

## Minnesanteckningar arbetsgruppsmöte 5

**Plats:** Parkeringsbolaget

**Datum:** 9 november

**Tid:** 17.00-20.00

**Deltagare:** Sophia Kaså, Jenny Palm, Sofia Olsson, Lina Lundgren, Maria Berntsson, Maria Holmberg, Jan Kaaling, Helene Pedersen, Håkan Höjer, Magnus Legnehed, Carolin Folkesson, Daniel Sandström och Lisa Grinell

**Tema:** Fortsättning kortsiktiga lösningar

**Nästa möte:** 15 december 17.00-20.00 på Parkeringsbolaget, Åvägen 17J

### **Inledning**

Sophia välkomnade alla och drog en kort genomgång om upplägget på dagens möte. Därefter gjordes en gemensam incheckning. Vi fortsatte sedan med att agendan kompletterades och stuvades om lite. Vi kom fram till att avsluta dagens möte med att beskriva det aktuella läget i T-Puls.

### **Kortsiktiga lösningar**

Parkeringsbolaget inledde själva mötet med en dragning om vårt kommunala uppdrag och de dokument som styr bolagets verksamhet, nämligen ägardirektivet och p-policyn. Här tog vi också upp de fyra syftena med arbetsgruppen som slogs fast på gruppens första möte (se minnesanteckningar från detta möte).

En ställde frågan om p-policyn gäller på samma sätt över alla zoner. T-Puls representant (som också varit med och tagit fram p-policyn) svarade att Parkeringspolicyn ger olika inriktning för parkering i olika delar av staden. De geografiska avgränsningarna följer i princip översiktsplanens områdesindelning.

En annan tyckte att texten i parkeringspolicyn är inriktad på besökare och hade synpunkter på det. Saltholmen är Södra skärgårdens parkering och ska därför behandlas som boendeparkering. Parkeringsbolaget menar att boende prioriteras redan i dag, eftersom en stor andel av platserna viks åt boende.

Boende är prioriterade generellt, förklarade T-Puls representant. Tanken är att man ska slippa att skapa arbetsplatsparkering och därmed "tvinga" folk att ta bilen.

Frågan kom upp om vad som är en bilpool. Trafikkontoret tar beslut om företaget/bilpoolen uppfyller kraven på bilpool enligt staden definition och därmed kan få de favörer som det innebär, bland annat förtur till parkeringsplats.

Fastlandsperspektivet redovisades, se bifogad fil. En i gruppen kompletterade resonemanget med att det faktiskt finns tomma parkeringsplatser till exempel Rattgatan – och tyckte att det borde gå att optimera befintliga platser.

### **Första diskussionen: andelen p-tillstånd i förhållande till antalet platser samt besöksparkering**

Vi började med att prata om dagtillstånd och vilka tider det ska gälla. Det är viktigt att analysera vidare om det ger några vinster för boende att korta de gällande tiderna för dagtillstånd som i dag är 6.00 till 20.00.

Någon tyckte att det inte går att diskutera båda upplåtelseformen (förhyrda och tillstånd) på samma sätt och menade att tillstånden är överbelagda medan de förhyrda "underbelagda".

Det börjar komma appar som visar var man kan stå och ett förslag som kom upp i gruppen är att förhyrda platser borde kunna användas av andra än "ägaren" om denne är bortrest en tid. Appen, (Parking spot) borde kunna vara till användning här. Det går ju också att tidsbegränsa användningen för till exempel max fem dagar eller liknande.

Någon tyckte att det inte går att prata om detta med "andel parkeringstillstånd" utan att samtidigt prata om åtgärden på kort sikt att omvandla besöks- till boendeplatser. Alternativet skulle vara att ta ifrån befintliga kunder deras tillstånd för att sänka andelen. Detta är naturligtvis inte ett alternativ. Gruppen enades om att 120 tillstånd per 100 platser är fullt rimligt på området Saltholm och Långedrag.

Vi pratade om vilka ytor som ev kan omvandlas från besök till boende och Parkeringsbolaget föreslog Kallbadhuset.

Det finns flera fördelar med detta:

- ytan renodlas. Det finns bara boendeparkering vilket gör det enklare att göra rätt för besökare
- det blir cirka 35 fler platser som görs till p-tillstånd för boende och därmed kan andelen p-tillstånd sänkas något eftersom Parkeringsbolaget inte säljer fler.

Ytterligare en fördel är att detta är ett förhållandevis litet område som Parkeringsbolagets styrelse själva kan ta beslut om. Om fler besöksplatser tas i anspråk till förmån för boende, riskerar vi att frågan måste tas i KS/KF och då drar det ut på tiden. Men Parkeringsbolaget tar med sig frågan tillbaka och tittar på hur många platser som vi kan omvandla från besöksplatser till boende. Frågan om det totala antalet besöksparkeringar på Saltholmen ligger i scenario ett i T-Puls.

En person frågade om man på något sätt kunde analysera vilka typer av besökare som finns: turister, gäster till boende i Södra skärgården, hanterverkare eller vad det kan vara. Tanken med resonemanget var att på så sätt få en bild av hur många av besökarna som verkligen skulle behöva ha plats på just Saltholmen. Invändningen var att det blir mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att följa upp efterlevnad.

Parkeringsbolaget fortsätter sin diskussion med Grefab om att samnyttja deras ytor. Båtgärföreningen har inga invändningar mot att ytan vid Inre hamnen används som parkering vintertid.

Ett förslag som kom upp är att göra Hinsholmen mer attraktivt att stå som besökare under sommaren. Det borde målas linjer här för att ytterligare markera att det är en parkering. Någon tyckte att det borde gå elbussar (gratis) för att ta sig fram till Saltholmen. Avståndet från Hinsholmen till hållplatsen är 150-300 meter beroende på var man står någonstans. Marken ägs av Fastighetskontoret och Grefab arrenderar den.

Ett annat förslag som väcktes var att kollektivtrafiken från Hinsholmskilen till Saltholmen skulle vara avgiftsfri. Målgruppen för den här åtgärden är besökare till Saltholmen (inte till Södra skärgården). Det skulle enklast administreras genom att denna sträcka aldrig utsattes för biljettkontroll. Frågan om kollektivtrafiken ägs av Västtrafik.

Någon kom med förslaget att man skulle kunna ta lite högre p-avgift och att det istället ingick transfer till Saltholmen. Detta skulle då kunna drivas av privat aktör. Någon invände dock och sa att underlaget inte är så stort – för då hade sannolikt någon redan gjort det.

Någon sa också att det är viktigt att Destination Skärgården informerar turister i förväg att de inte ska parkera på Saltholmen. Det skulle bidra till en lugnare situation där för både

besökare och boende, samt minska söktrafiken eftersom de flesta besökare ändå inte får plats där. Parkeringsbolaget ska träffa relevanta personer och diskutera frågan.

Saltholmsgatan har totalt 107 avgiftsplatser. Ett förslag som kom upp var att göra dessa till tillståndsplatser för boende i Södra skärgården. På samma yta finns också 56 förhyrda platser utan boendekrav (inkl några p-köp). Någon föreslog att dessa platser (minus de som är bundna i p-köp) ska vikas till boende i Södra skärgården.

Ytterligare en idé var att renodla ytorna vid Vikebacken och Talattagatan där den förstnämnda kan vikas till tillstånd medan den sistnämnda kunde bli renodlad besöksparkering.

En synpunkt var också att vi måste bevaka frågan om platser för rörelsehindrade om vi skapar nya parkeringsplatser. Behovet är dock tillgodosett i dag.

### **Andra diskussionen – kösystemet**

Parkeringsbolaget drog lite om kösystemet, kort historik från 2013 då man öppnade upp köerna så kunde man ställa sig i alla köer. Efter vårens genomlysning vet Parkeringsbolaget att kön är kurant och de som står i kön är skrivna på någon av öarna i Södra skärgården. Alla som står i kö uppfyller boendevillkoren och vill ha parkering. Det är mycket låg omsättning. Som det är nu hamnar man sist i kön om man får ett erbjudande och tackar nej. Hör man inte av sig alls, ramlar man ur kön helt.

Vi diskuterade vidare hur man kan göra kön mer effektiv och rättvis. Exakt hur kön ska göras om vet vi i dagsläget in men det fanns en del förslag. Parkeringsbolaget sa att det går att göra en kö, det är fullt möjligt.

Vi pratade också om avgifter, det vill säga, ta betalt för att stå i kö och flera framhöll Grefabs system som ett föredöme (de använder avgift). Parkeringsbolaget fattade beslut om att inte ha avgift 2011, däremot att man hamnar sist i kön om man tackar nej till erbjuden plats. En konsekvens av det, menade någon, är att du inte vågar tacka nej till erbjudande. Det vill säga, du kanske köper bil för att du "måste" tacka ja istället för att tacka nej nu men stå kvar för du vet att du kanske behöver plats om några år.

Parkeringsbolaget sa då att det är svårt på grund av den låga omsättningen av platser. Bolaget kan aldrig lova att det blir ledig plats eftersom trycket är så högt. Någon framhöll Boplats, där man får tacka nej tre gånger för att sedan ramla ur kön.

Frågan ställdes om det måste vara precis samma system för Saltholmen som för övriga staden. Kan det inte vara rimligt att behandla det som det undantag det är? Det väcktes till och med idé om att bilda ett särskilt dotterbolag för skärgårdsparkeringen.

Ett annat förslag som kom upp var att ha en hårdare prisdifferentiering än i dag; ju närmare terminalen desto dyrare.

Någon menade också att man kunde ha ett system där varje kund själv bevakar sina intressen. När en plats blir ledig skulle man få anmäla sig som intresserad. Om flera är intresserade går platsen till den med flest dagar i kön.

Här tog tiden slut! Vi fortsätter med diskussionen om kön nästa gång + bommar och resten av de kortsiktiga lösningarna. För att hinna med de förslagen om lösningar på lång sikt bokade vi in ännu ett möte (tider och plats finns högst upp i detta dokument)

### **Läge T-Puls**

Nu har man skickat ut en offertförfrågan om arkitekt för att rita hur de tre alternativa scenarier skulle kunna se ut. I praktiken rör det sig i huvudsak om alternativ 2 och 3 (medel och hög) eftersom det första inte förändrar utseendet.

Offertsvar ska vara inne 21 november. Parallellt kommer Västtrafik att låta en konsult titta på ny terminal. Hon betonade vikten av att dessa två måste ha ett mycket nära samarbete.

Deras arbete ska vara klart sista februari.

Det uppstod också en liten diskussion om huruvida man kan flytta terminalen till andra sidan Saltholmsudden. Detta är genomförandemässigt komplicerat och skulle därmed försvåra och förlänga processen. Det är också en finansieringsfråga. Staden äger inte all mark där terminalen eventuellt skulle kunna flyttas till.

Därför är det inte aktuellt just nu.

Underlaget från konsulterna blir grund för begäran av detaljplan. Uppskattningsvis har en ny terminal finansieringsmöjligheter 2022-2024. När en detaljplan vinner laga kraft beror främst på om den överklagas eller inte.

En i gruppen ville skicka med att det i dagsläget är så att många använder sina bilar som "vänthall" då det är varmt och man kan låsa om sig. Så terminalen måste kunna erbjuda både värme och trygghet.

**Vid pennan, Jenny Palm, kommunikatör**