

## Minnesanteckningar arbetsgruppsmöte 6

**Plats:** Parkeringsbolaget

**Datum:** 15 december

**Tid:** 17.00-20.00

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

**Tema:** Fortsättning kortsiktiga lösningar

**Nästa möte:** 12 januari 2017 klockan 17.00-20.00 på Kryssarklubben, Talattagatan 24

### Inledning

Vi gick igenom dagens upplägg med fokus på kortsiktiga lösningar som fortsättning på förra mötet. Kösystemet och bommar prioriterades. Cykelmobilitetsplanen som Parkeringsbolaget genomfört togs upp och gruppen tyckte att åtgärder runt det ska upp på listan över kortsiktiga lösningar. Dock inte under det här mötet då alla inte hunnit läsa den. Planen tas upp på möte nummer åtta.

### Kösystemet

Bolaget tog upp tråden med kön där vi slutade sist och pratade om varför den ser ut som den gör med olika områden. Efter vårens genomlysning vet Parkeringsbolaget att alla som står i kön uppfyller boendevillkoren. Det är mycket låg omsättning.

Flera i gruppen efterfrågar något slags incitament för att kunna tacka nej och ändå behålla sin plats, något man inte kan i dag. Det var många som också sa att man önskar ett system som är mer transparent än dagens.

Kopplat till detta kom frågan om att vissa "gått före i kön" upp. Bolaget svarade då att det under årens lopp kommit till dem att vissa fått plats fast man stått kortare tid än någon annan. Ingen gång har man kunnat få detta bekräftat. Antingen har det inte framkommit ett namn, vilket gör det omöjligt att kolla upp, eller så har uppgifterna visat sig vara felaktiga. Däremot sa bolaget att platserna utan boendekrav inte har så lång väntetid, och att detta kan hos vissa blandats ihop, så man upplever att vissa faktiskt har fått gått före.

Diskussionen om vad som definierar en kurant kö kom också upp där det visade sig att vi har lite olika bilder av detta. Parkeringsbolaget definierar det som att kön är kurant då alla som står i den uppfyller villkoren för att faktiskt ha en köplats. Flera av de andra i gruppen menade att man istället bör definiera det som en kö där det bara finns personer som **i dag** verkligen behöver plats och skulle tacka ja omgående.

Någon föreslog därför ett system med en passiv och en aktiv kö där man får poäng för antalet år man stått. Dessa kan man sedan "lösa in" när man verkligen behöver en plats och ställa sig i den aktiva kön.

Förlaget att sätta en avgift för att stå i kö kom åter upp medan Parkeringsbolaget förklarade principen att det ska vara avgiftsfritt att stå i kö ur ett likabehandlingsperspektiv. Motargumentet var att Grefab som också är ett kommunalt bolag, tar ut en avgift.

Parkeringsbolaget berättade om den e-tjänst som kommer införas under 2017 där systemet blir mer transparent. Det innebär att område med boendevillkor också kommer att synas på bolagets hemsida, det gör inte det i dag. E-tjänsten kommer att gälla alla kommunala platser, inte bara på Saltholmen och i Långedrag utan hela staden.

En fråga om avställda bilar kom upp och någon refererade till en röd Volvo som aldrig flyttar på sig. Parkeringsbolaget sa att alla bilar måste vara i trafik. De kunder som inte har bil i trafik kommer att bli uppsagda då de inte uppfyller villkoren.

Sammanfattningsvis verkade majoriteten av gruppen enas om följande:

1. En kö för tillstånd och en för förhyrda platser
2. bra att bilarna måste vara påställda för att man ska få plats
3. bra med e-tjänsten för ökad transparens
4. Det behövs större prisdifferentiering mellan Saltholmen och Långedrag. Här berättade bolaget att som en del av det här kommer dygnstaxan att slopas på Saltholmen. Det blir alltså enbart timtaxa för Saltholmen. Det innebär att det blir dyrare att stå länge som besökare på Saltholmen, vilket borde göra att Långedrag blir mer attraktivt för långtidsparkering.
5. Så få undantag från villkor som möjligt

Följande två punkter var vi inte helt överens om. Parkeringsbolaget behöver undersöka möjligheterna ordentligt först.

6. Inför avgift för att stå i kö
7. Inför system med en passiv och en aktiv kö

### **Undantag**

Gruppen enades om att det blir mer transparent och mycket tydligare om det finns så få undantag som möjligt.

Diskussionen om till exempel missionskyrkornas behov av förhyrda platser/tillstånd på Saltholmen kom upp. Någon menade att KFs beslut i våras bör tolkas som att även organisationer ska ses som företag och därmed ha rätt till plats. Parkeringsbolaget sa att även de tolkar det så, men att det är villkoret att en kund ska äga en bil för att uppfylla villkoret och erbjudas en parkeringsplats. Motargumentet blev då att man inte kan kräva att ideella organisationer ska äga en bil.

De flesta i gruppen var dock eniga om att det inte är rimligt att "ta upp" flera platser för någon som bara behöver dem då och då, till exempel prästen som jobbar tillfälligt på öarna. Flera av deltagarna menade att de inte kan stå tomma resten av tiden och att om man tillfälligt behöver jobba på öarna kan man ta sig dit på annat sätt än med bil, eller parkera på besöksparkeringarna.

En annan sak som diskuterades var företag som äger bil och hur många platser de ska få ha. (idag är det ett tak på två platser). Någon menade att det kanske borde finnas en skala beroende på hur många anställda företaget har. Att det borde utgå från behov. Samtidigt insåg flera svårigheterna med detta, då det är svårt att få tydliga regler runt detta. Vem ska bedöma vem som har störst behov av plats? Det riskerar att bli godtyckligt.

Frågan om handikapptillstånd kom också upp. Här var det stor enighet om att dessa ska prioriteras och att det krävs att man tittar på den här frågan särskilt noga, inte bara hur det är nu utan också hur behovet kan se ut om tio år. Parkeringsbolaget berättade att man ska ha dialog med Göteborgs stads råd för funktionshinderfrågor. Bland annat ska man diskutera frågan om avgifter för dem med tillstånd för rörelsehindrade. Det är viktigt att se till att de som verkligen behöver plats får det. Ytterst är det Transportstyrelsen som har ansvaret för villkoren för tillstånd till rörelsehindrade, medan trafikkontoret har mandat att ta beslut vem som ska tilldelas det här tillståndet.

### **Bommar**

Flera i gruppen lyfte frågan om bommar och att dessa skulle finnas på alla platser där det inte är besöksparkering. Parkeringsbolaget har haft muntlig kontakt med Swecko om detta och ser vissa bekymmer. Eftersom trafiksituationen på Saltholmen är så kritisk får inte bommarna göra så bilarna står i kö för att komma in på parkeringen och ta upp yta för till exempel bussar. Det i sin tur innebär att man skulle behöva ta bort parkeringsplatser för att bommarna skulle sättas längre in på området, där de inte påverkar trafiken. Och det vill man inte göra på grund av bristen på platser.

Parkeringsbolaget berättade också om att man kontaktat Stockholm Parkering för att se hur de hanterar bommar. De använder sig av bommar men enbart i parkeringshus och dessa är stängda på nätterna. Det innebär att de inte behöver ha personal dygnet runt som kan rycka ut och laga bommarna om något skulle gå snett.

Någon kom med förslaget att den befintliga cykelbanan kan flyttas så att den ligger utmed hamnen. Detta skulle ge säkrare gång- och cykelstråk samtidigt som man ger större möjligheter för bommar. (Detta är dock en lösning på längre sikt då Parkeringsbolaget inte har rådighet över frågan). Gruppen enades om att Parkeringsbolaget ska fortsätta undersöka saken och att man kanske ändå kan sätta bommar på vissa områden. Någon menade att bommar är önskvärda men inte på bekostnad av platser.

### **Skyltar**

Informationsskyltarna var uppe till diskussion. Många i gruppen menade att det skyltarna vid Saltholmen är missvisande då de visar platser även till tillståndsytor. Folk tolkar det som att det är okej att parkera ändå.

Majoriteten av gruppen tyckte dock att skylten i Långedrag kan fylla en funktion, då den faktiskt visar om det är fullt i Saltholmen, och att man inte behöver åka dit i onödan.

Dessutom renodlar Parkeringsbolaget ytorna i Saltholmen vilket förhoppningsvis gör det enklare för besökarna att göra rätt. Det blir tydligare var de kan och inte kan stå.

Parkeringsbolaget berättade också att man ska göra en satsning på värdar under sommaren, vars främsta uppgift blir att just hjälpa besökande och informera.

### **Bilpooler**

Frågan om bilpooler kom upp och Parkeringsbolaget sa att dessa är prioriterade. Det är trafikkontoret som äger frågan om bilpooler och vilka krav som man behöver uppfylla för att definieras som en sådan.

Länken till trafikkontorets sida om bilpooler: <http://korturl.com/hvx654>

De som vill starta bilpool ansöker om detta på trafikkontoret som sedan godkänner eller avslår.

Uppfyller man villkoren får Parkeringsbolaget informationen från trafikkontoret som ser över möjligheterna att prioritera dessa.

Någon menade att fler kanske skulle våga testa bilpool om man ställt sig i en passiv kö och ändå har sin plats i kö kvar. Det skulle uppmuntra till att resa mer hållbart.

### **Lastzoner**

Platserna som Brödbosse och kiosken fått uppsagda vill Parkeringsbolaget göra om till tiominutersparkering som då kan fungera som last- och lossningszon. Och som skulle komma fler till godo inte bara de här två aktörerna. Flera i gruppen var skeptiska och menade att lastplatser behöver man närmare terminalen och att man inte vill lämna grejer där obevakade. Parkeringsbolaget ska titta vidare på frågan.

Någon framförde att kiosken ligger trafikfarligt och borde flytta, som till exempel in på terminalen.

Som det är nu köar folk upp precis vid buss- och biltrafiken.

### **Vad krävs för att lita på tillstånden?**

Ytterligare en sak som var uppe till diskussion var frågan om vad som krävs för kunderna ska kunna lita på tillstånden. Gruppen var enig om att det helt enkelt måste finnas platser och att man får plats

under en längre sammanhållen tid. Det fanns stor förståelse för att det ibland inte finns plats där man vill stå men att detta ska vara undantag.

Någon menade att Parkeringsbolaget gett systemet dåligt rykte genom att sälja för många tillstånd per plats.

Parkeringsbolaget fortsätter diskussionen med Destination Skärgården för att besökare redan på förhand ska välja ett annat färdstätt till Saltholmen alternativt parkera på Hinsholmen, på så sätt skulle man minska trycket.

Detta i kombination med att dygnstaxan tas bort på Saltholmen, att parkeringsplatserna där renodlas mer och att parkeringsvärdar ska finnas på plats borde leda till en bättre situation redan till sommaren.

Någon framhöll också att det finns stora fält bakom Vikebacken som kanske kan användas till parkering, i alla fall tillfälligt under sommarperioden, medan någon annan någon annan menade att detta var olämpligt.

**Vid pennan, Jenny Palm, kommunikatör**