turister och besökare. Dessa företag kan komma att påverkas om antalet besökare, eller en viss grupp besökare, minskar på grund av omvandlingen av parkeringsplatser. Exempelvis kan besöksnäringen minska om de som kommer långväga med bil väljer bort skärgården.

Kommunfullmäktige beslutade 2018-02-22 § 36 att anta programmet *Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling fram till 2030*. I programmet beskrivs skärgården som en av de saker som gör Göteborg intressant att besöka. Det fastställs även att skärgården som besöksmål behöver utvecklas och att investering i boende, aktiviteter och transporter är en förutsättning för detta. I Göteborgs Stads fem strategier för att utveckla Göteborg som en attraktiv besöksstad ingår att gynna näringslivet, beakta besöksnäringen i stadsplaneringen och att ha en hållbar destinationsutveckling.

Vid samtal med näringsidkare i skärgården uppger en företrädare för ett av vandrarhemmen att de uppskattningsvis tror att knappt hälften av deras besökare kommer med bil, främst från andra kommuner i Sverige och från Danmark. Göteborgare och de som rest till Göteborg med flyg eller tåg kommer sällan till skärgården med bil. Vandrarhemmet meddelar sina besökare att det är svårt att hitta parkeringsplats och hänvisar till att parkera en bit bort för att sedan ta spårvagnen (exempelvis från Långedrag). Vandrarhemmet är inte bekymrade över konsekvenserna av att ta bort parkeringsplatser för besökande då deras besökare är medvetna om var vandrarhemmet ligger och

dess förutsättningar samt hur parkeringssituationen ser ut. Av vandrarehemmets svar framgår att de inte uppfattade att även platserna på Långedrag förutsattes omvandlas till fasta platser.

En annan företrädare som driver hotell i skärgården uttrycker oro över om alla platser, även de på Långedrag, skulle omvandlas. Redan idag är det svårt med parkeringen för hotellgäster, och skulle alla besöksplatser försvinna är risken att hotellet skulle tappa många gäster. Hotellet uppger att uppskattningsvis hälften av alla gäster kommer med bil. Främst svenska barnfamiljer och konferensgäster som kommer långväga ifrån. Hotellet har information på hemsidan och hänvisar sina gäster till Långedrag eller Hinsholmen om det är fullt på Saltholmen. Vissa gäster väljer redan idag att avboka sin vistelse när de inser att det inte är möjligt att köra bil hela vägen ut till öarna.

## Delårsboende

Delårsboende bor i skärgården delar av året, under sommaren eller under vissa månader och veckor. Eftersom antalet boende i skärgården ökar med upp emot 3 000 personer sommartid är det många som kommer att påverkas om samtliga besöksplatser omvandlas. Gruppen är per definition besökare men har samtidigt liknande behov som de boende. De ingår dock inte formellt i boendekategorin. Som delårsboende kan du idag få tillståndsplats utan boendekrav, dock inte en fast plats.

Om samtliga besöksplatser omvandlas till boendeplatser får delårsboende vare sig möjlighet att hyra en fast parkeringsplats eller tillståndsplats utan hänvisas sommartid till Hinsholmen. Resten av året finns inga parkeringsplatser.

## Dagbesökare

Om samtliga besöksplatser omvandlas till boendeplatser hänvisas bilburna dagbesökare och badgäster till Hinsholmen eller andra färdmedel. Hinsholmen ger ett påtagligt längre avstånd mellan bil och båt än i dagsläget. Vissa grupper kan komma att välja bort skärgården som besöksmål. De kan också komma att välja annat färdmedel till Saltholmen. Som poängterats tidigare är det ett stort antal besökare till skärgården (det parkerar drygt 122 000 bilar på ett år, se kapitel 2). Det är svårt att avgöra hur många av dessa som trots omvandlingen ändå skulle välja skärgården som besöksmål. Möjligheten till dagbesök är viktig för att göteborgare ska kunna turista i sin egen stad. Skärgården är ett av Göteborgs största besöksmål.

En annan typ av dagbesökare är de kunder som besöker verksamheter i skärgården. Verksamheter och företag i södra skärgården kan i dagsläget få upp till två fasta parkeringsplatser på Saltholmen/Långedrag och använder dessa platser för eget bruk. Kunder till verksamheterna kan i nuläget parkera på avgiftsplatser, men tas dessa bort får det konsekvenser för verksamheter som tar emot kunder med bil. Sommartid kan dessa kunder hänvisas till Hinsholmen.

## Besökare utan bil

Konsekvensen för besökare som idag kommer till fots, cykel eller kollektivtrafik blir sannolikt försumbar. Möjligen påverkas de negativt av att det blir fler personer, och därmed ökad trängsel, på spårvagnen.

## Släkt och vänner

Om samtliga besöksplatser omvandlas till boendeplatser får släkt och vänner till skärgårdsbor negativa konsekvenser vilket indirekt även drabbar de boende. Släkt och vänner hänvisas till Hinsholmen eller andra färdmedel. Hinsholmen ger ett påtagligt längre avstånd mellan bil och båt än i dagsläget. Hinsholmen har endast parkering sommartid, resten av året finns inga parkeringsplatser.

## Rörelsehindrade och äldre

Personer med rörelsehinder kan ha svårt att ta sig till båtarna på annat sätt än med bil. Det är viktigt att denna grupp har möjlighet att parkera. I Boverkets Byggregler (BBR 3:122) anges att parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 25 meter till entré. Om de avsatta parkeringsplatserna för rörelsehindrade är upptagna finns det inga andra platser på Saltholmen. Sommartid hänvisas de till Hinsholmen. Om samtliga besöksplatser omvandlas till boendeplatser finns därmed risk för stora negativa konsekvenser för denna grupp.

Äldre är en grupp med stora variationer. Vissa äldre har samma svårigheter som rörelsehindrade. Äldre har dock generellt sett inte tillstånd att stå på parkeringsplatser avsedda för rörelsehindrade. För äldre som vill ta bilen till färjan och har svårt att ta sig från Hinsholmen blir konsekvenserna stora. För äldre som reser med kollektivtrafik eller annat färdmedel bli konsekvensen försumbar.

## De som arbetspendlar till skärgården

Idag säljs drygt 60 dagtillståndskort för exempelvis de som arbetar i skärgården. De som arbetar på öarna kan även stå på avgiftsplatserna eller köpa tillståndskort i Långedrag. Omvandlas samtliga platser till fasta platser för boende och verksamheter försvinner både avgiftsplatserna, dagtillståndskorten, och övriga tillståndskort. Denna grupp blir därmed av med möjligheten att parkera. De som dagligen arbetspendlar till skärgården kanske kan välja annat färdmedel istället. Konsekvenserna blir dock stora för dem som är beroende av bilen eller tillfälligt hoppar in och arbetar i skärgården, exempelvis hantverkare, hemtjänst och vikarier. Dessa behöver ibland snabbt vara på plats eller har skrymmande redskap och kan därför vara i behov av bil. Omvandlingen av besöksplatserna kan därmed försvåra för kompetensförsörjningen ute på öarna, vilket redan idag är en utmaning för både privata och offentliga verksamheter.

## Boende i Långedrag

Boende i Långedrag påverkas idag främst av trafiken på Saltholmsgatan. Trafikmängden ökar om många kommer köra fram till färjan och lämna passagerare och packning. Detta kan dock kompenseras av att fasta platser förväntas alstra mindre trafik än avgiftsplatser och tillståndsplatser. Sammantaget bedöms trafikmängden kvarstå på ungefär samma nivå som idag.

De flesta gator inne i Långedrag har parkeringsförbud. Det går att parkera på ett fåtal av de större gatorna. Om samtliga besöksplatser omvandlas till boendeplatser finns därmed risk för att bilar kör in och letar parkering längs lokalgatorna.

## De som idag köper tillståndskort för Långedrag utan boendekrav

Idag säljs 126 tillstånd på Långedrag utan krav att vara folkbokförd på någon av öarna. Dessa tillstånd kan med andra ord köpas av vem som helst som har behov av att kunna parkera i Långedrag. Köper man dessa kort får man även stå på Hinsholmen. Denna grupp kommer drabbas om deras tillståndskort omvandlas till fasta platser för boende och verksamheter i skärgården.

## 6 Alternativa scenarier

Scenariot "samtliga platser", som presenterades i kapitel 4 och 5, ger stora negativa konsekvenser för många av de identifierade grupperna. Detta scenario bedöms därför som olämpligt. Det skjuter över mål genom att efterfrågan från boende och verksamheter i södra skärgården tillgodoses med marginal samtidigt som efterfrågan från personer som arbetspendlar till skärgården och besökande av olika slag inte tillgodoses alls. Två alternativa scenarier beskrivs nedan: "nästan samtliga platser" och "endast Saltholmen".

### Scenario "nästan samtliga platser"

**Alla platser på Saltholmen och i Långedrag omvandlas utom de för tillståndsparkering utan boendekrav.** Detta scenario underlättar för de som idag köper tillstånd i Långedrag eller dagtillstånd. Scenariot innebär att antalet fasta platser för boende och verksamma i skärgården ökar till drygt 1 400 platser, samtidigt som de som vill köpa tillståndsparkering eller dagtillstånd kan fortsätta göra det i Långedrag. Exempelvis delårsboende eller de som arbetar i skärgården. Antalet fasta platser överstiger efterfrågan från boende och verksamheter i södra skärgården med drygt 300 platser. I övrigt kvarstår de konsekvenser som beskrevs i kapitel 5.

Scenario "nästan samtliga platser"		
	Antal parkeringsplatser	Antal personer som efterfrågar parkeringsplats
Fasta platser	1 412	ca 1 100
Platser utan boendekrav	186*	126 + 60
Avgiftsplatser/besöksplatser	0 – ca 200-300**	0 - många
Platser för rörelsehindrade och lastplats	3	3

\* Tillstånd i Långedrag utan boendekrav och dagtillstånd

\*\* Sommartid finns det cirka 200–300 platser på Hinsholmen. Vår, vinter och höst finns inga besöksplatser alls.



Scenario "nästan samtliga platser".

## Scenario "endast Saltholmen"

**Alla platser på Saltholmen omvandlas (Slingan + tillståndsparkering). Tillståndsplatser och besöksplatser behålls i Långedrag. Fasta platser på Saltholmsgatan behålls.** Detta scenario är en kompromiss mellan alla grupper och innebär att antalet fasta platser för boende och verksamheter i skärgården ökar till cirka 1 030 fasta parkeringsplatser, dvs. en ökning med cirka 130 platser jämfört med idag. Det räcker inte riktigt för att tillgodose efterfrågan från boende och verksamheter i skärgården. Det saknas cirka 70 platser. Med detta scenario bör därför boende och verksamheter i skärgården även fortsättningsvis kunna köpa tillståndsparkering i Långedrag. De olika parkeringsytorna i Långedrag bör renodlas så att inte boende och besökare konkurrerar om samma platser. Det bör också vara en relativt stor prisdifferentiering mellan fasta platser nära färjeläget och tillståndsplatser längre bort.

Genom att behålla avgiftsplatser, dagkort och tillståndsplatser i Långedrag minskas de negativa konsekvenserna för personer som arbetar i skärgården, dagbesökare, delårsboende, besöksnäringen i skärgården, verksamheter på Saltholmen/Långedrag och kompetensförsörjningen till öarna till vad som kan ses som en acceptabel nivå. Boende och verksamheter i södra skärgården har hittills visat svårt intresse att ha parkering så långt från färjeläget som i Långedrag. Dessa platser är alltså mindre attraktiva för skärgårdens befolkning och bör därför i stor utsträckning kunna behållas som tillståndsplatser och besöksplatser.

### Scenario "endast Saltholmen"

	Antal parkeringsplatser	Antal personer som efterfrågar parkeringsplats
Fasta platser	1 060	Ca 1 100
Platser utan boendekrav	Ca 190	126 + 60
Avgiftsplatser/besöksplatser	Ca 350	0 - många
Platser för rörelsehindrade och lastplats	3	3



Scenario "endast Saltholmen".

Sammanfattning av scenariernas konsekvenser:

Grupper	Scenario "samtliga platser"	Scenario "nästan samtliga platser"	Scenario "endast Saltholmen"
Boende och verksamheter i södra skärgården			
Verksamheter på Saltholmen/Långedrag			
Besöksnäringen i skärgården			
Delårsboende			
Dagbesökare			
Besökare utan bil			
Släkt och vänner			
Rörelsehindrade och äldre			
De som arbetspendlar till skärgården			
Boende i Långedrag			
De som har tillstånd utan boendekrav i Långedrag			



*Konsekvenser för olika grupper i de olika scenarierna. Konsekvenserna bedöms utifrån hur situationen är idag.*

## 7 Kompensationsåtgärder

För att väga upp negativa konsekvenser av att omvandla besöksparkering till fasta parkeringsplatser kan följande kompensationsåtgärder vidtas.

### Bilpool nära terminalen

Utökad bilpool är en mobilitetsåtgärd som kan minska efterfrågan på parkeringsplatser. Detta är ett bra alternativ för dem som endast är i behov av bil ibland. För att bilpool ska bli ett attraktivt alternativt behöver den få platser nära terminalen. Några av de platser som ligger allra närmast färjeläget och idag är uthyrda som fasta platser bör därför omvandlas till bilpool. Alternativt kan några av de platser som idag är besöksplatser avsättas för bilpool.

I samtal med representanter från skärgården har det kommit förslag på att grupper med skärgårdsbor själva går samman och bildar bilpool. Ett sådant typ av bilsamnyttjande betraktas inte som en bilpool enligt stadens definition och kvalitetskrav. Men det behöver inte hindra att den typen av samnyttjande kan främjas, exempelvis genom platser nära färjeläget.

### Avsätt platser för avlastning och rörelsehindrade vid terminalen

Korttidsparkering nära färjeläget för att hämta och lämna personer och last kan hjälpa dem som exempelvis har mycket packning eller personer som har svårt att gå längre sträckor. Det går då att lasta av packning och passagerare nära färjeläget för att sedan åka längre bort och parkera. Att upprätta skåp eller andra förvaringsutrymmen kan också hjälpa dem som behöver detta eller har packning från Hinsholmen.

För personer med rörelsehinder får förslaget att besöksparkering försvinner stora konsekvenser. Det är viktigt att det finns tillräckligt många platser för denna grupp i nära anslutning till terminalen.

Några av de platser som ligger allra närmast färjeläget och idag är uthyrda som fasta platser bör därför omvandlas till korttidsparkering och tillgänglighetsanpassade platser. Alternativt kan några av de platser som idag är besöksplatser avsättas för detta ändamål.

### Avsätt platser för tidsreglerad besöksparkering på Saltholmen

Tidsreglerad avgiftsparkering på Saltholmen medför att tillgängligheten till Saltholmen som egen destination och verksamheter på Saltholmen bibehålls. Cirka 30 platser skulle därför kunna upplåtas som 4-timmars parkering i Slingan. Det är tillräckligt lång tid för flertalet besök på Saltholmen, men för kort tid för att utgöra ett alternativ vid skärgårdsresor. Platserna riskerar därför inte att upptas av besökande till skärgården.

### Cykelåtgärder

Upprätta ett låncykelsystem med lastfunktion mellan Hinsholmen och Saltholmen. Dessa behöver ligga nära terminalen och kunna nyttjas trafiksäkert. Ett cykelgarage och/eller väderskyddad och säker cykelparkering skulle även underlätta för boende som väljer att ha egen cykel på Saltholmen.

## Tydlig kommunikation med besökare

Tydlig kommunikation är viktigt. För dem som vill besöka Södra Skärgården måste det vara lätt att förstå parkeringsituationen. På exempelvis Göteborgs Stads och parkeringsbolagets hemsidor behövs tydlig och lättillgänglig information om hur läget ser ut och var det finns andra parkeringsmöjligheter. På plats ute vid Hinsholmen/Saltholmen behövs tydliga skyltar på flera språk var besökare kan parkera och hur de tar sig till båtarna för att undvika att turister ställer sig på boendes platser. Även kommunikationen med delårsboende måste vara lättillgänglig och tydlig, exempelvis genom brevutskick. Redan idag finns information på såväl hemsidorna som skyltar på plats med information om lediga platser.

## Utöka antalet båtar från Stenpiren och/eller andra platser

Stenpiren fångar upp många besökare och turister. Ett utökat antal avgångar skulle eventuellt lätta trycket på Saltholmen. Även om Stenpiren inte har parkeringsplatser kan dessa båtar ändå fånga upp många som annars hade tagit bilen, eftersom Stenpiren har nära till Göteborgs centralstation och annan kollektivtrafik. Det är även möjligt att utöka båttrafiken till andra angränsningsplatser i staden, exempelvis Klippan, Lindholmen, Eriksberg m.fl.

## Kollektivtrafiken ses över och utökas

Kollektivtrafiken bör utökas från Saltholmen till andra platser än enbart centrum, exempelvis till Frölunda torg och Sisjön. Detta skulle underlätta för boende att välja bort bilen som färdmedel, samt för besökare som inte passerar centrala Göteborg. Göteborgs Stad har som mål att det hållbara resandet ska öka. För att nå det målet måste det vara smidigt och attraktivt att välja kollektivtrafik framför bil.

Antalet spårvagnar som går ut till Saltholmen bör även än mer anpassas efter säsong. Den som parkerar på Hinsholmen eller Långedrag en vacker sommardag har svårt att få plats på de spårvagnar som passerar eftersom dessa redan är överfulla av personer som hoppat på spårvagnen på tidigare hållplatser. Ska alla besökare hänvisas till Hinsholmen måste detta ses över.

## Ändrade regler om boendeparkering

Idag kan ett hushåll ha flera fasta parkeringsplatser, då platserna är bundna till personer och fordon. Ett sätt att ge fler hushåll tillgång till en egen parkeringsplats vore att reglera så att varje hushåll eller fastighet enbart får ha en fast plats.

Genom att knyta parkeringsplatsen till ett hushåll eller fastighet kan alla de fordon som är registrerade där samnyttja platsen. Det ger möjlighet till samutnyttjade om än i liten skala.

Idag är kön för parkering avgiftsfri. Genom att införa en köavgift kan kön renodlas till personer som verkligen önskar en parkeringsplats i närtid.

Ett ytterligare sätt att möjliggöra för fler att få plats är att ändra reglerna kring avställda fordon. Idag är nästan 70 av ca 1 130 bilar registrerade som avställda, vilket är ett relativt stort antal sett till den stora konkurrensen om parkeringsplats. Med en regeländring där det endast är tillåtet att ha en avställd bil under en kortare period kan vissa platser frigöras.



## 8 Avslutande reflektioner

Scenario "endast Saltholmen" utgör sammantaget den bästa lösningen för att tillgodose efterfrågan på parkering med fasta platser för flertalet boende och verksamheter i Skärgården. Konsekvenserna för personer som arbetspendlar till skärgården, besöksnäringen, delårsboende och dagbesökare blir måttlig eller ingen alls i detta scenario. Samtidigt ökar antalet fasta förhyrda platser på Saltholmen. Intresset för parkeringsplats norr om Rattgatan är idag svagt. Upplåts dessa platser till besökare och tillståndsplatser kan platserna på Saltholmen renodlas för att endast rikta sig till boende och verksamheter i södra skärgården. Boende och verksamheter bör även fortsättningsvis kunna köpa tillståndsparkering i Långedrag. Det är angeläget att renodla de olika parkeringsytorna i Långedrag så att inte boende och besökare konkurrerar om samma platser. Det bör också vara en relativt stor prisdifferentiering mellan fasta platser nära färjeläget och tillståndsplatser längre bort.

Ett annat tänkbart alternativ är att alla parkeringsplatser görs om till tillståndsplatser, utom någon renodlad yta för besökare (avgiftsparkering) i Långedrag. Exempelvis kan Talattagatan utgöra avgiftsparkering (236 platser) och resterande 1 365 parkeringsplatser bli tillståndsplatser. Tillståndsplatser möjliggör för samnyttjande vilket gör att fler får möjlighet att parkera. Ett rimligt samnyttjande ligger på ungefär 20%. Det innebär att ungefär 1 640 personer skulle kunna få tillståndskort. Det är alltså fler personer än vad som möjliggörs i scenario "samtliga platser". Samtidigt säkerställs platser för besökare till skärgården och Saltholmen/Långedrag vilket minskar de negativa konsekvenserna för dessa grupper. Tillståndsplatser utgör ett resurseffektivt och rättvist alternativ.

Tillståndsplatser är även en effektiv lösning vid utbyggnad av laddplatser för elbilar. Dessa typer av parkeringsplatser behöver stå samlade för att löna sig. Att bygga ut laddplatser till enskilda fasta platser kan bli dyrt. En samlad plats för tillståndsparkering med laddmöjlighet kan i förlängningen vara en motor att gå över till tillståndsplatser då allt fler kan tänkas övergå till elbil framöver.