



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-10-11

Diarienummer 2024-16433

Handläggare

Ann-Sofie Ahlgren

Telefon: 031-368 39 05

E-post: ann-sofie.ahlgren@miljo.goteborg.se

## Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över remiss Göteborg Stads policy för parkering, SBF-2023-00665

### Förslag till beslut

Miljö- och klimatanmänden skickar över miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande över remiss Göteborg Stads policy för parkering, till stadsbyggnadsnämnden.

### Sammanfattning

Enligt Göteborgs Stads policy för parkering ska parkering användas som ett styrmedel för att stödja en hållbar stadsutveckling. Policyn kommer fungera som vägledning för stadens olika verksamheter i projekt och processer där parkering är en relevant faktor. Det övergripande målet med policyn är att säkerställa att parkering bidrar till att främja hållbar stadsutveckling genom att effektivt använda mark och resurser och skapa förutsättningar för hållbara transportmedel som kollektivtrafik, cykling och gång.

Miljöförvaltningen bedömer att policyn därmed har potential att bli ett verktyg för att främja mer hållbara trafikslag, minskat vägtrafikarbete samt bidra till en hållbar och levande stad.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

### Bedömning ur ekologisk dimension

Bedömningen ur ekologisk dimension utvecklas under rubriken Förvaltningens bedömning. Miljöförvaltningen bedömer förslaget till policy, kombinerat med att sänkt bashastighet i centrala staden enligt riktlinjen för hastighetsgränser i Göteborg<sup>1</sup>, kommer att bidra positivt till att nå mål och intentioner i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram<sup>2</sup>, översiktsplan<sup>3</sup> och trafikstrategi<sup>4</sup>.

### Bedömning ur social dimension

Miljöförvaltningen bedömer att ambitionen att minska gatuparkeringen är positiv. Detta möjliggör andra användningsområden för gaturummen, som till exempel cykelbana,

<sup>1</sup> Riktlinje för hastighetsgränser i Göteborg beslutad 25 november 2022

<sup>2</sup> Miljö- och klimatprogrammet - Miljö och klimat Göteborg 2030 - Göteborgs Stad ([goteborg.se](https://goteborg.se))

<sup>3</sup> Översiktsplanering - Göteborgs Stad ([goteborg.se](https://goteborg.se))

<sup>4</sup> Trafikstrategi för en nära storstad - Göteborgs Stad ([goteborg.se](https://goteborg.se))

cykelparkering, övrig mikromobilitet, kollektivtrafik, och grönska. Det blir även bättre ur ett barnperspektiv med ökad tillgänglighet och bättre luft.

Ombyggnad av trafikmiljön i kombination med lägre bashastigheter minskar inte bara behovet av höga bullerskyddsskärmar vid skolor och förskolor, utan ökar också säkerheten för oskyddade trafikanter, i synnerhet skolbarn. Då nya offentliga miljöer kan tillskapas underlättas också möten i grannskapen, liksom möjligheten till utomhusvistelse för mindre barn.

## **Bilaga**

### **1. Remissversion 2024 av Göteborgs Stads policy för parkering**

## Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har gett miljö- och klimatinämnden möjlighet att yttra sig över remiss om Göteborgs Stads parkeringspolicy senast den 15 november 2024.

Miljöförvaltningen har bedömt förslagen i remissen och tagit fram ett förslag till yttrande som redovisas i detta tjänsteutlåtande.

## Beskrivning av ärendet

Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik-, miljö- och klimatomål. Policyn ska ange den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Den ger också vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår.

Policyn för parkering ska gälla tills vidare för alla nämnder och bolag i Göteborgs stad med ansvar för att planera, hantera och förvalta parkering. Policyn reglerar även den övergripande inriktningen inom temaområdet parkering i staden.

## Förvaltningens bedömning

### Övergripande

Syftet med parkeringspolicyn är enligt det nya förslaget att använda parkering som ett verktyg för att bland annat främja hållbar stadsutveckling samt för att nå stadens miljö- och klimatomål. Miljöförvaltningen gör därför tolkningen att viljeriktningen i policyn är att minska den yta som parkering tar i anspråk samt att minska det *relativa* antalet parkeringsplatser. Utifrån denna tolkning bedömer miljöförvaltningen att den föreslagna parkeringspolicyn stödjer arbetet med att nå stadens miljö- och klimatomål<sup>5</sup>, exempelvis miljömålet *Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*. Detta dels genom att bidra till minskat vägtrafikarbete och därigenom minska luftföroreningar och buller, dels genom att frigöra yta från parkering, vilket i sin tur möjliggör mer grön och blå yta.

Miljöförvaltningen ser att förslaget pekar ut flera principer och ställningstaganden som, när de genomförs, kommer att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att Göteborg ska kunna utvecklas på ett hållbart och långsiktigt sätt. Policyn har därmed potential att bli ett verktyg för att främja mer hållbara trafikslag, minskat vägtrafikarbete samt bidra till en hållbar och levande stad. Forskning har visat att parkeringsåtgärder är ett effektivt sätt att minska biltrafiken i städer eftersom kostnad och tillgång till parkering har betydelse för färdmedelsval och bilinnehav<sup>6</sup>. Biläggande, antal bilresor och körd sträcka ökar också om det finns många parkeringsplatser nära bostaden.

Miljöförvaltningen bedömer att parkeringspolicyn också kan ha betydelse för Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) som inväntar beslut i kommunfullmäktige. Den inkluderar åtgärden "ta fram aktiviteter för att genomföra Göteborgs Stads policy för parkering". Åtgärden innebär att stadsbyggnadsnämnden, när policyn är antagen och i samverkan med stadsmiljönämnden, ska ta fram aktiviteter för att genomföra parkeringspolicyn. Aktiviteterna ska leda till konkreta inriktningar för hur Göteborgs Stad ska arbeta med parkering som ett verktyg för att minska vägtrafikarbetet. Förslag på

---

<sup>5</sup> [Miljö- och klimatprogrammet - Miljö och klimat Göteborg 2030 - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](#)

<sup>6</sup> [Bästa sätten att minska biltrafiken i städer - forskning.se](#)

aktiviteter är att utreda, bedöma och eventuellt genomföra följande åtgärder: minska utbudet av parkeringsplatser utifrån målstyrning och i olika geografier; ta bort konkurrensbegränsande subventionering på parkering på allmän plats; höja parkeringstaxan på allmän platsmark samt att se över tidsregleringen för parkering. Att parkeringspolicyn antas är avgörande för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras med önskad effekt.

### Definitioner

För ökad förståelse vore det bra om fler begrepp som förekommer i policyn kan förklaras i definitioner eller ordlista, exempelvis de olika typerna av parkeringar, såsom abonnemangsparkering, kvartermarksparkering, boendeparkering och markparkering. Dessutom kan det, trots förklaringarna, vara svårt att förstå de olika begrepp som beskrivs i avsnittet *Definitioner*.

### Koppling till andra styrande dokument

Miljöförvaltningen rekommenderar att meningen om miljö- och klimatprogrammets vägtrafikindikator i tabellen formuleras om till: ”Delmålet Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter samt miljömålet Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö med den gemensamma indikatorn *Årligt vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon, i Göteborg med målvärde 2030* formulerat som 25 procent lägre jämfört med 2019.”

I tabellen kopplas indikatorn till miljömålet *Göteborgs klimatavtryck är nära noll* med delmålet *Minska klimatpåverkan från transporter*. Miljöförvaltningen påpekar att indikatorn för vägtrafikarbete även ingår i huvudmålet för *Människan Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*. Indikatorn har även ändrats något i den reviderade versionen av miljö- och klimatprogrammet som beslutades 16 februari 2024.

Cykelprogrammet nämns inte som ett kopplat dokument, vilket kan bero på att programmet löper ut 2025. För att parkeringspolicyns ansatser kring cykling ska få effekt och uppmuntra till val av cykel som transportmedel behöver det gå hand i hand med arbetet för att förbättra upplevelsen av cykelvägarna. Om ett nytt cykelprogram inte kommer att tas fram är det således viktigt att programmets intentioner omhändertas på annat sätt efter att cykelprogrammet löpt ut.

### Parkering för bil och motorcykel

Miljöförvaltningen noterar att det inte tydligt framgår i policyn hur antalet parkeringsplatser ska förändras, det vill säga om antalet ska minska, bibehållas eller öka. Det framgår att parkeringsyta ska minska, men också att parkeringsanläggningar är att föredra framför markparkering. Det kan alltså innebära att markparkering omfördelas till parkeringsanläggningar med bibehållet antal parkeringar på mindre yta. En sådan omfördelning kan möjligtvis bidra till att yta frigörs till andra ändamål, exempelvis cykelväg, men skulle inte driva på för minskat vägtrafikarbete.

Den föreslagna policyn ger utrymme för tolkning, både om vad som avses med en hållbar stadsutveckling i stort och vilken utveckling som är önskvärd med avseende på antal parkeringar.

## Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Miljöförvaltningen bedömer att förslaget om att lägga till ett cykelparkeringstal vid om- och nybyggnad i staden kan underlätta för cyklisterna, genom säker parkering såväl vid hemmet som vid arbetet eller ärenden i staden.

### Övrigt

Utöver förslaget till policy har remissinstanserna fått möjlighet att ge sin syn på frågorna A till G i tabellen nedan. Svaren ska ses som miljöförvaltningens synpunkter och reflektioner.

| Fråga                                                                                                                                                                                 | Miljöförvaltningens bedömning                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>A:</b> Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning. | Skulle rätt utfört kunna ge önskad effekt. Kräver dock tydlig kommunikation för att undvika söktrafik.                                         |
| <b>B:</b> Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.                                                                               | Bra med tydliga zoner (från centrum och ut) med olika prisnivåer, vilket ger minskad söktrafik då prisnivåerna är kända.                       |
| <b>C:</b> Miljödifferentierad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.                                                         | Rimligt att tyngre och större bilar betalar mer då de oftast har större miljöbelastning och tar mer plats.                                     |
| <b>D:</b> Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.                                                                                                                   | Positivt eftersom det är lämpligt att prissättningen följer den allmänna prisnivån.                                                            |
| <b>E:</b> Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.                                                                  | Positivt att skapa god tillgänglighet för räddningstjänst, varutransporter, avfallshantering, handikappfordon och liknande.                    |
| <b>F:</b> Lägre priser besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.                       | Riskerar att bli otydligt med för många olika prissättningar.                                                                                  |
| <b>G:</b> Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.                                                                                                | Positivt då förhyrda parkeringarna ofta står tomma. Förslaget tillgängliggör parkeringarna för fler samtidigt som antalet platser kan minskas. |

Maria Jacobsson

Marcus Jahnke

Direktör

Avdelningschef