



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-09-20

Ärendenummer SMF 2024-01797

Handläggare

Lilia Halsen Bidar

Telefon: 031-3682442

E-post: lilia.bidar@stadsmiljo.goteborg.se

Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden gällande Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden tillstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens yttrande.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som stadsmiljönämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har översänt remiss av Göteborgs stads policy för parkering för yttrande från flera remissinstanser, däribland stadsmiljönämnden. Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsnämnden senast den 15 november.

Stadsmiljöförvaltningen ser positivt på förslag till Göteborgs stads policy för parkering, då den anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsområde inom området parkering och därmed vägleder berörda förvaltningar, avdelningar och enheter i det fortsatta arbetet och hur vi bör prioritera.

Stadsmiljöförvaltningen har gått igenom förslag till policy för parkering och anser att den som helhet är bra och ger berörda förvaltningar ledning i det fortsatta arbetet med parkeringsutveckling i staden. För att få framdrift och den utveckling som stadsbyggnadsnämnden önskar, behöver styrningen vara tydlig och identifierade motsägelser och otydligheter bör därför arbetas bort.

I remissvaret pekar stadsmiljöförvaltningen på de delar i förslag till policy som behöver tydliggöras för att minska risken för olika tolkningar. Exempelvis ser vi behov av förtydliganden av vad som menas med att den totala ytan för parkeringar årligen ska minska, vad som menas med långtidsparkering samt om boendeparkering endast avser parkering på allmän plats eller inklusive på kvartersmark.

Förvaltningen föreslår även vissa konkretiseringar och justeringar i texten för att undvika risk för upplevda motsättningar i texten. Exempel är att staden enligt policyn inte ska subventionera men ska tillämpa parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.

Därutöver anges en del redaktionella förslag för ökad läsbarhet men också för användandet av samma begrepp inom till exempel Översiktsplan och Målbild koll 2030.

Härutöver har förvaltningen i remissvaret gett sin syn på samtliga punkter a till g, där till exempel en del har juridiska utmaningar och en del uppfattas som kontraproduktiva i förhållande till det vi uppfattar att man vill uppnå med policyn.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att en konkretisering av policyn kommer att behövas bland annat genom Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet men även planering och genomförande av åtgärder för att realisera parkeringspolicyns intentioner. Till det bedömer stadsmiljöförvaltningen att det kommer krävas ytterligare kommunikationsarbete externt för att öka förståelsen och acceptansen för parkeringsutvecklingen i staden.

På längre sikt är det möjligt att ett totalt sett minskat parkeringsutbud leder till minskade intäkter. Samtidigt bedöms de positiva samhällsekonomiska effekterna vara betydande över tid, då minskat bilåkande leder till mindre buller och utsläpp som har positiva hälsoeffekter vilket har ett positivt ekonomiskt bidrag utanför vår förvaltning.

Policyns inriktning att minska parkeringsutbudet och minska subventioner bedöms leda till att det blir dyrare att nyttja bilparkeringar. Men på längre sikt leder en bättre fungerande marknad för parkering och mobilitet till lägre kostnader, för de invånare som inte har bil.

Bedömning ur ekologisk dimension

Vid beslut om antagande bedöms inriktningen i parkeringspolicyn medge ekologiska konsekvenser, då förslaget skapar förutsättningar för staden att nå klimatmålen i miljö- och klimatprogrammet avseende minskat vägtrafikarbete med motorfordon och mål om färdmedelsfördelning enligt trafikstrategin.

Inriktningen bidrar till att skapa förutsättningar för hållbart resande genom att genom planering och reglering minska parkering eller styra till anläggning eller andra områden. Miljöeffekterna av ett minskat vägtrafikarbete med motorfordon är minskade utsläpp, förbättrad luftkvalité samt lägre bullernivåer. En omDispositionering av ytor där bilparkering tar mindre yta i anspråk skapar även bättre förutsättningar för en utveckling av grönområden, skapa promenadstråk, vistelse, cykelvägar, levande bottenvåningar och förutsättningar för barns lek.

Bedömning ur social dimension

Vid beslut om antagande bedömer stadsmiljöförvaltningen att inriktningen i parkeringspolicyn kan medge sociala konsekvenser. Minskade ytor för bilparkering i staden bedöms vara särskilt positivt för barn och unga, som får bättre förutsättningar till självständig och säkrare resor, men också till vistelse och lek.

Att omfördela ytor från bilparkering till parkering för andra färdmedel gynnar också grupper som idag har mindre god tillgång till bil och som istället ges bättre tillgång till delade mobilitetstjänster.

Ökade möjligheter att gå och cykla i staden innebär positiva hälsoeffekter, till följd av ett mer fysiskt aktivt resande.

Med minskad biltrafik får vi även positiva hälsoeffekter genom minskade utsläpp, minskat buller, minskning av partiklar och ökad trafiksäkerhet.

Samverkan

Ärendet har inte varit aktuellt för samverkan.

Bilagor

1. Remissversion Göteborgs stads policy för parkering, inklusive referenser till stadsmiljöförvaltningens remissyttrande

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har översänt remiss av Göteborgs stads policy för parkering för yttrande från flera remissinstanser, däribland stadsmiljönämnden. Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsnämnden senast den 15 november.

Beskrivning av ärendet

Förslag på Göteborgs stads policy för parkering har tidigare tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen enligt tjänsteutlåtande daterat 2023-11-24.

Vid nämndsammanträdet 2024-06-18, beslutades följande för Remiss av Göteborgs stads policy för parkering, § 481 Ärendenummer SBF-2023-00665:

1. Stadsbyggnadsnämnden översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista.
2. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering justeras i enlighet med ändringarna i bilaga 1 i yrkande S, V, MP, C. Förvaltningen får i uppdrag att göra redaktionella ändringar, exempelvis avseende disposition.
3. IVL Miljöinstitutet, VTI, RISE, Chalmers, KTH, Göteborgs klimatråd, Västra Götalands förskarråd, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Citysamverkans medlemsorganisationer, Trivector Traffic AB och Spacescape AB läggs till som remissinstanser.
4. Utöver bilagan får remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:
 - a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - c. Miljödifferentialiserad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - f. Lägre priser på besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
5. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att under det fortsatta arbetet med att utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering. Zonsystemet bör utgå från ett antal lägesfaktorer, exempelvis:
 - a. förutsättningarna till hållbart resande
 - b. externa effekter av biltrafik
 - c. efterfrågan på parkering

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen ser positivt på att förslag till Göteborgs stads policy för parkering har tagits fram. Policyn anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsområde inom området parkering och vägleder berörda förvaltningar, avdelningar och enheter i det fortsatta arbetet.

Denna skrivelse förmedlar stadsmiljöförvaltningens synpunkter på föreslagen policy för parkering, i enlighet med punkt 1 och 2 ovan.

Vad gäller punkt 3, har förvaltningen ingen synpunkt.
Nedan redovisas stadsmiljöförvaltningens syn på punkt 4a-g.

Punkten 5 ovan är ett uppdrag tilldelat stadsbyggnadsförvaltningen, där stadsmiljöförvaltningen förväntas bli delaktiga genom framtida arbetsgrupp som stadsbyggnadsförvaltningen sammankallar och driver, och som därmed ligger utanför detta remissvar.

Förvaltningens bedömning på föreslagen parkeringspolicy

Stadsmiljöförvaltningen har gått igenom förslag till policy för parkering och anser att den som helhet är bra och ger berörda förvaltningar ledning i det fortsatta arbetet med parkeringsutveckling i staden. Dock förekommer motsägelser i förslaget, liksom en del otydligheter. För att få framdrift och den utveckling som stadsbyggnadsnämnden önskar uppnå enligt dess yrkande nedan, behöver styrningen vara tydlig och identifierade motsägelser och otydligheter bör därför arbetas bort.

Yrkande från Stadsbyggnadsnämnden

Vi ser huvudsakligen positivt på förslaget till ny policy för parkering och att den kan remitteras, så att en bred genomlysning av möjliga konsekvenser kan genomföras.

Parkeringspolicyn är ett viktigt verktyg för att kunna nå det mål som finns i trafikstrategin och i miljö- och klimatprogrammet om att minska andelen transporter som utgörs av bil och öka andelen som utgörs av hållbara transporter.

Det är viktigt att en god balans kan uppnås mellan att tillskapa mer yteffektiva parkeringslösningar samt ett bättre generellt markutnyttjande i staden och samtidigt säkerställa förbättrad tillgänglighet för de transporter av gods och personer som är nödvändiga.

Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. Däremot är långtidsparkering på gatumark hämmande för stadsutveckling, varför det kommer att krävas en överflyttning av boendeparkeringar från gatumark till kvartersmark.

Nedan följer synpunkter och förslag i sidnummerordning, baserat på bilaga 1 Göteborgs stads policy för parkering. Synpunkter och förslag har numrerats och referensen anges i bilaga 1 på aktuellt ställe för synpunkten/förslaget.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
4-5	Definitioner	Synpunkt och förslag 1	Mobilitetshubb, mobilitetsnod, pendelparkering, mobilitetsanläggning och parkeringsanläggning definieras rätt lika och inte alltid ömsesidigt uteslutande. Risk att det blir otydligt vad som avses.
		Förslag 1	Justera definitionerna till följande: - Mobilitetshubb: "En fysisk plats för samlokalisering av delad mikromobilitet". - Bytespunkt: "Systemviktiga mål- och bytespunkter för kollektivtrafik utpekade i Göteborgs Stads översiktsplan och målbild koll2035". - Pendelparkering: "En fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station".

			- Parkeringsanläggning: "En väderskyddad, fysisk samlingsplats för fordon". (Kan vara en samlad markparkering, parkeringshus eller ett garage.)
		Förslag 2	Ändra definitionen av pendelparkering till: "Med pendelparkering avses en parkeringsyta för bil, motorcykel och cykel vid en hållplats eller station."
		Förslag 3	Byt ut definitionen av subvention till: "Med subventionering menas de tillfällen då användaren av parkeringen inte betalar hela kostnaden för parkeringen själv och där mellanskillnaden betalas av någon annan."
		Förslag 4	Lägg till definitioner för följande begrepp: - Långtidsparkering - Korttidsparkering - Angöring - Boendeparkering Exempelvis finns det ingen definition på långtidsparkering i trafikförordningen. Däremot finns en bestämmelse om att man inte får parkera längre än 24 timmar på allmän plats med undantag för lördag/söndag (förenklat). Så långtidsparkering skulle förslagsvis kunna tolkas vara allt över 24 timmar.
7	Policy, grundläggande principer, Första punkten i punktlistan	Förslag 5	Byt ut ordet "komplement" till "alternativ" i första punkten: <i>"Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande."</i>

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Tredje punkten i punktlistan	Förslag 6	<i>Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.</i> Tydliggör vad som menas med "den totala ytan för parkeringar". Är det allt på allmän plats, även kvartersmark, eller bara det som regleras? Vi anser att det ska vara det som regleras samt publika parkeringar. Förslag: "Detta innebär att fler platser (reglerade och publika parkeringar) behöver tas bort i det befintliga beståndet än de platser som tillkommer vid nybyggnation."
		Förslag 7	Lägg till en punkt om vad som ska göras istället på parkeringsytor, förslagsvis: "Utbudet av parkering ska minska för att, i enlighet med fyrstegsprincipen, skapa ytor där gaturummet omdanas för att nå stadens mål i styrdokumentet, exempelvis genom att skapa promenadstråk, grönska, vistelse, cykelvägar, levande bottenvåningar och förutsättningar för barns lek."
7	Policy, grundläggande	Förslag 8	<i>Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.</i> Vi utgår från att det som avses är parkering för cykel och

	principer Fjärde punkten i punktlistan		delad mikromobilitet men punkten är formulerad som att cykelparkering ska öka liksom delade mikromobilitetstjänster. Ändra formuleringen till: "Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska öka i hela staden." Gäller även under avsnittet "Parkering för cykel och delad mikromobilitet" på sidan 8.
	Sjätte punkten i punktlistan	Förslag 9	<i>Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.</i> Det blandas in flera parametrar som gör styrningen otydlig, bland annat "attraktiv mark", "konkurrensbegränsande" och "i framtiden". Förslag att antingen ta bort allt utom första meningen eller skriva såhär: "Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser. Subventioner ska inte förekomma".
	Sjunde punkten i punktlistan	Synpunkt 10	<i>Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres-och boendekostnader.</i> Vi är tveksamma till om det finns projekt där parkering inte ökar kostnader. Vem betalar för icke uthyrda platser?
	Åttonde punkten i punktlistan	Förslag 11	<i>Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.</i> Förtydliga att det är markparkering på allmän plats som avses.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Nionde (sista) punkten i punktlistan	Synpunkt 12	<i>På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.</i> Det är bra med ett tydligt ställningstagande samtidigt som förslaget innebär att kompenserande åtgärder fortsatt kan vara möjligt, tex. genom att man utför en stegvis utfasning.
8	Parkering för cykel och delad mikromobilitet, Första stycket, första meningen	Förslag 13	<i>Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel.</i> Delad mikromobilitet innehåller fler fordon än enbart cykel. Exempelvis kan det vara elsparkcyklar. Justera formuleringen till: "Ett stort utbud av parkering för cykel och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med dessa färdmedel."
	Andra stycket, punktlistan	Förslag 14	Det är ingen tydlig skillnad mellan de två punkterna <i>Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska...</i> respektive <i>Cykelparkeringar ska...</i>

			Ändra till: "Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska: • Vara väl synliga och lokaliserade så att de är lätta att nå • Placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer • Upplevas som trygga • Ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska För vanliga cykelparkeringar är det viktigt att parkeringarna är stöldsäkra, medan det för parkeringar för delade mikromobilitetstjänster är viktigare att fokusera på att erbjuda en hög geografisk täthet. ”
	Andra stycket, punktlistan, tredje punkten	Synpunkt 15	<i>I Riktlinjer för mobilitet och parkering ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar.</i> Hänvisa till rätt dokument "Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet" istället för "Riktlinjer för mobilitet och parkering". Notera att förslaget kan bli kostsamt och kräver sannolikt öronmärkta medel, enligt tidigare erfarenhet från KF-uppdrag 2018 om att bygga ut cykelparkering enligt p-tal.
8	Tjänster för kombinerad mobilitet	Förslag 16	<i>Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden.</i> Ändra till ”Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till minskat resande med bil”. Det är ju inte bara andelen bilresor som ska minska utan Miljö- och klimatprogrammet anger att antalet körda kilometer ska minska. Formuleringen ovan blir i ljuset av det lite vag.
	Första stycket tredje meningen	Förslag 17	<i>Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor.</i> Förslag att ersätta ordet resenär med användare som har använts tidigare. Användare låter bättre än resenär utifrån MaaS (hållbar mobilitet som tjänst)-perspektiv.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Andra stycket, första och andra punkterna i punktlistan	Förslag 18	<i>-Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.</i> <i>- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.</i> Ersätt ovanstående med: ”Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas vid och i anslutning till systemviktiga mål- och bytespunkter utpekade i Göteborgs Stads översiktsplan. I innerstaden och mellanstaden ska bytespunkterna kompletteras med utpekade platser för delad mobilitet och bilda ett heltäckande nät av mobilitetshubbar.”
	Andra stycket, tredje punkten i punktlistan	Förslag 19	<i>Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.</i> Ersätt knutpunkt med bytespunkt i enlighet med Översiktsplanen och Målbild koll 2030.

	Andra stycket, sjätte punkten i punktlistan	Förslag 20	<i>Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.</i> Stryk denna punkt. Innebörden framgår av tidigare punkter.
9	Parkering för bil och motorcykel, första stycket, första meningen	Förslag 21	<i>Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel förtydligas genom att ändras till ”Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska minskas för att bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel”.</i>
	Första stycket, andra meningen	Förslag 22	<i>Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar</i> ändras till ”Parkeringsplatser för bil och motorcykel ska styras mot parkeringsanläggningar och ska minskas på allmän platsmark till förmån för åtgärder som bidrar till att nå stadens mål kring hållbara resor, grönska och vistelse”.
	Första stycket, tredje meningen	Förslag 23	Justera <i>boendeparkeringar</i> till ”boendeparkeringar på allmän platsmark” så att det blir tydligt vad som avses. (Boendeparkering skulle också kunna innebära det privata erbjudandet mellan en fastighetsägare och en boende och då kallas boendeparkering på kvartersmark).
	Första stycket, sista meningen	Synpunkt 24	<i>Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.</i> Texten är tvetydig; bil och motorcykelparkering ska säkerställas samtidigt som dess fotavtryck ska minska? Det är oklart vad som avses med parkeringsytornas totala fotavtryck och dess minskning.
	Första punkten i punktlistan	Synpunkt 25	<i>Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning om disponeras till ytor för:</i> –cykelparkering och delad mikromobilitet. –gång- och cykelvägar. –vistelse och grönska. Oklart vad som menas med parkeringsytor. Förslag är att ändra till ”Parkering för bil och motorcykel på allmän plats och kvartersmark ska utifrån.....”

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Andra punkten i punktlistan	Förslag 26	<i>Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.</i> Tydliggör styrningen och kopplingen till parkering genom att ändra till ”Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras framför parkering för bil och motorcykel”. Dock kan det också behöva förtydligas i nästa steg vem och hur vi avgör om en parkering hämmar stadsliv, för att kunna realisera policyn på bästa sätt.
	Fjärde punkten i punktlistan	Synpunkt 27	<i>Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:</i> – förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.

			– prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering. – tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning. Ovanstående motsäger eventuellt grundläggande förutsättning för trafikförordningen och behöver förtydligas. Förtydliga gränsen mellan korttidsparkering och långtidsparkering, i definitioner. För den sista punkten parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning gäller att fastighetsägaren ska göra detta i första hand.
	Femte punkten i punktlistan	Synpunkt 28	Laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon. Vi anser att det är bra med förtydligande att undvika laddplatser på gata och markparkeringar. Det ska dock nämnas att anlägga laddplatser är en infrastruktursatsning som medför kostnader varför anläggningsarbetet ofta effektiviseras genom att anlägga fler än vad behovet är just nu. Vi utgår från att det är markparkering på allmän plats som avses annars bör det förtydligas.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
10	Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen, Första stycket, första meningen	Synpunkt 29	Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Vad menas med Mobilitet-? Det borde följas av ett ord efter parkering som har mobilitet och parkering som prefix men det följer inget som gör att man förstår vad som avses. Ska det vara Mobilitetsåtgärder?
	Andra stycket	Synpunkt 30	Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.

			Behov finns att förtydliga detta stycke, då det är svårt att förstå i ljuset av övriga delar av policyn. Det är motsägelsefullt och går emot det som sägs i exempelvis stycket Boendeparkering på sidan 11 där det står att det totala antalet boendeparkeringar ska minskas. Se även förslag 23 för att förtydliga vad som avses med boendeparkeringar. Definiera ”möjligt” och ”hämmar stadsutvecklingen”. Vem avgör vad som är hämmande? Vi uppfattar också en vilja att minska subventioneringarna, men vi ska samtidigt ta hänsyn till de boendes betalningsvilja?
	Tredje stycket	Synpunkt 31	<i>Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad anger enbart högsta tillåtna parkeringstal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.</i> För p-talen kan man avtala om mobilitetslösningar, men inte ställa några krav (enligt PBL). Vi kan alltså inte säga att om vi ska ha p-tal 0 så ni måste ha mobilitetslösningar. Vi kan bara kravställa mobilitetslösningar om exploatören själv vill sänka sitt p-tal.
	Fjärde stycket, första punktlistan, 4:e underpunkten	Synpunkt 32	<i>Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till...:</i> <i>-att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.</i> Vad menas med stadsmässighet? Vem och hur avgörs det? Det behöver förtydligas i nästa steg.
	Fjärde stycket, första punktlistan, 9:e underpunkten	Synpunkt 33	<i>-att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.</i> Vad som är marknadsmässigt lönsamt är inte vår fråga helt. Tex. P-bolaget har anläggningar som är både olönsamma och lönsamma, balanserar varandra.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Fjärde stycket, första punktlistan, 9:e underpunkten	Synpunkt 34	<i>-att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.</i> Som evenemangstad behöver Göteborg kunna lösa parkeringar för evenemang, varför förvaltningen föreslår en ändring till: ...”såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom flexibelt samnyttjande av exempelvis bussparkeringar, grönområden och kranskommuner.”
	Fjärde stycket, andra punktlistan, 1:a punkten	Förslag 35	<i>Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på</i> Kan man ställa krav så gör det! Det vill säga ändra till

			Markanvisning ska användas som verktyg för att ställa krav på...
11	Tredje punkten i punktlistan (samma stycke som ovan)	Synpunkt 36	<i>Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.</i> Förvaltningen förordar att behålla fyrstegsprincipen som är en välkänd och väl inarbetad metod i våra verksamheter. Även fyrstegsmetoden medger testning när det är lämpligt genom steget optimera. Det ska även nämnas att fysisk testning inte alltid är lämpligt, då de i de här sammanhangen riskerar förgäveskostnader.
11	Boendeparkering, Första stycket	Synpunkt 37	<i>Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.</i> I texten ovan står det att antalet boendeparkeringar ska minskas. På sidan 10 står det att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet (i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen). Vår tolkning är att det som avses i detta avsnitt syftar på regleringen på gatan, och det tidigare avsnittet syftar på antalet tillstånd. Så andelen reglerad mark kan minskas och tillstånden behållas (inte hållbart i längden). Det innebär att vi erbjuder boendeparkeringstjänsten men kunden får en sämre och sämre produkt. Detta är kanske inte korrekt tolkat men oavsett så skapar det viss otydlighet. Se även förslag 23 för att förtydliga vad som avses med boendeparkeringar.
	Andra stycket	Förslag 38	<i>Göteborgs Stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.</i> Justera nyttotrafiktillstånd till nyttoparkeringstillstånd. Se även förslag 23 för att förtydliga vad som avses med boendeparkeringar.

Förvaltningens syn på punkterna 4a-g

Stadsmiljöförvaltningen har gått igenom nedanstående punkter, som vi fortsatt kallar åtgärdsförslag och lämnar våra samlade synpunkter på respektive punkt.

- a. *Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.*

Synpunkt:

Förvaltningen ställer sig frågande till vad som avses här samt hur detta skulle kunna tillämpas och utformas?

Kommunen får ta ut den ersättning som behövs för att ordna trafiken enligt lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL).

Avgiftens storlek ska avvägas mot detta syfte – att ordna trafiken. En avgift kan sättas

för att öka omsättningen av fordon på parkeringsplatsen och på så vis ordna trafiken. Idag tillämpar vi redan tex. hög- respektive lågtaxa för just syftet att ordna trafiken, men det innebär också effekter i form av administrativa och tekniska åtgärder som behöver vidtas när justering ska ske, liksom ökat kommunikationsbehov.

Däremot kan inte en avgift sättas som gäller enbart för en viss kategori människor, exempelvis turister eller evenemangsbesökare. Där anger lagen (KAL) att prissättning enbart får differentieras vad gäller boendeparkering, nyttoparkering och parkering för rörelsehindrade. Även vad gäller särskilt angivna uppställningsplatser får särskild avgift tas ut.

- b. *Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.*

Synpunkt:

Söktrafik är en naturlig konsekvens av åtgärder som är nödvändiga för att kunna minska resor med bil och målet att undvika söktrafik kommer därför i konflikt med många andra mål som anges av policyn.

I övrigt kan nämnas att vid parkeringsutredningar räknar vi på förvaltningen ofta med att 90 procents beläggning (10 procents ledig kapacitet) är effektivt nyttjande.

- c. *Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Synpunkt:

Det är oklart vad som avses här. Ska fordonets externa kostnader (vilka då?) avgöra priset för parkering? Ska fordonets vikt (och eller annat?) ha betydelse för parkeringsavgiften? Det blir oklart hur detta ska kunna kontrolleras men också hanteras rent praktiskt. Att göra sådan differentiering på en parkeringsavgift gör att den närmast framstår som en miljöavgift.

Nästa svårighet gäller frågan om kvartersmark och vad för typ av plats som parkeringen och de differentierade avgifterna ska användas på. Även kvartersmark kan utgöra offentlig plats enligt ordningslagen. För offentlig plats gäller den kommunala avgiftslagen med dess begränsningar. Exempelvis utgör specialområde trafik kvartersmark. Sådana T-områden utgör nästan alltid offentlig plats. Stora delar i Göteborg är utlagt som specialområde trafik och är därmed kvartersmark men används som om det vore allmän plats. Kvartersmark som ägs av kommunen där parkering upplåts för allmänheten på en plats där det förekommer allmän trafik eller allmän samfärdslin innebär att platsen är offentlig. Parkeringen hamnar då under reglerna i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL).

I rättsfall upphävdes beslut av kommunen om att miljöbilar skulle vara undantagna kravet att betala parkeringsavgift. Att särbehandla personer vad gäller avgiftsuttaget på en viss plats kräver lagstöd. Sådan finns i KAL för nyttoparkeringar, boendeparkering och parkering för rörelsehindrade. Att ha en särbehandling avgiftsmässigt för en viss typ av bilar baserat på deras egenskaper anser vi vara i strid med KAL och eventuellt även kommunallagen.

- d. *Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.*

Synpunkt:

Förvaltningen har fått ett uppdrag från KF om att utöka ramen och i den ramen finns möjlighet att utarbeta hur avgifterna ska justeras årligen där man kan beakta detta.

Dock misstänker vi att endast prisöka med KPI troligen inte minskar efterfrågan av parkering i önskad omfattning.

- e. *Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.*

Synpunkt:

Justera nyttotrafiktillstånd till nyttoparkeringstillstånd.

Vi är redan väldigt generösa med nyttoparkeringstillstånd i dagsläget och skulle snarare behöva skärpa regleringen av detta i de centrala delarna av staden. Behovet att minska antalet hantverkarbilar som står parkerade långa perioder i centrum, och väldigt subventionerat, har påpekats exempelvis av BRG som ansvarar för stadens näringslivsutveckling då det hämmar en rättvis konkurrens och tillgång till besöksparkeringar.

I arbetet med MOVE21 så har näringslivet framfört att man vill att kommunen skärper reglerna kring nyttotrafiktillstånd för att skapa incitament för att inte ta bilen, exempel är test med "hantverkarslastcyklar".

Förvaltningen föreslår därmed istället fortsatt testning av mobilitetshubbar/mobilitetshotell där t.ex. hantverkare kan parkera bil och sedan låna en ellådcykel för vidare transporter i området.

- f. *Lägre priser på besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.*

Synpunkt:

Kommunen får ta ut den ersättning som behövs för att ordna trafiken enligt lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL). Något hinder finns inte mot att kommunen bestämmer differentierade avgifter för olika delar av en kommun. Om så kan ske får dock prövas från fall till fall. Avgiftens storlek ska avvägas mot regelns syfte – att ordna och reglera trafiken. Inte i syfte att påverka konkurrensen för lokalhandeln.

Ur ett juridiskt perspektiv anser vi alltså att det finns möjlighet att sätta lägre priser vid lokala torg utanför innerstaden men syftet behöver revideras. Man behöver dock se över om priset på parkering är det incitamentet som gör att man väljer extern handel framför handel vid lokala torg. Syftet med lokala torg är också att främja närhet till bland annat handel och att därmed minska behovet av transport med bil.

- g. *Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.*

Synpunkt:

Ur perspektivet en effektivare användning av parkeringsplatser är detta en fördel, men ger påverkan ur ett kundperspektiv och bidrar sannolikt till ökad söktrafik.

Summerat ser vi alltså en del juridiska utmaningar med förslagen, till exempel punkt a och c men även en del kontraproduktiva punkter utifrån vad vi uppfattar att man vill uppnå med policyn. Det gäller till exempel punkt e och f.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

Avdelningschef mobilitet och
serviceresor

Förvaltningsdirektör



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-10-21

Ärendenummer EXF-2024-01486

EXN 2024-11-18

Handläggare

Torunn Vikengren

Telefon: 031-368 28 03

E-post: torunn.vikengren@exploatering.goteborg.se

David Backelin

Telefon: 031-368 2567

E-post: david.backelin@exploatering.goteborg.se

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över remiss om Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden tillstyrker förslag om Göteborgs Stads policy för parkering utifrån exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande och översänder tjänsteutlåtandet till stadsbyggnadsnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande.
2. Exploateringsnämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Exploateringsnämnden har fått förslag på Göteborgs Stads policy för parkering på remiss av stadsbyggnadsnämnden. Exploateringsförvaltningen anser att stadsbyggnadsnämndens förslag till parkeringspolicy i huvudsak ligger väl i linje med stadens mål om minskad miljöpåverkan från resor och transporter. Policyn har också potential att bidra på ett positivt sätt till möjligheterna att uppnå stadens mål om bostadsförsörjning, hållbara och jämlika livsmiljöer samt näringslivstrategiska mål om hållbar tillväxt och företagsklimat. Exploateringsförvaltningen bedömer att förslaget till viss del är otydligt och lämnar utrymme för tolkning. Exploateringsförvaltningen har ett flertal synpunkter på parkeringspolicyn som i huvudsak handlar om att staden behöver vidta åtgärder för att skapa en bättre fungerande parkeringsmarknad.

För att plan- och exploateringsprocessen ska fungera som verktyg för en hållbar omställning är det avgörande att befintlig parkering på allmän plats och kvartsmark tas i beaktande när parkeringstalet och parkeringslösningen bestäms.

Exploateringsförvaltningen är tveksam till att värna befintliga boendeparkeringar och att efterfrågan och betalningsviljan ska ligga till grund för parkeringstalet. Efterfrågan på parkering är idag konstlat hög eftersom utbudet är stort och priserna låga.

Exploateringsförvaltningen vill också synliggöra att pris och reglering av gatumarksparkering är avgörande för möjligheten att ta ut full kostnadstäckning på kvartersmark, vilket är en förutsättning för att kunna uppföra nya samlade anläggningar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Vid exploatering är parkering en viktig och komplex fråga. Det tar stora ytor i anspråk, är dyrt att anlägga och involverar ofta flera aktörer. Detta är viktigt i alla delar av staden, både centralt, där en viktig aspekt är det höga markvärdet och längre ut där betalningsviljan är låg.

I många förtätningsprojekt bebyggs befintlig markparkering som i någon grad behöver ersättas i nya anläggningar samtidigt som ny parkering tillförs för den nya bebyggelsen. Att ha ett väl avvägt och hållbart sätt att hantera detta är angeläget för exploateringsekonomin.

Trångboddhet och bostadsbrist är ett stort problem i Göteborg. Som nämnts ovan kan kostnaden för parkering påverka bostadsbyggandet och därmed hur mycket bostäder som byggs. Att kunna nyttja befintliga parkeringsanläggningar, att samnyttja parkering mellan olika grupper och ha låga parkeringstal är nycklar i projektekoniskt avseende.

Som stadsbyggnadsförvaltningen beskriver i tjänsteutlåtandet avseende parkeringspolicyn kommer ett minskat parkeringsutbud och minskade subventioner för en del invånare att innebära utmaningar då det förväntas bli dyrare att nyttja bilparkeringar. På längre sikt leder en bättre fungerande marknad för parkering och mobilitet till lägre kostnader, för de invånare som inte har bil. På längre sikt och på en mer övergripande nivå skapas även förutsättningar för en mer attraktiv stad med plats för fler människor, vistelse och potentiella kunder för handeln. Det finns en koppling mellan det ekonomiska och sociala perspektivet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Tillgången till parkering är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för människors resmönster. Att minska antalet parkeringsplatser både i den befintliga staden och vid nybyggnation bidrar till att uppnå stadens mål om minskat vägtrafikarbete, minskade klimatutsläpp, minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Förutom att parkeringsplatser genererar bilinnehav och bilresor har själva byggnationen en påverkan på miljö och klimat som kan variera beroende på projekt, lokalisering och parkeringslösning. Policyns ambition att minska parkeringarnas fotavtryck till förmån för grönytor etc. har därför stora positiva effekter på den ekologiska dimensionen.

Bedömning ur social dimension

Förslaget till ny parkeringspolicy innebär en inriktning som minskar ytor för bil och motorcykel till förmån för gång, cykel, kollektivtrafik och annan mikromobilitet. Förslaget kan därför på sikt innebära positiva effekter på göteborgarnas hälsa. Hur människor transporterar sig har stor betydelse för mängden rörelse i vardagen, vilket i sin tur påverkar hälsan. Personer som går, cyklar eller åker kollektivt rör sig mer än personer som åker bil. Utöver hälsoaspekterna skapar fler gående och cyklister i stadsrummet en mer levande och trygg stad.

Kvinnor och män har delvis olika transportmönster och framför allt reser kvinnor i snitt mindre med bil än män. Att minska ytor för bil till förmån för andra färdssätt och för mer attraktiva stadsmiljöer kan anses positivt ur ett jämställdhetsperspektiv. Det gynnar också barns möjlighet att röra sig fritt och säkert i staden och att själva ta sig till sina målpunkter.

Samverkan

Förvaltningen har bedömt att facklig samverkan inte är aktuellt i detta ärende.

Bilagor

Bilaga 1 – Protokollsutdrag från stadsbyggnadsnämnden 2024-06-18 § 481

Bilaga 2 – Göteborgs Stads policy för parkering

Protokollsutdrag skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

Ärendet

Exploateringsförvaltningen har fått förslag på Göteborgs stads parkeringspolicy på remiss av stadsbyggnadsnämnden. Syftet med remissen är att ge möjlighet att lämna synpunkter på det stadsbyggnadsnämndens förslag. Svar på remissen ska vara stadsbyggnadsnämnden tillhanda senast den 15 november 2024, men anstånd har getts med exploateringsnämndens svar till 20 november.

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Stads nuvarande parkeringspolicy är från 2009. Förslaget på ny parkeringspolicy bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023.

Stadsbyggnadsnämnden fick då i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Inriktningen för uppdraget var att parkeringarnas fotavtryck ska minska samtidigt som tillgängligheten ska vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder.

Under 2023 tog stadsbyggnadsförvaltningen, i dialog med berörda förvaltningar och kommunala bolag, fram ett förslag på parkeringspolicy för Göteborgs Stad.

Exploateringsförvaltningen var en av förvaltningarna som deltog i projektgruppen.

Stadsbyggnadsförvaltningens förslag på remissversion av parkeringspolicyn presenterades för stadsbyggnadsnämnden den 19 december 2023, men bordlades av nämnden. På stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 18 juni 2024 beslutade nämnden enligt yrkande från S, V, MP och C om ett justerat förslag på parkeringspolicy.

Policyn innehåller följande delar:

- Grundläggande principer
- Parkering för cykel och delad mikromobilitet
- Tjänster för kombinerad mobilitet
- Parkering för bil och motorcykel
- Mobilitet och parkering i plan, exploaterings- och bygglovsprocessen
- Boendeparkering

Remissen innehåller också en rad åtgärdsförslag som remissinstanserna ombeds inkomma med synpunkter på:

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
- c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
- f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Förvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen anser att stadsbyggnadsnämndens förslag till parkeringspolicy i huvudsak ligger väl i linje med stadens mål om minskad miljöpåverkan från resor och transporter. Policyn har också potential att bidra på ett positivt sätt till möjligheterna att uppnå stadens mål om bostadsförsörjning, hållbara och jämlika livsmiljöer samt näringslivstrategiska mål om hållbar tillväxt och företagsklimat.

Exploateringsförvaltningen bedömer att förslaget till viss del är otydligt och lämnar utrymme för tolkning. Nedan följer exploateringsförvaltningens synpunkter presenterat utifrån rubrikerna i policyn. Den kursiva texten i början på varje stycke är den specifika del av policyn som synpunkten behandlar.

Grundläggande principer

”Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.”

Exploateringsförvaltningen instämmer i att utbud är viktigt, men detta behöver kompletteras med en ändamålsenlig prissättning för att påverka efterfrågan i önskad riktning. Att inte reglera prisnivåerna samtidigt som utbudet av parkering minskar kommer leda till hög efterfrågan på de platser som erbjuds och kan ge oönskade spridningseffekter i form av parkeringsflykt och söktrafik. Även tidsreglering är ett viktigt styrmedel som bör lyftas in i de grundläggande principerna.

Exploateringsförvaltningen vill lyfta fram vikten av att parkering som styrmedel inte bara kan användas för att minska bilanvändningen utan också för att minska bilinnehavet. Det finns en stark koppling mellan bilinnehav och bilanvändning, så för att uppnå en minskad bilanvändning och en ökad andel hållbara resor krävs att policyn styr mot ett minskat bilinnehav. Vidare är ett lågt bilinnehav en av de viktigaste förutsättningarna för att främja marknaden för delnings- och mobilitetstjänster.

”Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering.”

Att flytta parkeringar till anläggningar är i grunden positivt för möjligheten att skapa attraktiva stadsmiljöer och främja hållbara färdvägar. Det har varit inriktningen i befintlig parkeringspolicy och arbete återstår för att uppnå den. Orsaken är bland annat att det saknas ekonomiska förutsättningar att bygga nya, samlade anläggningar och i de centrala delarna av staden finns heller inte lämplig mark att göra detta på. För att möjliggöra nya samlade anläggningar krävs en fungerande marknad för parkering, vilket saknas idag.

”Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.”

Exploateringsförvaltningen instämmer i att bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering, i den mån det är möjligt. Eftersom det under lång tid har byggts upp ett överskott av parkering är marknadspriset i Göteborg oftast mycket lägre än nivån som krävs för full kostnadstäckning. På kvartersmark, är det utöver kostnader för byggnation och förvaltning, andra förutsättningar på platsen för anläggningen som avgör vilket pris som är möjligt att ta ut, till exempel reglering på närliggande gator och tillgång till annan parkering i området.

Exploateringsförvaltningen vill synliggöra att pris och reglering av gatumarksparkering är avgörande för möjligheten att ta ut full kostnadstäckning på kvartersmark. Om policyns intention ska kunna genomföras krävs politiska beslut, i linje med policyn, om att utöka reglering av gatumark samt höja parkeringsavgifterna och vid behov införa avgifter där det i nuläget är gratis.

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

"I Riktlinjer för mobilitet och parkering ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar."

Exploateringsförvaltningen anser att det är en god tanke att tillskapa mer cykelparkeringar vid kommunens byggnader och på andra strategiska platser. Kommunen bör agera föredöme, men policyn avser nybyggnation/detaljplan och bygglov. Kommunens byggnader och andra strategiska platser bör därför inte inkluderas i policyn. Det hade varit bättre att ge berörda förvaltningar och bolag i (budget)uppdrag att tillskapa cykelparkering av god kvalitet i tillräcklig omfattning. Det är viktigt att bjuda in berörda fastighetsägare och ge dem resurser att genomföra uppdraget eftersom det troligen är förknippat med stora utmaningar i befintliga fastigheter där hänsyn inte tagits till cykelparkering vid byggnation.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Exploateringsförvaltningen lämnar inga synpunkter på denna del.

Parkering för bil och motorcykel

"Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende."

Exploateringsförvaltningen önskar ett förtydligande kring vilken typ av parkering som ska minska i utbud. Avses all markparkering eller exempelvis en viss kategori, såsom parkering för anställda eller besökare? För att underlätta när parkeringsplatser ska tas bort önskar exploateringsförvaltningen att policyn innehåller en prioriteringsordning mellan olika typer av parkering, exempelvis parkering för delad mobilitet, parkering för besökare, parkering för boende och anställda etc.

Vidare anser exploateringsförvaltningen att utbudet av boendeparkering också behöver minska om staden ska kunna nå sina mål. Det finns idag en överkapacitet av parkering för boende, vilket bidrar till en dåligt fungerande marknad och subventionerade parkeringsavgifter som inte ger full kostnadstäckning. I flera exploateringsprojekt där bostäder byggts på befintlig parkering har stadens krav på att ersätta alla befintliga boendeparkeringar lett till byggnation av stora, dyra parkeringsanläggningar som nu står halvtomma. Priset betalas av de boende som får högre hyra eller avgifter, oavsett om de nyttjar parkeringen eller inte.

Exploateringsförvaltningen vill understryka att ett minskat utbud skulle behöva kombineras med höjda priser på gatumark och kvartersmark för att skapa ekonomiska förutsättningar för att bygga lönsamma parkeringsanläggningar.

"Att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks."

Exploateringsförvaltningen instämmer i att markparkeringar i centrala staden bör undvikas. Däremot kan markparkeringar fortfarande fylla en funktion i ytterstaden och delar av mellanstaden. Där är parkeringsavgifterna relativt låga och gatumarken delvis oreglerad, vilket gör det svårt att uppfylla kravet om att bil- och motorcykeltrafikanterna ska bära kostnaderna för parkeringen om det inte medges att samlad markparkering anläggs. Markparkering har också fördelen att lätt kunna omvandlas till annan användning om anläggningen i framtiden visar sig överdimensionerad. Detta blir extra relevant i ytter- och mellanstadsområdena där dagens parkeringstal är relativt högt.

”På nytilkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas och/eller tidsregleras eller förbjudas.”

Exploateringsförvaltningen menar att om stadens mål ska kunna uppnås krävs att detta i så stor utsträckning som möjligt också görs på befintliga gator.

”Laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.”

Att platserna ska vara reserverade för laddbara fordon gör att graden av samnyttjande minskar, vilket riskerar medföra att många platser står tomma och att söktrafik uppstår. Detta skulle kunna innebära att nya anläggningar behöver dimensioneras med högre kapacitet än vad som annars hade varit nödvändigt. Exploateringsförvaltningen föreslår att andra möjligheter till att uppnå prioritering av elladdning utreds.

Mobilitet och parkering i plan, exploaterings- och bygglovsprocessen

”Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav.”

När Göteborgs stad planerar och bygger ut nya områden, eller förtätar i befintliga, finns stora möjligheter att skapa förutsättningar för hållbart resande. Ett minskat bilinnehav är positivt ur både hållbarhetssynpunkt och för att öka den exploaterbara ytan.

”Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.”

För att plan- och exploateringsprocessen ska fungera som verktyg till en hållbar omställning är det avgörande att befintlig parkering på allmän plats och kvartsmark tas i beaktande när parkeringstalet och parkeringslösningen bestäms. Därför är exploateringsförvaltningen tveksam till att värna befintliga boendeparkeringar och att efterfrågan och betalningsviljan ska ligga till grund för parkeringstalet. Efterfrågan på parkering är idag konstlat hög eftersom utbudet är stort och priserna låga. Se kommentarer om detta under rubriken ”Parkering för bil och motorcykel”.

I övrigt är det avgörande att staden jobbar målstyrt och inte kräver mer parkering än nödvändigt. Parkeringstalen ska vara väl avvägda och anpassade efter den tillgänglighet som finns på platsen för exploateringen. Mobilitetsåtgärder ska vara ett frivilligt åtagande. Dessa delar tas om hand i Riktlinjer för mobilitet och parkering.

"Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad anger enbart högsta tillåtna parkeringstal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav)."

Exploateringsförvaltningen tolkar detta som förslag om att införa max-parkeringstal, vilket tidigare har diskuterats inom de stadsutvecklande förvaltningarna. Då framkom att detta inte har stöd i plan- och bygglagen. Däremot skulle max-parkeringstal kunna implementeras i projekt när staden äger marken och exploateringsförvaltningen markanvisar. Stockholms exploateringskontor har planer på att skriva in krav på maximala parkeringstal i sina markanvisningsavtal i stor utsträckning framöver.

"På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar."

Mobilitetsåtgärder har främst effekt i kombination med god kollektivtrafik. Att ställa krav på åtgärder där kollektivtrafiken är dålig kommer sannolikt inte ge önskad effekt. Om hållbart resande är önskvärt borde Göteborgs Stad i stället undvika att exploatera på sådana platser.

"Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:

- att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam."

Exploateringsförvaltningen delar uppfattningen om att parkering ska vara självfinansierad och att parkeringsanläggningar som byggs som huvudregel bör vara lönsamma. Dock kan det ibland finnas förutsättningar som gör att enskilda anläggningar behöver byggas utan full kostnadstäckning, exempelvis i ytterområden där betalningsviljan och marknadspriserna är låga. I dessa fall är det kommunala parkeringsbolaget ett bra verktyg för att möjliggöra sådana anläggningar och kompensera dem med mer lönsamma anläggningar i attraktiva lägen.

"Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:

- skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats."

De gröna transportplanerna (även kallat gröna resplaner om de endast omfattar personresor) samlar aktörer i ett geografiskt område och sätter upp mål för hållbart resande. Detta mål ska sedan uppnås genom att aktörerna genomför projektspecifika åtgärder över tid och efter rådighet. Åtgärderna kan vara fysiska, beteendepåverkande eller vara tjänster av olika slag. Den sammanhängande infrastrukturen utgörs däremot snarare av tillhörande planarbete, exploatering eller motsvarande.

Boendeparkering

"Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras."

Boendeparkering nämns på många ställen i policyn. Det är inte tydligt om det avser all parkering för boende, både på kvartersmark och allmän plats, eller om det enbart är stadens boendeparkeringssystem för parkering på gatan som avses.

Exploateringsförvaltningen instämmer i att antalet boendeparkeringar, både på kvartersmark och gatemark, borde kunna minskas successivt. Att flytta över boendeparkering från gata till anläggning är en mer utmanande uppgift sett ur ett ekonomiskt perspektiv eftersom det saknas mark och ekonomi. Dagens nivå på boendeparkeringsavgifter motsvarar inte vad det skulle kosta att finansiera en ny anläggning på kvartersmark. Det innebär antingen att boendeparkeringsavgifterna behöver höjas, alternativt att anläggningarna behöver subventioneras från annan part än de som parkerar. I det senare fallet finns det inga privata aktörer som kommer vara intresserade av att uppföra och förvalta en sådan anläggning, vilket innebär att det blir en kommunal anläggning som behöver stödfinansiering utöver parkeringsavgifterna från de som parkerar. Detta skulle i så fall strida mot två av policyns inriktningar:

- *”Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering”*
- *”att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.”*

Ytterligare en dimension är att det förvisso frigörs gatemark men att det sker på bekostnad av kvartersmark som skulle kunna användas för annan bebyggelse som sannolikt skulle haft ett högre värde, såsom bostäder eller andra kommunala behov som park, förskola eller dylikt.

Exploateringsförvaltningen menar slutligen att det i vissa fall kan vara angeläget att inrätta nya boendeparkeringsområden. Det gäller framför allt i mellan- och ytterområden där parkering på gatemark är oreglerad och i samband med att nya bostäder byggs. För att undvika att boende från de nya bostäderna parkerar avgiftsfritt på gatan i stället för på tomtmark kan införandet av timtaxa och/eller boendeparkering vara en lämplig åtgärd. På så vis kan parkeringsflykt undvikas samtidigt som fortsatt tillgänglighet säkerställs för boende i det äldre bostadsbeståndet som då kan parkera på gatan mot avgift eller med boendeparkeringstillstånd.

”Göteborgs Stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.”

Denna inriktning försvårar för Göteborgs Stads Parkerings AB att kunna uppföra samlade parkeringsanläggningar i vilka exploatörerna kan göra parkeringsköp i nya stadsutvecklingsområden. I dessa anläggningar köper exploatörerna platser för att tillgodose fastigheternas behov av parkering och Parkeringsbolaget erbjuder sedan tillståndsparkering till boende och verksamma i de färdiga fastigheterna.

Exploateringsförvaltningen anser att det är viktigt att möjligheten till parkeringsköp kvarstår eftersom det är avgörande för att kunna lösa parkeringsbehovet på ett effektivt och hållbart sätt. Om inriktningen i policyn ska kvarstå bör således ett förtydligande göras att den inte gäller för den typen av anläggningar och parkeringsplatser som kan härledas till parkeringsköp i bygglov.

Övriga åtgärdsförslag

Exploateringsförvaltningen är positiv till att olika verktyg avseende prissättning och reglering utreds vidare. Staden bör ha ett proaktivt förhållningssätt och ta ansvar för utvecklingen av parkering i den befintliga stadsmiljön. I och med att en stor del av parkeringserbjudandet idag är digitaliserat är möjligheterna goda att analysera data om exempelvis utbud, efterfrågan, lokalisering och avgiftsnivåer för att i nästa steg kunna genomföra lämpliga åtgärder.

Exploateringsförvaltningen har specifika synpunkter på förslag b. och d., se nedan.

”b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet. ”

Exploateringsförvaltningen är positiv till att använda pris som verktyg för att minska söktrafik. Förvaltningen menar dock att 15% ledig kapacitet är mycket och betyder att alltför många parkeringsplatser skulle stå tomma. Det får heller inte missförstås som att nya anläggningar ska byggas med 15% överkapacitet för att möta efterfrågan. Exploateringsförvaltningen menar att information och kommunikation tillsammans med pris är ett verktyg som med fördel kan användas för att minska söktrafik, såsom parkeringsledningssystem, appar och skyltning.

d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Det är otydligt om förslaget skulle gälla all parkering eller enbart vissa kategorier, såsom boendeparkering på gatumark eller korttidsparkering. I grunden är en indexering utifrån KPI med årligt påslag en god idé för att avgifterna ska hålla jämna steg med övrig prisutveckling. Exploateringsförvaltningen menar att det initialt behövs en översyn av samtliga parkeringsavgifter och en större höjning av vissa avgiftskategorier, såsom boendeparkering på gatumark.

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

Jakob Andreasson
Avdelningschef projekt söder

§ 481 Ärendenummer SBF-2023-00665

Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista.
2. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering justeras i enlighet med ändringarna i bilaga 1 i yrkande S, V, MP, C. Förvaltningen får i uppdrag att göra redaktionella ändringar, exempelvis avseende disposition.
3. IVL Miljöinstitutet, VTI, RISE, Chalmers, KTH, Göteborgs klimatråd, Västra Götalands forskarråd, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Citysamverkans medlemsorganisationer, Trivector Traffic AB och Spacescape AB läggs till som remissinstanser.
4. Utöver bilagan får remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:
 - a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - f. Lägre priser besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
5. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att under det fortsatta arbetet med att utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering. Zonsystemet bör utgå från ett antal lägesfaktorer, exempelvis:
 - a. förutsättningarna till hållbart resande
 - b. externa effekter av biltrafik
 - c. efterfrågan på parkering

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i yrkande S, V, MP, C.

Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2024-06-18

Tidigare behandling

Bordlagt på förslag av Adam Wojciechowski (MP) 2024-02-06 och 2024-04-23 och Johannes Hulter (S) 2023-12-19, 2024-02-27, 2024-03-26 och 2024-05-21.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2023-11-24, med bilagor.
2. Yttrande SD 2024-05-21, protokollets bilaga 22.
3. Yrkande S, V, MP, C, protokollets bilaga 23.
4. Yrkande M, D, L, KD, SD, protokollets bilaga 24.

Yrkanden

Johannes Hulter (S) yrkar bifall till yrkande S, V, MP, C.

Hampus Magnusson (M) och Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande M, D, L, KD, SD.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på yrkande S, V, MP, C mot yrkande M, D, L, KD, SD och finner att yrkande S, V, MP, C bifallits. Omröstning begärs

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: "Ja för bifall till yrkande S, V, MP, C och nej för bifall till M, D, L, KD, SD".

Vid upprop röstar Johan Zandin (V), Elisabeth Borg (S), Adam Wojciechowski (MP), Beatrice Klein (V), Emmyly Bönfors (C) och Johannes Hulter (S) ja, medan Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Eva Flyborg (L), Jörgen Fogelklou (SD) och Mats Ahdrian (KD) röstar nej.

Med sex ja-röster mot fem nej-röster beslutar nämnden att bifalla yrkande S, V, MP, C.

Reservationer

Ledamöterna från M, L, D, KD och SD reserverar sig mot beslutet i förmån för eget yrkande.

Yrkande

(SVMPC)

2024-06-18

Ärende nr 14

Yrkande angående remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering justeras i enlighet med ändringarna i bilaga 1. Förvaltningen får i uppdrag att göra redaktionella ändringar, exempelvis avseende disposition.
2. IVL Miljöinstitutet, VTI, RISE, Chalmers, KTH, Göteborgs klimatråd, Västra Götalands förskarråd, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Citysamverkans medlemsorganisationer, Trivector Traffic AB och Spacescape AB läggs till som remissinstanser.
3. Utöver bilagan får remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:
 - a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - f. Lägre priser besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
4. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att under det fortsatta arbetet med att utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering. Zonsystemet bör utgå från ett antal lägesfaktorer, exempelvis:
 - a. *förutsättningarna till hållbart resande*
 - b. *externa effekter av biltrafik*
 - c. *efterfrågan på parkering*
5. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Vi ser huvudsakligen positivt på förslaget till ny policy för parkering och att den kan remitteras, så att en bred genomlysning av möjliga konsekvenser kan genomföras.

Parkeringspolicyn är ett viktigt verktyg för att kunna nå det mål som finns i trafikstrategin och i miljö- och klimatprogrammet om att minska andelen transporter som utgörs av bil och öka andelen som utgörs av hållbara transporter. Det är viktigt att en god balans kan uppnås mellan att tillskapa mer yteffektiva parkeringslösningar samt ett bättre generellt markutnyttjande i staden och samtidigt säkerställa förbättrad tillgänglighet för de transporter av gods och personer som är nödvändiga. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. Däremot är långtidsparkering på gatumark hämmande för stadsutveckling, varför det kommer att krävas en överflyttning av boendeparkeringar från gatumark till kvartersmark.

Bilaga 1 – förslag på ändringar

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

[Inga ändringar]

Bakgrund

[Inga ändringar]

Definitioner

Med **delad mikromobilitet** avses enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning.

Med **mobilitetstjänst** avses fysiska och digitala tjänster som stöder mobilitet. Med mobilitetsåtgärd avses åtgärder som genomförs av exploitörer på kvartersmark i syfte att sänka parkeringstalet samt främja hållbar mobilitet.

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **pendelparkering** avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Med **subvention** avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän

platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även p-normer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Med **grön transportplan** avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Koppling till andra styrande dokument

[Inga ändringar]

Policy

Grundläggande principer

Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad. Genom en prioritering av hållbara transportslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöringsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkande åtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.

- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

- Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska:
 - ha hög geografisk täthet.
 - vara väl synliga.
 - ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska.
- Cykelparkeringar ska:
 - vara lokaliserade så att de är lätta att nås.
 - placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer.
 - vara användarvänliga.
 - vara säkra och upplevas som trygga.
- *I Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå p-talet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

- Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.
- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.
- Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Ett stort utbud av cykelparkering och parkering för delad mikromobilitet ska tillhandahållas vid hållplatser och stationer för att främja kombinationsresor med hållbara färdmedel.
- På stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.

- Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.
 - Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer.
 - Pendelparkeringar ska placeras i ytterstaden samt mellanstadens ytterområden.
- Prioritering ska vara de stora pendlingsstråken.

Parkering för bil och motorcykel

- Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsläggningar kan i stället boendeparkeringar på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.
- Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:
 - cykelparkering och delad mikromobilitet.
 - gång- och cykelvägar.
 - vistelse och grönska.
- Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.
- På nytillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas, och/eller tidsregleras eller förbjudas.
- Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:
 - förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.
 - prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering
 - tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning.
- Laddplatser för elfordon finns tillgänglig på samtliga parkeringsanläggningar, men undviks på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartersmark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar. Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja. *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* anger enbart högsta tillåtna p-tal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.

- Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:
 - att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras framför närhet till parkering för bil och motorcykel.
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
 - att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.
 - att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.
 - att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.
- Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på:
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar, genom exempelvis parkeringsköp i befintliga anläggningar genom avtal.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion

- Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.
- Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:
 - skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats.
 - i samverkan med andra aktörer identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.
 - bidra till och kontinuerligt följa upp måluppfyllnad

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

- Göteborgs stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.

Yrkande
Ärende 14
2024-06-18

M, D, L, KD, SD

Yrkande – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

1. Att avslå förslaget och inte skicka ut Göteborgs Stads nya policy för parkering på remiss.
2. Att ge kontoret i uppdrag att, tillsammans med Stadsmiljönämnden och Parkeringsbolaget, utreda och föreslå ett tillräckligt antal ersättningsparkeringar för de platser som nuvarande styret tagit bort i Göteborgs centrum.

Yrkandet

Förslaget som nu är framtaget, och presenterades först på Stadsbyggnadsnämnden i december 2023, kommer från ett uppdrag i budget för 2023 från S, V och MP. Uppdraget innefattar att nämnden ska revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och trafikstrategin. Inriktningen ska vara att parkeringarnas fotavtryck ska minska, samtidigt som tillgängligheten ska vara god – exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder.

Vi konstaterar att det förslag som nu ligger på bordet inte är en parkeringspolicy, utan en mobilitetsutredning för Göteborg Stad. Även om underlaget är tunt går stora delar ut på att lyfta fram mobilitetslösningar och cykelåtgärder – vilket således inte innefattar policy för parkering. De delar som gäller parkering kan vi dock konstatera enbart försvårar och fördyrar vardagen för alla göteborgare med bil. Fientligheten mot detta fordon är total. Som vanligt när det gäller SVMPC är visionerna storslagna, men också helt verklighetsfrånvarande. Med detta förslag till policy kommer ingen längre kunna köra eller parkera bil till rimliga villkor i Göteborg. För att underlätta för verksamheter och näringsliv föreslår vi istället ett uppdrag om att utreda och föreslå ett tillräckligt antal ersättningsparkeringar för de platser som nuvarande styret tagit bort i Göteborgs centrum. Till exempel skulle man kunna ersätta fickparkering med vinkelparkering, så kallad snedparkering - men det finns också andra lösningar som skulle kunna utredas. Dessa ersättningsparkeringar är viktiga för att få göteborgsfamiljer att få ihop vardagspusslet men också för att handeln ska kunna överleva i city.

Därmed föreslår vi att förslaget på ny policy för Göteborg Stads parkering avslås, och att ett nytt uppdrag enligt ovan ges till stadsbyggnadskontoret ihop med Stadsmiljönämnden och Parkeringsbolaget.

Vi konstaterar också att SVMPC, i detta ärende inte ger oppositionen möjlighet att utöva sin granskande roll. Efter att styret har bordlagt ärendet 6 gånger i över ett halvår, fick vi som opposition inte lov att bordlägga deras sent inkomna yrkande när vi inte haft mer än några få timmar på oss att respondera på deras förslag. En möjlighet som vi tidigare haft

som standard i Göteborg Stad. Det är beklagligt att nuvarande styret frångår de demokratiska principer vi tidigare har varit överens om.

Yttrande

Sverigedemokraterna



Datum 2024-05-17

Ärende nr SBF-2023-00665

Yttrande angående – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Yttrandet

Vi Sverigedemokrater är ytterst oroliga över att P-talen sänks i hela staden. Under flera år har allt fler områden drabbats av en omfattande minskning av p-möjligheter. Bristen har orsakat stora problem för boende, företag och besöksnäringen. Handeln liksom tillgängligheten till stadskärnan påverkas negativt. Framkomligheten för bilar har drastiskt försämrats och övriga transportslag tvingas ta långa omvägar. En levande stad måste kunna ta emot alla resenärer, oavsett färdmedel.

Eftersom det redan idag råder en stor omfattande brist på parkeringsmöjligheter i staden, påverkas göteborgarnas tillgänglighet till bostäderna mycket negativt. De få p-platser som återstår räcker inte till och miljöpåverkan ökar på grund av onödig söktrafik.

Göteborgs Stad måste ha en övergripande plan för hur tillgängligheten till staden inte ska minska för bilburna besökare, boende och verksamma. Staden behöver lättillgängliga parkeringsplatser och de parkeringsmöjligheter som försvinner behöver ersättas. Centrumnära och bostadsnära bilparkeringar kommer alltid behövas.

Detta är ett medskick till alla remissinstanser och vi ämnar återkomma i ärendet vid kommande beslutshandling.



Remissutskick

Utfärdat 2024-06-25

Ärendenummer SBF-2023-00665

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-2634

E-post: hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

Sändlista för remiss Göteborgs stads policy för parkering

Stadsmiljöförvaltningen: stadsmiljo@stadsmiljo.goteborg.se

Exploateringsförvaltningen: exploatering@exploatering.goteborg.se

Stadsfastighetsförvaltningen: stadsfastighet@stadsfast.goteborg.se

Miljöförvaltningen: miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se

Kretslopp och vatten: kretsloppochvatten@kretsloppochvatten.goteborg.se

Socialförvaltningen Centrum: socialcentrum@socialcentrum.goteborg.se

Socialförvaltningen Hisingen: socialhisingen@socialhisingen.goteborg.se

Socialförvaltningen Nordost: socialnordost@socialnordost.goteborg.se

Socialförvaltningen Sydväst: socialsydvast@socialsydvast.goteborg.se

Göteborgs Stads råd för funktionsrätt:

goteborgs.stad.rad.for.funktionshinderfragor@stadshuset.goteborg.se

Göteborgs Stads Parkering: p-bolaget@p-bolaget.goteborg.se

Framtiden Byggutveckling AB: framtiden@framtiden.se

Göteborgs Stads Leasing AB: gsl@gsl.goteborg.se

Göteborg & Co: goteborg-co@goteborg.com

Förvaltnings AB GöteborgsLokaler: info@goteborgslokaler.se

Higab AB: info@higab.se

Älvstranden Utveckling AB: info@alvstranden.goteborg.se

Renova AB: info@renova.se

Göteborg Energi AB: diariet@goteborgsenergi.se

Business Region Göteborg: info@businessregion.se

Göteborgsregionen: gr@goteborgsregionen.se

Västra Götalandsregionen: infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Västtrafik: vasttrafik@vasttrafik.se

Trafikverket: trafikverket@trafikverket.se

IVL Svenska Miljöinstitutet: info@ivl.se

VTI: vti@vti.se

RISE: info@ri.se

Chalmers: registrator@chalmers.se

KTH: registrator@kth.se info@kth.se

Göteborgs klimatråd: hedenus@chalmers.se

Forskarrådet för Västra Götalands klimatomställning: frances.sprei@chalmers.se
anders.ahlback@gu.se

Cykelfrämjandet: info@cykelframjandet.se

Naturskyddsföreningen: remisser@naturskyddsforeningen.se

Avenyföreningen: info@avenyn.se

Nordstan: info@nordstan.se

Innerstaden Göteborg: info@innerstadengbg.se

Trivector Traffic AB: info@trivector.se

Spacescape AB: info@spacescape.se

Remissutskick

Utfärdat 2024-06-25

Ärendenummer SBF-2023-00665

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-2634

E-post: hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

Remissutskick Göteborgs Stads policy för parkering

Remissversionen av Göteborgs stads policy för parkering skickas härmed ut till remissinstanserna. Syftet med att skicka ut policyn på remiss är att ge möjlighet att lämna synpunkter på det förslag som lagts fram.

En policy ska enligt stadens Riktlinje för styrande dokument vara ett kortfattat och översiktligt dokument som ska ange värderingar och grundprinciper för att styra organisationens agerande inom ett visst område. En policy ska inte ge några fasta regler utan principer som ska tjäna som vägledning inom det aktuella området. En policy ska inte innehålla mål. En beslutad policy gäller tills vidare men ska aktualitetsprövas regelbundet.

Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsförvaltningen via stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se senast den 15 november 2024. Frågor avseende remissen hänvisas till Hanna Järpedal.

Remissfrågor

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag samt ge sin syn på nedanstående åtgärdsförslag:

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
- c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
- f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Bilagor

Bilaga 1: Sändlista för remissen

Bilaga 2: Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

För stadsbyggnadsnämnden

Jenny Adler

Avdelningschef

Strategi och taktik



Tjänsteutlåtande

Utfärdat: 2023-11-24

SBN 2023-12-19

Diarienummer: SBF-2023-00665

Handläggare: Arash Borhan

Telefon: 031 - 368 24 55

E-post: arash.borhan@stadsbyggnad.goteborg.se

Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden, tagit fram ett förslag på parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Parkeringspolicyn anger stadens övergripande inriktning inom temaområdet parkering.

Syftet med parkeringspolicyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

Parkeringspolicyn anger värderingar och principer för att styra stadens agerande inom temaområdet parkering. Principerna i parkeringspolicyn pekar mot ett agerande som prioriterar parkering för hållbara färdmedel. Utbudet av parkering anges som ett viktigt styrmedel för stadens arbete med att nå miljö- och klimatprogrammets klimatmål avseende minskat vägtrafikarbete med motorfordon. Utöver utbudet berörs subventioner för bilparkering utifrån inriktningen att påskynda processen kring en flytt av markparkeringar till parkeringsanläggningar. Parkering för cykel och delad mikromobilitet samt tjänster för kombinerad mobilitet lyfts som viktiga områden på allmän plats. På kvartersmark berörs befintliga processer kring utveckling av hållbara mobilitets- och parkeringsanläggningar.

Syftet med remissen är att samla in synpunkter och reflektioner kring inriktningen i policyn. Remissinstanserna ombeds bedöma förslaget utifrån det egna ansvarsområdet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att skicka ut parkeringspolicyn på remiss bedöms inte få några betydande ekonomiska konsekvenser. Vid beslut om antagande kan inriktningen i parkeringspolicyn däremot medge ekonomiska konsekvenser.

Inriktningar för hanteringen av parkering kan förväntas leda till en ökad arbetsinsats avseende utredningar kring nuläget. Ytterligare utredningsarbete kommer krävas för att motivera förändringar, internt och framför allt externt. Även om dessa insatser bedrivs redan idag, bedöms omfattningen öka. Detta ställer krav på personella resurser internt alternativt kostnader för att upphandla stöd utifrån. De positiva samhällsekonomiska effekterna bedöms vara betydande på längre sikt. För staden bedöms den samlade effekten vara nära noll på kort sikt, till följd av ökade intäkter från fler avgiftsreglerade parkeringsplatser. På längre sikt är det möjligt att ett totalt sett minskat parkeringsutbud leder till minskade intäkter.

För en del invånare kommer ett minskat parkeringsutbud och minskade subventioner innebära utmaningar då det förväntas bli dyrare att nyttja bilparkeringar. På längre sikt leder en bättre fungerande marknad för parkering och mobilitet till lägre kostnader, för de invånare som inte har bil. På längre sikt och på en mer övergripande nivå skapas även förutsättningar för en mer attraktiv stad med plats för fler människor, vistelse och potentiella kunder för handeln.

Bedömning ur ekologisk dimension

Att skicka ut parkeringspolicyn på remiss bedöms inte få några betydande ekonomiska konsekvenser. Vid beslut om antagande kan inriktningen i parkeringspolicyn däremot medge ekologiska konsekvenser.

Förslaget skapar förutsättningar för staden att nå klimatmålen i miljö- och klimatprogrammet avseende minskat vägtrafikarbete med motorfordon. Inriktningen bidrar till att skapa förutsättningar för hållbart resande genom att prioritera parkering för hållbara färd sätt. Miljöeffekterna av ett minskat vägtrafikarbete med motorfordon är minskade utsläpp, förbättrad luftkvalité samt lägre bullernivåer. En omDispositionering av ytor där bilparkering tar mindre yta i anspråk skapar även bättre förutsättningar för en utveckling av grönområden.

Bedömning ur social dimension

Att skicka ut parkeringspolicyn på remiss bedöms inte få några betydande ekonomiska konsekvenser. Vid beslut om antagande kan inriktningen i parkeringspolicyn däremot medge sociala konsekvenser.

Minskade ytor för bilparkering i staden bedöms vara särskilt positivt för barn och unga, som får bättre förutsättningar till självständig förflyttning. Att omfördela ytor från bilparkering till parkering för andra färdmedel gynnar också grupper som idag har mindre god tillgång till bil och som istället ges bättre tillgång till delade transporttjänster. Ökade möjligheter att gå och cykla i staden innebär positiva hälsoeffekter, till följd av ett mer fysiskt aktivt resande. Detsamma gäller minskad biltrafik, till följd av minskade utsläpp, buller, partiklar och ökad trafiksäkerhet. Parkeringspolicyn bedöms inte ha en negativ påverkan på angöringsplatser för bil. Även bilparkeringar för personer med funktionsnedsättning kommer fortsättningsvis prioriteras.

Bilagor

1. Policy för parkering
2. Sändlista

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista.

Beskrivning av ärendet

Förslaget på reviderad parkeringspolicy för Göteborgs stad bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarna fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder. Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom utdaterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden, tagit fram ett förslag på parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Parkeringspolicyn anger stadens övergripande inriktning inom temaområdet parkering. Vid antagande beräknas utöver Stadsbyggnadsförvaltningen även Stadsmiljöförvaltningen och Exploateringsförvaltningen påverkas av inriktningen i policyn. Inriktningen i parkeringspolicyn beräknas även påverka Parkeringsbolagets och Framtidens verksamheter.

Syftet med parkeringspolicyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

Parkeringspolicyn anger värderingar och principer för att styra stadens agerande inom temaområdet parkering. Principerna i parkeringspolicyn pekar mot ett agerande som prioriterar parkering för hållbara färdmedel. Utbudet av parkering anges som ett viktigt styrmedel för stadens arbete med att nå miljö- och klimatprogrammets klimatmål avseende minskat vägtrafikarbete med motorfordon. Subventioner för bilparkering berörs utifrån översiktsplanens inriktning kring nära, sammanhållen och robust stad med avsikt att påskynda processen kring en flytt av markparkeringar till parkeringsanläggningar. Parkeringspolicyn principer kring subventioner kombinerat med översiktsplanens och Göteborgs utvidgade innerstads intentioner kring bebyggelsestruktur skapar förutsättningar för områdesbaserade parkeringsanläggningar. På allmän plats lyfts parkering för cykel och delad mikromobilitet samt tjänster för kombinerad mobilitet som viktiga områden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen avser att skicka policy för parkering på remiss till berörda interna och externa intressenter.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att inriktningen i parkeringspolicyn är en fördjupning av inriktningarna i översiktsplanen. Inriktningen i policyn är dessutom framtagen med hänsyn till målen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Policyn

konkretiserar stadens viljeinriktning inom temaområdet parkering utifrån aktuella behov inom området.

Syftet med remissen är få in synpunkter och reflektioner kring inriktningen i policyn. Remissinstanserna ombeds bedöma förslaget utifrån det egna ansvarsområdet.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik

Synpunkter

Utfärdat 2024-10-31
SFF-2024-00761

Handläggare

Jan Öberg Förvaltning och fastighetsutveckling
Telefon: 031 – 365 01 29
E-post: jan.oberg@stadsfast.goteborg.se

Yttrande över "Remiss Göteborgs stads policy för parkering"; (SBF 2023-00665)

Stadsfastighetsförvaltningen har följande synpunkter på rubricerat förslag till policy för parkering och önskar kompletterande förklarande text enligt nedan.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har översänt rubricerad remiss till Stadsfastighetsförvaltningen för synpunkter.

I förslaget till policy framgår att, "Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål."

Samtidigt står det att det anges enbart "högsta tillåtna parkeringstal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar."

Då viss kommunal service har behov av både parkering och korttidsparkering men ej har möjlighet att skapa mobilitetslösningar behöver tillvägagångssättet förklaras bättre.

I Policyns definitionslista finns **mobilitetstjänst**, **mobilitetsåtgärd**, **mobilitetshubb** och **mobilitetsnod** men det saknas definition för **mobilitetslösning** för vilket gör det otydligt för läsaren vad som avses.

Texten behöver också förtydligas avseende möjlighet att förstå följande innehåll i policyn.

"I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringsskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling." Hur kommer det påverka kommunal verksamhet med bostadsinnehåll?

Skickas till

Hanna Järpedal
Stadsbyggnadsförvaltningen.

Stadsfastighetsförvaltningen

Lina Cavallin
Avdelningschef Projekt och investering

Detta beslut har kommunicerats digitalt och är därför inte signerat.

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 klimatenämnden 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 Göteborg¹, kommer att bidra positivt till att nå mål och intentioner i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram², översiktsplan³ och trafikstrategi⁴.

Bedömning ur social dimension

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

¹ Riktlinje för hastighetsgränser i Göteborg beslutad 25 november 2022

² Miljö- och klimatprogrammet - Miljö och klimat Göteborg 2030 - Göteborgs Stad (goteborg.se)

³ Översiktsplanering - Göteborgs Stad (goteborg.se)

⁴ Trafikstrategi för en nära storstad - Göteborgs Stad (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 klimatomål⁵, 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 bilinnehav⁶. 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

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

⁶ [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
A: 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: 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.
C: 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.
D: Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.	Positivt eftersom det är lämpligt att prissättningen följer den allmänna prisnivån.
E: Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.	Positivt att skapa god tillgänglighet för räddningstjänst, varutransporter, avfallshantering, handikappfordon och liknande.
F: 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.
G: 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

2024-11-15

Diarienummer: 0614/24

Remissvar Göteborgs Stads policy för parkering

Kretslopp och vatten har mottagit remissutskick på remissversionen av Göteborgs Stads policy för parkering.

Nedan framgår förvaltningens synpunkter på åtgärdsförslagen i remissen.

Utifrån Kretslopp och vattens uppdrag kan ett minskat utbud av bilparkering vid flytt av markparkeringar till parkeringsanläggningar innebära svårigheter att parkera förvaltningens tjänstefordon i anslutning till tillfälliga arbetsplatser.

När det gäller transport av avfall antar förvaltningen att den typ av kommunal service ingår i den välfärdsservice som policyn hänvisar till. Kretslopp och vatten tycker att det är positivt med generösare nyttotrafiktillstånd med syfte att säkerställa tillgänglighet, då parkerade bilar ofta utgör problem för sopbilen.

Vidare anser Kretslopp och vatten att det kan vara betydligt tydligare i policyn att man ska säkerställa tillgänglighet för de nödvändiga nyttofordonen. Ju bättre möjligheter för sopbilar, (och distributionsbilar), att komma fram och stanna nära där de ska hämta (lämna), desto kortare tid uppehåller de sig i området och desto mindre blockerar de för varandra, och andra.



Marianne Erlandson

Förvaltningsdirektör

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-09-30

Diarienummer N164-0830/24

Handläggare: Sonja Pettersson, Emma Persson

Telefon: 031-367 92 74

E-post: sonja.pettersson@socialcentrum.goteborg.se

Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

Socialnämnden Centrum beslutar att tillstyrka förslag på Göteborgs Stads policy för parkering med beaktande till de synpunkter som framkommer i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Socialnämnden Centrum översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till stadsbyggnadsnämnden.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Syftet är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt effektiv markanvändning. Parkeringspolicyn föreslår att parkeringsplatser för bil i första hand ska förläggas till parkeringsanläggningar och utbudet av markparkeringar ska minska. Utbudet av parkering beskrivs som ett viktigt styrmedel för stadens arbete med att nå miljö- och klimatprogrammets klimatmål. Parkeringsfrågor ska också vara en integrerad del av stadsutvecklingen.

Förvaltningen föreslår att socialnämnden Centrum tillstyrker förslaget. Förvaltningen bedömer att policyn kan medföra positiv inverkan på sociala aspekter som rör tillgänglighet, jämlikhet, hälsa och barns plats i staden.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förbättrade förutsättningar att gå och cykla gynnar färd sätt som är ekonomiskt tillgängliga, samt tillgängliga för fler personer i alla åldrar. Att omvandla bilparkeringar till parkering för hållbara färdmedel hjälper även de som har begränsad tillgång till bil genom att möjliggöra bättre tillgång till delade transporttjänster.

För en del invånare kommer ett minskat parkeringsutbud och minskade subventioner innebära utmaningar då det förväntas bli dyrare att nyttja bilparkeringar.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget skapar förutsättningar för staden att nå klimatmålen i miljö- och klimatprogrammet avseende minskad trafik med motorfordon. Inriktningen bidrar till att skapa förutsättningar för hållbart resande genom att prioritera parkering för hållbara

färdsätt. Miljöeffekterna av minskad trafik med motorfordon är minskade utsläpp, förbättrad luftkvalité samt lägre bullernivåer. En omDispositionering av ytor där bilparkering tar mindre yta i anspråk skapar även bättre förutsättningar för en utveckling av grönområden.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen bedömer att policyn kan medföra positiv inverkan på sociala aspekter som rör tillgänglighet, jämlikhet, hälsa och barns plats i staden.

Ökade möjligheter att gå och cykla i staden innebär positiva hälsoeffekter, till följd av ett mer fysiskt aktivt resande. Färre markparkeringar och minskad biltrafik kan leda till ökad trafiksäkerhet och ökad fysisk tillgänglighet i staden. Barns möjlighet att gradvis röra sig mer självständigt i trafiken i takt med ålder och trafikmognad är viktigt för att utjämna skillnader i livsvillkor. I en stad där barn kan gå och cykla till fritidsaktiviteter är de mindre beroende av föräldrars tillgång till bil och möjlighet att skjutsa.

Under ”Förvaltningens bedömning” i detta tjänsteutlåtande görs en mer utförlig bedömning av planförslagets sociala konsekvenser.

Samverkan

Samverkan har skett i förvaltningens samverkansgrupp (FSG) 2024-10-15.

Bilagor

1. Svar på remissfrågor
2. Göteborgs Stads policy för parkering

Ärendet

Kommunfullmäktige gav genom Göteborgs Stads budget för 2023 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy. Stadsbyggnadsnämnden har tagit fram förslag till Göteborgs Stads policy för parkering och remitterat det till ett antal nämnder och styrelser i staden. Socialnämnden Centrum har att svara på remissen senast 15 november 2024.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Förslaget till reviderad parkeringspolicy för Göteborgs Stad bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Arbetet har skett i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt med kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden.

Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom utdaterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Syfte och inriktning

Syftet är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt effektiv markanvändning. Utbudet av parkering beskrivs som ett viktigt styrmedel för stadens arbete med att nå miljö- och klimatprogrammets klimatmål. Parkeringsfrågor ska också vara en integrerad del av stadsutvecklingen.

Policyn möjliggör en sammanhållen stadsstruktur genom att minska ytanspråket för bilparkering och att prioritera hållbara trafikslag så som cykel och delad mikromobilitet. Med delad mikromobilitet menas till exempel tjänster som elsparkcyklar. Parkeringsplatser för bil ska i första hand förläggas till parkeringsanläggningar och utbudet av markparkeringar ska minska.

Remissfrågor

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag samt ge sin syn på sju åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen berör olika aspekter av prissättning för bilparkering samt olika typer av parkeringstillstånd. Förvaltningens svar gällande åtgärdsförslagen finns i bilaga 1.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen föreslår att socialnämnden Centrum tillstyrker policyn med beaktande till synpunkter som beskrivs nedan.

Förvaltningen gör bedömningen att parkeringspolicyns inriktning går i linje med den förflyttning som policyn vill uppnå när det gäller hållbar mobilitet och effektiv markanvändning. Förvaltningen bedömer att policyn kan medföra positiv inverkan på sociala aspekter som rör tillgänglighet, jämlikhet, hälsa och barns plats i staden.

Jämlik stad

Förvaltningen delar bedömningen att parkeringspolicyn kan bidra till målområdet *Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer* i Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026. Parkeringspolicyn styr stadsutvecklingen i en inriktning som går i linje med målområdets strategier *Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö* samt *Jämlik tillgång till stadens resurser*.

Förvaltningen ser positivt på att policyn syftar till att minska biltrafiken och att parkeringsplatser för bilar och motorcyklar ska om disponeras till cykelparkeringar, delad mikromobilitet, gång- och cykelvägar samt områden för vistelse och grönska.

Förbättrade förutsättningar att gå och cykla gynnar färd sätt som är ekonomiskt tillgängliga, samt tillgängliga för fler personer i alla åldrar. Att omvandla bilparkeringar till parkering för hållbara färdmedel hjälper även de som har begränsad tillgång till bil genom att möjliggöra bättre tillgång till delade transporttjänster. Ökade möjligheter att gå och cykla i staden innebär dessutom positiva hälsoeffekter, till följd av ett mer fysiskt aktivt resande.

Att omfördela ytor från bilparkering till ytor för vistelse och grönska ökar förutsättningarna för bostadsnära grönska som det är brist på i delar av stadsområde Centrum.

Tillgänglighet och trygghet

Fysisk tillgänglighet och trafiksäkerhet är aspekter av trygghet som är extra viktiga för barn, äldre och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Förvaltningen ser att färre bilparkeringar som styrmedel för hållbart resande kan leda till minskad biltrafik och därmed ökad trafiksäkerhet. Det förutsätter dock att omställningen sker på ett sätt som inte leder till ökad söktrafik efter parkeringsplatser.

Policyn är på en generell nivå och nämner inte reserverade platser för rörelsehindrade. Förvaltningen förutsätter att dessa reserverade platser inte ingår i om disponeringen av bilparkering, eftersom de berörs av andra regleringar som Boverkets byggregler.

Förvaltningen ser att ökad kapacitet inom kollektivtrafiken är ett annat viktigt styrmedel för att tillsammans med parkeringspolicyn skapa förutsättningar för att uppnå önskade mål. Parkeringspolicyn tar inte upp utbudet av kollektivtrafik, men kan leda till en omfördelning av stadens ytor.

Förvaltningen ser positivt på förslaget om fler och synligare parkeringar för delad mikromobilitet. Tillräckliga parkeringar för elsparkcyklar är av stor vikt för att undvika felparkeringar. Elsparkcyklar som står felparkerade på gång- och cykelvägar eller i trånga utrymmen försvårar framkomligheten för många, till exempel personer med synnedsättning, rullstolsburna eller personer som använder rollator.

Ett ökat utbud av delad mikromobilitet kan till viss del kompensera för avsaknad av kollektivtrafiksträckningar i delar av stadsområdet. Därmed kan det underlätta hållbart resande i vardagen för vissa grupper. Förvaltningen vill betona att delad mikromobilitet ska ses som ett komplement, eftersom kollektivtrafiken fyller en viktig funktion för barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Höjdskillnader mellan olika delar av stadsområdet gör att behovet av utvecklad kollektivtrafik kvarstår.

Förvaltningen vill lyfta fram vikten av att inkludera ett trygghetsperspektiv i gestaltningen av nya parkeringsanläggningar. Anläggningarna kan ofta upplevas som otrygga, vilket behöver förebyggas när fler parkeringsplatser ska förläggas i parkeringsanläggningar. Förvaltningen ser att policyns målsättning om levande bottenplan kan bidra till en ökad upplevd trygghet, men vill även lyfta fram att andra aspekter som placering, insyn, överblickbarhet och belysning är viktiga för att öka upplevelsen av trygghet och minska risken för brott.

Barnperspektivet

En tryggare och mer tillgänglig stadskärna är viktig för att barn ska kunna röra sig i stadsrummet. Barns självständiga mobilitet är idag begränsad och har minskat de senaste decennierna. Idag tillåts mindre än hälften av Sveriges barn att på egen hand ta sig mellan olika aktiviteter i vardagen. Minskningen är främst kopplad till biltrafik och brist på säkra cykel- och gångvägar. I Centrum blir detta extra påtagligt då trafikmiljöerna ofta är komplexa.

Barns möjlighet att gradvis röra sig mer självständigt i trafiken i takt med ålder och trafikmognad kan vara viktigt för att utjämna skillnader i livsvillkor. I en stad där barn kan gå och cykla till fritidsaktiviteter är de mindre beroende av föräldrars tillgång till bil och möjlighet att skjutsa. Meningsfulla fritidsaktiviteter skapar förutsättningar för hälsa, delaktighet i samhället samt är en av flera skyddsfaktorer mot kriminalitet.

Boende i mellanområdet Norra Centrum upplever sin boendemiljö som mindre lämplig för barn, i jämförelse med stadsområdets södra delar. Det handlar framför allt om brist på natur och grönområden samt problematik kopplad till den trafikintensiva miljön med osäkra trafikmiljöer, buller och avgaser. För att skapa bättre miljöer för barn behövs därför fler grönområden och friytor för barn samt en tryggare trafiksituation. Förvaltningen ser att parkeringspolicyn kan skapa förutsättningar för en sådan utveckling.

Socialförvaltningen Centrum

Michael Ivarson
Förvaltningsdirektör

Bilaga 1 – Svar på remissfrågor

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag till policy för parkering samt ge sin syn på nedanstående åtgärdsförslag:

- a. *Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.*

Svar: Förvaltningen ser att syftet bidrar till att uppfylla parkeringspolicyn, men kan inte bedöma om den föreslagna åtgärden är ändamålsenlig.

- b. *Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.*

Svar: Förvaltningen ser positivt på målet att undvika söktrafik, men kan inte bedöma om den föreslagna åtgärden är ändamålsenlig.

- c. *Miljödifferentialprissättning på kvarterersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Svar: Förvaltningen kan inte bedöma om den föreslagna åtgärden är ändamålsenlig.

- d. *Prissättning som indexerar utifrån KPI med årligt påslag.*

Svar: Förvaltningen ser positivt på åtgärdsförslaget eftersom det bidrar till en tydlighet i prissättningen och följer prisutvecklingen i samhället.

- e. *Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.*

Svar: Förvaltningen ser positivt på generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för välfärdsservice.

- f. *Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.*

Svar: I stadsområde centrum finns endast ett fåtal lokala torg utanför innerstaden och den utvidgade innerstaden. Förvaltningen ser positivt på att skapa förutsättningar för de lokala torgens överlevnad, men kan inte bedöma om lägre priser för besöksparkering är en ändamålsenlig åtgärd. Förvaltningen menar att trafiksäkerhet vid torg är viktigt för torgens roll som mötesplatser.

- g. *Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.*

Svar: Förvaltningen kan inte bedöma om den föreslagna åtgärden är ändamålsenlig.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-10-04

Diarienummer N166-0509/24

Handläggare: Mikaela Björk

Telefon: 031-365 81 91

E-post: mikaela.bjork@socialhisingen.goteborg.se

Yttrande remiss från Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF dnr 2023-00665) Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

Socialnämnd Hisingen

1. Tillstyrker förslag på Göteborgs Stads policy för parkering med beaktande av de synpunkter som framkommer i förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Översänder föreliggande tjänsteutlåtande samt svar på åtgärdsförslag (bilaga 2) som eget yttrande till stadsbyggnadsnämnden.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen beslutade 18 juni 2024 att översända Göteborgs stads policy för parkering på remiss. Parkeringspolicyn anger stadens övergripande inriktning inom temaområdet parkering och har tagits fram i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden. Syftet med parkeringspolicyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande. Socialförvaltningen Hisingen svarar på ärendet utifrån sociala perspektiv och lokala kunskaper om befolkningens förutsättningar och behov.

Sammantaget framhåller socialförvaltningen att bra gång- och cykelalternativ samt kollektivtrafik måste finnas på plats innan parkeringsplatser tas bort. Det är också av stor vikt att studera konsekvenserna av förändrade parkeringsmöjligheter vid genomförandet av varje enskild parkering, då de skiljer sig åt över staden. Konsekvenserna ska bedömas utifrån olika gruppers särskilda behov.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Socialförvaltningen Hisingen ansvarar inte för exploateringsekonomi eller drifts- och förvaltningsekonomi och konsekvensbedömer därav inte förslaget utifrån dessa aspekter.

I parkeringspolicyn beskrivs att bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. Ökade kostnader kopplat till bilinnehav riskerar få störst konsekvenser för de invånare som har begränsade ekonomiska förutsättningar.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs stads policy för parkering knyter an till de miljömål som formulerats i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030: Miljömålet *Göteborgs klimatavtryck är nära noll* med delmålet *Minska klimatpåverkan från transporter* och dess indikator *Vägrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av*

motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg ska vara 25 procent lägre jämfört med 2019 och miljömålet Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö med delmålen Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna samt Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna. Även den tvärgående strategin Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter och Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart.

Bedömning ur social dimension

Göteborgs Stads policy för parkering bedöms ha övergripande positiva konsekvenser utifrån social dimension. Socialförvaltningen anser att Göteborgs stads policy för parkering bidrar till Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026; Målområde *Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer* med strategierna *Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö* och *Jämlik tillgång till stadens resurser*.

Parkeringspolicyn överensstämmer också med översiktsplanens utvecklingsinriktning kring nära, sammanhållen och robust stad, särskilt den tematiska inriktningen för mobilitet och infrastruktur. Översiktsplanen ger en övergripande styrning att trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt i stället för att välja bilen. Fördjupade inriktningar beskrivs särskilt i området för *Effektiv användning av befintlig infrastruktur* och *Ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik* samt och i de geografiska inriktningarna, särskilt för innerstaden.

Parkeringspolicyn motsvarar också mål i Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad; Målområde *Resor* med strategin *Effektivisera användningen av vägar och gator* samt målområde *Stadsrum* med strategin *Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig*.

Parkeringspolicyn stärker styrning mot mer tillgängliga resealternativ som cykel och frigör allmän plats genom att bilparkering flyttas till kvartersmark.

Samverkan

Information har lämnats i förvaltningens samverkansgrupp (FSG), den 17 oktober 2024.

Skickas till

Ärendet expedieras till stadsbyggnadsförvaltningen, diarienummer 2023-00665.

Bilagor

1. Göteborgs Stads policy för parkering, SBF dnr 2023-00665
2. Svar på åtgärdsförslag, 2024-09-10, SFH dnr N166-0509/24

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen beslutade 18 juni 2024 att översända Göteborgs stads policy för parkering på remiss. Socialnämnden Hisingen har fått ärendet för yttrande under remisstiden 25 juni – 15 november 2024. Remissinstanserna ombeds också ge sin syn på ett antal åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen och Socialnämnden Hisingens svar redovisas i bilaga 2.

Beskrivning av ärendet

Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy. Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 klimatmål. Policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet och yteffektivt marknyttjande.

Principerna i parkeringspolicyn pekar mot ett agerande som prioriterar hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering. De grundläggande principerna i parkeringspolicyn är:

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkande åtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.
- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Utöver de grundläggande principerna finns inriktning och principer för parkering utifrån ett antal teman. Inriktningarna presenteras nedan och principerna redovisas i bilaga 1.

Parkering för cykel och delad mikromobilitet;

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet (enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning) ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Kombinerad mobilitet innebär en kombination av olika färdmedel för att resenären ska nå önskad målpunkt. Resenären kombinerar olika transportslag som typiskt delas med andra, vilket oftast sker med hjälp av en digital plattform.

Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

Parkering för bil och motorcykel

Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringsskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartermark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar.

Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartermark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

Förvaltningens bedömning

Socialförvaltningen Hisingen ställer sig positiv till den inriktning mot hållbara resealternativ som parkeringspolicyn innebär. Gång, cykel och kollektivtrafik är för många ett mer tillgängligt alternativ än bil, utifrån ett ekonomiskt perspektiv. En förutsättning för omställningen mot mer hållbara resealternativ är att det finns goda gång- och cykel samt kollektiva resealternativ på plats.

Utbudet och kvaliteten på gång- och cykelinfrastruktur samt kollektivtrafik varierar på Hisingen. Större trafikleder och vägar som Hisingaleden, E6, Lundbyleden och hamnbanan utgör fysiska och mentala barriärer. I de flesta fall är det svårt att korsa

vägarna som gångtrafikanter eller cyklister utanför befintliga övergångar. Det finns också barriärer inom mellanområden. Exempel på det är Hjalmar Brantingsgatan och Backa industriområde. Kongahällavägen, genom Rödbo, Säve, Björlanda och Torslanda, är hårt belastad och saknar på långa avsnitt gång- och cykelbana. I Backa, Östra och Västra Biskopsgården, Kärra och Tuve är den fysiska miljön utbyggd med tydlig trafikseparering vilket resulterat i en stor mängd gångtunnlar som ofta upplevs otrygga. Det är viktigt att gång- och cykelinfrastruktur på Hisingen byggs ut för att ses som ett tillgängligt, tryggt och trivsamt resealternativ.

Hjalmar Brantingsplatsen är Hisingens största knutpunkt med kollektivtrafikförgreningar åt de flesta håll på Hisingen. Däremot finns brister i de tvärgående kopplingarna, exempelvis mellan Tuve och Backa och i Biskopsgården både öster- och västerut. Där får resenärer byta linje och resan blir tidskrävande. Det medför också hårt tryck på själva knutpunkten. I Hisingens landsbygdsområden är kollektivtrafiken gles och på vissa ställen anropsstyrd. Det orsakar ett högt bilberoende.

Socialförvaltningen ser positivt på att tjänster för kombinerad mobilitet som ett komplement till kollektivtrafiken, men understryker att den typen av transportsätt inte är tillgängligt för exempelvis barn, äldre eller personer med funktionsvariationer. Det är av stor vikt att kombinerad mobilitet ses som ett komplement snarare än ett alternativ till kollektivtrafik. De alternativ för delad mikromobilitet som finns etablerade i dag, både kommersiella elsparkcyklar och *Styr och ställ* saknas på stora delar av Hisingen. Socialförvaltningen ser positivt på en utbyggnad av den här typen av tjänster på ett strukturerat sätt. Parkering av fordonen är viktig för att inte skapa störning och olyckor, exempelvis genom blockerad framkomlighet.

Socialförvaltningen vill också lyfta vikten av att studera konsekvenserna av förändrade parkeringsmöjligheter vid genomförandet av varje enskild parkering, då de skiljer sig åt över staden. Konsekvenserna behöver bedömas utifrån olika gruppers särskilda behov.

Helena Lundberg

Karita Saapunki-Björk

T.f. Förvaltningsdirektör

Avdelningschef Valfärd och fritid

Beslutet skickas till

Stadsbyggnadsförvaltningen

§ 379 N163-0869/24

Svar på remiss om Göteborgs Stads policy för parkering

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy. Göteborg Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Syftet med det nya förslaget är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling med en god framkomlighet för hållbara trafikslag. Det nya förslaget gör att policyn genom dess inriktning kan bidra till stadens mål kopplat till trafik, miljö och klimat.

I förslaget på ny policy för parkering föreslås att parkeringsplatser i första hand ska förläggas till parkeringsanläggningar. Den totala ytan för parkeringar i staden ska minska i takt med att parkeringsplatserna används mer effektivt och förutsättningarna för mer hållbara trafikslag utvecklas.

Förvaltningen ställer sig positiv till parkeringspolicyns inriktning som skapar förutsättningar för att prioritera kollektivtrafik, cykel och gång i stadsmiljön. Förvaltningens ser att överflyttningen av boendeparkering in i parkeringsanläggningar kommer att få konsekvenser för invånarna. De invånare som idag har sin boendeparkering på markparkeringar påverkas troligen ekonomiskt. Utöver ekonomiska konsekvenser är parkeringsanläggningar ofta utpekade som platser som skapar otrygghet. Förvaltningen ser det därför som viktigt att man beaktar både de ekonomiska konsekvenserna och trygghetsaspekten när parkeringsanläggningar tillskapas.

I stadsområde Nordost är det av största vikt att infrastrukturen förstärks innan parkeringsplatser succesivt minskas eller flyttas över till parkeringsanläggningar. Stadsområde Nordost präglas till stor del av topografiska utmaningar och glesa bebyggelsestrukturer som skapar långa avstånd, både mellan områden och in till stadskärnan. Det krävs därför att en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik med hög kapacitet till och inom stadsområdet finns på plats. Även gång- och cykelvägar behöver utvecklas i stora delar av stadsområdet.

Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum: 2024-11-26

Handling

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2024-11-14.

Yrkande från Moderaterna, Demokraterna, Kristdemokraterna och Liberalerna inlämnat 2024-11-26.

Yttrande från Moderaterna, Demokraterna, Kristdemokraterna och Liberalerna inlämnat 2024-11-26.

Yttrande från Sverigedemokraterna daterat 2024-11-25.

Yrkanden

Lena Landén-Ohlsson (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag.

Johan Fält (M) yrkar bifall till yrkandet från Moderaterna, Demokraterna, Kristdemokraterna och Liberalerna och avslag på förvaltningens förslag.

Per-Eric Trulsson (SD) instämmer i yrkandet från Moderaterna, Demokraterna, Kristdemokraterna och Liberalerna.

Proposition

Ordföranden ställer proposition på bifall eller avslag till förvaltningens förslag och finner att nämnden beslutat att bifalla förslaget.

Beslut

1. Socialnämnden Nordost tillstyrker Göteborgs Stads policy för parkering, med hänvisning till de synpunkter som redovisas i tjänsteutlåtandet.
2. Socialnämnden Nordost översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till stadsbyggnadsnämnden.
3. Paragrafen förklaras omedelbar justerad.

Yttranden

Johan Fält (M) antecknar för Moderaterna, Demokraterna, Kristdemokraterna och Liberalerna som yttrande en gemensam skrivelse inlämnat 2024-11-26.

Per-Eric Trulsson (SD) antecknar som yttrande en skrivelse daterad 2024-11-25.

Expedieras

Stadsbyggnadsnämnden

Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum: 2024-11-26

Dag för justering

2024-11-26

Vid protokollet

Sekreterare

Annika Funkqvist

Ordförande

Lena Landén-Ohlsson (S)

Justerande

Johan Fält (M)

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-11-04

Diarienummer N165-0636/24

Handläggare

Anna Vinge

Telefon: 031 – 3664079

E-post: anna.vinge@socialsydvast.goteborg.se

Remissvar Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I socialnämnd Sydväst

1. Socialnämnd Sydväst tillstyrker Göteborg Stads policy för parkering, med hänvisning till de synpunkter som redovisas i tjänsteutlåtande.
2. Socialförvaltningen Sydväst översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till stadsbyggnadsnämnden.
3. Paragrafen förklaras omedelbar justerad

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att revidera Göteborg Stads parkeringspolicy och den 18 juni 2024 tog stadsbyggnadsnämnden beslut om att översända förslaget på remiss.

Göteborg Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för Göteborg Stads utvecklingsarbete inom området parkering. 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 Göteborg Stads trafik, miljö – och klimatmål.

Parkeringspolicyn föreslår att parkeringsplatser i första hand ska förläggas till parkeringsanläggningar och att den totala ytan för parkeringar i staden ska minska i takt med att parkeringsplatserna används mer effektivt och att förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.

Socialförvaltningen föreslår att socialnämnden Sydväst tillstyrker förslaget till Göteborg Stads policy för parkering. Förvaltningen ställer sig positiv till parkeringspolicyns inriktning mot att använda parkering som verktyg för att skapa förutsättningar för att prioritera cykel, gång och kollektivtrafik i stadsmiljön, då det gynnar grupper som använder dessa trafikslag i högre grad, vilket skapar en mer jämlik tillgång till staden. Förvaltningen ser att överflyttningen av boendeparkering in i parkeringsanläggningar kommer få konsekvenser för de invånare som idag har sin boendeparkering på markparkering, främst ekonomiskt.

Det är väsentligt att annan infrastruktur som gång- och cykelvägar är väl utbyggda i stadsområdet och upplevas som trygga och säkra, liksom att det finns en väl fungerande

och utbyggd kollektivtrafik till och inom stadsområdet innan parkeringsplatser succesivt minskas eller flyttas över till parkeringsanläggningar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborg Stads policy för parkering säger att utbudet av parkering ska användas som styrmedel för att minska bilanvändningen och prioritera hållbara trafikslag. Att mer hållbara trafikslag som cykel, gång och kollektivtrafik prioriteras innebär också att färdssätt som grupper och personer som inte har råd eller möjlighet att äga en bil kan använda prioriteras.

I policyn anges att långtidsparkering på markparkering eller gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar. Detta kommer att få ekonomiska konsekvenser för de enskilda personer som behöver flytta över sin bil från mark- eller gatuparkering till en parkeringsanläggning, då avgiften för en sådan parkering är dyrare.

Ett av åtgärdsförslagen i bilaga 1 anger att parkeringsavgiften för besöksparkering på de lokala torgen ska sänkas, för att skapa förutsättningar för lokalhandeln att konkurrera med externhandeln. Förvaltningen ser att detta kan vara positivt för de lokala torgen och dess verksamheter i stadsområde Sydväst.

Bedömning ur ekologisk dimension

Inriktningen i policyn för parkering skapar förutsättningar för ett utökat resande med hållbara transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik. Detta skapar i sin tur förutsättningar för minskade utsläpp och bättre luftkvalitet. Om parkeringsytor omvandlas till vistelse och grönska skapar det effekter som en ökad biologisk mångfald, bättre luftkvalitet och fler ytor för rekreation.

Bedömning ur social dimension

Policyn säger att ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Detta kommer att ekonomiskt påverka de invånare i stadsområdet som idag har sin boendeparkering på mark- eller gatuparkering, och vilken därmed kommer att flyttas till en parkeringsanläggning där avgiften för en parkeringsplats är dyrare. Förvaltningen ser att det är viktigt att investeringar för att utöka och förbättra kollektivtrafik, cykel- och gångvägar genomförs, såväl till och från som inom stadsområdet, för att de i parkeringspolicyn föreslagna åtgärderna inte ska ha negativ inverkan på invånarnas vardagsliv.

Göteborg Stads policy för parkering anger att hållbara trafikslag som kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras genom ett minskat ytanspråk för bilparkering och minskat utbud av parkering. Det är positivt för och gynnar grupper som har behov av och nyttjar dessa trafikslag mer, som barn och unga, kvinnor och låginkomsttagare.

Att ytanspråket för parkering i Göteborg enligt policyn ska minska, skapar förutsättningar för mer levande stadsmiljöer när markparkeringar ersätts med ytor för grönska eller bebyggelse för bostäder och verksamheter, vilket i sin tur också kan skapa förutsättning för tryggare stråk och miljöer i staden. Det är dock viktigt att de parkeringsanläggningar som tillkommer utformas och gestaltas utifrån en trygghetsaspekt, såväl utvändigt som invändigt i parkeringsanläggningen. Det handlar om att till exempel skapa levande och

upplysta fasader som bidrar med trygghet till gatumiljön, samt god belysning och överblickbarhet i parkeringsanläggningens inomhusmiljö.

Bedömning utifrån barnrättsperspektivet

Den prioritering av trafikslagen cykel, gång och kollektivtrafik som anges i parkeringspolicyn, gynnar barn och unga utifrån att det är en grupp som nyttjar dessa trafikslag i en hög grad. Att åtgärderna i parkeringspolicyn förväntas resultera i minskad biltrafik till förmån för de nämnda hållbara trafikslagen, inklusive tjänster för kombinerad mobilitet, innebär att det blir en säkrare trafikmiljö för barn och unga att vistas i i staden.

Samverkan

Information i förvaltningens samverkansgrupp (FSG) den 20 november 2024.

Bilagor

1. Bilaga 1 Svar på åtgärdsförslag Göteborg stads policy för parkering
2. Göteborg stads policy för parkering – Remissversion 2024.
3. Göteborg Stads policy för parkering åtgärdsförslag

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har översänt remiss för Göteborg stads policy för parkering till socialförvaltningen Sydväst. Remisstiden pågår mellan den 18 juni till 15 november 2024. Socialförvaltningen Sydväst har fått förlängd svarstid till den 29 november 2024.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har översänt remiss för Göteborg stads policy för parkering till socialförvaltningen Sydväst.

Göteborg Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för Göteborg Stads utvecklingsarbete inom området parkering. 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 Göteborg Stads trafik, miljö – och klimatmål.

Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i Göteborg Stads budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy.

Förslaget till ny policy för parkering innehåller grundläggande principer för parkering. De grundläggande principerna säger att parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförandet av Göteborg Stads övergripande mål. Parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik, och genom en prioritering av hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras. Detta ska uppnås genom åtgärder som till exempel att långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och att ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som ett verktyg för att öka efterfrågan på parkering i anläggningar. Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.

Policyn innehåller också inriktning för hantering av olika områden kopplat till parkering och mobilitet. Dessa områden är parkering för cykel och delad mikromobilitet, tjänster för kombinerad mobilitet, parkering för bil och motorcykel, mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen, samt boendeparkering.

Utöver synpunkter på bilagt förslag ombeds remissinstanserna även att komma med synpunkter på sju åtgärdsförslag. Förvaltningen svar på åtgärdsförslagen finns i bilaga 1.

Förvaltningens bedömning

Socialförvaltningen Sydväst ser att det är positivt att förslaget till parkeringspolicy uttrycker att det är viktigt att värna antalet boendeparkeringar för befintliga boenden, samt att det i de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan boendeparkering på marknivå istället fasas ut så att konsekvenserna för de befintliga boendeparkeringskunderna minskar. Förvaltningen saknar dock en beskrivning av vad den ekonomiska effekten för den enskilda personen blir i de fall då befintlig boendeparkering på mark förs över till en parkeringsanläggning. I stadsområde sydväst finns flera områden med markparkeringsytor för boendeparkering, som planeras för att bebyggas med bostäder och där befintlig boendeparkering kommer

att föras över till nya parkeringsanläggningar, vilket kommer att få ekonomiska konsekvenser för de invånare som idag har sin boendeparkering på markparkering.

Göteborg Stads policy för parkering anger att genom minskat ytanspråk för bilparkering och minskat utbud av parkering ska biltrafiken minska, till förmån för utökad kollektivtrafik och åtgärder för att förbättra möjligheten till att resa med gång och cykel samt tjänster för delad mobilitet. Förvaltningen ställer sig positiv till detta då det gynnar grupper som låginkomsttagare, kvinnor och barn och unga, att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och att det blir enklare, säkrare och tryggare att cykla och gå i staden.

Förvaltningen ser att det är viktigt att de parkeringsanläggningar som tillkommer när parkering på allmän platsmark överförs till kvartersmark, utformas och gestaltas utifrån en trygghetsaspekt såväl utvändigt som invändigt i parkeringsanläggningen. Det handlar om att till exempel skapa levande och upplysta fasader som bidrar med trygghet i gatumiljön, samt god belysning och överblickbarhet i parkeringsanläggningens inomhusmiljö.

Policyn säger att den totala ytan för parkeringar i Göteborg årligen ska minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut. Förvaltningen vill poängtera vikten av detta, att när parkeringsplatser försvinner, alternativt ersätts och samlas i en parkeringsanläggning, att annan infrastruktur som gång- och cykelvägar behöver vara väl utbyggda i Göteborgs mellan- och ytterområden och upplevas som trygga och säkra, liksom att det finns en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik till dessa områden. Det inkluderar även åtgärder för att skapa trygga stråk för gång och cykel till och från hållplatser i stadsområdet. Förvaltningen ser inte att dessa grundförutsättningar uppfylls i dagsläget i delar av stadsområdet.

Förvaltningen ställer sig positiv till att parkeringspolicyn uttrycker att ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Socialförvaltningen Sydväst ser att det är viktigt att den här principen faktiskt genomförs i hela staden. Exempelvis finns idag bara två Styr- och ställstationer i hela stadsområde sydväst. Utbudet och tillgängligheten till delad mikromobilitet behöver förbättras även utanför Göteborgs centrala delar.

Förvaltningen ställer sig frågande till att policyn anger att laddplatser för elfordon ska undvikas på markparkering. I stadsområde sydväst finns en stor mängd markparkeringar för boendeparkering, inklusive markparkeringar för boende på och besökande till Södra skärgården. Förvaltningen ser att det skapar svårigheter för de boende i dessa områden att få tillgång till laddning till sina fordon. Detta utifrån att det fortfarande kommer att finnas markparkeringar i stadsområdet som inte kommer att bebyggas, eller att en överflyttning till kvartersmark och parkeringsanläggning ligger långt fram i tiden.

Beslutet ska skickas till:

Stadsbyggnadsnämnden

Lotta Wikström

Avdelningschef Stadsområde, välfärd
och fritid

Annika Ljungh

Förvaltningsdirektör

Datum 2024-11-04
Diarienummer N165-0636/24

Handläggare Anna Vinge
Telefon: 031 – 3664079
e-post:
anna.vinge@socialsydvast.goteborg.se

Svar på åtgärdsförslag Göteborg Stads policy för parkering

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag till policy för parkering samt ge sin syn på nedanstående åtgärdsförslag.

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.

Svar: Förvaltningen ställer sig positiv till åtgärden.

- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.

Svar: Förvaltningen ser positivt på att ett mål sätts för att undvika söktrafik, men ser att ett socioekonomiskt perspektiv på åtgärden kan behövas då högre priser främst får ekonomiska konsekvenser för de som har begränsad ekonomi.

- c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.

Svar: Förvaltningen ställer sig positiv till åtgärden. Beroende på hur åtgärden utformas ser förvaltningen dock att ett socioekonomiskt perspektiv på åtgärden kan behövas, då det blir dyrare att parkera för de som inte har råd att investera i ett miljöklassat fordon.

- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Svar: Förvaltningen ställer sig positiv till att prissättningen följer prisutvecklingen i samhället.

- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.

Svar: Förvaltningen ställer sig positiv till generösare nyttotrafiktillstånd för välfärdsservice.

- f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.

Svar: Förvaltningen ser positivt åtgärden, då det finns lokala torg i stadsområdet vars verksamheter skulle gynnas av lägre priser för besöksparkering.

- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Svar: Policyn får inte motverka eller försvåra möjligheten till att arbetskraft ska kunna transportera sig ut till Södra skärgården. Idag har kommunala verksamheter i Södra skärgården utmaningar med att rekrytera och behålla personal som är bosatta på fastlandet. En bidragande faktor är utmaningar med parkering.

Förvaltningen ser därför ett behov av att undersöka möjligheten till undantag från tillståndsparkering för de som arbetar i stadens förvaltningar ute i Södra skärgården, och istället skapa förhyrda platser. I och med att det inte finns någon kommunal infrastruktur till Södra skärgården behöver staden underlätta för de kommunala verksamheterna i skärgården att attrahera personal. Detta genom att till exempel skapa bättre förutsättningar för en välfungerande arbetsplatsparkering för de kommunala verksamheterna ute i Södra skärgården. Det är en viktig pusselbit för att skapa förutsättningar för en levande skärgård.

Remissvar
Datum: 2024-11-12
Ärendenummer: SBF-2023-00665

Handläggare: Stina Ogbonnaya
Telefon: 072-145 24 10
E-post: stina.ogbonnaya@stadshuset.goteborg.se

Remissvar Göteborgs Stads policy för parkering

Göteborgs Stads råd för funktionsrätt

Göteborgs Stads råd för funktionsrätt avstyrker förslaget till ny policy för parkering med följande motivering.

Policyn upplevs som något motsägelsefull, å ena sidan ska antalet parkeringsplatser minska samtidigt som parkeringsbehovet hos personer med funktionsnedsättningar ska tillgodoses. Texten behöver utvecklas för att förtydliga hur parkeringsbehovet hos personer med funktionsnedsättningar ska säkerställas. Tillgänglighetsaspekten nämns i förbifarten, utan närmare förklaring av vad det innebär. För den som är rörelsehindrad är det redan idag svårt att hitta en parkeringsplats.

En risk som rådet har uppmärksammat är att fusk och felparkeringar ökar om antalet parkeringsplatser i stan minskar samtidigt som flera av de som finns är reserverade för personer med rörelsehinder. För att stävja en sådan utveckling behöver texten utökas med en mening om att öka antalet kontroller och sanktionsavgifter.

För att fler ska ha möjlighet att resa på ett hållbart sätt behöver tillgänglighetsperspektivet genomsyra både den fysiska planeringen av staden och utvecklingen av hållbara transporter. Om markparkeringar i stan ska minskas till förmån för pendelparkeringar utanför centrum behöver kollektivtrafiken vara tillgänglig för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna resa mer kollektivt. Det är inte realistiskt att utgå ifrån en verklighet som enbart till viss del existerar. Det är också viktigt att tänka på att inte skapa nya hinder för de som reser med färdtjänst när det ska byggas mer cykelparkeringar. Alla kan inte cykla. Därför behöver tillgänglighetsperspektiv integreras i alla aspekter av stadens arbete med hållbar stadsutveckling, där parkeringssystemet utgör en del.

Rådet är även kritiska till att Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättningar inte nämns som bland de styrande dokumenten i policyn.

Styrelsehandling

Utfärdat 2024-11-07

Diarienummer 0155-24

Handläggare

Carl Engström

Telefon: 031 – 774 37 00

E-post: carl.engstrom@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande avseende remiss från stadsbyggnadsnämnden: Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkering AB

Styrelsen beslutar att anta bolagets yttrande som sitt eget och översända detta till stadsbyggnadsnämnden som synpunkter på Göteborgs Stads policy för parkering.

Sammanfattning

Göteborgs Stads Parkering har fått en inbjudan att svara på remiss från stadsbyggnadsförvaltningen gällande ny policy för parkering Göteborgs Stad. Sista dag för svar på remissen är den 15 november 2024.

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 klimatmål.

Viktigast för att bolaget ska kunna fortsätta bedriva verksamhet, som i dag, är att skrivningarna om elladdning respektive tillståndsförsäljning till privatpersoner justeras. Elladdning måste kunna sättas upp även på markparkering för att skapa förutsättningar för fler boende i flerfamiljshus att ha elbil. Gällande tillstånd skulle bolaget gå miste om både betydande intäkter samt möjligheter att samnyttja anläggningarna och erbjuda parkeringsköp om nuvarande skrivningar kvarstår.

Bolagets övriga bedömningar sammanfattas enligt följande:

- Definitionerna behöver ses över.
- Det saknas en tydlighet avseende målet att bygga samlade anläggningar som löser behovet av parkering och mobilitet för större områden.
- Utöver utbud på parkering bör även pris respektive tid framhållas som effektiva och viktiga styrmedel.
- För att inte skapa nya områden med omfattande långtidsparkering på gatan bör skrivningarna om reglering av parkering på allmän plats bli ännu skarpare.

- Det krävs ett tydligare samspel mellan parkering på allmän plats och parkering på kvartersmark för att nå målen.

Policyn utgår ifrån en successiv minskning av antalet parkeringsplatser i staden. När parkering tas bort måste det finnas tydligt utpekade alternativ. Att bara ta bort parkering utan att samtidigt utveckla alternativa resesätt kommer inte vara hållbart för staden.

Gällande de tillkommande frågeställningarna ser bolaget positivt på att utreda förutsättningarna för att införa dynamisk prissättning samt att använda pris som verktyg för att skapa en optimal beläggning i anläggningar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att svara på remissen bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser. Vid beslut om antagande kan parkeringspolicyn däremot medföra ekonomiska konsekvenser.

Ett minskat fotavtryck för parkering i kombination med att parkeringsytor i allt större utsträckning ska användas för annan mobilitet innebär en parkeringsaffär som successivt minskar. Samtidigt medför ett minskat antal parkeringsplatser i kombination med prognostiserad befolkningsökning i Göteborg sannolikt väsentligt högre taxor för parkering. Det är därför svårt att bedöma vad den samlade effekten blir för bolaget.

Förslaget innebär en ökad fokus på annat än bilparkering. Det är inte tydligt hur dessa åtgärder ska finansieras. Förslaget kan komma att medföra ökade kostnader för åtgärder där intäkter saknas.

Att införa dynamisk prissättning kommer att skapa helt nya möjligheter att styra trafiken. En övergång till dynamisk prissättning förutsätter dock omfattande utveckling av bolagets IT-system.

Om bolaget endast får sälja tillstånd till boende kommer merparten av tillståndsaffären att försvinna. Detta kommer att påverka bolagets ekonomi likväl som bolagets möjligheter att optimera befintliga ytor.

Bedömning ur ekologisk dimension

Att svara på remissen bedöms inte få några ekologiska konsekvenser. Vid beslut om antagande kan parkeringspolicyn däremot medföra ekologiska konsekvenser.

Inriktningen i parkeringspolicyn bedöms förbättra möjligheterna att resa hållbart och bidra till kommunfullmäktiges mål om ett minskat motoriserat vägtrafikarbete likväl som minskad klimatpåverkan från transporter.

Om nuvarande skrivningar kvarstår skulle det begränsa bolagets möjligheter att bygga ut laddinfrastrukturen och därmed försvåra för boende i flerfamiljshus att ha elbil.

Bedömning ur social dimension

Att svara på remissen bedöms inte få några sociala konsekvenser. Vid beslut om antagande kan parkeringspolicyn däremot medföra sociala konsekvenser.

Att minska bilparkering till förmån för andra färdmedel kan gynna grupper som idag inte har tillgång till bil och som får bättre tillgång till delade tjänster. Tillgängligheten till staden kan dock komma att påverkas negativt för grupper som av olika skäl inte kan nyttja de delade tjänsterna.

Om nuvarande skrivningar kvarstår skulle det begränsa bolagets möjligheter att bygga ut laddinfrastrukturen och därmed försvåra för boende i flerfamiljshus att ha elbil.

Bilagor

1. Remissutskick av Göteborgs stads policy för parkering
2. Sändlista till remiss Göteborgs stads policy för parkering
3. Göteborgs Stads policy för parkering - Remissversion 2024

Ärendet

Göteborgs Stads Parkering har fått en inbjudan att svara på remiss från stadsbyggnadsförvaltningen gällande ny policy för parkering Göteborgs Stad. Sista dag för svar på remissen är den 15 november 2024.

Beskrivning av ärendet

Förslaget på reviderad parkeringspolicy för Göteborgs stad bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsförvaltningen har där fått i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 klimatmål.

Bakgrund

Göteborgs Stads Parkering ("bolaget") har till uppgift att förvärva, uppföra, avyttra och förvalta parkeringsanläggningar samt att samordna och bedriva parkering inom Göteborgs Stad, med syfte att främja ett hållbart resande.

Bolaget har ca 10 000 parkeringsplatser i egna parkeringshus, ca 10 000 parkeringsplatser på arrenderad mark och hanterar inom ramarna för Parkering Göteborg ytterligare dryga 50 000 platser åt bolag och förvaltningar i Göteborgs Stad. Utöver detta hanterar bolaget bevakning på ytterligare 30 000 platser.

Bolagets har löpande haft möjlighet att lämna synpunkter på parkeringspolicyn i takt med att förslaget har framarbetats. Bolaget har även bidragit med statistik och data avseende parkering.

Om remissen

Stadsbyggnadsnämnden har översänt parkeringspolicyn på remiss. Utöver detta ger stadsbyggnadsnämnden remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
- c. Miljödifferentialiserad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
- f. Lägre priser på besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandeln att konkurrera med externhandeln.
- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Bolaget bedömer att punkten (e) inte berör bolaget. Övriga punkter besvaras nedan.

Synpunkter på parkeringspolicyn

Nedan finns bolagets synpunkter sammanfattade. Synpunkterna är indelade efter samma rubriknivåer som i den föreslagna policyn. Respektive synpunkt åtföljs av bolagets bedömning av behov av justeringar. Bedömningen från bolaget delas upp i följande:

- Justering krävs
- Justering önskvärd
- Ingen justering krävs

Definitioner

Med pendelparkering avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station

Den här definitionen är enligt bolaget inte tillräckligt precis. Många centrala parkeringsanläggningar är lokaliserade i närheten av hållplatser för buss och/eller spårvagn men bör rimligtvis inte kunna ses som pendelparkeringar. Bolaget föreslår att definitionen kompletteras med en text som tydliggör att det handlar om parkeringar i mellan- eller ytterområdet som syftar till att minska biltrafiken i centrala Göteborg.

Det bör tydliggöras hur begreppet förhåller sig till ”infartsparkering”. Det kan även vara lämpligt att arbeta med samma definitioner som Västtrafik.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

*Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster. Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster. Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.*

Det saknas en tydlighet kring hur begreppen förhåller sig till varandra. Är en mobilitetsanläggning en väderskyddad mobilitetshubb eller görs det en skillnad på innehåll mellan mobilitetshubb (samlingsplats för mobilitetstjänster) och mobilitetsanläggning (samlingsplats för **hållbara** mobilitetstjänster)? Kan en mobilitetsanläggning vara stängd för allmänheten? Kan en mobilitetsnod inkludera parkering? Det hade i sammanhanget varit bra med förtydliganden och exemplifieringar.

Det noteras också att mobilitetsanläggning ofta används synonymt med mobilitetshus och parkeringsanläggningar med mobilitetsinslag i flera andra kommuner, vilket kan leda till förvirring då policyns definition inte inkluderar parkering. Ett ”mobilitetshus” skulle, med dessa definitioner, bli en ”mobilitets- och parkeringsanläggning”.

Bolagets bedömning: justering krävs

Med subvention avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även p-normer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Bolaget anser att det är bra att det tydliggörs att billig gatuparkering de facto utgör en subvention. Gällande internaliseringsgraden för personbilar är den enligt Trafikanalys generellt god. I dessa beräkningar brukar dock inte kostnaden för parkering inbegripas. Bolaget efterfrågar ökad tydlighet kring hur hänsyn ska tas till detta vid nybyggnation. Meningen ”att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark” bör ersättas med ”att staden går miste om en betydande alternativintäkt för sin mark”. Att efterfrågan på parkering överstiger utbudet är aldrig önskvärt men utgör enligt bolaget inte en subvention. Ett för högt utbud kan dock resultera i en prissättning som inte är i linje med den styrning som eftersträvas.

Bolagets bedömning: justering krävs

Med grön transportplan avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Staden använder även begreppet ”grön resplan” med samma definition som ovan. Om båda begreppen ska användas framåt bör båda begreppen inkluderas här (med en tydlig definition för respektive begrepp).

Bolagets bedömning: justering önskvärd

”Delad mobilitet” saknas som definition. Med delad mobilitet avses alla typer av delad mobilitet, inklusive bilpooler, hyrbilar och annan delad mobilitet, inklusive mikromobilitet.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

Grundläggande principer

Utbudet av parkering ska användas som styrmedel

Bolaget delar åsikten att utbud på parkering är ett viktigt styrmedel men anser att även pris respektive tid är effektiva och viktiga styrmedel. Gatuparkering i centrala lägen bör som regel vara tidsbegränsad i syfte att öka tillgängligheten till butiker och service och för att flytta långtidsparkering till parkeringsanläggningar på tomtmark. Pris kan användas på både allmän plats och kvartermark för att styra trafiken samt också användas för att styra arbetsplatspendlare mot pendelparkeringar.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

Långtidsparkering på gatemark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöringsparkering.

Bolaget delar bilden av att långtidsparkering på gata ska undvikas så långt det är möjligt. Det är därför viktigt att i mycket större omfattning än i dag tidsbegränsa parkering på gata (i kombination med avgift). Parkering på gata bör främst utgöra angöring, korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark.

Bolaget delar bilden att kostnaden för parkering ska bäras av de som parkerar. Det förutsätter dock en justering av nuvarande prisnivåer på parkering.

Prissättningen i anläggningar på tomtmark försvåras i regel av pris och tillgång på parkering på allmän plats. Detta är speciellt utmanande i mellanstaden. En överflyttning från gata till tomtmark kommer att vara problematisk så länge parkering subventioneras på allmän plats.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres och boendekostnader.

Bolaget håller med om att kostnaden för parkering ska belasta de som parkerar. Parkeringstal kan vara en del av lösningen men är inte hela lösningen. Tillståndsparkering för boende är generellt svår att få lönsam. I hus med parkering i källaren är det vanligt att kostnaden för parkering debiteras samtliga lägenheter i fastigheten. I de fall parkering samlas i gemensamma parkeringsanläggningar krävs det i princip alltid parkeringsköp för att kunna räkna hem investeringen. Kostnaden för parkeringsköp riskerar i dessa fall att drabba alla boende i hus, oaktat behovet av bil. För att skapa förutsättningar för lönsamma anläggningar är det viktigt att tillståndsparkering kombineras med mer lönsam besöksparkering och att avgifterna löpande justeras för att reflektera kostnaderna att bygga.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompensande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Det är positivt med tydlighet kring ersättningsparkering. Krav på ersättningsparkering skapar problem i projekt där parkeringsköp är en förutsättning för att bygga en ny anläggning, eftersom det är svårt att ta ut parkeringsköp för ersättningsparkering.

I områden där en stor mängd befintlig parkering försvinner under kort tid krävs det dock en djupare analys och en plan med tydligt utpekade alternativ. Annars kan detta leda till att tillgängligheten drastiskt försämrats.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.

Utöver att använda utbud på markparkering som styrmedel bör även tidsbegränsningar användas för att åstadkomma ökad efterfrågan på parkering i anläggningar. Parkering på allmän plats bör i första hand vara till för angöring och korttidsparkering. En hög omsättning på platser är också en av de viktigaste parametrarna för att gynna den lokala handeln.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

I Riktlinjer för mobilitet och parkering ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå p-talet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad är riktlinjer för hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i samband med bygglov och framtagande av detaljplan. Bolaget anser därför att en utbyggnad av cykelparkering för befintlig stad bör hanteras på annat sätt, till exempel genom budgetuppdrag. I samband med detta bör det också tydliggöras hur utbyggnaden ska finansieras.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

Tjänster för kombinerad mobilitet

På stadens kvartermarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.

Principen är i grunden bra, förutsatt att delad mobilitet inkluderar bilpooler.

Bolaget har redan i dag en årligt ökande andel av delad mobilitet, i form av bilpoolsplatser, på de mest attraktiva lägena i anläggningarna. Det bör dock poängteras att möjligheten att utöka antalet bilpoolsplatser styrs av efterfrågan. Om det inte finns företag med delningstjänster som vill hyra in sig i bolagets anläggningar så kommer inte en fortsatt utökning vara möjlig.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

Parkering för bil och motorcykel

Detta kapitel hette i stadsbyggnadsförvaltningens förslag *Parkering för bil och motorcykel på allmän plats*. Det faktum att detta kapitel inte längre enbart berör allmän plats innebär att vissa delar behöver justeras.

Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:

- *cykelparkering och delad mikromobilitet*
- *gång- och cykelvägar*
- *vistelse och grönska*

Denna text bör endast gälla för allmän plats.

Bolagets bedömning: justering krävs

På nytilkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas, och/eller tidsregleras eller förbjudas.

En tydlig målsättning i policyn är att flytta parkering från gatan in i anläggningar. Bolaget anser att parkering på nytilkomna gator i första hand ska vara till för angöring och korttidsparkering samt parkering för personer med funktionsnedsättning. Parkering på nytilkomna gator i innerstaden och i stora delar av mellanstaden bör därför som huvudregel förbjudas. Möjlighet till gatuparkering kan dock fortsatt vara lämpligt i områden där samlad parkering på tomtmark inte är ekonomisk försvarbar, exempelvis i villaområden.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

Laddplatser för elfordon finns tillgänglig på samtliga parkeringsanläggningar, men undviks på gata och markparkeringar.

Bolaget ansvarar för utbyggnaden av AC-laddare i Göteborg och har i dag närmare 2 000 laddpunkter. Majoriteten av dessa finns på markparkeringar. En stor del av bolagets framtida laddare planeras att sättas upp på markparkeringar. Bolaget vill fortsätta bygga ut möjligheterna att ladda på markparkering i staden med syftet att även ge personer i flerfamiljshus möjlighet att ladda sina bilar.

Bolagets bedömning: justering krävs

Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Bolagets laddplatser är i vissa fall reserverade för laddbara fordon och i andra fall öppna för alla bilar. Hur platserna regleras beror på efterfrågan. Om laddplatserna står tomma öppnas de upp för allmän parkering. Om det finns brist på laddplatser så ökas andelen reserverade platser för laddning. Detta utifrån att optimera nyttjandet av bolagets ytor. Det är viktigt att bolaget även framåt har möjlighet att optimera anläggningars nyttjande på detta sätt.

Bolagets bedömning: justering krävs

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.

Det är positivt att inriktningen är att staden ska bygga kombinerade anläggningar med parkering och mobilitet samt att parkeringsanläggningar ska kunna fylla en annan funktion i framtiden. Bolaget vill dock poängtera att det är förknippat med en kostnad att förbereda anläggningar för annan användning och att kostnaderna i dag, i varje enskilt fall, måste ställas mot flexibiliteten i morgon.

Det noteras också att begreppet *mobilitetshubbar* här används på annat sätt än i definitionerna.

Bolagets bedömning: justering krävs (begreppet ”mobilitetshubbar”)

att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.

Bolaget har redan i dag som mål att bygga anläggningar med levande bottenplan. Utseendemässigt har parkeringsanläggningar naturligt ett annat uttryck än övriga hus. Bolaget ser positivt på att ha en dialog kring hur parkeringsanläggningar kan byggas så att de i större utsträckning smälter in i stadsbilden.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.

Bolaget anser att det är positivt att alla anläggningar som byggs ska bära sig. Detta bygger dock på att priset för att parkering kan användas som verktyg för att uppnå lönsamhet.

Det finns, även om pris kan användas som verktyg, en risk att detta krav försämrar förutsättningarna för att bygga samlade anläggningar i mellan- och ytterområden. Detta

då prissättningen i anläggningar på tomtmark i regel begränsas av låga taxor och hög tillgång till parkering på allmän plats.

Bolagets bedömning: ingen justering krävs

att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.

Staden ska utvecklas som evenemangsstad där en hög tillgänglighet till evenemangen är en förutsättning. Även om parkering inte dimensioneras utifrån punktbelastningen måste punktbelastningen tas om hand någonstans. Om det inte sker i direkt närhet till evenemangen så måste det ändå finnas en tanke kring var parkeringsbehovet ska tillgodoses. Det är också viktigt att analysera förutsättningarna för samnyttjande innan samnyttjande används som lösning för punktbelastning.

Bolagets bedömning: justering önskvärd

Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.

Bolaget jobbar enligt fyrstegsprincipen i analysen av parkeringsbehov inför byggandet av en ny parkeringsanläggning. Att jobba med testbädd är naturligt i till exempel utveckling av gaturummet och allmän plats. Det är inte tydligt för bolaget hur testbädd ska kunna användas som ett steg innan en om- eller nybyggnation av en parkeringsanläggning.

Bolagets bedömning: justering krävs

Boendeparkering

Göteborgs stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.

Bolaget anser att denna skrivning endast ska gälla för allmän plats. Om detta även ska gälla kvartersmark kommer det att få mycket stor påverkan på bolagets verksamhet. I dag utgör boende mindre än hälften av alla tillståndskunder. Det skulle även påverka samnyttjandet av bolagets ytor likväl som möjligheterna att använda parkeringsköp som verktyg vid nybyggnation.

Bolagets bedömning: justering krävs

Synpunkter på tillkommande frågeställningar

Nedan följer bolagets analys av de tillkommande frågeställningarna.

Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning

Bolaget ser positivt på att utvärdera införandet av dynamisk prissättning i Göteborg, primärt i centrala områden. Metoden använder realtidsdata för att sätta pris utifrån aktuell efterfrågan. Detta skulle kunna medföra en bättre optimering av bolagets ytor och skulle per automatik skapa en styrning mot marknadspris.

Det bör dock poängteras att detta är ett relativt nytt område. Även om det har testats i flera städer så har det endast implementerats permanent i begränsad omfattning.

Utmaningar i införande inkluderar bland annat:

- Förutsägbarhet i kostnader för kund – den som parkerar måste veta vad det kommer att kosta att parkera, det kan inte beslutas i efterhand.
- Förståelse och acceptans – det finns en uppenbar risk att kunder har svårt att ta till sig konceptet och att till exempel högre priser, vid större evenemang eller kriser, kan komma att kritiseras.
- Likabehandling – det måste säkerställas att olika kunder inte betalar olika pris vid samma tillfälle.
- Risk för ökad söktrafik – om prissättningen varierar för mycket över dygnet/veckan kan det medföra att kunder letar efter billigare anläggningar att parkera i.
- IT-system som klarar modellen – dynamisk prissättning kräver omfattande utveckling av bolagets IT-system, inte minst för att klara av att analysera den stora mängden realtidsdata som prissättningen bygger på.
- Högre tillförlitlighet i detekteringskameror – det krävs kvalitet i indata för att säkerställa en korrekt prissättning.

Dynamisk prissättning bör utvärderas tillsammans med ”predictive pricing” där man i stället för realtidsinformation använder historisk data och AI för att bestämma pris framåt.

Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet

Bolaget ser generellt positivt på att ha en styrning som gör att majoriteten av platserna används samtidigt som det finns tillräckligt många lediga platser för att undvika trafikstockning. En belägningsgrad på 85–90 % brukar anses vara optimal för att uppnå detta, dvs. en ledig kapacitet på 10–15 %.

Det kan dock vara problematiskt att i detta sammanhang titta på genomsnittlig beläggning över dygnet då denna kan variera kraftigt beroende på kundmixen. En anläggning enbart för boende har som exempel en låg beläggning dagtid och en hög nattetid. För rena besöksparkeringar gäller det omvända.

Det är också viktigt att jobba med parkering ur ett större perspektiv och att styra trafiken på ett sätt så att kunder hänvisas till anläggning med ledig kapacitet. Här arbetar bolaget med realtidsskyltar och hänvisningar. Bolaget arbetar även med att införa spotkameror i anläggningarna, vilket kommer att öka tillförlitligheten i tillståndsbeläggningen och därmed möjligheten till optimalt samnyttjande i anläggningarna. Bolaget undersöker även möjligheten att införa tillstånd som gäller i flera parkeringshus/-områden.

Det noteras också att dynamisk prissättning ofta utgår från den här typen av målsättning på ledig kapacitet och sedan styr priset utifrån det.

Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt

Miljödifferenterad prissättning har införts i många städer internationellt och även i Sverige. I dessa fall har det i första hand handlat om gratis parkering för elbilar och i vissa fall gas- och etanolbilar (bland annat i Göteborg).

Miljödifferenterad prissättning på annan grund än bränsle har införts i mindre omfattning i Europa. Flera kommuner i England (främst runt London) har infört miljödifferenterad prissättning baserat på:

- CO2-utsläpp
- Motorvolym (om data för CO2-utsläpp saknas)
- Bränsletyp (generellt högre priser för dieslbilar)

Införandet gäller främst tillståndsparkering där pris lätt kopplas till bilmodell.

I Frankrike har flera städer infört avgift kopplat till vikt, dock i mindre omfattning än i England.

En dom i Högsta förvaltningsdomstolen 2014 (HFD 2014:57) slog fast att det inte är möjligt att införa miljödifferenterad prissättning på allmän plats. För detta krävs en justering av §2 i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. I SOU 2016:47 *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* är miljömålsberedningens förslag att lagen ska ändras så att kommuner ges möjlighet att differentiera avgift på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Någon sådan lagändring har dock inte genomförts.

Parkering på kvartersmark lyder inte under samma lag som parkering på allmän plats. Generellt gäller i stället att markägaren bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Markägaren bestämmer alltså själv vilka avgifter som ska tas ut för parkering.

För kommunal parkering på kvartersmark finns det dock annan lagstiftning att ta hänsyn till. Konkurrenslag (2008:579) i kombination med ägardirektiv och bolagens kommunala ändamål sätter ramarna. En kommunal aktör som verkar på en konkurrensutsatt marknad får inte bedriva en verksamhet som snedvrider förutsättningarna för en effektiv konkurrens eller hämmar förekomsten eller utvecklingen av konkurrens. I förlängningen innebär det generellt att bolaget behöver ta ut marknadspris för parkering. I bolagets ägardirektiv framgår att bolaget ska följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap. i kommunallagen. Detta inkluderar bland annat likställighetsprincipen.

Vilka möjligheter ett kommunalt bolag har att differentiera prissättningen på kvartersmark baserat på miljöfaktorer behöver utredas vidare. Möjligheterna att införa miljödifferenterad prissättning bör ställas mot alternativ som till exempel införande av miljözon(er) i Göteborg.

Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag

Bolaget anser att KPI som grund för uppräknings av taxor kan vara lämpligt som en miniminivå i områden där det finns en balans mellan tillgång och efterfrågan på parkering. Det är dock mycket som tyder på att de årliga uppräkningsarna generellt behöver vara högre än KPI för att uppnå stadens mål.

För bolagets del handlar det i första hand om att ha en prisnivå som kan anses vara marknadsmässig. Här krävs årlig utvärdering och löpande justeringar. I takt med att staden växer och antalet parkeringsplatser minskar så kommer efterfrågan öka.

Om dynamisk prissättning införs medför detta löpande utvärdering av pris i relation till efterfrågan.

Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln

Bolaget har redan idag lägre priser utanför innerstaden, så även vid de lokala torgen. Bolaget vill dock poängtera att lågt pris inte är den viktigaste faktorn för att gynna

handel. Viktigast är tillgången till parkering och, i förlängningen, omsättningen på parkering. För billig/gratis parkering ger som regel oönskade effekter i form av blockerande långtidsparkering som inte bidrar till handeln (boende, arbetsplatspendlare, etc.).

Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Bolaget har kontinuerligt jobbat med att ersätta förhyrda platser med tillståndsparkering. Detta har medfört i snitt ca 20 % fler tillståndskunder på samma yta. I dag är i princip alla ytor omvandlade till tillståndsparkering. Det sista stora området med förhyrda platser är Saltholmen.

Bolagets bedömning

Förslaget på ny policy för parkering bygger på beslutade inriktningar i stadens miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Viktiga grundpelare i policyn är:

- Bilparkering ska minska till förmån för stadsutveckling och hållbart resande.
- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel.
- Överflyttning ska ske från parkering på allmän plats, in i anläggningar på kvartersmark.
- Priset för parkering ska bäras av de som parkerar, subventioner ska inte förekomma.

Bolaget saknar en tydlighet i policyn avseende målet att bygga samlade anläggningar som löser behovet av parkering och mobilitet för ett större område. Detta bör förordas både vid nybyggnation och vid förtätning av befintlig stad där så är möjligt.

Bolaget delar åsikten att utbud på parkering är ett viktigt styrmedel men anser att även pris respektive tid är effektiva och viktiga styrmedel. Gatuparkering i centrala lägen bör som regel utgöra angöring och korttidsparkering i syfte att öka tillgängligheten till butiker och service och för att flytta långtidsparkering till parkeringsanläggningar på tomtmark. Pris kan användas på både allmän plats och kvartersmark för att styra trafiken. Pris kan också användas för att styra arbetsplatspendlare mot pendelparkeringar.

En tydlig målsättning i policyn är att flytta parkering från gatan in i anläggningar. För att inte skapa nya områden med omfattande gatuparkering bör skrivningarna om reglering av gatuparkering bli ännu tydligare. Bolaget anser att parkering på gata i innerstaden och i stora delar av mellanstaden som huvudregel ska förbjudas. Gatuparkering i dessa områden bör i första hand vara till för angöring och korttidsparkering samt parkering för personer med funktionsnedsättning.

En förutsättning för att kunna bygga lönsamma parkeringsanläggningar utanför innerstaden är att det samtidigt sker en reglering av parkering på allmän plats i samma område. Möjligheten att få lönsamhet i anläggningarna försvåras i regel av låga taxor och hög tillgång på parkering på allmän plats. En överflyttning från gata till tomtmark kommer att vara problematisk så länge parkering subventioneras på allmän plats. Detta skulle behöva förtydligas i policyn.

I dagsläget saknas en tydlighet kring vilka typer av mobilitetsfunktioner som ska finnas i olika typer av mobilitetsytor/-anläggningar. Här krävs en samordning inom staden.

För bolagets möjligheter att fortsätta bedriva verksamhet, som i dag, krävs det att följande punkter justeras:

- Elladdning måste kunna sättas upp även på markparkering för att skapa förutsättningar för fler boende i flerfamiljshus att ha elbil. Det är också viktigt att bolaget kan välja om laddplatserna ska vara dedikerade till elbilar eller tillgängliga för alla utifrån efterfrågan på laddplatser.
- Bolaget har i dag en tillståndsaffär där en stor del av kunderna inte är boendekunder. Om bolaget inte har möjlighet att sälja andra tillstånd kommer detta leda till lägre intäkter och sämre samnyttjande. Det kommer också att leda till svårigheter att arbeta med parkeringsköp för annat än rena bostadshus.

Policyn utgår ifrån en successiv minskning av antalet parkeringsplatser i staden. När parkering tas bort måste det finnas tydligt utpekade alternativ. Att ta bort parkering utan att samtidigt utveckla alternativa resesätt kommer inte vara hållbart för staden. Det krävs en tydlighet i ansvar för utbyggnad av pendel- och infartsparkeringar, mobilhubbar och mobilitetsanläggningar, cykelparkeringar, etc. tillsammans med en plan för hur åtgärderna ska finansieras. Dessa delar hör inte hemma i en parkeringspolicy men följer av ett beslut att godkänna policyn.

Gällande de tillkommande frågeställningarna ser bolaget positivt på att utreda förutsättningarna för att införa dynamisk prissättning samt att använda pris som verktyg för att skapa en optimal beläggning i anläggningar.

Bedömning av ärendets principiella beskaffenhet

Bolaget bedömer att ärendet inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt enligt 10 kap. 3 § kommunallagen.

Carl Engström

Kristina Rejare

Avdelningschef Investeringsprojekt Vd
och tidiga skeden

Tjänsteutlåtande, beslut
Styrelsehandling nr 15
Mötesdatum 2024-10-15
Diarienummer 2024-00277

Handläggare
Fredrik Davidsson, Fastighetsutvecklingschef
Telefon: 0768-88 04 04
E-post: fredrik.davidsson@framtiden.se

Yttrande över remiss från stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

Styrelsen för Förvaltnings AB Framtiden:

Remiss från stadsbyggnadsförvaltningen avseende förslag till *Göteborgs stads policy för parkering* besvaras med den bedömning som framgår i yttrandet.

Sammanfattning

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts av stadsbyggnadsförvaltningen att inkomma med ett yttrande avseende förslag till *Göteborgs stads policy för parkering*. Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy från 2009. Parkeringspolicyn övergripande syfte är att använda parkering som ett styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag, samt uppnå stadens trafik-, miljö- och klimatmål. Framtiden bedömer att förslaget till policy i många delar främjar vårt arbete med hållbar mobilitet. Policyn bedöms dock behöva förtydligas och bearbetas på flera punkter för att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling.

Framtidens viktigaste synpunkt är att policyn behöver omhänderta frågor kring ersättningsparkering samt boendeparkering på gatumark och allmän platsmark i samband med nyproduktion av fastigheter. Detta för att kunna möjliggöra framdrift av nyproduktion på befintliga parkeringar utan risk för höga vakansgrader i nybyggda, samlade parkeringsanläggningar. I annat fall motverkas möjligheterna att flytta markparkering till parkeringsanläggningar för att på så sätt frigöra ytan för stadsutveckling. Vidare kommer såväl ekologiska som sociala och ekonomiska mål bli svåra att nå om inte policyn tydligare hanterar dessa frågor.

Sista svarsdatum är 2024-11-15.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Framtiden bedömer att det i förslaget föreligger vissa ekonomiska risker kopplade till stadsutveckling, främst risken för höga vakanser i parkeringsanläggningar.

Bedömning ur ekologisk dimension

I stort ger parkeringspolicyn förutsättningar för att bättre uppfylla stadens miljö- och klimatmål men förslaget kan få negativa ekologiska konsekvenser om förutsättningarna att bygga på befintlig parkering motverkas. Ur klimatsynpunkt har boendes resor med bil

en klimatpåverkan där staden och exempelvis exploatörer, fastighetsägare och byggherrar har möjlighet att genom parkeringsreglering och goda hållbara alternativ göra skillnad.

Bedömning ur social dimension

Framtiden vill framhålla att förslaget i sin nuvarande form kan få negativa sociala konsekvenser genom att försvåra tänkt stadsutveckling i mellanstaden och utsatta områden. Hyresgästerna reser redan idag i hög grad hållbart och potentialen att bebygga markparkeringar behöver säkras. Detta som ett led i att möjliggöra Bolagets mål att tillföra nyproduktion till rimliga hyror för att minska såväl bostadsbrist som trångboddhet och bidra till att stärka den sociala utvecklingen i enlighet med Framtidens strategi för utvecklingsområden.

Expedieras

Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilagor

1. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Ärendet

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts av stadsbyggnadsförvaltningen att inkomma med ett yttrande avseende förslag till *Göteborgs stads policy för parkering*.

Yttrandet ska vara stadsbyggnadsförvaltningen tillhanda senast 2024-11-15.

Beskrivning av ärendet

Förslaget till *Göteborgs Stads policy för parkering* bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsförvaltningen gavs där i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till parkeringsanläggningar och strategiska parkeringsnoder. Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom daterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

I remissvaret ingår även att ge synpunkter på ett antal åtgärdsförslag, kallade remissfrågor.

Förslagets huvudsakliga innehåll

Stadsbyggnadsförvaltningen har utarbetat ett förslag till policy för parkering för Göteborgs Stad. Policyn listar en rad grundläggande principer:

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkandeåtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.
- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Sammantaget ska dessa principer skapa förutsättningar för att:

- parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål
- parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik.
- parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad.
- en sammanhållande stadsstruktur genom en prioritering av hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering.

Svar på remissfrågor

- a) Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyra förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
Framtiden ställer sig positiv till en dynamisk prissättning som linjerar med minskad trängsel, miljö- och klimatmålen och stärker hållbart resande.
- b) Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
Framtiden ställer sig negativ till förslaget. Det är tvärtom viktigt att de bilparkeringsplatser som finns används på ett optimalt sätt, utan inbyggd överkapacitet. För att undvika söktrafik bör i stället digitala kommunikationsverktyg kunna nyttjas.
- c) Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
Framtiden ställer sig negativ till förslaget då det lätt blir komplext med den typen av styrning. Fordonstekniken förändras snabbt och förslaget kan få oväntade konsekvenser som är omöjliga att överblicka idag.
- d) Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
Framtiden anser att det är positivt med indexuppräkningsmen framhåller också att det förutsätter att priserna sätts rätt från början. Vi ser en hög vakansgrad i bolagets nyproducerade parkeringsanläggningar som följd av exempelvis billigare boendeparkering längs gata, alternativt till helt oreglerad gatuparkering (där det är gratis att parkera).
- e) Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
Framtiden avstår från att lämna synpunkter på detta åtgärdsförslag.
- f) Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
Framtiden menar att lokala torg stärks av att vara trygga och människovänliga tillsammans med förstärkt närhet till såväl bostäder som arbetsplatser. Det ska vara enkelt att gå, cykla och åka kollektivt för att utföra vardagsärenden på torgen. Besöksparkering för bil vid de lokala torgen bör utformas med olika tidsbegränsade lösningar exempelvis med fri parkering 1h-1,5h per dygn på platsen. Detta ger ökade möjligheter för bilburna kunder att hitta parkering med ökad rotation.
- g) Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
Framtiden ser positivt på en övergång från fasta platser till tillstånd vilket ligger helt i linje med Framtidens mobilitetsstrategi. Det bör dock ske där det gynnar

samnyttjande och bidrar till bättre förutsättningar för utbyggnad av laddinfrastruktur. Vid implementeringen är det viktigt att tillse att ytorna är större geografiskt sammanhängande och överblickbara. Detta för att undvika att tillskapa söktrafik i bostadsområden samt för att nå nyttorna som tillståndsparkeringen leder till.

Framtidens synpunkter

Bolaget ställer sig positivt till stora delar av policyn men föreslår omarbetning i vissa delar i linje med nedanstående synpunkter.

Framtiden har i sitt yttrande utgått ifrån att bolaget, dess fastigheter och hyresgäster fullt ut omfattas av skrivningarna i förslaget. En viktig förutsättning för att lyckas med bolagets mål för bostadsförsörjning är generellt att inte behöva bygga mer parkering än nödvändigt. Det kan åstadkommas med prisreglering, tillståndsparkering och hållbara mobilitetsinsatser som verktyg och därigenom kunna nyttja uppkomna vakanser av parkeringsplatser och på så sätt minska behovet av att bygga ersättningsparkering i kommande bostadsprojekt. Det är önskvärt ur Framtidens perspektiv att policyn stödjer ett sådant arbetssätt.

Bakgrund

Framtiden har cirka 76 000 bostäder och 44 000 bilparkeringar. Många av dessa bilparkeringsytor utformades utifrån äldre parkeringsnormer och är inte kompatibla med dagens behov. Genom enkätundersökningar med hyresgäster har vi kunnat konstatera att över hälften reser på annat sätt än med bil. Samtidigt har nyproducerade parkeringsanläggningar som ersatt befintliga bostäders parkeringar höga vakansgrader. Därför är det önskvärt att policyn tar avstamp i framtida önskvärda utveckling av bilinnehav och biltrafik och inte i dagens boendeparkeringstal, efterfrågan och bilinnehav. Det krävs ett förutsägbart och träffsäkert sätt för bedömning av p-tal för ersättningsparkering vid planering av nyproduktion på befintliga bostäders parkering.

Framtiden har en ambitiös mobilitetsstrategi som har till syfte att främja hållbart resande för de hyresgäster som redan bor hos oss, det vill säga fler än var fjärde göteborgare. Huvuddelen av våra hyresrätter ligger i anslutning till god kollektivtrafik och nya bostäder bör med fördel kunna placeras på bolagets befintliga parkeringar. Detta är positivt av flera skäl. Det bidrar till att socialt stärka befintliga områden och torg. Det resulterar i en mer effektiv markanvändning med trivsamma utemiljöer och fler bostäder kan dessutom bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas så att exploateringskostnader kan hållas nere. Möjligheten att utveckla nya bostäder genom att nyttja befintliga parkeringsytor i exempelvis Frölunda/ Tynnered och Biskopsstaden gynnas av en framåtsyftande tolkning av p-tal för ersättningsparkering. Kostnaden såväl i kronor som koldioxid blir hög om bedömningen av ersättningsparkering utgår från att värna dagens befintliga uthyrningsgrad vilket inte bedöms omhändertas i nuvarande policyförslag.

Parkeringsanläggningar

Framtiden ser det som positivt att flytta parkering från gatumark och samla dessa i effektiva anläggningar på kvartersmark då de nya parkeringsanläggningar som ersatt befintliga bostäders parkeringar i nyligen slutförda nyproduktionsprojekt har höga vakansgrader. Det förutsätter dock en harmoniserad prissättning och en reglering av gatumarksparkering som styr parkeringen dit. Annars är risken att dessa anläggningar

även fortsättningsvis har stora vakanser på grund av parkeringsflykt. Framtiden ser det också som positivt att för parkeringsanläggningar medge flexibilitet och möjlighet till omställning till andra funktioner. Viktigt är dock att detta också kan förverkligas genom plan-, bygglovs- och exploateringsprocessen utan att driva onödiga kostnader. Till detta hör en förändringsbenägen tolkning av parkeringstal i de bygglov som är kopplade till förändrad användning.

Framtiden anser att det inte är lämpligt att samtliga parkeringsanläggningar framöver ska utformas som mobilitetshubbar eller mobilitetsanläggningar med levande bottenvåningar. Detta då vissa lägen inte har förutsättningar för att kunna skapa en självbärande affär. Det saknas också styrning kring vilken aktör det är som ska driva arbetet med att utveckla mobilitetshubbar och mobilitetsanläggningar. Detta är särskilt angeläget i stadsutvecklingsområden som Biskopsstaden och Frölunda/Tynnered. För att kunna utveckla gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar med längre avstånd från bebyggelsen som främjar hållbart resande ser Framtiden gärna att placeringarna samordnas tidigt i planprocessen, exempelvis i arbetet med planprogram. Det är angeläget att tydliggöra ansvaret gällande samordning av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar inom och mellan respektive detaljplan.

Cykelparkering

Framtiden anser inte att nya cykelparkeringstal bör gälla i befintligt bestånd då det blir kostnadsdrivande och resursineffektivt. Det är däremot positivt att policyn bjuder in till flexibilitet så att bilparkering kan omvandlas till cykelparkering. Det är viktigt att kunna använda befintliga och kommande parkeringsanläggningar betydligt mer effektivt och över tid kunna förändra användningen av ytorna.

Utöver ovanstående synpunkter vill Framtiden också skicka med att vissa förtydliganden kan behöva göras enligt nedan då de i nuläget kan tolkas på olika sätt.

Boendeparkering. Används på ett inkonsekvent sätt genom handlingen där begreppet ibland åsyftar kommunens tjänst för parkering på gata och ibland den parkering som bolaget som fastighetsägare erbjuder våra hyresgäster. Det resulterar i att det är svårt att förstå vilka det är som omfattas av förslaget.

Tjänster för kombinerad mobilitet. Detta är ett begrepp som kan ha olika betydelse för olika parter. Därför är en definition av begreppet önskvärd om begreppet ska användas.

Framtiden önskar en konkretisering av vad femstegsprincipen kan komma att innebära i exploateringsprocessen.

Vidare efterfrågas ett tydliggörande av meningen som lyder ”Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja”.

Punkt 7 på s. 7: ”Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.” Framtiden ser positivt på formuleringen men delar av förslaget till stödjer inte inriktningen. Exempelvis prissättning på gatu- och markparkering i förhållande till parkeringsanläggningar enligt ovan framförda synpunkter.

Policyn anger att laddplatser ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Framtiden önskar ett förtydligande att undvikande på gata och markparkering kan göras under förutsättning att det finns en parkeringsanläggning inom rimligt avstånd. I annat fall kan det leda till att invånare i områden med majoritet markparkeringar eller helt avsaknad av parkeringsanläggningar inte får tillgång till laddinfrastruktur.

Framtiden efterfrågar riktlinjer för ersättningstal under rubriken Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen.

Bolagets bedömning

Bolaget bedömer att intentionerna bakom förslaget till policy för parkering i många delar är bra och framåtlutande. Förslaget bedöms dock behöva tydliggöras och bearbetas för att bättre kunna möta takten i framtida bostadsbyggande med rimliga ekonomiska, ekologiska och sociala förutsättningar. Bolagets uppfattning är att det kan uppnås genom att policyn stödjer möjligheten att med en effektiv hantering av ersättningsparkering även fortsättningsvis kunna ta befintliga parkeringsytor i anspråk.

Datum

Underskrift

.....

.....

Namnförtydligande

Terje Johansson
VD Koncernchef

Anna-Karin Trixe
Strategichef



Göteborgs
Stad

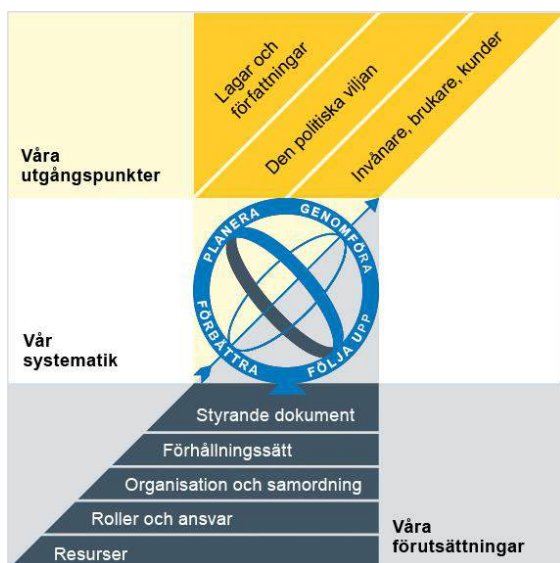
Göteborgs Stads policy för parkering



Reglerande styrande dokument

► Policy
Riktlinje
Regel
Anvisning
Rutin
Instruktion

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Dokumentnamn: Göteborgs Stads policy för parkering

Beslutad av:
[Text]

Gäller för:
Alla nämnder och bolag

Diarienummer:
SBF-2023-00665

**Datum och paragraf för
beslutet:**
[Text]

Dokumentsort:
Policy

Giltighetstid:
Tills vidare

Senast reviderad:
-

Dokumentansvarig:
Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilagor:
-

Innehåll

Inledning	4
Syftet med denna policy.....	4
Vem omfattas av policyn	4
Bakgrund	4
Definitioner	4
Koppling till andra styrande dokument	5
Policy	7

Inledning

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

Policyn för parkering gäller tills vidare för alla nämnder och bolag i Göteborgs stad som har ett ansvar för planering, hantering och förvaltning av parkering. Policyn reglerar även den övergripande inriktningen inom temaområdet parkering i staden.

Bakgrund

Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy. Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god. Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom utdaterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Definitioner

Med **delad mikromobilitet** avses enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning.

Med **femstegsprincipen** avses en metodik för att prioritera åtgärder som består av fem steg. 1. Tänk om. 2. Optimera. 3. Testa. 4. Bygg om och 5. Bygg nytt. Metodiken är en vidareutveckling av fyrstegsprincipen, men adderar steget Testa som avser att genomföra en temporär testbädd av en tilltänkt åtgärd innan byggnation.

Med **mobilitetstjänst** avses fysiska och digitala tjänster som stöder mobilitet.

Med **mobilitetsåtgärd** avses åtgärder som genomförs av exploatörer på kvartersmark i syfte att sänka parkeringstalet samt främja hållbar mobilitet.

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **pendelparkering** avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station.

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Med **subvention** avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även parkeringsnormer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Med **grön transportplan** avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Koppling till andra styrande dokument

Styrande dokument	Koppling till denna policy
Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030	Miljömålet <i>Göteborgs klimatavtryck är nära noll</i> med delmålet <i>Minska klimatpåverkan från transporter</i> och dess indikator <i>Vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg ska vara 25 procent lägre jämfört med 2019.</i> Miljömålet <i>Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö</i> med delmålen <i>Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna</i> samt <i>Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna.</i> Den tvärgående strategin <i>Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter.</i> Den tvärgående strategin <i>Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart.</i>

Göteborgs Stads översiktsplan	Översiktsplanens utvecklingsinriktning kring nära, sammanhållen och robust stad. Särskilt den tematiska inriktningen för mobilitet och infrastruktur. Översiktsplanen ger en övergripande styrning att trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt i stället för att välja bilen. Fördjupade inriktningar beskrivs särskilt i området för <i>Effektiv användning av befintlig infrastruktur</i> och <i>Ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik</i> samt och i de geografiska inriktningarna, särskilt för innerstaden.
Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026	Målområde <i>Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer</i> med strategierna <i>Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö</i> samt <i>Jämlik tillgång till stadens resurser</i>.
Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad	Målområde <i>Resor</i> med strategin <i>Effektivisera användningen av vägar och gator</i>. Särskilt relevant är effektmål 1 och 2. Målområde <i>Stadsrum</i> med strategin <i>Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig</i>. Särskilt relevant är effektmål 4 och 5.

Policy

Grundläggande principer

Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad. Genom en prioritering av hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkande åtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.
- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

- Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska:
 - ha hög geografisk täthet.
 - vara väl synliga.
 - ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska.
- Cykelparkeringar ska:
 - vara lokaliserade så att de är lätta att nå.
 - placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer.
 - vara användarvänliga.
 - vara säkra och upplevas som trygga.
- I *Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

- Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.
- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.
- Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Ett stort utbud av cykelparkering och parkering för delad mikromobilitet ska tillhandahållas vid hållplatser och stationer för att främja kombinationsresor med hållbara färdmedel.
- På Stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.
- Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.
- Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer.
- Pendelparkeringar ska placeras i ytterstaden samt mellanstadens ytterområden. Prioritering ska vara de stora pendlingsstråken.

Parkering för bil och motorcykel

Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.

- **Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:**
 - cykelparkering och delad mikromobilitet.
 - gång- och cykelvägar.
 - vistelse och grönska.
- Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.
- På nyttillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas och/eller tidsregleras eller förbjudas.
- Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:
 - förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.
 - prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering.
 - tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning.
- Laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartersmark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar.

Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad anger enbart högsta tillåtna parkeringstal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.

- Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:
 - att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras framför närhet till parkering för bil och motorcykel.
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
 - att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.
 - att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.
 - att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.
- Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på:
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar, genom exempelvis parkeringsköp i befintliga anläggningar genom avtal.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.

- att parkeringsanläggningar byggs utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
- Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.
- Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:
 - skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats.
 - i samverkan med andra aktörer identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.
 - bidra till och kontinuerligt följa upp måluppfyllnad.

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

- Göteborgs Stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.



Beslutsunderlag
Styrelsen 2024-11-15
Beslutspunkt (11)

Handläggare: Mirja Eriksson Primo, Chef
Fastighetsförvaltningen
Telefon: 031-368 52 97
E-post: mirja.primo@higab.se

Remiss Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I styrelsen för Higab AB:

1. Att tillstyrka Stadsbyggnadsnämndens förslag till Göteborgs Stads policy för parkering enligt bilaga.
2. Att omedelbart justera ärendet och översända det till stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden, tagit fram ett förslag på parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Parkeringspolicyn anger stadens övergripande inriktning inom temaområdet parkering.

Syftet med parkeringspolicyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån dessa dimensioner

Samverkan

-

Bilagor

1. Remissutskick Göteborgs Stads policy för parkering
2. Göteborgs Stads policy för parkering - Remissversion 2024

Expediering

stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Ärendet

Remissen ska besvaras senast 15 november.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden, tagit fram ett förslag på parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Parkeringspolicyn anger stadens övergripande inriktning inom temaområdet parkering.

Syftet med parkeringspolicyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

Sammanfattande bedömning

Higab AB tillstyrker förslag till Göteborgs stads policy för parkering i sin helhet.

Higab Ab har inte några synpunkter på åtgärdsförslagen som ges i remissfrågorna.



§ 481 Ärendenummer SBF-2023-00665

Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista.
2. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering justeras i enlighet med ändringarna i bilaga 1 i yrkande S, V, MP, C. Förvaltningen får i uppdrag att göra redaktionella ändringar, exempelvis avseende disposition.
3. IVL Miljöinstitutet, VTI, RISE, Chalmers, KTH, Göteborgs klimatråd, Västra Götalands forskarråd, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Citysamverkans medlemsorganisationer, Trivector Traffic AB och Spacescape AB läggs till som remissinstanser.
4. Utöver bilagan får remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:
 - a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - f. Lägre priser besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
5. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att under det fortsatta arbetet med att utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering. Zonsystemet bör utgå från ett antal lägesfaktorer, exempelvis:
 - a. förutsättningarna till hållbart resande
 - b. externa effekter av biltrafik
 - c. efterfrågan på parkering

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i yrkande S, V, MP, C.

Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2024-06-18

Tidigare behandling

Bordlagt på förslag av Adam Wojciechowski (MP) 2024-02-06 och 2024-04-23 och Johannes Hulter (S) 2023-12-19, 2024-02-27, 2024-03-26 och 2024-05-21.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2023-11-24, med bilagor.
2. Yttrande SD 2024-05-21, protokollets bilaga 22.
3. Yrkande S, V, MP, C, protokollets bilaga 23.
4. Yrkande M, D, L, KD, SD, protokollets bilaga 24.

Yrkanden

Johannes Hulter (S) yrkar bifall till yrkande S, V, MP, C.

Hampus Magnusson (M) och Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande M, D, L, KD, SD.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på yrkande S, V, MP, C mot yrkande M, D, L, KD, SD och finner att yrkande S, V, MP, C bifallits. Omröstning begärs

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: "Ja för bifall till yrkande S, V, MP, C och nej för bifall till M, D, L, KD, SD".

Vid upprop röstar Johan Zandin (V), Elisabeth Borg (S), Adam Wojciechowski (MP), Beatrice Klein (V), Emmyly Bönfors (C) och Johannes Hulter (S) ja, medan Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Eva Flyborg (L), Jörgen Fogelklou (SD) och Mats Ahdrian (KD) röstar nej.

Med sex ja-röster mot fem nej-röster beslutar nämnden att bifalla yrkande S, V, MP, C.

Reservationer

Ledamöterna från M, L, D, KD och SD reserverar sig mot beslutet i förmån för eget yrkande.

Remissutskick

Utfärdat 2024-06-25

Ärendenummer SBF-2023-00665

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-2634

E-post: hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

Remissutskick Göteborgs Stads policy för parkering

Remissversionen av Göteborgs stads policy för parkering skickas härmed ut till remissinstanserna. Syftet med att skicka ut policyn på remiss är att ge möjlighet att lämna synpunkter på det förslag som lagts fram.

En policy ska enligt stadens Riktlinje för styrande dokument vara ett kortfattat och översiktligt dokument som ska ange värderingar och grundprinciper för att styra organisationens agerande inom ett visst område. En policy ska inte ge några fasta regler utan principer som ska tjäna som vägledning inom det aktuella området. En policy ska inte innehålla mål. En beslutad policy gäller tills vidare men ska aktualitetsprövas regelbundet.

Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsförvaltningen via stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se senast den 15 november 2024. Frågor avseende remissen hänvisas till Hanna Järpedal.

Remissfrågor

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag samt ge sin syn på nedanstående åtgärdsförslag:

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
- c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
- f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Bilagor

Bilaga 1: Sändlista för remissen

Bilaga 2: Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

För stadsbyggnadsnämnden

Jenny Adler

Avdelningschef

Strategi och taktik



Göteborgs
Stad

Göteborgs Stads policy för parkering



Reglerande styrande dokument

► Policy
Riktlinje
Regel
Anvisning
Rutin
Instruktion

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Dokumentnamn: Göteborgs Stads policy för parkering

Beslutad av:
[Text]

Gäller för:
Alla nämnder och bolag

Diarienummer:
SBF-2023-00665

**Datum och paragraf för
beslutet:**
[Text]

Dokumentsort:
Policy

Giltighetstid:
Tills vidare

Senast reviderad:
-

Dokumentansvarig:
Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilagor:
-

Innehåll

Inledning	4
Syftet med denna policy.....	4
Vem omfattas av policyn	4
Bakgrund	4
Definitioner	4
Koppling till andra styrande dokument	5
Policy	7

Inledning

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

Policyn för parkering gäller tills vidare för alla nämnder och bolag i Göteborgs stad som har ett ansvar för planering, hantering och förvaltning av parkering. Policyn reglerar även den övergripande inriktningen inom temaområdet parkering i staden.

Bakgrund

Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy. Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god. Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom utdaterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Definitioner

Med **delad mikromobilitet** avses enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning.

Med **femstegsprincipen** avses en metodik för att prioritera åtgärder som består av fem steg. 1. Tänk om. 2. Optimera. 3. Testa. 4. Bygg om och 5. Bygg nytt. Metodiken är en vidareutveckling av fyrstegsprincipen, men adderar steget Testa som avser att genomföra en temporär testbädd av en tilltänkt åtgärd innan byggnation.

Med **mobilitetstjänst** avses fysiska och digitala tjänster som stöder mobilitet.

Med **mobilitetsåtgärd** avses åtgärder som genomförs av exploatörer på kvartersmark i syfte att sänka parkeringstalet samt främja hållbar mobilitet.

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **pendelparkering** avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station.

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Med **subvention** avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även parkeringsnormer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Med **grön transportplan** avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Koppling till andra styrande dokument

Styrande dokument	Koppling till denna policy
Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030	Miljömålet <i>Göteborgs klimatavtryck är nära noll</i> med delmålet <i>Minska klimatpåverkan från transporter</i> och dess indikator <i>Vägtrafikarbete</i>, det vill säga <i>antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn</i>, i Göteborg ska vara 25 procent lägre jämfört med 2019. Miljömålet <i>Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö</i> med delmålen <i>Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna</i> samt <i>Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna</i>. Den tvärgående strategin <i>Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter</i>. Den tvärgående strategin <i>Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart</i>.

Göteborgs Stads översiktsplan	Översiktsplanens utvecklingsinriktning kring nära, sammanhållen och robust stad. Särskilt den tematiska inriktningen för mobilitet och infrastruktur. Översiktsplanen ger en övergripande styrning att trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt i stället för att välja bilen. Fördjupade inriktningar beskrivs särskilt i området för <i>Effektiv användning av befintlig infrastruktur</i> och <i>Ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik</i> samt och i de geografiska inriktningarna, särskilt för innerstaden.
Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026	Målområde <i>Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer</i> med strategierna <i>Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö</i> samt <i>Jämlik tillgång till stadens resurser</i>.
Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad	Målområde <i>Resor</i> med strategin <i>Effektivisera användningen av vägar och gator</i>. Särskilt relevant är effektmål 1 och 2. Målområde <i>Stadsrum</i> med strategin <i>Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig</i>. Särskilt relevant är effektmål 4 och 5.

Policy

Grundläggande principer

Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad. Genom en prioritering av hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkande åtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.
- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

- Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska:
 - ha hög geografisk täthet.
 - vara väl synliga.
 - ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska.
- Cykelparkeringar ska:
 - vara lokaliserade så att de är lätta att nå.
 - placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer.
 - vara användarvänliga.
 - vara säkra och upplevas som trygga.
- I *Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

- Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.
- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.
- Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Ett stort utbud av cykelparkering och parkering för delad mikromobilitet ska tillhandahållas vid hållplatser och stationer för att främja kombinationsresor med hållbara färdmedel.
- På Stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.
- Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.
- Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer.
- Pendelparkeringar ska placeras i ytterstaden samt mellanstadens ytterområden. Prioritering ska vara de stora pendlingsstråken.

Parkering för bil och motorcykel

Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.

- Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:
 - cykelparkering och delad mikromobilitet.
 - gång- och cykelvägar.
 - vistelse och grönska.
- Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.
- På nytillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas och/eller tidsregleras eller förbjudas.
- Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:
 - förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.
 - prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering.
 - tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning.
- Laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartersmark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar.

Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad anger enbart högsta tillåtna parkeringstal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.

- Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:
 - att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras framför närhet till parkering för bil och motorcykel.
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
 - att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.
 - att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.
 - att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.
- Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på:
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar, genom exempelvis parkeringsköp i befintliga anläggningar genom avtal.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.

- att parkeringsanläggningar byggs utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
- Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.
- Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:
 - skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats.
 - i samverkan med andra aktörer identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.
 - bidra till och kontinuerligt följa upp måluppfyllnad.

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

- Göteborgs Stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.

Yrkande
Ärende 14
2024-06-18

M, D, L, KD, SD

Yrkande – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

1. Att avslå förslaget och inte skicka ut Göteborgs Stads nya policy för parkering på remiss.
2. Att ge kontoret i uppdrag att, tillsammans med Stadsmiljönämnden och Parkeringsbolaget, utreda och föreslå ett tillräckligt antal ersättningsparkeringar för de platser som nuvarande styret tagit bort i Göteborgs centrum.

Yrkandet

Förslaget som nu är framtaget, och presenterades först på Stadsbyggnadsnämnden i december 2023, kommer från ett uppdrag i budget för 2023 från S, V och MP. Uppdraget innefattar att nämnden ska revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och trafikstrategin. Inriktningen ska vara att parkeringarnas fotavtryck ska minska, samtidigt som tillgängligheten ska vara god – exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder.

Vi konstaterar att det förslag som nu ligger på bordet inte är en parkeringspolicy, utan en mobilitetsutredning för Göteborg Stad. Även om underlaget är tunt går stora delar ut på att lyfta fram mobilitetslösningar och cykelåtgärder – vilket således inte innefattar policy för parkering. De delar som gäller parkering kan vi dock konstatera enbart försvårar och fördyrar vardagen för alla göteborgare med bil. Fientligheten mot detta fordon är total. Som vanligt när det gäller SVMPC är visionerna storslagna, men också helt verklighetsfrånvarande. Med detta förslag till policy kommer ingen längre kunna köra eller parkera bil till rimliga villkor i Göteborg. För att underlätta för verksamheter och näringsliv föreslår vi istället ett uppdrag om att utreda och föreslå ett tillräckligt antal ersättningsparkeringar för de platser som nuvarande styret tagit bort i Göteborgs centrum. Till exempel skulle man kunna ersätta fickparkering med vinkelparkering, så kallad snedparkering - men det finns också andra lösningar som skulle kunna utredas. Dessa ersättningsparkeringar är viktiga för att få göteborgsfamiljer att få ihop vardagspusslet men också för att handeln ska kunna överleva i city.

Därmed föreslår vi att förslaget på ny policy för Göteborg Stads parkering avslås, och att ett nytt uppdrag enligt ovan ges till stadsbyggnadskontoret ihop med Stadsmiljönämnden och Parkeringsbolaget.

Vi konstaterar också att SVMPC, i detta ärende inte ger oppositionen möjlighet att utöva sin granskande roll. Efter att styret har bordlagt ärendet 6 gånger i över ett halvår, fick vi som opposition inte lov att bordlägga deras sent inkomna yrkande när vi inte haft mer än några få timmar på oss att respondera på deras förslag. En möjlighet som vi tidigare haft

som standard i Göteborg Stad. Det är beklagligt att nuvarande styret frångår de demokratiska principer vi tidigare har varit överens om.

Yrkande

(SVMPC)

2024-06-18

Ärende nr 14

Yrkande angående remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering justeras i enlighet med ändringarna i bilaga 1. Förvaltningen får i uppdrag att göra redaktionella ändringar, exempelvis avseende disposition.
2. IVL Miljöinstitutet, VTI, RISE, Chalmers, KTH, Göteborgs klimatråd, Västra Götalands förskarråd, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Citysamverkans medlemsorganisationer, Trivector Traffic AB och Spacescape AB läggs till som remissinstanser.
3. Utöver bilagan får remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:
 - a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - f. Lägre priser besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
4. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att under det fortsatta arbetet med att utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering. Zonsystemet bör utgå från ett antal lägesfaktorer, exempelvis:
 - a. *förutsättningarna till hållbart resande*
 - b. *externa effekter av biltrafik*
 - c. *efterfrågan på parkering*
5. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Vi ser huvudsakligen positivt på förslaget till ny policy för parkering och att den kan remitteras, så att en bred genomlysning av möjliga konsekvenser kan genomföras.

Parkeringspolicyn är ett viktigt verktyg för att kunna nå det mål som finns i trafikstrategin och i miljö- och klimatprogrammet om att minska andelen transporter som utgörs av bil och öka andelen som utgörs av hållbara transporter. Det är viktigt att en god balans kan uppnås mellan att tillskapa mer yteffektiva parkeringslösningar samt ett bättre generellt markutnyttjande i staden och samtidigt säkerställa förbättrad tillgänglighet för de transporter av gods och personer som är nödvändiga. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. Däremot är långtidsparkering på gatumark hämmande för stadsutveckling, varför det kommer att krävas en överflyttning av boendeparkeringar från gatumark till kvartersmark.

Bilaga 1 – förslag på ändringar

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

[Inga ändringar]

Bakgrund

[Inga ändringar]

Definitioner

Med **delad mikromobilitet** avses enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning.

Med **mobilitetstjänst** avses fysiska och digitala tjänster som stöder mobilitet. Med mobilitetsåtgärd avses åtgärder som genomförs av exploitörer på kvartersmark i syfte att sänka parkeringstalet samt främja hållbar mobilitet.

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **pendelparkering** avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Med **subvention** avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän

platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även p-normer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Med **grön transportplan** avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Koppling till andra styrande dokument

[Inga ändringar]

Policy

Grundläggande principer

Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad. Genom en prioritering av hållbara transportslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöringsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkandeåtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.

- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

- Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska:
 - ha hög geografisk täthet.
 - vara väl synliga.
 - ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska.
- Cykelparkeringar ska:
 - vara lokaliserade så att de är lätta att nås.
 - placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer.
 - vara användarvänliga.
 - vara säkra och upplevas som trygga.
- *I Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå p-talet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

- Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.
- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.
- Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Ett stort utbud av cykelparkering och parkering för delad mikromobilitet ska tillhandahållas vid hållplatser och stationer för att främja kombinationsresor med hållbara färdmedel.
- På stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.

- Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.
 - Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer.
 - Pendelparkeringar ska placeras i ytterstaden samt mellanstadens ytterområden.
- Prioritering ska vara de stora pendlingsstråken.

Parkering för bil och motorcykel

- Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsläggningar kan i stället boendeparkeringar på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.
- Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:
 - cykelparkering och delad mikromobilitet.
 - gång- och cykelvägar.
 - vistelse och grönska.
- Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.
- På nytillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas, och/eller tidsregleras eller förbjudas.
- Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:
 - förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.
 - prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering
 - tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning.
- Laddplatser för elfordon finns tillgänglig på samtliga parkeringsanläggningar, men undviks på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartersmark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar. Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja. *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* anger enbart högsta tillåtna p-tal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.

- Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:
 - att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras framför närhet till parkering för bil och motorcykel.
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
 - att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.
 - att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.
 - att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.
- Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på:
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar, genom exempelvis parkeringsköp i befintliga anläggningar genom avtal.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion

- Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.
- Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:
 - skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats.
 - i samverkan med andra aktörer identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.
 - bidra till och kontinuerligt följa upp måluppfyllnad

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

- Göteborgs stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.

Yttrande

Sverigedemokraterna



Datum 2024-05-17

Ärende nr SBF-2023-00665

Yttrande angående – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Yttrandet

Vi Sverigedemokrater är ytterst oroliga över att P-talen sänks i hela staden. Under flera år har allt fler områden drabbats av en omfattande minskning av p-möjligheter. Bristen har orsakat stora problem för boende, företag och besöksnäringen. Handeln liksom tillgängligheten till stadskärnan påverkas negativt. Framkomligheten för bilar har drastiskt försämrats och övriga transportslag tvingas ta långa omvägar. En levande stad måste kunna ta emot alla resenärer, oavsett färdmedel.

Eftersom det redan idag råder en stor omfattande brist på parkeringsmöjligheter i staden, påverkas göteborgarnas tillgänglighet till bostäderna mycket negativt. De få p-platser som återstår räcker inte till och miljöpåverkan ökar på grund av onödig söktrafik.

Göteborgs Stad måste ha en övergripande plan för hur tillgängligheten till staden inte ska minska för bilburna besökare, boende och verksamma. Staden behöver lättillgängliga parkeringsplatser och de parkeringsmöjligheter som försvinner behöver ersättas. Centrumnära och bostadsnära bilparkeringar kommer alltid behövas.

Detta är ett medskick till alla remissinstanser och vi ämnar återkomma i ärendet vid kommande beslutshandling.

Vårt diarienummer: 0408/24
Våra handläggare: Pernilla Ottosson och Åsa Svensson
2024-11-07

Stadsbyggnadsförvaltningen
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Remissvar

Göteborgs Stads policy för parkering (Ärendenummer SBF-2023-00665)

Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden) har granskat handlingarna dels utifrån rollen som mark- och fastighetsägare, dels utifrån vår roll som kommunalt bolag.

Älvstranden Utveckling AB tillstyrker policyn och är positiva till en policy som både bidrar till stadens mål och att styrande dokument blir mer likriktade och samstämmiga.

Sammanfattning

Älvstranden är positiva till att Göteborgs Stads policy för parkering bidrar till stadens mål samt att styrande dokument blir mer likriktade och samstämmiga.

Bolaget anser att inriktningen i policyn på en övergripande nivå är tydlig. Bolaget uppfattar dock att policyn i flera delar är otydlig och svår att tolka.

Bolagets mer detaljerade synpunkter framgår på nästa sida.

Generella synpunkter/kommentarer

Älvstranden äger och förvaltar stora ytor med markparkering på kvartersmark. För att förstå hur policyn påverkar bolaget skulle det vara värdefullt om det tydligare framgick om skrivelserna om markparkering gäller både för kvartersmark och allmänplatsmark.

Vidare behöver bolaget förstå hur, och i vilken takt, processerna för avveckling av markparkering ska gå till på kvartersmark. Specifikt i områden där det ännu inte har skett stadsutveckling i form av nya detaljplaner, exempelvis så som Götaverksområdet på Lindholmen.

Synpunkter utifrån rubriker i underlaget

Avsnitt	Kommentarer
Inledning	
Syftet med denna policy	
Vem omfattas av policyn	
Bakgrund	Älvstranden föreslår ett förtydligande avseende vad <i>"dagens synsätt på parkering och mobilitet"</i> innebär i denna kontext.
Definitioner	Kapitlet syftar till att underlätta för läsaren, vilket är bra. Texten är dock i vissa delar svår att förstå. Älvstranden föreslår även en utökning av begrepp för att listan ska bli ett bra stöd för läsaren. Begrepp som med fördel kan förtydligas: • femstegsprincipen • mobilitetshubb/mobilitetsanläggning (vad är skillnaden och vad menas med öppen) • subvention Listan med definitioner föreslås kompletteras med följande: • mobilitet • hållbar mobilitet (ingår elbilar exempelvis) • hållbara trafikslag • långtidsparkering • kombinerad mobilitet
Koppling till andra styrande dokument	
Policy	
Grundläggande principer	Formuleringen <i>"Priset för bil- och MC-parkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark."</i> är svårt att förstå innebörden av. Kostnaden för att bygga <i>"nya parkeringsplatser på attraktiv mark"</i> varierar kraftigt. Det behöver bland annat förtydligas om det är kostnader för nya parkeringsplatser i mobilitets- eller parkeringsanläggning, nya parkeringar under byggrätter, eller att iordningställa markparkering. Eftersom definitionen av subvention är otydligt beskriven i policyn är det otydligt vad som avses med skrivningen <i>"Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner..."</i>.
Parkering för cykel och delad mikromobilitet	Avsnittet inleds med formuleringen <i>"Ett stort utbud av cykel och delad mikromobilitet..."</i> I texten som följer saknas begreppet mikromobilitet. Älvstranden föreslår en komplettering/justering för tydligare och mer stringent text i inledningen.

	Avseende cykelparkeringar föreslår Älvstranden en komplettering avseende säkra låsmöjligheter samt väderskydd vid långtidsparkering för cykel, alt. hänvisning till Göteborgs Stads guider för cykelparkeringar.
	Ett ökat fokus på parkeringstal för cykel i befintliga byggnader ser Älvstranden som något positivt. Då behoven varierar kraftigt utifrån verksamhet och läge liksom att förutsättningarna för att etablera cykelparkeringar varierar i den befintliga miljön är det viktigt att en riktlinje för parkeringstal för cykel tar de lokala behoven och förutsättningar i beaktande.
Tjänster för kombinerad mobilitet	Polycyn adresserar inte behovet av kombinerad mobilitet för tjänsteresor <i>"Resenären ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor"</i> . Älvstranden föreslår att texten kompletteras. Erbjuds inget fungerande alternativ för tjänsteresor medför detta i förlängningen att privat bil i många fall även behöver användas för arbetspendling.
	Älvstranden tycker att det är bra att delad mobilitet och mikromobilitet utvecklas och utgör en växande andelen av resorna i staden. Angående formuleringen <i>"På Stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet utgöra en årlig ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser"</i> ser dock bolaget att en ökad avsättning av yta måste gå hand i hand med en växande marknad av tjänster. Bolaget ser ingen nytta av att avsätta platser om det inte finns något behov/någon efterfrågan som kan nyttja den avsatta platsen.
Parkering för bil och motorcykel	Då Älvstranden äger och förvaltar ett stort antal markparkeringar, är det av yttersta vikt att förstå innebörd, takt och process gällande skrivelsen att stadens markparkeringar ska minska.
	Formuleringen <i>"Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för cykelparkering och delad mikromobilitet, gång- och cykelvägar, vistelse och grönska"</i> behöver konkretiseras.
	Formuleringen <i>"Ett minskat utbud av bilparkeringar ska möjliggöra för markparkeringar att flytta till parkeringsanläggningar"</i> är svår att förstå och behöver utvecklas. Möjligtvis får ett minskat utbud av markparkering effekten att de parkeringsanläggningar som redan finns, alternativt byggs i samband med markutveckling, får bättre förutsättningar att bära sig ekonomiskt eftersom efterfrågan ökar.
	Angående formuleringen <i>"Laddplatser för elfordon ska..., ...undvikas på gata och markparkeringar"</i> , efterfrågar bolaget ett förtydligande kring hantering av laddplatser i större markutvecklingsområden som delvis är utbyggda/börjar bebyggas innan det finns en parkeringsanläggning på plats. Exempelvis gäller detta Frihamnen och Lindholmen där det kommer att dröja innan det finns mobilitetshubbar/ parkeringsanläggningar på plats som erbjuder laddplatser för elfordon.
Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings-, och bygglovsprocessen	Älvstranden har länge arbetat för att främja policyns inriktning att bilparkeringar bör samlas i gemensamma anläggningar i samband med markutveckling.

	Bolaget ser dock att ett områdesövergripande arbete med Gröna transportplaner är en nödvändig förutsättning för att möjliggöra tillblivelsen av gemensamma parkeringsanläggningar i de områden där bolaget verkar. Det är angeläget att stadens förvaltningar visar tydlighet i arbetet med mobilitetsanläggningar i såväl planprogram som detaljplaneprocessen för att genomförandeprocessen ska bli förutsägbar och genomförbar. Formuleringen kring att Göteborgs Stad <i>"tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja"</i> är svår att förstå och avviker från policyns övergripande inriktning och stadens målsättning. Älvstranden ställer sig också frågande till hur bolaget ska hantera detta i praktiken. I tidig planering och vid bygglov följs processen i <i>Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad</i>. Älvstranden förstår poängen med inriktningen att nyttja <i>"befintlig [parkerings]kapacitet framför utbyggnad av parkeringsanläggningar"</i> men tror att förslaget behöver konkretiseras ytterligare. Exempelvis behöver det förtydligas vilka fastighetsägare (offentliga/privata) som berörs av en sådan inriktning samt hur processen skulle gå till i praktiken/vilka medel staden har för att driva en sådan process. Vidare behöver det förtydligas om det är befintlig kapacitet i parkeringsanläggningar/garage som avses eller annan parkering. Skrivningen kan tolkas som att även markparkeringar räknas som befintlig kapacitet, vilket står i motsats till policyns inriktning. Angående formuleringen <i>"inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam"</i> anser bolaget är ett sunt förhållningssätt. En genomarbetad kalkyl i det tidiga skedet medför dessutom att risken för problem i genomförandefasen minskar.
Boendeparkering	Under rubriken boendeparkering finns en formulering <i>"Göteborgs stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering"</i>. Älvstranden tolkar skrivningen som att det även kommer att påverka verksamma. På Lindholmen och i Frihamnen finns äldre fastigheter som saknar fastighetsanknuten parkering. Älvstranden ser en risk i att endast kunna erbjuda besöksavgift (timparkering) och nyttotrafiktillstånd till dessa. Bolaget ser positivt på att vårt parkeringserbjudande utvecklas och på ett bättre sätt bidra till stadens mål genom olika åtgärder. Det behöver dock finnas fler alternativ än endast timparkering för att tillgodose hyresgästernas behov, i de fall det saknas fastighetsanknuten parkering. En möjlig väg framåt skulle kunna vara att det görs en bedömning av verksamhetens behov utifrån stadens <i>Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad</i>, som sedan skulle kunna ligga till grund för hur många parkeringstillstånd som verksamheten kan beviljas. En förutsättning för en sådan lösning är att Göteborgs Stads Parkering AB, alternativt annan aktör, kan hantera den praktiska administrationen kring utfärdande av parkeringstillstånd i enlighet med ovan.

Remissfrågor

- a. *Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.*

Älvstranden ser behovet av lösningar som bidrar till en jämnare och mer balanserad beläggning. En alltför oförutsägbart och dynamisk prissättning kan dock vara svår för användaren att förstå och följa. Kunderna behöver viss förutsägbarhet.

Något som bolaget efterlyser är att Göteborgs Stad/Göteborgs Stads Parkering AB arbetar med att utveckla olika betalningsmodeller. Bolaget ser behov av fler och mer anpassade alternativ.

- b. *Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.*

Möjligen är 15 % en något hög procentsats, men i övrigt bra att reglera efterfrågan med pris.

- c. *Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Älvstranden anser att det vore bättre att reglera utifrån utsläppsnivåer. Elbilar kan ha en tyngre fordonsvikt men påverkar stadsluften i mindre utsträckning än bilar som drivs med konventionella drivmedel.

- d. *Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.*

Prissättningen bör göras utifrån externa förutsättningar och då minst med KPI. I områden under utveckling/omvandling (exempelvis Lindholmen och Frihamnen) behöver priserna anpassas utifrån ny kontext snarare än KPI.

- e. *Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.*

–

- f. *Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.*

–

- g. *Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.*

Det är bra med flytande tillståndsparkering, det ger högre nyttjande på befintliga parkeringar vilket medför att det totala antalet parkeringar inte behöver vara lika stort.

Övriga kommentarer

Älvstranden ser ett behov av att förtydliga process och hantering av parkering för rörelsehindrade (PRH). I den täta innerstaden utformas ofta detaljplaner på ett sådant sätt att byggrätten saknar förgårdsmark. Samtidigt, och i enlighet med denna policy, så ska parkeringsbehovet lösas i perifera mobilitetshubbar snarare än med garage under byggrätten.

Detta betyder att enda sättet att lösa PRH är genom att förlägga parkeringsplatser i bottenplan där det finns ett önskemål om verksamheter som bidrar till ett levande gatuplan. Det är heller inte tydlig hur angöringsparkering för rörelsehindrade ska hanteras och i vilken utsträckning denna kan lösas på allmän platsmark.

Det är önskvärt att dessa frågor får en tydligare styrning så att inte varje projekt behöver hantera frågan separat inför varje specifikt detaljplanegenomförande.

Styrelsebehandling

Vår styrelse informeras om remissen, däremot tar vår styrelse inget beslut om yttrandet.

Med vänlig hälsning
Älvstranden Utveckling AB

Mikael Dolietis, Vd

En del av Göteborgs Stad

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: Mikael Dolietis

Date: 2024-11-11 08:26:10

BankID refno: 73dfe574-e9ea-4d09-b366-8a6989e825ee



Vd: Mikael Dolietis

Diarienummer: 429/2024

Datum: 2024-10-14

Referens: Kurt Lindman

stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

REMISSVAR – GÖTEBORGS STADS PARKERINGSPOLICY FÖR PARKERING (SBF-2023-00665)

Sammanfattning av ärendet

Förslaget på reviderad parkeringspolicy för Göteborgs stad bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Inriktningen för uppdraget var att minska på parkeringarna fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god, exempelvis genom att, underlätta för mikromobilitet, minska antalet parkeringsplatser, flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder mm.

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag samt ge sin syn på sju åtgärdsförslag, A-G.

Policyn innehåller: Grundläggande principer, Parkering för cykel och delad mikromobilitet, Tjänster för kombinerad mobilitet, Parkering för bil och motorcykel, Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen samt Boendeparkering. Remissen ska vara besvarad den 15 november.

Postadress Box 156 401 22 Göteborg	Besöksadress Gullbergs Strandgata 20-22 Göteborg	Telefon 031 61 80 00 Telefax 031 61 86 84	Reg.nr/F-skattsedel 14-556108-3337 VAT No. SE556108333701	Bankgironr 711-8763 Postgironr 720620-4	E-post info@renova.se Hemsida www.renova.se
---	---	--	--	--	--



Övergripande bedömning

Den nya parkeringspolicyn är kortfattad i jämförelse med tidigare policy. Den tar tydligare sikte på att utveckla mobilitet och alternativ till personbil och bilparkering. Parkeringspolicyn tar inte upp nyttotrafiken och hur den påverkas vid anpassning till ökat hållbart resande. Många i staden har gator och vägar som en arbetsplats och de tenderar att glömmas bort. Renova anser att det är en brist i policyn att den bara fokuserar på den hållbarhet som omfattar resor.

Renova är en organisation som på grund av sitt uppdrag utför en omfattande nyttotrafik i form av t ex avfallshämtning från bostäder och verksamheter. Trafik, gatuparkering, byggprojekt, stressade resenärer men även sopfordonets storlek är faktorer som utgör hinder och risker i vår verksamhet. Observera att när det gäller hushållsavfall är det kommunernas krav som i stor utsträckning styr hur stort fordonet är.

En utveckling mot minskad biltrafik skulle generellt sett göra miljöarbetarnas vardag enklare och mindre riskfylld. Färre p-platser med ett optimalt nyttjande kan i tätt bebyggda miljöer försvåra för tunga fordon genom att fordonet då måste parkeras på själva körbanan. Även om syftet är gott med en anpassning av gator och parkeringar kan konsekvensen bli en försämrad arbetsmiljö för personal som använder vägar och gator.

När vägar, cykelbanor och trottoarer modifieras eller anläggs bör alltid samråd ske med de som använder gatan för nyttotrafik.

Det är några få saker som särskilt behöver beaktas:

- Att det finns lastzoner inom kort avstånd till soprum och avfasad trottoarkant.
- Att trottoarkanter anpassas, dvs fasas av, för att underlätta för sopkärl, pallyftare, ambulansbårar. Även människor med funktionsnedsättning kan behöva komma fram med rullatorer, permobiler mm.
- Att dragvägarna, inte blir för långa dvs avståndet mellan soprum och lastzon
- Att ta hänsyn till fordonets storlek i tätt bebyggda miljöer detta gäller även landsbygdens minsta vägar.

Det handlar också om att undvika olyckor och konflikter mellan våra miljöarbetare och cyklister. Ett konkret exempel som belyser riskerna är den nu pågående anpassningen av Hjalmar Brantingsgatan, sträckan Gustaf Dahlgrens gatan och Wieselgrensgatan. Här anläggs nu en 3 m bred trottoar och utanför bostadsbyggnaderna och en mer än tre meter bred cykelbana utanför trottoaren samtidigt som antalet gatuparkeringsplatser minskar. En sopbil får inte använda vare sig trottoar eller cykelbana då det inte är ett väghållningsfordon. Då p-platserna blir färre blir lastzoner än viktigare för vår personal.

När man bygger om eller planerar om avfallsinsamlingen borde frågeställningen beakta hur en mer hållbar trafiklösning också bidrar till en mer hållbar arbetsmiljö. Cyklar är tysta vilket gör att de inte så lätt uppmärksammas av vår personal och därtill kan fordonet skymma sikten. Det kan göra det svårt för vår personal att passera en

cykelbana utan att det uppstår en kollisionsrisk. Renova har inget emot bättre cykelbanor eller källsortering men det är viktig att samverka kring ändringar av större omfattning med de aktörer som utför nyttotrafik.

Detaljerad bedömning

a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.

Renova har inga särskilda synpunkter.

b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.

Renova har inga särskilda synpunkter.

c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.

Renova har inga särskilda synpunkter.

d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Renova har inga särskilda synpunkter.

e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.

Frågan avser här vi förstått nyttoparkeringstillstånd. I dag kan stadsbyggnadsförvaltningen utfärda sådana tillstånd om den sökande utför serviceåtgärder. Anfallshämtning faller under kategorin lastning och lossning och då kan inte ett sådant tillstånd tillämpas med dagens regler. Då Renovas fordon sällan står särskilt länge på en adress så är fler och lämpligt placerade lastzoner ett bättre alternativ. Parkeringsbolaget I Göteborg har en service som heter tjänsteparkering. Idag är de mest personbilar och pick-up:er som använder sig av tjänsten. Tjänsten innebär att parkeringen faktureras företaget och kan styras till olika ansvar inom en organisation. Tjänsten passar inte Renova då fordonen ändå kommer bryta mot parkeringsreglerna genom att fordonen är stora och inte kan rymmas inom en p-ruta av standardstorlek.

Då lastbilar är stora behöver vore den bästa lösningen att det fanns p-rutor som var avsedda för lastbilar på strategiska ställen.

f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.

Renova har inga särskilda synpunkter.

g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Renova har inga särskilda synpunkter.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En anpassning av staden för en hållbar trafik innebär ganska stora investeringar. Det är då viktigt att väga in hållbarheten i anpassningar även för nyttotrafiken så att riskerna i arbetsmiljön och på gator och cykelbanor inte ökar. Anläggs inte lastzoner kan tjänsterna ta längre tid att utföra och risken för negativ trafikpåverkan leda till kostnader både för den som utför tjänsten och de som hindras i trafiken.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån den här dimensionen.

Bedömning ur social dimension

Miljöarbetare utsätts redan i dag för glåpord från cyklister och fotgängare. Anpassningar av trafikmiljön bör sträva efter att minska konflikter mellan cyklister och nyttotrafikens aktörer.



Anders Åström

Vd Renova AB

Göteborg Energis remissvar på förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Remissfråga a: Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.

GE:s svar: Ökar kapaciteten på besöksparkeringarna kan det vara en fördel för GE koncernens verksamheter då det kan bli enklare för oss att hitta parkeringsplats.

Remissfråga b: Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.

GE:s svar: Ökar kapaciteten på besöksparkeringarna kan det vara en fördel för GE koncernens verksamheter då det kan bli enklare för oss att hitta parkeringsplats.

Remissfråga c: Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.

GE:s svar: De fordon som lever upp till Transportutmaningen 2030 om fossilfria transporter* bör gynnas/premieras. Övriga bör därmed missgynnas. Se även kommentarerna nedan "Detta bör beaktas".

Detta bör beaktas:

- Då kontroll av fordonets bränsle troligen sker via vilket "drivmedel" det är typbesiktigat för (framgår till exempel av registreringsbeviset) så finns HVO inte med som drivmedel. Dessa fordon har drivmedlet Diesel. Hur särskiljs de fordon som kan köras på HVO från de som inte kan köras på HVO? Endast fordon av årsmodell 2018 eller nyare bör premieras. Merparten av biltillverkarnas garantier om fordonet körs på HVO istället för Diesel gäller från årsmodell 2018.
- El, Vätgas och BioGas fordonen har drivmedlet El, Vätgas och Metangas, så dessa är tydliga.

*Transportutmaningen 2030 där bland annat Göteborg Energi och Göteborgs Stad är aktörer. För att transporten ska räknas som fossilfri i det här sammanhanget krävs, i enlighet med förslaget till EU:s förnybarhetsdirektiv, att drivmedlet ger en utsläppsminskning på 70 procent jämfört med fossila alternativ.

De drivmedel som i dagsläget lever upp till kraven är:

Personbilar och lätta lastbilar upp till 3,5 ton

- El
- Vätgas
- Biogas
- HVO

Lastbilar och bussar över 3,5 ton

- FAME (BioDiesel Fatty Acid Methyl Ester) som i Sverige oftast benämns RME (Rapsmetylester). Oftast i tyngre lastbilar och bussar
- ED95 (etanolbaserat biodrivmedel och består av etanol samt en liten del funktionsförbättrande tillsatser. ED95 är ett flytande drivmedel till tunga etanollastbilar och etanolbussar som används och tankas på samma sätt som "vanlig diesel" i fordon anpassade för ED95)

Remissfråga d: Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

GE:s svar: Göteborg Energi anser att en prissättningsmodell som bygger på allmänt kända parametrar och som gör det lättare att förutse kommande prisjusteringar är bra. En prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag är därmed bra.

Remissfråga e: Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.

GE:s svar: Göteborg Energis tolkning är att åtgärdsförslaget medför att fler tillstånd skulle komma att utfärdas, vilket gör det svårare för koncernens verksamheter att hitta parkeringsplatser. Göteborg Energi tycker inte att detta är ett bra åtgärdsförslag.

Remissfråga f: Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.

GE:s svar: Göteborg Energi har inga synpunkter på åtgärdsförslaget.

Remissfråga g: Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

GE:s svar: Göteborg Energi har inga synpunkter på åtgärdsförslaget.

Yttrande remiss
Styrelsen 2024-11-11
Ärende/Paragraf: 106

Handläggare: Jonas Eriksson, Gruppchef
Telefon: 031-367 61 23
E-post: jonas.eriksson@businessregion.se

Remiss: Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg:

Att godkänna förslag till remiss samt lämna över till stadsbyggnadsförvaltningen för vidare hantering.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har bett BRG att inkomma med remiss på ärende SBF-2023-00665 gällande förslag på ny parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Remissinstanserna har ombetts att återkomma med synpunkter på både förslaget i sin helhet samt ge sin syn på specifika åtgärdsförslag.

BRG väljer i vårt yttrande att ställa oss bakom syftet och inriktningen för parkeringspolicyn, att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

BRG vill i vårt remissvar peka på ett antal områden i parkeringspolicyn som behöver kompletteras och bli tydligare för att omhänderta näringslivets perspektiv. Oavsett vägval är det viktigt att förändringar och alternativa prismodeller kommuniceras tydligt och med framförhållning till de grupper inom näringslivet som de berör.

Remissvaret svarar dels på de specifika frågorna som ställs i remissen samt även på parkeringspolicyn i sin helhet.

Remissvaret ska ha kommit in till stadsbyggnadsförvaltningen via stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se senast den 15 november 2024. Styrelsen föreslås godkänna förslaget.

Förslag om ny parkeringspolicy för Göteborgs Stad

BRG står bakom syftet och inriktningen för parkeringspolicyn, att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande. BRG visar i vårt remissvar att det finns ett antal områden i parkeringspolicyn som behöver kompletteras och bli tydligare för att omhänderta näringslivets perspektiv.

När det gäller de specifika åtgärdsförslag(a-g) som remissen lyfter fram så har BRG valt att inte kommentera i de fall vi inte sett att vi har en specifik återkoppling utifrån vårt uppdrag.

a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.

Prissättning är ett viktigt verktyg för att styra mot ett hållbart resande. Om styrande prissättning ska ge effekt på bilanvändandet behöver de yteffektiva och hållbara transport- och resemöjligheter finnas tillgängliga. Annars finns en risk att attraktiviteten för vissa områden i staden minskas och kundgrupper söker sig till andra områden. Det är en viktig parameter i utformning av en eventuellt dynamisk prissättning.

Dynamisk prissättning av el-laddning är ett bra sätt för att styra behoven till tider där effekttillgången är bättre och är därför något som skyndsamt bör införas vid kommunalt ägda och driftade laddplatser.

b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.

BRG har ingen kommentar utifrån näringslivsperspektivet.

c. Miljödifferentierad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.

Näringslivet efterfrågar tydliga regler och framförhållning i införande av regelverk och policys. En invecklad och svårtillämpad prissättning är negativt för näringslivet. Samtidigt är det en bra princip att priset sätts med tydlig koppling till det faktiska avtryck (fysiskt och klimatmässigt) som fordonet ger upphov till.

d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

BRG har ingen kommentar utifrån näringslivsperspektivet.

e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.

Generösa tillstånd motverkar en övergång till mer yteffektiva och hållbara transportslag. Samtidigt är framkomlighet och tillgänglighet viktigt för näringslivet. Därför är angöringsytor för lastning och lostning viktigt.

- f. **Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.**

De lokala torgens konkurrenskraft är en viktig del i att skapa attraktiva miljöer. Förutsättningarna för parkering är en del i den konkurrenskraften och något som behöver analyseras noga. Därför viktigt att parkeringspolicyn skrivs på ett sätt där lokala förutsättningar, inklusive fler mål kring hållbarhet, tas med i bedömningen.

- g. **Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.**

Viktigt att staden vid denna typ av förändring tar hänsyn till näringsaktörers särskilda behov. Detta kan exempelvis handla om bilpoolslösningar där dedikerade p-platser kan vara en viktig del i affärsmodellen eller där specifika laddlösningar eller laddbehov förutsätter fasta platser. Förändringar behöver göras i dialog med dessa aktörer.

Stärk konkurrenskraften för yteffektiva och hållbara lösningar – nya näringslivsaktörer ges möjlighet att växa

Göteborgs stads näringslivsstrategiska program pekar ut att Göteborgs stad ska verka för effektiva, hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion. För att stadens och näringslivets insatser kring hållbar mobilitet och transporter ska kunna konkurrera på egna meriter och bli långsiktigt livskraftiga krävs att staden skapar förutsättningar som stärker konkurrenskraften för de yteffektiva och hållbara lösningarna. De hållbara alternativen bör stärkas både vid prissättning och vid prioritering av yta. Det är viktigt att parkeringspolicyn kompletteras med fler insatser som stimulerar hållbar mobilitet. Det gäller både insatser som stärker utbudet av exempelvis kollektivtrafik men även bredare insatser så som cirkulationsplaner som styr mot hållbara mobilitetslösningar.

Utifrån BRGs arbete med bland annat mikromobilitetsklustret och bilpoolsaktörer vet vi att det i regionen finns företag, tjänster och produkter med kapacitet att erbjuda yteffektiva och hållbara lösningar för både privatpersoner och näringsliv men som idag har svårt att konkurrera. Här blir policyn ett viktigt verktyg att stärka konkurrenskraften. Policyn skulle även kunna bidra med att, i linje med det näringslivsstrategiska programmets strategi om innovationskraft, positionera Göteborg som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar. Exempelvis har Sverige första mobilitetshotell i Nordstan, med en storskalig satsning på kombinerad mobilitet och mikrologistik, fått stort intresse både nationellt och internationellt.

Viktigt att inkludera näringslivet i fortsatta arbetet

Det är positivt att policyn vill skapa utrymme för en attraktivare stad. BRG önskar lyfta fram att det är viktigt att fortsatt arbete görs i tät dialog med näringslivet för att inte tappa fokus på alla de tre perspektiven kring attraktionskraft som det näringslivsstrategiska programmet lyfter fram; att Göteborg ska vara en plats som är attraktiv att verka och bo i, samt besöka.

BRG hade önskat en närmre dialog kring näringslivets förutsättningar redan i framtagandet av ny policy. Vi ser att den nya policyn har stort fokus på perspektiven att *bo* och *besöka* men saknar ett tydligt perspektiv på att *verka* i staden. Ett sätt att tydliggöra detta hade varit att lyfta fram näringslivets behov under en egen rubrik och göra de skrivningarna vägledande för hur staden framöver tar hänsyn till näringslivet i det praktiska arbetet med att implementera policyn. Arbetet med att involvera näringslivet kring strategier för parkering kan med fördel ingå i arbetet med kommande handlingsplaner inom ramen för det näringslivsstrategiska programmet.

Policyn borde även lyfta vikten av att arbeta tillsammans med regionala aktörer för att kunna leverera en tydlighet till privata aktörer hur omställningen av resandet i regionen ser ut.

Nya mobilitets- och transportlösningar växer fram och behöver få ta plats

Policyn har ett snävt förhållningssätt till det breda utbud av olika fordonsslag som finns idag. Här sker en snabb utveckling. Policyn behöver tydliggöra hur staden kan stimulera, inte bara ett skifte från bil till kollektivtrafik och cykel utan även ett skifte till att nyttja andra typer av fordon, så som el-mopeder, lastcyklar och andra mikro- och minifordon för både privatpersoner och näringslivets transporter. Ett område där det i regionen finns flera innovativa näringslivsaktörer, i hela värdekedjan, som visat på möjliga lösningar.

Policyn behöver fånga upp behov i hela staden

De centrala delarna av staden är redan idag relativt väl försett med de hållbara transportlösningar, såsom kollektivtrafik, delande mikromobilitetslösningar och bilpool, som parkeringspolicyn är tänkt att främja. Nuläget är annorlunda i de mer semi-perifiera delarna av staden. Detta skulle behöva belysas i policyn. I dessa delar av staden måste ett parallellt arbete initieras för att stärka utbudet. Exempelvis skulle policyn kunna vara en drivkraft där attraktiva platser för delad mobilitet(bilpooler) i innerstaden kan subventioneras i utbyte mot att tjänsterna även tillhandahålls i områden där de i dagsläget inte bär sig ekonomiskt.

Från aktörer inom detaljhandeln har vi fått till oss en oro att ett begränsat p-tal i samband med önskemål om att bygga ut butiker i icke centrala stadsdelar riskerar ett läge där näringslivsaktörer inte vill investera och bygga ut butiker. Om staden gör det tuffare att parkera vid butiker i icke centrala stadsdelar så riskerar det leda till att kunderna åker bil till yttre stadsdelar med större parkeringsytor. Detaljhandelsaktörerna uttrycker även vikten av korttidsparkeringar både för att lasta och lossa varor men också för kunders behov.

Specifika kommentarer utifrån policyns struktur

Specifika inspel kring – "Grundläggande principer"

- Policyn behöver bli tydligare kring vilka de alternativ är som man ser som relevanta för att minska bilanvändning. "Hållbara trafikslag" är vagt beskrivet och skulle behöva förtydligas.

- Tillväxten av bilpooler är en viktig del i att minska privat biläggande och bilanvändning. Bilpoolers förutsättningar bör därför lyftas tydligare.
- Policyn bör ge en bredare bild på vilka fordonsslag som ska stå för kostnader. För att möjliggöra ytor för exempelvis mikro och mini-mobilitet bör policyn inte begränsas till att endast bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna. Snarare bör skrivningen i policyn peka på att kostnaden ska bäras av dem som nyttjar parkeringsytorna där priset används som ett incitament för att stärka konkurrenskraften hos yteffektiva och hållbara fordon. Annars riskerar vi på sikt en underfinansiering av infrastruktur för de fordonsslag som växer fram.
- Frågan om trygghet och säkerhet kring parkeringsanläggningar är viktig både gällande parkeringar för cykel och delad mikromobilitet och för anläggningar för andra typer av fordon. Ämnet bör därför lyftas som grundläggande princip kring de anläggningar som stadens aktörer ansvarar för. I nuläget lyfts frågan endast kring parkering för cykel och delad mikromobilitet.

Specifika inspel kring – "Parkering för cykel och delad mikromobilitet"

- I nuläget är policyn otydlig med vad som menas med "delad mikromobilitet", här behövs ett förtydligande som visar på bredden där definitionen bör inkludera exempelvis el-mopeder, lastcyklar, etc.
- Det är viktigt att ytor skapas för olika typer av mikromobilitet. Dessa ytor har olika karaktär och innehåll. Vädskyddade parkeringslösningar är en viktig del. Mikromobilitet är i växande grad en mobilitetslösning också för näringslivet vilket ställer ökade krav på infrastrukturen. Utbudet av parkeringslösningar måste spegla det ökade antalet och variationen av fordon.

Specifika inspel kring – "Tjänster för kombinerad mobilitet"

- Policyn talar om att antalet platser för delad mobilitet ska öka. Det är positivt men det är viktigt att utformning och placering görs i dialog med näringslivet som har kunskap om hur dessa ytor bör utformas och kommuniceras för att bidra till ökad attraktivitet för de delade mobilitetstjänsterna. Dagens bilpoolsaktörer efterfrågar inte enbart ytor utan även ett bredare samarbete med staden för att kommunicera tillgången av tjänster gentemot invånare och näringsliv.
- Bra att policyn lyfter upp behovet av pendelparkeringar. Det är viktigt att de aktörer som ansvarar för pendelparkeringarna även aktivt arbetar för att de fysiska platserna knyts ihop med relevanta tjänster. Det handlar främst om erbjudanden med kollektivtrafiken men kan även handla om exempelvis tjänster kring samåkning med syfte att underlätta omställningen för den enskilde.

Specifika inspel kring – Parkering för bil och motorcykel

- Skrivningen under detta stycke är svår att förstå och vi ser betydande risk för otydlighet och osäkerhet vid tillämpning. Stycket pekar ut två typer av fordon som ska begränsas utan att tydliggöra vad det är för negativa aspekter som driver fokuset på bil och motorcykel. Generellt i policyn så hänvisas flera gånger till "hållbar mobilitet" utan att detta definieras närmare. Dagens förbränningsmotor kommer inom en relativt kort framtid vara till stor del utfasad till fördel för elektriska bilar.

Detta innebär att klimatavtrycket från fordonen minskar och frågor om yteffektivitet av transporterna blir ett allt viktigare styrmedel och något som behöver bli mer tongivande i parkeringspolicyn.

- Stycket pekar nästan uteslutande på boendes behov av parkering. Återigen skulle policyn behöva tydliggöras kring de olika aspekterna som kommer från att verka, bo och besöka Göteborg.

Specifika inspel kring – Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

- Utifrån insikten att elektrifieringen av fordonsflottan nu går snabbt och att merparten av alla fordon inom en snar framtid kommer vara elektrifierade så behöver skrivningarna om laddinfrastruktur ges ett större utrymme. Policyn behöver tydliggöra att parkeringsaktörerna i staden behöver följa med teknikutvecklingen och löpande uppdatera strategierna för laddning i takt med teknikutvecklingen. Ett område som idag testas i Göteborg men som inte finns med är sk dubbelriktad laddning, där bilarnas batterier kan ge stödtjänster till fastigheter och elnät. Erbjudande kring laddning kan vara ett kraftfullt sätt att styra trafiken till de anläggningar där staden tycker det är lämpligt att samla fordonen.
- Det är positivt att staden har en restriktivitet mot laddinfrastruktur på gatumark men med den tekniska utvecklingen så behöver detta utmanas. Exempelvis finns det i staden försök med induktiv laddning där laddning sker utan sladd i samband med att bilar gör kortare stopp, så kallar "opportunity charge". Dessa stopp görs främst på gatumark och då behöver stadens arbete utvecklas i takt med tekniken och laddning erbjudas även på gatumark.
- Ett annat teknikperspektiv som policyn behöver förhålla sig till är förberedelse för autonoma fordon och autonom parkering. Med autonom trafik blir ytor för angöring, på- och avstigning, viktigare än parkering.

Specifika inspel kring – Boendeparkering

- I arbetet med att förflytta parkering från gatumark till anläggningar så bör staden även ta möjlighet att nyttja befintlig parkering som finns i privat ägo. Det finns idag privata parkeringsanläggningar som inte nyttjas fullt och som skulle kunna vara en tillgång för staden.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ökat folkliv och bättre tillgänglighet bidrar till stärkt attraktionskraft. Omdisponering av yta skapar bättre förutsättningar att använda stadens ytor till andra kvalitéer och funktioner som kan skapa affärsmöjligheter för näringslivet.

Samtidigt finns det näringslivsaktörer där förändring i parkeringstillgång riskerar att påverka verksamheterna negativt och dessa aktörer behöver inkluderas i det fortsatta arbetet för att tydliggöra vägen framåt.

Bedömning ur ekologisk dimension

Parkeringspolicyn bedöms kunna verka som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och förbättra möjligheterna att resa hållbart. Detta bidrar till stadens mål om att minska klimatpåverkan från transporter och ett minskat vägtrafikarbete.

Bedömning ur social dimension

Näringslivets möjlighet till och ökade fokus på att använda mikromobilitet framför bil öppnar upp att inkludera nya grupper på arbetsmarknaden när körkort inte längre behöver vara ett krav.

Högre kostnader för parkering utan att erbjuda attraktiva alternativ riskerar att tränga undan grupper från delar av staden. Detta behöver följas upp i takt med att policyn implementeras.

Bilagor

- 1: Tjänsteutlåtande - SBF-2023-00665 - Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering
- 2: Göteborgs Stads policy för parkering – remissversion 2024
- 3: Yrkande S V MP C - Yrkande angående remiss av Göteborgs Stads policy för parkering
- 4: Yrkande M D L KD SD – Yrkande – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering
- 5: Yttrande SD – Yttrande angående – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg AB



Göteborgs stad, Stadsbyggnadsförvaltningen

Yttrande

Göteborgsregionen (GR) har tagit del av remissen gällande Göteborgs stads nya parkeringspolicy.

Göteborgs stad har tagit fram ett kort och innehållsrikt policydokument för de olika trafikslagens nuvarande och framtida parkeringsmöjligheter. GR ser att policyskapande är ett viktigt verktyg i arbetet med att främja en hållbar, attraktiv stadsutveckling.

Utifrån hållbarhetsmålen och Göteborgsregionens ”Inriktning för infrastrukturplaneringen i storstadsregionen” (Förbundsstyrelsen 240223 § 5) behöver användandet av kollektivtrafik och hållbara resor öka. Det är särskilt viktigt att de olika trafikslagen värderas utifrån sin roll i den täta staden där många olika trafikanter och trafikslag ska samsas på en liten yta.

Det är positivt att staden vill att fler ytor ska tillägnas hållbar mobilitet och ytor för vistelse. Dock är det viktigt att en minskning av parkeringsplatser inte påverkar tillgängligheten till parkering för personer med fysiska funktionshinder negativt.

GR ser att det är viktigt att pendelparkeringar och kollektivtrafik samordnas på bästa sätt för att skapa goda bytespunkter mellan de olika färdmedlen och uppmuntra nyttjandet av kollektiva transportmedel. Det är positivt att policyn lyfter att pendelparkeringar bör placeras i de stora pendlingsstråken, det ligger i linje med Göteborgsregionens strukturbild.

GR avstår från att ge synpunkter på åtgärdsförslagen som staden bifogat remissen, men anser att det generellt är bra att det lyfts förslag som kan göra policy genomförbara.

Maria Sigroth
Avdelningschef

Anna Cesarini

Remissyttrande

Datum 2024-09-26

Diarienummer IKN 2024-00189

Ert diarienummer SBF-2023-00665

Göteborgs Stad

Stadsbyggnadsförvaltningen

Göteborgs Stads policy för parkering

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) tackar Göteborgs Stad för möjligheten att inkomma med synpunkter på remiss för Göteborgs Stads policy för parkering. Policyn har en tydlig struktur och är lättbegriplig. IKN ställer sig positiv till syftet med policyn, som trycker på parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och god framkomlighet för hållbara trafikslag. Syftet med policyn ligger i linje med VGR:s mål om ett ökat hållbart resande.

Avsnitten Grundläggande principer samt Parkering för cykel och delad mikromobilitet

IKN tycker att den grundläggande principen om att utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka är positivt. Däremot bör principen kompletteras med att detta även ska beakta att det ökade utbudet ska möjliggöra goda kopplingar till kollektivtrafiken. Samma synpunkt gäller för avsnittet kring parkering för cykel och delad mikromobilitet. IKN anser att policyn bör förtydliga att utbudet av parkering även ska användas som styrmedel för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken.

Avsnitt Tjänster för kombinerad mobilitet

IKN ställer sig positiv till att policyn lyfter hela resan-perspektivet, där utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska främja kombinationsresor med hållbara färdmedel. Skrivningen om att knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder bör kompletteras med att det ska ske i samråd med Västtrafik och övriga berörda aktörer. IKN samverkar gärna kring pendelparkeringar, bland annat lokalisering av nya pendelparkeringar, och står bakom prioriteringen om de stora pendlingsstråken. Det hållbara resandet behöver vara konkurrenskraftigt gentemot bilen ur hela resan-perspektivet.

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

IKN ställer sig positiv till att den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för, samt uppmuntra till att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras. IKN samverkar gärna kring att identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen

Louise Jeppsson
Ordförande infrastruktur- och
kollektivtrafiknämnden

Sofia Hellberg
Infrastruktur- och
kollektivtrafikchef

Tjänsteutlåtande

Datum 2024-09-26

Diarienummer IKN 2024-00189

Västra Götalandsregionen**Koncernkontoret**

Handläggare: Adrien Moysset

Telefon: 0722306587

E-post: adrien.moysset@vgregion.se

Till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Yttrande över remiss om Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden godkänner yttrande över remiss om Göteborgs Stads policy för parkering.

Sammanfattning av ärendet

Göteborgs Stad har tagit fram en remissversion på ny policy för parkering. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden har givits möjlighet att lämna synpunkter på remissversionen. Sista svarsdatum är 15 november 2024.

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till Göteborgs Stads verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. 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 Göteborgs Stads trafik-, miljö- och klimatmål. Policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet och yteffektivt marknyttjande.

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden yttrar sig utifrån nämndens ansvarsområden. Yttrandet har stämts av med Västtrafik.

Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet

Vid beslut enligt förslag innebär ärendet inget behov av finansiering eller resurser.

Koncernkontoret

Sofia Hellberg
Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

- Förslag till yttrande över remiss om Göteborgs Stads policy för parkering
- Göteborgs Stads policy för parkering - remissversion

Besluten skickas till

- Stadsbyggnadsförvaltningen på Göteborgs Stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se som har initierat ärendet

Göteborg 1 november 2024

stadsbyggnad@
stadsbyggnad.goteborg
.se

Dnr
VTM 1-620-24-1

Yttrande gällande remiss för Program för Göteborgs Stads policy för parkering

Västtrafik har tagit del av förslaget till ovanstående policy. Västtrafik ställer sig mycket positiva till syftet med policyn och ser en tydlig riktning som prioriterar hållbara trafikslag.

Överlag är det en handling som är lätt att ta till sig och tydlig i sin utformning.

Västtrafik vill särskilt berömma helhetstänket, att samtliga trafikslag omfattas av policyn och att hållbara färdslag prioriteras framför bilen. Att kombinationsresor, där kollektivtrafiken binds ihop med både privat och delad mikromobilitet på ett tryggt och säkert sätt är en förutsättning för ett effektivt mobilitetssystem i staden. Även att staden belyst vikten av vilken roll mobilitet och parkeringsfrågor får i plan- och exploateringsprocessen är glädjande att se. Ju tidigare i planprocesserna som hållbara trafikslag prioriteras, desto bättre för slutresultatet.

Delade lösningar är en förutsättning för ett effektivt och inkluderande mobilitetssystem. Västtrafik saknar därför skrivningar om hur delade bilar kan ges förutsättningar att konkurrera med privat bil, genom att prioriteras högre i stadsrummet.

Framkomligheten i staden är en ytterst viktig fråga för kollektivtrafiken, både i befintliga miljöer och i nya. Att befintlig markparkering kan tas i anspråk för satsningar på hållbart resande även innan det finns likvärdig parkering i närliggande anläggning är en viktig del i det, vilket behöver förtydligas i policyn.

Västtrafik tror på sikt, att implementeringen av en policy likt ovan, kan få en positiv effekt på kollektivtrafikresandet genom att skapa god framkomlighet i både befintliga och nya områden, i såväl innerstad som yttre delar. Västtrafik ser fram att gemensamt med staden omsätta policyn till konkret planering, och deltar gärna i fortsatta samtal kring olika former av parkering och parkeringslösningar.

Med vänlig hälsning, Roger Vahnberg, Vice VD Västtrafik

Ärendenummer
TRV 2024/76956
Motpartens ärendenummer
SBF- 2023-00665

Dokumentdatum
2024-10-08

Mottagare
Göteborgs Stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Trafikverkets yttrande gällande Göteborgs Stads parkerings policy

Ärende

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. 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 klimatmål.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket ställer sig positiv till parkerings policyn och dess inriktning att reglera, minska och styra parkeringen i Staden. Att minska, reglera och styra parkeringsmöjligheterna är ett av de mest effektiva styrmedlen för att minska bilanvändningen. Staden behöver utöver p-policyn samtidigt kontinuerligt arbeta med andra styrmedel samt att förbättra förutsättningarna för de hållbara transporterna i Staden.

Med vänlig hälsning

Maria Patriksson Hellsing
Samhällsplanerare

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/76956, Motpartens ärendenummer SBF- 2023-00665, Dokumentdatum 2024-10-08, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.



ERT

DATUM/BETECKNING:

Göteborg 2024-06-25

Remissutskick Göteborg Stads
policy för parkering, SBF-2023-
00665

VÅRT DATUM/BETECKNING:

Göteborg 2024-09-25

Ärende: Remissvar

Till
Stadsbyggnadsförvaltningen
Hanna Järpedal
Mottagare:
hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

IVL:s remissvar avseende Göteborg Stads policy för parkering

IVL Svenska Miljöinstitutet tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissen. IVL tillstyrker inriktningen i förslaget till ny policy för parkering, med ser samtidigt behov av flera väsentliga förändringar och tillägg.

Grundläggande principer

Det är positivt och väsentligt att policyn slår fast att parkeringsarbetet är ett viktigt verktyg för nå att stadens mål. Det är en utgångspunkt som har starkt stöd i forskning och internationella erfarenheter. Policyn säger som första grundläggande princip att "...utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning...". Här behövs en komplettering. Förutom utbudet är också prissättning en minst lika viktig faktor för att påverka bilanvändning. Det är väl etablerat och fastlagt i forskningen, se exempelvis ^{1, 2, 3}. Det är därför viktigt att utbud och prissättning används samordnat. Att bara minska utbudet utan tillhörande prishöjningar riskerar leda till en fortsatt för hög efterfrågan på parkering med ökad söktrafik som följd.

Utbud och prissättning av parkering behöver också användas för att minska på bilinnehavet. Det kommer vara nödvändigt för att stadens mål ska nås.

Ett intressant exempel på vikten av avgifter och samspelet med utbud är den parkeringsskatt på arbetsplatsparkering som finns i Nottingham ⁴. Arbetsgivare

¹ Shoup, D. (1997): The high cost of free parking. Journal of Planning Education and Research

² Litman, T. (2006): Transportation Elasticities – How Prices and Other Factors Affect Travel Behaviour. Victoria Transport Policy Institute, Victoria (Can),

³ Christiansen, P. m. fl. (2015): Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Transportøkonomsikt institutt. TØI rapport 1439/2015

⁴ Kloof, H. (2021): Parkeringsskatt – en litteraturstudie. IVL rapport C571

som tillhandahåller parkering för sina anställda har beskattats och de kan sedan välja att ta kostnaden av sina anställda, vilket drygt hälften har gjort, eller betala själva. Resultatet har blivit en minskning av arbetsresorna med bil, både tack vare högre kostnader för att parkera, men också för att en del arbetsgivare tagit bort en del av sina parkeringsplatser som de fått betala för.

Det är dock bra, men inte tillräckligt, att policyn talar om att minska på subventioner. Ett exempel är att policyn anger att ett minskat utbud av parkering ska användas för att förhindra subventioner. Här behöver det stå att ett minskat utbud i kombination med *höjda avgifter* ska användas som verktyg.

Riktlinjer för parkeringstal ska enligt policyn utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader. Det är en oklar formulering. Genom att minska på parkeringstalen ger staden förutsättningar för exploitörer att minska byggnationen av kostnadsdrivande parkeringar. Staden har dock inte full rådhighet över om fastighetsägare låter parkeringskostnaden ingå som del i hyran eller boendekostnaden. En bättre formulering hade varit att staden, genom arbetet med riktlinjer för parkeringstal, ska verka för att kostnaden för parkering särskiljs från boendekostnaden och bärs av parkeraren.

Parkering för bil och motorcykel

Även här är det viktigt att avgiftssättning kommer med som ett verktyg för att bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel.

Formuleringen om att antalet boendeparkeringar är viktiga att värna är felaktigt utifrån policyn andra skrivningar om att verka för stadens mål, att inte öka boendekostnader samt att minska subventioner. Boendeparkering är idag generellt subventionerad. Det gäller både boendeparkering på gatu- och tomtmark. En borttagande av subventionerna kommer då leda till en lägre efterfrågan och minskat antal platser. Dessutom finns det på tomtmark idag ofta en stor överkapacitet på boendeparkering i mellanstaden.

I ett forskningsprojekt tillsammans med Framtiden studerar IVL och Chalmers behovet av ersättningsparkering när byggnation sker på befintlig parkering. Det vi redan nu kan konstatera är att dagens krav från staden om att ersätta en stor del av dessa parkeringsplatser är mycket olämpligt. Om en befintlig markparkeringsplats med en uthyrningsgrad på cirka 70 procent ersätts med ett nybyggt parkeringsgarage med en trefaldigad hyra (vilket behövs för att den inte ska vara

subventionerad) kommer efterfrågan på boendeparkering att minska av flera orsaker. Dels kommer bilinnehavet att påverkas, dels kommer de boende att utnyttja annan parkering. Resultatet blir, för byggherren, dyrt anlagda parkeringar med låg beläggning och usel ekonomi.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Återigen finns det skrivningar om att befintliga boendeparkeringar ska värnas. Detta riskerar att leda fel enligt samma argument som ovan. Bättre skrivningar är att befintliga boendeparkeringar ska ges goda möjligheter till mobilitet, tillgänglighet och icke subventionerad parkering. Att staden ska tillämpa parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering av avgör omfattningen är mycket olämpligt då samma efterfrågan går stick i stäv med stadens mål och dessutom varierar starkt med prissättning, uthyrningsform och utbud.

Det är en god tanke att *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg Stad* enbart ska ange högsta tillåtna parkeringstal. Det bör dock inte bli en huvudprincip, men kan testas på utvalda platser. Minimaltal bör vara en fortsatt grund i arbetet då det är ett arbetssätt som både staden och exploatörer är bekanta med och där nya lägre parkeringstal i reviderade kriterier på ett förutsägbart sätt kan ge styrning mot stadens mål.

Boendeparkering

Här står det att boendeparkering kan minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras. Det stämmer inte överens med andra skrivningar i policyn, men är ändå ett steg i rätt riktning. Dock är ordningen närmast den motsatta, där förutsättningarna för hållbara färdmedel är avhängig den gällande parkeringsregleringen. En minskning av boendeparkeringen kan inte vänta på någon odefinierad utveckling av hållbara färdmedel. I stället behöver det avgöras för olika projekt och områden. Ett mycket tydligt exempel på detta är att Västtrafik idag erbjuder att avtala om förstärkt kollektivtrafik till kommuner/stadsdelsprojekt som bygger med låga parkeringstal. Det betyder att parkeringspolicyn behöver vara ett aktivt verktyg för att skapa den hållbara framtiden med hållbara färdmedel.



Med vänlig hälsning

Anders Roth, senior utredare och expert, transport och mobilitet

Fredrik Holm, senior utredare och expert, transport och mobilitet

IVL Svenska Miljöinstitutet AB

Göran Smith
Digitala system
+46 (0)10 228 43 25
goran.smith@ri.se

2024-11-15

Remissvar

1 (5)

Er referens

SBF-2023-00665

Stadsbyggnadsförvaltningen,
Göteborgs Stad

Yttrande från RISE om remissversionen av Göteborgs Stads policy för parkering

RISE Research Institutes of Sweden AB (RISE) tackar för möjligheten att lämna remissvar avseende remissversionen av *Göteborgs Stads policy för parkering* (SBF-2023-00665). RISE är Sveriges forskningsinstitut och innovationspartner. I internationell samverkan med företag, akademi och offentlig sektor bidrar vi till ett konkurrenskraftigt näringsliv och ett hållbart samhälle. Yttrandet bygger på vår omfattande forskning inom stadsutveckling och mobilitet.

Sammanfattning

Hur parkering hanteras har stor påverkan på så väl stadsbyggnad och stadsmiljö som på hur folk väljer att resa och vilka som får tillgång till stadens resurser så som service, arbetsplatser, offentliga plaster och grönområden. RISE välkomnar därför Göteborgs stads ambition om att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Den föreslagna parkeringspolicyn är enligt vår bedömning ett betydande steg i den riktningen. Ett antal förändringar och förtydliganden krävs dock för att policyn fullt ut ska bidra till att skapa goda förutsättningar för att uppnå stadens mål gällande klimat och miljö samt stadsutveckling, jämlikhet och trafik. Vårt yttrande fokuserar på dessa förändringar och förtydliganden.

Det underliggande syftet behöver revideras för att bättre koppla an till Göteborg stads mål för jämlik tillgänglighet, klimatanpassning och ökad *andel* resor med hållbara färdmedel. Givet stadens strategi om att driva på utvecklingen av hållbara transporter samt att den befintliga parkeringssituationen i Göteborg missgynnar stora delar av befolkningen och försämrar förutsättningarna för aktiv och delad mobilitet bör även formuleringar kring att *värna* befintliga parkeringsplatser samt att minska antalet boendeparkeringar *i takt med* att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras ses över. Vidare behöver policyn spegla att så väl reglering och prissättning som utbud påverkar efterfrågan på parkering och att bilägande driver bilanvändning. Policyn bör även klargöra att beräkningar av parkeringstal ska utgå från framtida efterfrågan på parkering samt tydligare hantera frågor kring ersättningsparkering.

Syfte och mål

Som övergripande syfte anges att ”säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål”. Formuleringen kopplar an till stadens miljö- och klimatprogram samt till översiktsplanen och trafikstrategin. Att parkering är ett viktigt styrmedel för att främja

RISE Research Institutes of Sweden AB

Postadress

Besöksadress

Telefon / Telefax

E-post / Internet

Org.nummer

Lindholmen 8077
402 78 Göteborg

Lindholmen 7A
417 56 Göteborg

010-516 50 00
033-13 55 02

info@ri.se
www.ri.se

556464-6874

2024-11-15

Remissvar

2 (5)

hållbar stadsutveckling och påverka bilinnehav och färdmedelsval har brett stöd i tidigare forskning (se till exempel Christiansen et al. 2017; Guo 2013; Manville 2017; Marsden 2014). Likaså att parkering i svenska städer kan och bör förändras för att nå klimatmålen för transporter (se till exempel Borg et al. 2022; Johansson et al. 2022; McAslan & Sprei 2023).

Däremot saknar syftet koppling till stadens plan för klimatanpassning. Minskat ytanspråk för parkering skulle kunna bidra till ökad robusthet då stor andel hårdgjorda ytor skapar skörhet gentemot skyfall och värmeböljor. Tydlig koppling till programmet för en jämlik stad saknas också. Sambandet mellan bilcentrerad stadsbyggnad och ojämlikheter mellan olika grupper i samhället är väletablerat (se till exempel Lucas 2012; Guzman et al. 2021; Gössling 2016). En bredare och mer syftesorienterad formulering skulle därför vara att ”säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, jämlik tillgång till stadens resurser samt för att uppnå stadens mål inom trafik, miljö- och klimat samt klimatanpassning”. En sådan formulering är även i linje med Sveriges funktionsmål för transportpolitiken som syftar till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.

Senare i dokumentet anges även att ”utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel.” Formuleringen är i grunden positiv men har tre svagheter. För det första har förutom utbudet av parkering även dess reglering och prissättning stor påverkan på bilinnehav och bilanvändning (se till exempel Schoup 2005; 2018). För det andra öppnar termerna ’hållbara färdmedel’ och ’hållbara trafikslag’ som används genomgående i dokumentet för motstridiga tolkningar. För det tredje är fokuset på antalet resor inte i linje med trafikstrategins effektmål kring *färdmedelsfördelning*. En bättre formulering vore att ”utbudet, regleringen och prissättningen av parkering för bil och motorcykel ska bidra till en ökad andel aktiv och delad mobilitet” där aktiv mobilitet avser resor som framdrivs helt eller delvis av mänsklig muskelkraft medan delad mobilitet avser färdmedel där resenärer delar fordon och/eller resor. Ett annat, tydligare men snävtare, alternativ är att, likt i trafikstrategin, fokusera på ökad andel kollektivtrafik, cykel och gång. Då utelämnas dock andra typer av aktivt och delat resande, så som samåkning, som visserligen är relativt ovanliga företeelser i dagens Göteborg, men som skulle kunna spela större roller i ett framtida transportsystem.

Grundläggande principer

Parkeringspolicyn listar ett antal grundläggande principer som utgår från att ”parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål” samt att ”parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik”. Utöver att *möjlighet* här borde bytas ut mot ett skarpare uttryck så som *väljer att*, samt en eventuell breddning för att inkludera fler former av aktivt och delat resande, tycker vi att det är en bra utgångspunkt.

Den första principen lyder att ”utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande”. Tillgång till parkering ökar sannolikheten att äga bil (se till exempel Millard-Ball et al. 2022). Bilägande driver i sin tur bilanvändning och minskar benägenheten att använda andra färdmedel (se till exempel van Acker & Witlox 2010; Buehler 2011). Därav borde principen, likt andra delar av dokumentet redan gör, omfatta både minskat bilägande och minskad bilanvändning. Vidare förstärker positioneringen av delnings- och mobilitetstjänster som *komplement* normen kring bilägande. En formulering i linje med vad policyn ämnar åstadkomma, samt med tidigare kommentar om att inte ensidigt fokusera på parkeringsutbudet, vore att ”utbudet, regleringen och prissättningen av parkering ska användas som styrmedel för minskat bilinnehav och minskad bilanvändning till förmån för aktiv och delad mobilitet”.

2024-11-15

Remissvar

3 (5)

En av de andra principerna fastställer att ”den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.” Här är det viktigt att förtydliga att ett stort utbud på subventionerad parkering, likt i dagsläget, är ett hinder för såväl utbyggnad som användning av andra ’hållbara trafikslag’. Givet strategin att driva på utvecklingen av hållbara transporter som fastställts i miljö- och klimatprogrammet bör parkeringspolicyn vara tydlig med att omprioritering av parkering inte behöver avvakta andra åtgärder i de delar av staden som redan har goda förutsättningar för aktivt och delat resande. Vidare har antalet parkeringsplatser större påverkan på resandet än parkeringens ytanspråk, även om båda delarna spelar in (och det främst är ytan som påverkar klimatanpassningsarbetet). Ambitionen om minskad parkeringsyta hanteras dessutom av principerna kring minskad långtidsparkering på gatumark samt utbud av markparkering. En precisare formulering vore därför att ”antalet parkeringsplatser i Göteborg ska minska årligen. Parallellt ska andra åtgärder tillse att parkeringsplatserna används mer effektivt samt att förutsättningarna för att resa med aktiva och delade färdmedel förbättras”.

En tredje princip som berör att bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering nämner att det i framtiden inte ska förekomma några konkurrensbegränsande subventioner. Här är det oklart vilken tidshorisont *framtiden* anspelar på samt varför avskaffandet av konkurrensbegränsande subventionerna ska skjutas fram till dess. Vi föreslår att principen revideras till att ”konkurrensbegränsande subventioner ska inte förekomma för vare sig befintliga eller nya bil- och motorcykelparkeringar.”

Parkering för bil och motorcykel

I avsnittet om parkering för bil och motorcykel anges att ”antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende”. Parkeringspolicyn kommer onekligen att bidra till ökade parkeringskostnader för befintliga boendeparkeringsskunder. Staden behöver därav värna om tillgängligheten för de som väljer bort bilen. Givet policyns inriktning om att ”bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering”, vilket de oftast inte gör i dagsläget, kommer dock efterfrågan på boendeparkering att minska framgent. Med andra ord är det inte att ”befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen” (vilket anges i ett annat avsnitt) som behövs att värna för de boende, utan andra åtgärder som tillser god tillgänglighet. Det är även viktigt att ha med sig att boendeparkeringsskundernas avgifter i nuläget i de flesta fall är subventionerade på sätt som missgynnar de delar av stadens befolkning som inte parkerar bilar där, vilket är majoriteten. Vi föreslår att de meningar som handlar om att värna befintliga parkeringar stryks.

Policyn anger att ”ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar”. Återigen bör även reglering och prissättning nämnas. Policyns grundläggande princip om att ”långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering” förutsätter prissättning och reglering av gatumarksparkering som styr parkeringsskunderna till parkeringsanläggningarna.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Formuleringen att ”staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja” är svårtolkad men indikerar ett fokus på befintlig efterfrågan på parkering vid beräkning av parkeringstal. Givet att framtida efterfrågan på parkering kommer att grunda sig i slopad subventionering och förändrad

2024-11-15

Remissvar

4 (5)

placering av parkeringen samt förbättrade förutsättningar för aktiv och delad mobilitet riskerar detta att tvinga fram fler parkeringsplatser än vad som sedan kommer att användas. Policyn bör förtydliga att beräkningar av parkeringstal och behov av ersättningsparkering ska utgå från en prognos av förutsättningar för resande och tillgänglighet när de boende flyttar in. Policyn behöver även omhänderta frågor kring boendeparkering på gatumark och allmän platsmark i närheten av förtätningsprojekt. Detta för att kunna möjliggöra nyproduktion på befintliga parkeringar utan risk för dyra parkeringsanläggningar med höga vakansgrader.

Definitioner

Policyn anger ett antal definitioner. Vissa centrala begrepp definieras dock inte, så som hållbart resande (se även hållbara färdmedel, hållbara trafikslag, hållbar mobilitet) och tjänster för kombinerad mobilitet. Om inte dessa begrepp redan definieras i något av de anknyttande styrdokumenterna hade parkeringspolicyns tydlighet mått bra av det görs här. Vidare ställer vi oss frågande till varför definitionen av delad mikromobilitet avgränsas till endast *enpersonsfordon*. Det som förvirrar oss mest är dock hur parkeringstermer så som boendeparkering och markparkering används utan att definieras och delvis på otydliga och motstridiga sätt. Det resulterar i att det är svårt, åtminstone för oss utomstående, att förstå vilka typer av parkeringar som omfattas av vilka principer. Policyn anger föredömligt vilka organisationer som berörs av policyn. Vi hade gärna sett ett liknande förtydligande kring vilka typer av parkering som berörs av vilka delar av parkeringspolicyn.

Remissfrågor

Utöver synpunkter på förslaget till parkeringspolicy ombads vi remissinstanser ge vår syn på ett antal åtgärdsförslag kring principer för parkeringsavgifter och -tillstånd. Vi avstår från att ge detaljerade kommentarer då vi inte fullt ut förstår hur åtgärdsförslagen relaterar till den föreslagna parkeringspolicyn, men skickar med några övergripande reflektioner.

Dynamisk prissättning är i linje med parkeringsnestorns Donald Schoups rekommendationer. Hans forskning visar att sådan prissättning kan bidra till att parkeringsplatser används effektivt och att parkeringskunder betalar marknadsmässiga priser (se Schoup 2005; 2018). Differentierade avgifter, så som till exempel de som nyligen införts i Paris, kan även premiera motorfordon med lägre externa kostnader och prioritera samhällsnyttiga resor som svårigen kan styras över till andra färdmedel eller ersättas på annat sätt. Samtidigt är det dock viktigt att tillse att prissättningen är lagenlig, transparent och lättförståelig samt att stadens transport- och stadsbyggnadspolicier i helhet säkerställer jämlik tillgång till stadens resurser.

En övergång till tillståndsparkering skapar förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser vilket i sin tur förbättrar möjligheten att skapa en nära, robust och sammanhållen stad (se SKR 2021). Förslaget om att subventionera parkeringspriser i syfte att gynna lokalhandel är däremot i strid med forskningsrönen kring relationen mellan parkering och handel. Tidningen Näringslivet sammanfattade till exempel forskningsläget så här:

”När man ser över forskningen över hur det lokala näringslivet påverkas när biltrafik begränsas måste man vara medveten om att alla städer har olika förutsättningar, och att metoderna skiljer sig åt. Med det sagt visar i princip samtliga studier på området att begränsningar av biltrafik, med bilfria zoner och gågator, att flödet av människor ökar och att handelns intäkter därmed stiger. En annan slutsats från flera studier är att införandet av gågator ofta möts av motstånd, men att ju längre tiden går desto mer positiv blir den lokala befolkningen och näringslivet” (Ekerlind 2023).

2024-11-15

Remissvar

5 (5)

Referenser

- Borg et al. (2022). Rikare grannskap: Mobilitetslösningar som minskar bilanvändning och frigör ytor för fler bostäder, mer grönska och bättre livsmiljö i bildominerade bostadsområden.
- Buehler (2011). Determinants of transport mode choice: a comparison of Germany and the USA. *Journal of transport geography*, 19(4), 644-657.
- Christiansen et al. (2017). Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 95, 198-206.
- Ekerlind, E. (2023). Bilfri innerstad splittrar experter – ”Skapar motsättningar”, *Tidningen näringslivet* (2023-11-03).
- Guo (2013). Home parking convenience, household car usage, and implications to residential parking policies. *Transport policy*, 29, 97-106.
- Guzman et al. (2021). Buying a car and the street: Transport justice and urban space distribution. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 95, 102860.
- Johansson et al. (2022). A pathway for parking in line with the Paris Agreement. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 1223-1233.
- Lucas (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport policy*, 20, 105-113.
- Manville (2017). Bundled parking and vehicle ownership: Evidence from the American Housing Survey. *Journal of Transport and Land Use*, 10(1), 27-55.
- Marsden (2014). Parking policy. In *Parking issues and policies* (pp. 11-32). Emerald.
- McAslan & Sprei (2023). Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities. *Transport Policy*, 135, 45-58.
- Millard-Ball et al. (2022). What do residential lotteries show us about transportation choices?. *Urban Studies*, 59(2), 434-452.
- Gössling (2016). Urban transport justice. *Journal of transport Geography*, 54, 1-9.
- Schoup (2005). *The high cost of free parking*. Routledge
- Schoup (2018). *Parking and the city*. Routledge
- SKR (2021). Parkering för hållbara stadskärnor: I små och medelstora kommuner.
- van Acker & Witlox (2010). Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 65-74.

Med vänlig hälsning

RISE Research Institutes of Sweden AB
Digitala system – Mobilitet och System

Göran Smith

Daniel Karlsson

Remissvar avseende Göteborg Stads policy för parkering

Chalmers tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissen. Denna remiss är skriven av Frances Sprei, biträdande professor in hållbar mobilitet. Frances Sprei är också ordförande för forskarrådet för Västra Götalands klimatomställning. Hon svarar dock denna remiss som enskild forskare då det inte har förankrats inom rådet.

Chalmers välkomnar den nya policyn och ställer sig positiv till att Göteborg ser möjligheten att använda parkering som ett styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

Att utveckla fyrstegsprincipen till en femstegsprincip där man adderar steget Testa ser vi som positivt då forskning och erfarenhet av andra förändringsprocesser visar att först testa olika innovationer och förändringar ökar acceptansen. Det är viktigt att en testperiod också utvärderas för att förstå dess effekter¹. Detta får gärna ske i samarbete med forskare.

Det är positivt att utbudet av parkering ska användas för en minskad bilanvändning. Forskning har visat att det finns ett samband mellan tillgång till parkering och bilinnehav och bilanvändning². Dock är det inte bara utbudet utan även prissättning som är viktig att inkludera. I en fungerande marknad så hänger utbud och pris ihop och ett lägre utbud bör då leda till högre priser. När det gäller parkering finns idag ingen fungerande marknad därför är det också viktigt att man använder prissättning som ett styrmedel också för att styra efterfrågan. Risken är annars att man också får oönskade sidoeffekter som t ex ökat söktrafik eller parkeringsflykt till gator och områden med lägre pris. Det är därför också välkomnat att policyn påpekar att konkurrensbegränsande subventioner inte får förekomma. Dock är formuleringen ”i framtiden” olyckligt otydlig och ger inga indikationer om när detta kommer att ske, vilket riskerar att minska effekten.

Satsning på parkering för delad mobilitet inklusive mikromobilitet är välkommen och en bra prioritering.

När det kommer till boendeparkering är formuleringarna i policyn otydliga och get inte tydlig riktning för styrning. Först och främst vad avser policyn när det gäller boendeparkering? Är det parkering på

¹ Sadik-Khan J, Solomonow S, 2017. Street Fight. Handbook for an urban revolution. Penguin Books.

Verfuert C, Demski, C, Whitmarsh L, 2024. Catalyst of Change – people at the heart of climate transformations. Centre for climate Change and social Transformations.

² Shoup, D. (1997): The high cost of free parking. Journal of Planning Education and Research

McAslan, D. and Sprei, F., 2023. Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities. *Transport Policy*, 135, pp.45-58.

Weinberger, R. (2012). Death by a thousand curb-cuts: Evidence on the effect of minimum parking requirements on the choice to drive. *Transport policy*, 20, 93-102.

gatumark för boende i området eller täcker detta också parkering på kvarters och tomtmark? Det kan vara bra att förtydliga detta i policyn.

”I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling.”

Ovan formulering är otydlig och gör det svårt att skapa en klar styrning kring parkeringsfrågor kopplade till boendeparkering. Det är positivt med en förflyttning av markparkering till parkeringsanläggningar. Det som är viktigt att det sker en utvärdering av befintligt och framtida parkeringsbehov. Gamla p-normer är ofta satta högre än existerande bilinnehav. Dessutom bör man ta hänsyn till effekter av prishöjningar som kan förväntas när man flyttar parkering till anläggningar. Då policyn påpekar (vilket är positivt och välkommet) att parkering inte ska subventioneras så kan man förväntas sig att detta leder till ökade kostnader för parkering. Detta i syn tur kan leda till en minskad efterfråga på parkering. Det innebär att man bör undvika en 1:1 ersättning när man går från markparkering till parkeringsanläggningar. Detta bör vara tydligare formulerat i policyn.

I policyn står det att på nyttkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas och/eller tidsregleras eller förbjudas. Detta är bra och bör också inkludera alla existerande gator.

I policyn föreslås att man ska gå från ett minimalt i parkering till ett maxtal istället. I teorin kan detta låta positivt men i praktiken riskerar det att istället höja p-talet och antalet parkeringsplatser. Parkeringstal (och andra reglerande riktlinjer), oavsett om de är minimum eller maximum tenderar att bli normen som utvecklare och exploatörer bygger och planerar utifrån. Är de formulerade som ett maximum kan det finnas ett större motstånd för att sänka dessa och därmed så blir resultat att man i praktiken ökar antalet parkeringar. Göteborg stad har jobbat med att sänka p-normen, speciellt med flexibla parkeringsnormer. Vi ser hellre att man fortsätter med det arbetet med att sänka minimaltalen samtidigt som man skiftar ett fokus till övergripande mobilitet för de boende.

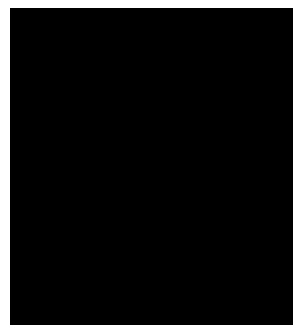
I samma stycke skrivs det att på platser med begränsad kollektivtrafik ska kommunen ställa krav på mobilitetslösningar. Tyvärr är detta inte tillräckligt då kollektivtrafiken är det viktigaste transportsättet för att minska bilberoende vilket flera undersökningar visar. Mobilitetslösningar är ett bra komplement och behövs även i områden med kollektivtrafik. Men borde istället begränsa bostadsbyggandet i områden med lite kollektivtrafik och/eller utöka kollektivtrafiken i dessa områden. Man bör använda policyn för att förstärka arbete som t ex det som sker idag när Västtrafik erbjuder avtal om bättre kollektivtrafik till kommuner/stadsdelsprojekt där man bygger med lägre p-tal. På så vis kan parkeringspolicy vara drivande till en mer hållbar mobilitet.

Frances Sprei - Biträdande Professor och enhetschef

**INSTITUTIONEN FÖR RYMD-, GEO-
OCH MILJÖVETENSKAP**

Avdelningen för Fysisk resursteori
Chalmers tekniska högskola
412 96 Göteborg
Maskingränd 2
031-772 21 46
chalmers@chalmers.se
www.chalmers.se

Chalmers tekniska högskola AB
Organisationsnummer: 556479-5598



Från: Åsa Gustafson <asagus@kth.se>
Skickat: den 12 augusti 2024 15:32
Till: Stadsbyggnad | Stadsbyggnad
Kopia: Åsa Gustafson; registrator@kth.se
Ämne: RE: Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering V-2024-0590

Kategorier: Sanna; Ciceron

Hej,
KTH avstår från att svara på denna remiss.

Med vänlig hälsning
Åsa Gustafson



Åsa Gustafson
Utredare
KTH
Ledningskansliet (MO)/ Verksamhetsstöd (VS)
Brinellvägen 8, plan 6, 100 44 Stockholm
Tfn: 08-790 6955, Mobil: 073-9736 255
asagus@kth.se, www.kth.se

From: Sofie Wäremalm <sofie.waremalm@stadsbyggnad.goteborg.se>

Sent: den 28 juni 2024 15:25

To: Stadsmiljö | Stadsmiljö <stadsmiljo@stadsmiljo.goteborg.se>; Exploatering | Exploatering <exploatering@exploatering.goteborg.se>; Stadsfastighet | Stadsfastigheter <stadsfastighet@stadsfast.goteborg.se>; Miljöförvaltningen | Miljöförvaltningen <miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se>; Kretsloppochvatten | Kretslopp och Vatten <kretsloppochvatten@kretsloppochvatten.goteborg.se>; Socialcentrum | Social Centrum <socialcentrum@socialcentrum.goteborg.se>; Socialhisingen | Social Hisingen <socialhisingen@socialhisingen.goteborg.se>; Socialnordost | Social Nordost <socialnordost@socialnordost.goteborg.se>; Socialsydvast | Social Sydväst <socialsydvast@socialsydvast.goteborg.se>; Göteborgs Stads Råd för Funktionsrätt | Stadsledningskontoret <goteborgs.stads.rad.for.funktionsratt@stadshuset.goteborg.se>; Parkeringsbolaget (<p-bolaget@p-bolaget.goteborg.se> <p-bolaget@p-bolaget.goteborg.se>; Framtiden (<framtiden@framtiden.se> <framtiden@framtiden.se>; GSL | Göteborgs Stads Leasing AB <gsl@gsl.goteborg.se>; Goteborg-Co | Göteborg & Co AB <goteborg-co@goteborg.com>; Göteborgslokaler (<info@goteborgslokaler.se> <info@goteborgslokaler.se>; Info | Higab <info@higab.se>; Info | Älvstranden Utveckling AB <info@alvstranden.goteborg.se>; Renova (<info@renova.se> <info@renova.se>; Göteborg Energi (<Diariet@goteborgenergi.se> <Diariet@goteborgenergi.se>; Business Region Göteborg (<info@businessregion.se> <info@businessregion.se>; <gr@goteborgsregionen.se>; <infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se>; <vasttrafik@vasttrafik.se>; <trafikverket@trafikverket.se>; <info@ivl.se>; <vti@vti.se>; <info@ri.se>; <registrator@chalmers.se>; Education Office <info@kth.se>; <registrator@kth.se>; <hedenus@chalmers.se>; <frances.sprei@chalmers.se>; <anders.ahlback@gu.se>; <info@cykelframjandet.se>; <remisser@naturskyddsforeningen.se>; <info@avenyn.se>;

info@nordstan.se; info@innerstadengbg.se; info@trivector.se; info@spacescape.se

Subject: Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Hej,

Översänder remiss av Göteborgs Stads policy för parkering efter beslut i stadsbyggnadsnämnden den 18 juni 2024.

Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsförvaltningen via stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se senast **den 15 november 2024**.

Frågor avseende remissen hänvisas till Hanna Järpedal, e-post hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se.

Med vänlig hälsning,

Sofie Wäremalm
Nämndsekreterare
Ärendehantering/Utveckling och styrning

GÖTEBORGS STAD
Stadsbyggnadsförvaltningen

Telefon 031-368 18 68

E-post sofie.waremalm@stadsbyggnad.goteborg.se | stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Postadress: Box 2554, 403 17 Göteborg

Besök: Postgatan 10

www.goteborg.se

[Så här behandlar stadsbyggnadsförvaltningen dina personuppgifter](#)



Remissvar Göteborgs stads parkeringspolicy

Cykelfrämjandet i Göteborg ställer sig positiva till den föreslagna parkeringspolicyn och dess övergripande syfte att använda parkering som ett styrmedel för att främja god framkomlighet för hållbara trafikslag.

Vi ställer oss också positiva till den mer precisa skrivningen under rubriken "Grundläggande principer" om att långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar, liksom skrivningen under rubriken "Parkering för bil och motorcykel" om att parkeringsytor för bil och motorcykel ska omdisponeras till ytor för bland annat cykelparkering och gång- och cykelvägar. Den omprioriteringen borde bana väg för nya cykelvägar där de tidigare inte ansetts få plats, speciellt i centrum där cykelnätet fortfarande saknar viktiga länkar.

Däremot ställer vi oss frågande till skrivningen, också under rubriken "Grundläggande principer", om att långtidsparkering på gatumark kan komma att omvandlas till angöring eller korttidsparkering. En bil eller lastbil som angör eller korttidsparkeras tar rimligtvis lika stor yta i anspråk som en långtidsparkerad dito, och är lika mycket i vägen för välbehövliga cykelsatsningar. Här efterlyser vi en tydligare riktning så att parkeringsytor frigörs på ett sätt som faktiskt möjliggör bättre cykelinfrastruktur, inte enbart omdisponering från en typ av parkering till en annan.

Långtidsparkeringar som omvandlas till angöring eller korttidsparkering skulle kunna avlasta behovet av angöring och korttidsparkering på ytor som behövs för cykel, gående eller grönska. Där detta är avsikten, kan det vara till fördel för hållbarare mobilitet. I sådana fall kan vi ställa oss positiva.

Vi ställer oss också positiva till ett cykelparkeringstal i befintliga kommunala byggnader, och att kommunala fastighetsägare ska uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar. Vår förhoppning är att detta innebär ett tydligt uppdrag till AB Framtiden att avsevärt förbättra det så kallade "mobilitetserbjudande" som ska rullas ut 2025, och

SBF-2023-00665

som inte på långa vägar lever upp till den standard som föreskrivs i dåvarande trafikkontorets "Cykelparkeringsguide – till dig som förvaltar fastigheter".

Invånarna i Göteborgs allmännyttiga bostadsbestånd är i stort behov av adekvat cykelparkering – trygga, säkra cykelgarage där även lastcyklar och cykelvagnar får plats, och med möjlighet att låsa fast sina cyklar i någonting. En storskalig investering i detta är minst lika viktigt som nya cykelbanor när det gäller att nå stadens cykelmål.

Slutligen ställer vi oss även positiva till de föreslagna åtgärderna a–g i remissutskicket.

– Cykelfrämjandet i Göteborg



Yttrande

Göteborgs Stads policy för parkering

Policy- Remissutskick

Diarienummer Stadsbyggnadsförvaltningen: SBF-2023-00665

Handläggare SBF: Hanna Järpedal

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Göteborg ställer sig allmänt positiv till "Göteborgs Stads policy för parkering" med reservation till förbättringar. Föreningen är positiv till policyns fokus på att minska bilanvändningen i staden samt att priset på parkering ska bäras av bil- och motorcykeltrafikanter genom att spegla kostnaden för dess utformning. Men policyn saknar mer konkreta fokusområden och prioriteringar till skillnad från den befintliga samt diskuterar inte kända målkonflikter. Det riskerar att leda till att policyn inte är lika genomförbar.

Åtgärdsförslag

Göteborgs Stad önskar att föreningen ger sin syn på åtgärdsförslagen i remissutskicket a till och g. Vi är positiva till merparten i innehållet men uppfattar förslagen som reglerande med en hög detaljnivå.

Föreningen anser att det är otydlig motivation till att bifoga åtgärdsförslag i tillsammans med en policy, eftersom de har så pass olika syften och detaljeringsnivå. Detta hade föreningen önskat en förklaring till.

- A. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.

Synpunkt: Föreningen ställer sig positiva till reglering av besöksparkering för att optimera resursanvändningen. Dock bör detta inte utnyttjas på parkeringsplatser vid samhällsviktiga funktioner såsom sjukhus. Besökare på dessa platser väljer inte alltid hur lång tid eller under vilka dagar de spenderar tid där. Även platser för rörelsehindrade bör inte ingå i denna dynamiska prissättning.

- B. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.



Synpunkt: Föreningen ställer sig positiv till prisnivåer för att undvika söktrafik. Förhoppningen är att användare kommer att välja parkeringsplatser längre bort från målet och välja att transportera sig med hållbara medel (tex gå) resten av vägen. Att använda digitala medel för att hjälpa resenärer är uppmuntrande för att uppnå detta mål samt att minska kostnader för kollektivtrafik.

- C. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.

Synpunkt: Föreningen ställer sig positiv till miljödifferenterad prissättning på kvartersmark.

- D. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Synpunkt: Föreningen ställer sig positiv till prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

- E. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.

Synpunkt: Föreningen ställer sig endast positiv till generösare nyttotrafiktillstånd för välfärdsservice. Det är en samhällsviktig funktion som inte kan frångå sina transportmedel. Näringsliv är inte en lika nödvändig funktion för en stad. Föreningen vill istället uppmuntra näringslivet att välja andra transportmedel såsom större lådcyklar samt att invånare behöver konsumera mindre för en mer hållbar framtid.

- F. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.

Synpunkt: Föreningen ställer sig positiv till tillfällig nedsättning av priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden. Föreningen vill uppmuntra till ökad lokalhandel, men genom att kravsätta att externhandeln ökar sin prissättning på parkering. Både för att spegla de naturvärden som försvinner när externhandel byggs och för att uppmuntra till hållbara transportmedel till externhandeln, tex kollektivtrafik.



Kanske kan besöksparkering ha en kostnad som externhandeln behöver betala till staden (som en typ av skattemedel per plats) och dessa intäkter kan läggas på att minska priserna för kollektivtrafik istället?

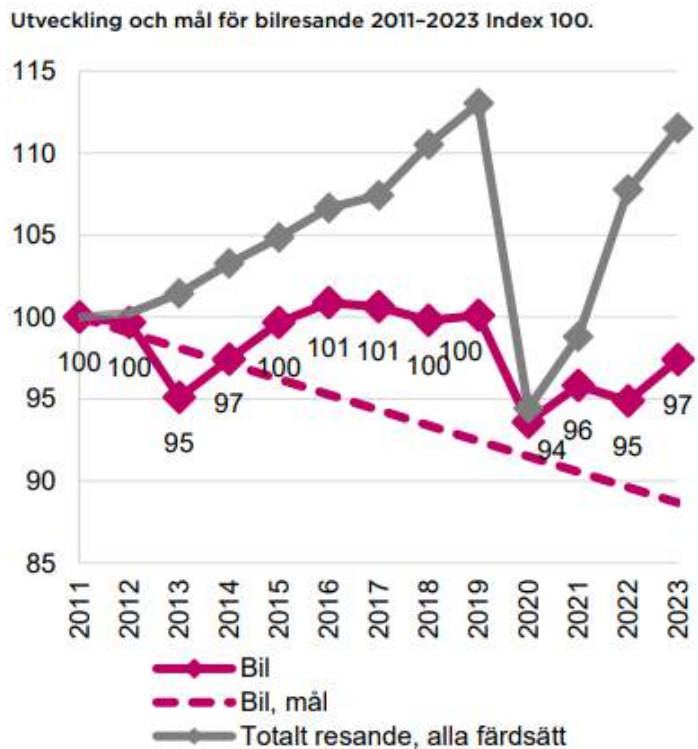
Föreningen förstår att detta inte är görbart på kort tid (därigenom positiva till tillfällig prisnedsättning enligt punkt F) men vill öppna diskussionen för att den externa handeln behöver betala för deras uppmuntran till ökad bilanvändning i staden och ökad konsumtion snarare än att lokala handeln behöver spela på samma plan. Det behöver kosta att agera ohållbart och uppmuntra till sådana val.

G. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Synpunkt: *Föreningen ställer sig positiv till att förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.*

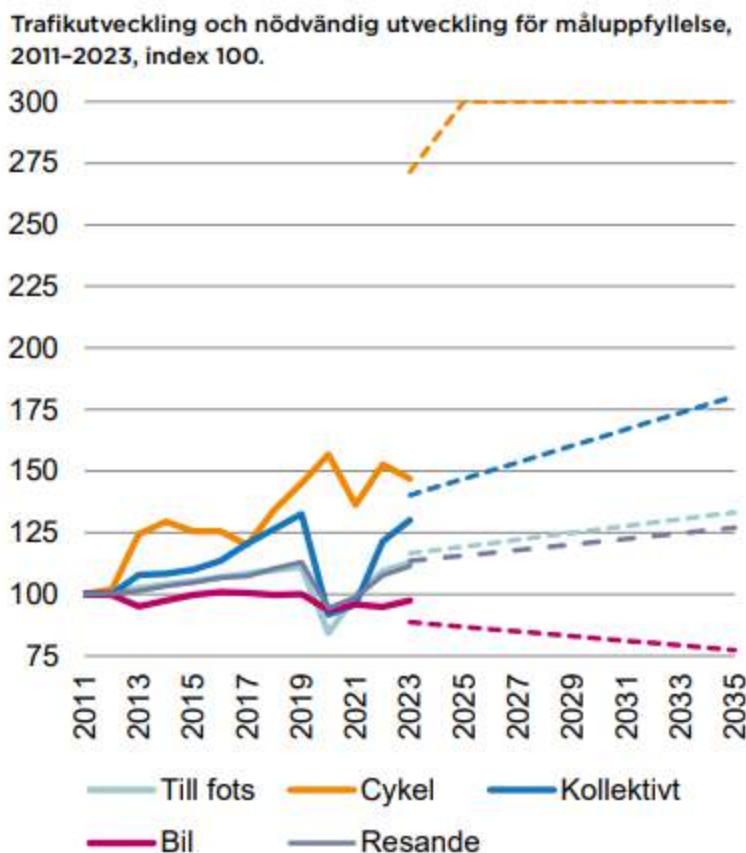
Minskad bilanvändning

Föreningen vill se en minskad bilanvändning i staden genom drastiska åtgärder, både för antalet resor och andelen användare jämfört med andra transportmedel. Att minska tillgången på parkeringsplatser, framför allt i centrala delar av staden, är en viktig pusselbit. Resor med personbil ligger ungefär på samma nivå som tidigare år innan pandemin enligt "Trafik- och resandeutveckling 2023 Göteborg".



Figur 1. Utveckling av index för bilresor samt uppsatt mål.

Därför ligger staden långt ifrån att uppnå de uppsatta målen för hållbara resor. Särskilt cykelresor ligger mycket långt efter.



Figur 2. Trafikutveckling och nödvändig utveckling för måluppfyllelse 2011-2023.

Enligt rapporten gällande resor med bilen: *“För att uppnå målet om att 55 procent av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik, **behöver trenden för resor med bil brytas** och börja minska och resor med kollektivtrafik behöver en fortsatt stark tillväxt.”*

Kostnader

Redan idag står parkeringsutformning för en stor andel yta och kostnad vid byggnation av nya planförslag. Föreningen står bakom förslaget att prissättning för parkeringsplatser ska spegla kostnaden av dess byggnation. I framtiden kommer kostnaden öka eftersom fler detaljplaner föreslår underjordiska parkeringsanläggningar, en mycket dyr geoteknisk åtgärd (baserat på [“Framtiden för parkering och nya bostäder”](#), Naturskyddsföreningen 2020).



Föreningen är intresserad av hur hög prissättningen kommer bli per parkeringsplats i planerade parkeringsanläggningar under jord när priset ska spegla kostnaden att bygga. Slutligen- går det att garantera att priset aldrig kommer betalas av någon annan än den som utnyttjar platsen?

Uppföljning

Till skillnad från nu gällande parkeringspolicy beskrivs inte vilken nivå i antal parkeringsplatser som eftersträvas. I nu gällande parkeringspolicy från 2009 var målet att bibehålla antalet parkeringsplatser i innerstaden. I den föreslagna policyn sägs att den totala ytan för parkeringar i Göteborg årligen ska minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.

Föreningen anser att den föreslagna policyn om att minska parkeringsyta blir genomförbar endast om det i den kommande processen uttrycks i uppföljningsbara mål. Annars blir ambitionen tämligen meningslös.

Samverkan

Förslagets inriktning förutsätter att göteborgarna är beredda att göra stora beteendeförändringar. Dessa förändringar förutsätter samarbete mellan alla aktuella aktörer: kommunen, fastighetsägare, näringsliv, civilsamhället, privatpersoner med flera. Alla behöver samverka både i det gemensamma arbetet med att bedriva opinionsarbete mot medborgare och skapa lösningar som kan uppmuntra till beteendeförändring.

Att även skapa de bäst lämpade utformningsförslagen med bästa resultat kräver samverkan mellan olika aktörer.



Slutsats

Det är svårt att tro att förslaget till parkeringspolicy på ett avgörande sätt kommer påverka utvecklingen. Behovet av parkeringsplatser påverkas framförallt av hur bilinnehav och bilkörning i sin helhet premieras eller försvåras och hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs. Policyn behöver kompletteras med konkreta lösningar för att föreningen ska kunna analysera deras genomförbarhet. Förslaget beskriver en önskvärd inriktning men är otydlig i vilka nödvändiga prioriteringar som måste göras. Det är därför svårt att se hur det ska kunna tjäna som ett bra beslutsunderlag för den planering, genomförande och uppföljning som behövs.

Stadsplaneringsgruppen
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom
Oskar Tagesson
Ordförande

Göteborg 241115

Till:
Göteborgs Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

Remissvar på Göteborgs Stads policy för parkering (SBF-2023-00665)

Avenyföreningen med sina 240 medlemmar på och kring Avenyn, är glada att få ge sin syn på förslaget av ny policy för parkering i Göteborg. Medlemmarna är företag och fastighetsägare som är geografiskt placerade i Avenyområdet (Från Korsvägen i söder till Vallgraven i norr och Vasaparken i väster och Heden i öster). Dessa verksamheter bidrar till stadens liv, trivsel och attraktivitet.

Göteborgs stadskärna som Avenyområdet är en del av, är göteborgarnas gemensamma plats för att mötas och umgås. Här bor (om än för få) och arbetar många göteborgare. Hit kommer turisterna och besökarna. Göteborgs stadskärna har en viktig roll som gemensamt vardagsrum för göteborgaren och betyder mycket för destinationen Göteborg.

Att arbeta aktivt med stadsutveckling är nödvändigt för att stadskärnan fortsatt ska vara attraktiv och tillgänglig. Men det måste ske med hänsyn till det som skapar liv, dvs näringslivet. En attraktiv och levande stadskärna förutsätter ett välmående näringsliv.

Vi saknar att policyn inte tar hänsyn till näringslivets behov i de grundläggande principerna. Det kommer behövas en öppen dialog med stadskärnans verksamheter för att utreda deras behov samtidigt som en attraktiv gatumiljö utvecklas.

Att använda parkering som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad är bra. Men det bör också användas som verktyg för att skapa flöden när stadskärnan behöver det som mest.

Behov finns hos både göteborgarna och besökarna att snabbt hitta parkering utan att behöva åka runt och leta. Det minskar både utsläpp och antalet bilar på gatorna.

Vi saknar att målbilden av ett gemensamt p-ledningssystem inte finns i parkeringspolicyn.

Dessutom vore det önskvärt att skyltning gällande parkering och parkeringsregleringar även stod på engelska för att underlätta för våra utländska besökare och gästarbetare.



AVENYFÖRENINGEN
BOX 5243
402 24 GÖTEBORG

INFO@AVENYN.SE

WWW.AVENYFORENINGEN.SE
WWW.AVENYN.SE

Svar på remissfrågor

- a) **Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.**

Avenyföreningen är positiv till dynamisk prissättning. Även som styrmedel för att skapa flöden i centrum när detta vanligtvis är lågt, tex på söndagar.

- b) **Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.**

Även här är vi positiva.

- c) **Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.**

Är vi mer tveksamma till. Troligen väldigt svårt att få till en rättvis prissättning utan att veta mer om förslaget bakom.

- d) **Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.**

Är vi inte positiva till.

- e) **Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.**

Generellt positiva till generösare nyttotrafiktillstånd, men är det på bekostnad av något annat?

- f) **Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.**

Med samma retorik borde priset för besöksparkering vara lägre i innerstaden för att förutsättningar för handeln här ska kunna konkurrera med externhandeln. Därför är vi inte positiva till förslaget.

- g) **Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.**

Är vi positiva till.

Med vänlig hälsning,

Jessika Wassberg
VD, Avenyföreningen



AVENYFÖRENINGEN
BOX 5243
402 24 GÖTEBORG

INFO@AVENYN.SE

WWW.AVENYFORENINGEN.SE
WWW.AVENYN.SE

Svar på remiss Göteborgs Stads policy för parkering.

Nordstan har tagit del av Stadsbyggnadsnämndens remiss med förslag till ny policy för parkering. Nedan följer Nordstans synpunkter på förslaget.

Definitioner

I inledningen av förslaget finns ett antal definitioner. Indelningen är ganska strikt när det gäller dessa fyra:

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Vi ser en utveckling där vi med flera går mot att vara en kombination av alla fyra då vi är övertygade om att det blir en förutsättning för att erbjuda en hållbar mobilitet för alla trafikantgrupper. Vi har nyligen öppnat ett mobilitetshotell som är en hubb. Vi är en nod inte minst för kollektivtrafiken med hållplatser i tre riktningar och snart även i en fjärde när Västlänken blir klar. Vi är en mobilitetsanläggning med flera funktioner tex cykelparkering och vi är en parkeringsanläggning. Vi tycker därför att en del formuleringar som återfinns i texten inte tar om hand om denna kombination av mobilitetstjänster. Exempelvis möjligheten att parkera bil här och byta till andra färdmedel för att ta sig vidare in i city.

Grundläggande principer

Vi är positiva till stadens ambition att flytta markparkeringar till parkeringsanläggningar. Den ambitionen finns med även i den nu gällande parkeringspolicyn från 2009. Det är inte tillräckligt att skriva in det i en policy för att få en förändring i önskad riktning. Policyn behöver vara utformad så att andra styrande dokument går i takt med det som står i policyn. De värderingar och principer som finns i policyn behöver också följas av konkreta åtgärder. Annars blir den verkningslös.

För att inriktningen med att flytta in markparkeringar i parkeringsanläggningar skall fungera krävs det att dessa parkeringsanläggningar är tillgängliga. Dvs att in och utfarter fungerar så att inte andra styrande dokument just i dessa punkter omöjliggör det som står i policyn.

En annan viktig del för att policyn skall fungera är att det är lätt att få information om att det finns lediga platser i parkeringsanläggningar. För att underlätta processen med att ta bort markanläggningar kan antalet lediga platser som finns i parkeringsanläggningar visas på digitala skyltar i gaturummen. Även ur ett hållbarhetsperspektiv minskar söktrafiken vilket leder lägre koldioxidutsläpp. Ur ett besöksperspektiv blir upplevelsen bättre och staden upplevs mer välkomnande och omhändertagande. Även diskussionen om att det inte finns lediga parkeringar i city tas om hand eftersom det då i stället är möjligt att peka på fakta. Nordstan har tillsammans med Vasakronan försökt att få till stånd en samverkan kring detta med staden men stadsmiljöförvaltningen har inte prioriterat denna möjlighet. En tydligare vägledning för parkering kan även bidra till att lossning och lastning i lastzoner till city kan underlättas. Även transporter med mikrofordon underlättas med en sådan vägledning. Det minskar även blockering av gator när leveransfordon står på fel plats.

En parkeringsanläggning är också en möjliggörare när det gäller omställningen till fler elfordon eftersom det där finns möjlighet att erbjuda platser med laddningsmöjligheter för elfordon. Det förutsätter då att tex boendeparkering på gatan nära en parkeringsanläggning inte är så billig att det i själva verket motverkar en önskad omställning till elfordon. En billig parkering riskerar i stället att stimulera användaren att ha kvar fossildrivna fordon.

Mobilitet och parkering i plan- och exploateringsprocessen

Vi är positiva till inriktningen att i första hand fylla redan byggda parkeringar och vi har stora möjligheter att bidra till denna inriktning. Vi vill dock betona igen att det som står under grundläggande principer dvs att tillgängligheten till den redan byggda anläggningen måste säkerställas både i in och utfart. Ett fåtal parkeringsanläggningar ger färre konfliktpunkter med tex GC trafik.

Göteborg 2024-10-30

Nordstans Samfällighetsförening

Helena Lindqvist
Vd

Göteborg 15 november 2024

Innerstaden Göteborg ideell förenings svar på Göteborgs Stads policy för parkering

diariennr: SBF-2023-00665

Våra medlemmar vill ha parkeringsplatser

Skapa en strategi för mer nyttjande av befintliga parkeringsgarage som finns i området idag. En tydlig långsiktig plan för var och i vilka områden parkeringar ska finnas och var de ska begränsas. Parkeringsgaragen ska vara enkla att hitta till och lättillgängliga, om möjligt skapa fler infarter för att minska cirkulerande trafik i city. Mer nyttjande av parkeringsgarage bidrar till att minska antalet parkerade bilar på gatorna vilket vi ser som positivt.

Våra medlemmar uttrycker att parkeringarna ska möta deras, näringsidkarnas, och dess bilburna kunders behov. Det är viktigt att erbjuda flexibla parkeringslösningar till rimliga avgifter och att en omvärldsanalys genomförs innan en eventuell prisjustering. Detta även i framtiden då många av våra kunder pendlar med bil in till innerstaden.

Skapa tydligare hänvisning till alla befintliga lediga parkeringar, kommunala och privata, som visar var de finns och antal lediga platser just nu.

Minska antalet godstransporter på innerstadens gator

Skapa en omlastningshub och logistiklösning för godstransporter in till innerstaden för att minska belastning på gatorna, antalet parkerade transportbilar i innerstaden samt minska avgaser.

Främja miljön

Vi ser positivt på initiativ som stödjer laddinfrastruktur och delningstjänster i parkeringsanläggningar.

Ökade flöden på söndagar

Vi har under lång tid strävat efter att få in mer folk till innerstaden på söndagar och därför försökt påverka lägre p-priser på söndagar. Vi tycker det är olyckligt att den lägre kostnaden för parkering på söndagar togs bort utan att lyssna av marknaden. Detta motverkar vår strävan att öka flödena i innerstaden.

Erika Kern
tf Vd

Företagarna i Göteborg
Erik Dahlbergsgatan 3
411 26 Göteborg

Göteborgs Stads policy för parkering

Företagarna i Göteborg har ombetts lämna ett remissvar på Göteborgs Stads förslag på ny policy för parkering, SBF-2023-00665.

Bakgrund

Det finns fler än **67 000 företag** i Göteborgs Stad och ännu fler i grannkommuner som har Göteborg som primär kommun att bedriva arbete i. Fler än **98 procent** av alla företag i Göteborg är **små företag** med färre än **50 anställda**. Dessa småföretag skapar fler än **133 700 arbetstillfällen** och bidrar till att skapa en levande kommun. **25 procent** av skatteintäkterna till Göteborgs Stad kommer från just småföretagen och deras anställda vilket motsvarar **8,3 miljarder kronor** – intäkter som finansierar vår gemensamma välfärd (Företagarfakta 2024). Många av dessa företagare är beroende av lättillgängliga parkeringsplatser – både för sig själva och sina anställda men också för sina kunder som på ett enkelt sätt behöver kunna ta sig till verksamheten.

Göteborgs Stad har ett näringslivsstrategiskt program med ett övergripande mål om 120 000 nya jobb. Ett av delmålen är att Göteborg är en av de storstadsregionerna i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation och en av strategierna kopplat till det delmålet är att det ska vara enkelt att driva företag i Göteborg. I strategin ingår att arbeta systematiskt med att förenkla stadens processer ur ett näringslivsperspektiv samt att tillse att stadens beslut i relevanta frågor innehåller en analys om hur det påverkar näringslivet – vi anser att båda dessa delar saknas i detta policyförslag.

Redan idag är parkeringssituationen i kommunen ansträngd. I en enkätundersökning som Företagarna i Göteborg genomförde den 25 september-9 oktober svarade 60 procent av deltagande företagare att parkeringssituationen i kommunen är mycket dålig. Endast 1 procent svarade mycket bra (figur 1). 78 procent svarade att deras företag hade påverkats negativt om antalet lättillgängliga parkeringsplatser i Göteborg minskar. Endast 17 procent svarade att de inte hade påverkats negativt av detsamma (figur 2). Nästan 200 företagare deltog i undersökningen.

Synpunkter

Vi har generellt sett en annan bild av användandet av lättillgängliga parkeringsplatser än vad som framställs i förslaget. Vi håller med om att parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och att parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden, däremot ställer vi oss frågande till bilden av att en sammanhållen stadsstruktur endast kan möjliggöras genom ett minskat ytanspråk för bilparkering. Vi anser att det är alldeles för långtgående åtgärder som föreslås som riskerar att slå hårt mot företagare, deras anställda och privatpersoner.

Bilen är och kommer fortsatt vara ett viktigt verktyg för många företagare och privatpersoner och redan idag upplevs situationen i kommunen som väldigt ansträngd. Minskningen av antalet lättillgängliga parkeringsplatser kommer göra det svårare och dyrare för både privatpersoner och företagare att leva och verka i kommunen. Dessutom ställer allt fler biltillverkare om och kommer på sikt producera enbart el- eller hybridbilar vilket kommer minska buller och skapa en bättre luftkvalitet i hela staden.

I vår enkätundersökning skriver hantverkare, som är i behov av bilen för att kunna utföra sitt arbete, att det både är svårt att ta sig fram och att hitta parkeringsplatser. Det skulle försvåra situationen ytterligare om lättillgängliga parkeringsplatser skulle flyttas in till parkeringshus. Även det faktum att man önskar minska till exempel husbilar i innerstaden och begränsar vissa platser till fordonsklass 1 får en begränsade påverkan på näringslivet då företagsbilar ofta är lätta lastbilar.

Att flytta fler parkeringsplatser till parkeringsanläggningar kommer göra parkeringssituationen ännu mer ohållbar och göra det ännu dyrare att parkera. Företagarna i undersökningen vill snarare öka tillgängligheten och tycker redan i dagsläget att antalet parkeringsplatser är begränsande och i stor utsträckning påverkar verksamheten. Det totala antalet parkeringsplatser i Göteborg måste öka – både i parkeringsanläggningar och på gatumark. Det är i sig inte orimligt att vilja flytta bilar till parkeringsanläggningar, det måste dock ske efter att konsekvensanalyser har gjorts som belyser hur företag och privatpersoner i området kommer påverkas.

Vi saknar också en analys om hur kollektivtrafiken kommer påverkas av dessa förslag. Redan idag är kollektivtrafiken överbelastad under delar av dygnet och det är inte ovanligt att avgångar ställs in på grund av förarbrist. I början av året rapporterade SVT att endast Västtrafik saknar omkring 700 bussförare de närmaste åren. Dagens kollektivtrafik är i perioder överbelastad vilket kommer förvärras om fler hänvisas att använda den. Genom att

göra det svårare att ta bilen in till stan och hänvisa fler till kollektiva färdmedel kommer det skapa ännu mer trånghet och förseningar vilket kan leda till ökad otrygghet.

En annan utmaning idag är de tekniska förutsättningarna. Parkeringsappar med information om var man kan hitta lediga parkeringsplatser är inte tillräckligt bra, då all denna information inte finns samlad i gemensamma plattformar mellan näringslivet och kommunen. Ett minskat antal lättillgängliga parkeringar riskerar att skapa ännu mer irritation och hinder. Vi är dock positiva till en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon.

I kommunens program för besöksnäringens utveckling fram till 2030 finns mål för hur turismnäringen ska utvecklas för att skapa en ännu mer attraktiv stad att besöka. Två av målen är att antalet kommersiella gästnätter ska öka från 4,5 miljoner 2015 till 9 miljoner 2030 samt att omsättningen i besöksnäringen ska öka från ca 24 miljarder kronor 2015 till ca 40 miljarder kronor 2030. Vi är fundersamma till hur detta hänger ihop med att göra det svårare att använda bil i Göteborg. Dels för att det blir svårare för bilburna turister, men framför allt för att åtgärderna som föreslås i policyn kan leda till ett försämrat utbud i besöksnäringen. Det finns en överhängande risk att företag behöver lägga ned eller flytta sin verksamhet då kundtillströmningen kan påverkas om det är svårt att ta sig till verksamheten. I förlängningen kan det leda till färre besökare till staden.

Vi är i grunden positiva till ökad användning av cykel, delad mikromobilitet och kombinerad mobilitet. Däremot är vi kritiska till att ställa dessa alternativ mot biläggande och ytor för bilparkering. En årligen ökande andel av parkeringsplatser för mikromobilitet och yta för kombinerad mobilitet, på bekostnad av vanliga parkeringsplatser, kommer påverka näringslivet negativt. Några konsekvenser av sämre tillgång till parkeringsplatser kan vara minskad kundtillströmning och leveransproblem. Detta lyfts i en undersökning gjord av Svensk Handel m.fl. där en viktig del är att många medborgare använder bilen för att handla. Om bilen förhindras att på ett enkelt sätt ta sig in i stadskärnan kommer också många kunder köra sina bilar till externa handelsområden framför lokala butiker i centrum. Vi riskerar att hamna i ett läge där små lokala företag tvingas lägga ned för att det blir alldeles för krångligt att ta bilen in till centrum jämfört med till handelsområden utanför stadskärnan.

Vi är kritiska mot förslaget om att Göteborgs Stad inte längre ska erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Idag nyttjas denna möjlighet av många företagare och en tredjedel av företagen hade påverkats negativt om denna möjlighet försvann (figur 3). Att begränsa möjligheten att teckna denna typ av abonnemang kommer göra det dyrare att parkera i Göteborg vilket går ut

över näringslivet och i förlängningen kommunens möjlighet att utvecklas. Detta påverkar också privatpersoner, anställda i offentlig sektor eller i näringslivet, studenter och andra, som använder abonnemangsparkering dagtid för att kunna ta sig till och från hemmet.

Sammanfattning

Vi bedömer att det saknas en ordentlig konsekvensanalys på hur dessa föreslagna åtgärder kommer påverka framför allt företag och verksamheter i centrum. Om Göteborgs Stad ska uppnå det näringslivsstrategiska programmets övergripande mål om 120 000 nya jobb är det viktigt att de små och medelstora bolagen som skapar arbetstillfällen också får en möjlighet att säkra tillgängligheten i den stad där verksamheten utövas.

Vi är negativa till ambitionen att vilja minska antalet lättillgängliga parkeringsplatser i kommunen då detta kan påverka verksamheter som håller innerstaden levande med butiker och Saluhallar. Även verksamheter som Svenska Mässan med sin centrala lokalisering är beroende av att deras mässbesökare utifrån kan ta sig in i staden även vid sidan av kollektivtrafiken. Vi ser också utmaningen i framkomlighet för hantverkare som är beroende av sin bil som del av sitt arbetsverktyg med till exempel tunga verktyg och kemikalier som målarfärg. Vi ser också risker med att fler och fler parkeringsplatser begränsas till fordonsklass 1 vilket utesluter lätta lastbilar, som ofta används av hantverkare, att använda dessa.

En successiv flytt till parkeringshus är ett bra sätt att minska antalet bilar på gatumark men det måste ske på ett planerat och långsiktigt sätt. Nu är det otydligt hur många platser som ska tas bort och vilka parkeringshus som man anser ska användas istället, samt vad kostnaderna kommer bli i jämförelse.

Vi är kritiska till att man vill ta bort abonnemangsparkeringarna men behålla boendeparkeringar. Genom att ta bort abonnemangsparkeringar kommer företag och dess anställda drabbas. Vi ser inte att dessa ska ställas mot varandra, utan neddragningar av abonnemangsparkeringar bör göras i lika relation som neddragningar av boendeparkeringar. I de fall det finns möjlighet att istället välja kollektivtrafik för företagare och medarbetare välkomnas detta men företag är också beroende av kompetenser som behöver kunna ta sig till sina arbetsplatser och ha en möjlighet att parkera.

Vi ser inte heller att Göteborgs Stad har den tekniska nivån som krävs för att inte ytterligare försvåra parkeringssituationen i dagsläget. Parkeringsplatser på ytor som inte tillhör kommunen finns inte tillgängliga i gemensamma appar. Inte heller tekniken för betalningar

är tillräckligt väl fungerade, då flera olika appar måste användas för olika områden och aktörer. Utöver detta ser vi inte att kollektivtrafiken är redo att hantera ett högre tryck för att klara av omställningen. Det är viktigt att göra en bedömning av företagens kostnader och genomföra en övergripande analys av de samhällsekonomiska effekterna, både vad gäller tillgänglighet och kostnader, men också vilken effekt dessa förslag kommer ha på kollektivtrafiken.

I bilaga 1 bifogar vi de fritextsvar som lämnades i vår enkätundersökning.

Cathrine Dellborg, ordförande

Thomas Falck, vice ordförande

Amelie Hellner Johnson, styrelseledamot

Björn Björklund, styrelseledamot

Maria Ejdestig, styrelseledamot

Taufeeq Saleh, styrelseledamot

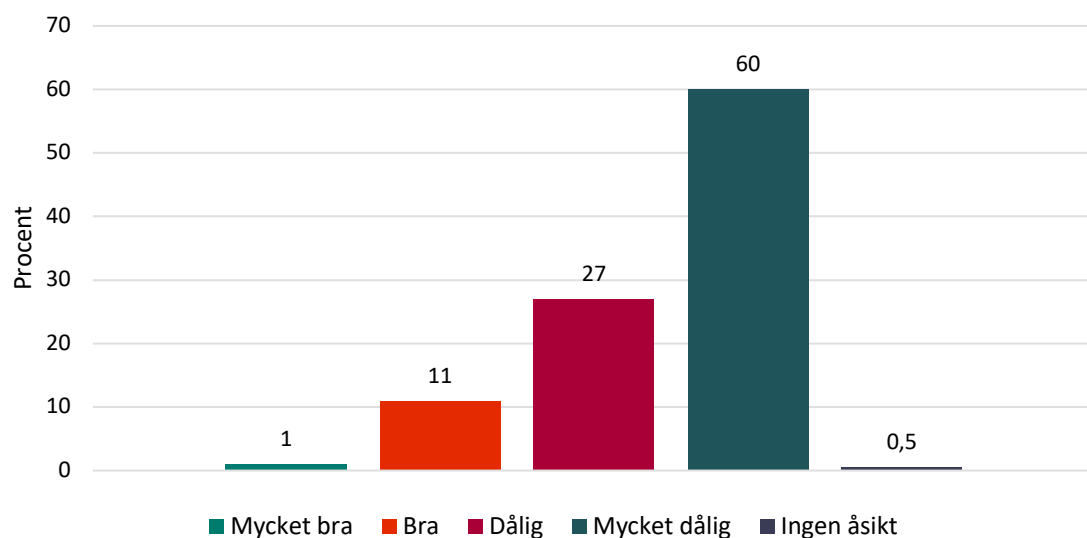
Maria Wannefalk, styrelseledamot

Anton Fulltorp, styrelseledamot

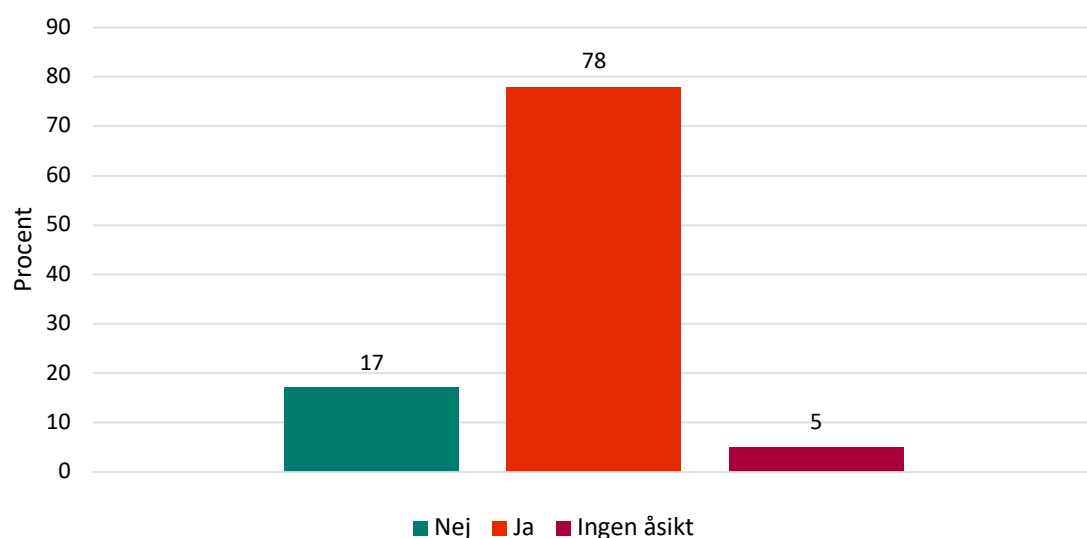
Mathias Mattsson, styrelseledamot

Lasse Nilsson, styrelseledamot

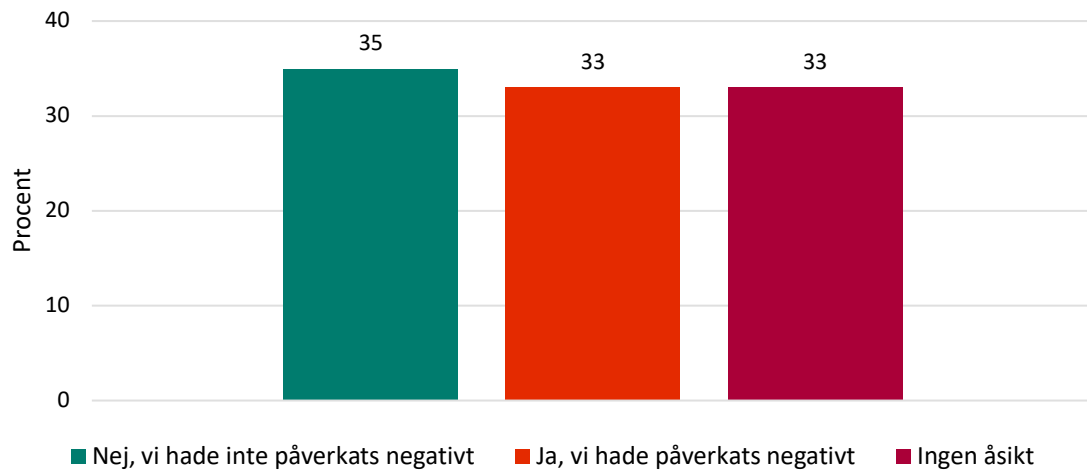
Figur 1: Hur upplever du som företagare parkeringssituationen i Göteborg i allmänhet (helhetssyn, dvs inte enskilda områden)?



Figur 2: Hade ditt företag påverkats negativt om antalet lättillgängliga parkeringsplatser i Göteborg minskade?



Figur 3: Idag erbjuder Göteborgs Stad abonnemangsparkering (långtidsparkering) till privatpersoner oavsett om man är boende i området eller inte. Hade du och dina anställda påverkats negativt om detta ändrades till att endast boende får möjlighet att köpa



Företagarna i Göteborg
Erik Dahlbergsgatan 3
411 26 Göteborg

Göteborgs Stads policy för parkering (bilaga 1)

Företagarna i Göteborg har ombetts lämna ett remissvar på Göteborgs Stads förslag på ny policy för parkering, SBF-2023-00665. Nedan bifogas de fritextsvar som lämnas i vår enkätundersökning som genomfördes den 25 september-9 oktober. Enkäten besvarades anonymt.

Parkeringsituationen

Svar som har att göra med parkeringssituationen och prisbilden.

- Det är generellt svårt att hitta platser nära dit man ska och det är oftast väldigt dyrt. Apparkeringen fungerar dock väldigt bra.
- Väldigt dyrt att parkera generellt i stan.
- Det är redan väldigt dåligt så vi hoppas djup att denna situation inte försämras. Staden är beroende av olika företag för att fungera och då måste dessa företag kunna sköta sitt jobb och kunna använda sina servicebilar.
- Det tar tid att hitta plats och miljön mår ju inte bra av att man kör runt och letar.
- Mycket dåligt att styret i Gbg höjt p-avgifterna efter klockan 18:00.
- Göteborgs kommun verkar hata bilar trånga parkeringsplatser dessutom och 30 min finns det gott om hur tänker dom...
- För få centrala p-platser
- Även som boende i Göteborg är parkeringssituationen oacceptabel.
- De delar i förslaget som gäller parkering kan konstateras enbart försvårar och fördyrar vardagen för alla göteborgare med bil. Med detta förslag till policy kommer ingen längre kunna köra eller parkera bil till rimliga villkor i Göteborg. För att underlätta för verksamheter och näringsliv är det bättre att utreda och föreslå ett tillräckligt antal ersättningsparkeringar för de platser som tagits bort i Göteborgs centrum. Till exempel skulle man kunna ersätta fickparkering med vinkelparkering, så kallad snedparkering - men det finns också andra lösningar som skulle kunna utredas. Dessa ersättningsparkeringar är viktiga för att få göteborgsfamiljer att få ihop vardagspusslet men också för att handeln ska kunna överleva i city.

- Det är mycket svårt att hitta parkering vid och runt Järntorget då första Långgatan är under ombyggnad och parkeringshuset Koffen är för litet och ganska långt bort från Järntorget speciellt om man har material att bära på.
- Vi undviker Göteborg centrum just på grund av de dåliga parkeringsmöjligheterna.
- Alldeles för dyrt att parkera i centrala Göteborg. 250 kr bara för att parkera.
- Parkeringssituation överlag är under all kritik men där väl på detta sätt när man inte vill ha bilar i centrum. Problemet blir ju för oss som har bilen som arbetsredskap.
- Det behövs fler parkeringar i stan! Det tas konstant bort platser vilket är dålig trend.
- Parkeringssituationen i Göteborg är katastrof och blir bara värre för varje dag. Många behöver fortfarande ta bilen och att försöka tvinga ut stans bilister genom att ta bort parkeringsplatser är ett hån.
- Jag som företagare parkerar inte så ofta i Gbg men när jag gör det är det krångligt, 5-6 olika parkeringsappar. När man sällan parkerar, måste man logga in varje gång eller bekräfta bilen eller starta om allt från början. Det tar mycket tid men jag kan ju inte bara parkera för att hålla igång appar.
- Jag har slutat åka in till Göteborg. Det går ju inte att parkera längre! Miljö-mupparna är som en sekt! Otroligt att de lyckas genomföra en sådan hänsynslös politik med tanke på deras storlek. De agerar helt utan sans och Balans
- Problemet med Göteborg och de styrande är tydligt.... De gillar inte bilar och bilister. man kan ha vilken uppfattning man vill men så länge Göteborg är en stad med ganska undermålig kollektivtrafik, så fungerar inte fientligheten mot bilismen. Jämför vi många mellanstora städer i Europa, så har de byggt centrala underjordiska garage. Det för att det är enkelt att parkera när man är på plats, dvs det behövs inget letande efter första bästa p-plats. Det är ganska inskränkt att tro, att man kan utrota bilåkandet. Det finns en enorm köpkraft som INTE tar sig till city. De stannar i köpcentren pga problemen med parkering. Tyvärr kommer dagens politiker inte lösa problemen, eftersom det är de som har orsakat det kaos som nu råder. Det finns dock ett undantag och det är det nya parkeringshuset på Heden. Det är bra, men det skulle behöva byggas fler...
- Katastrof för serviceföretag och arbetsmiljön för teknikerna som behöver bära utrustningen långt
- Försöker undvika att köra i innerstan både privat och i jobbet, främst pga parkeringssituationen och trängselskatterna.
- Kostnaden för elbilsladdning är absurd och helt ur linje med Göteborgs klimatmål

- Vi har egna parkeringar men vi rör oss ofta i stan och det är alltid ett stort problem att hitta parkeringar i närheten av sitt mål. Det innebär att vi måste vara ute i mycket god tid för att kunna anpassa tiden vilket leder till extra körtid, dåligt för miljö och effektivitet.
- Parkeringsmöjligheter inom Göteborg är mycket dåliga
- Vi har sällan behov, i tjänsten, att ta bil till centrala stan. De som bor i centrum har dock problem att få platser
- Fler parkeringsplatser behövs både i och utanför centrum. Bygg gärna under mark så slipper vi förstöra den fina stadsbilden.
- Orimligt dyrt och alldeles för få alternativ i centrala Göteborg (inom Vallgraven).
- Som hantverkare med syfte att förhindra översvämmade källare bland annat, är tillgång till parkering i anslutning till servicebehovet väsentligt för att snabbt kunna utföra och förhindra ytterligare översvämning.
- Behövs mer lastzoner för att leverera inom rimliga avstånd till butiker.
- Jag som företagare skulle inte vilja ta bort parkeringsplatser utanför arbetsplatser och restauranger
- Vi vill absolut inte förlora flera p-platser.... ta tillbaka platserna på Grönsakstorget som man tog bort innan sommaren....
- För oss som fastighetsmäklare är det katastrof med parkeringen. Jobbar i Storgöteborg med centralt kontor. Funderar på att lägga kontoret utanför stan pga parkeringsproblemen.

Innerstadsmiljön

Svar som beskriver utmaningar kring centrumdöden samt utmaningar för företagare att bedriva sina verksamheter pga tillgänglighet och parkeringssituationen.

- Personligen undviker vi nu mera centrala Göteborg och åker till Frölunda, Backaplan eller Kungälv.
- Jag har slutat att åka in till city pga parkeringsproblemen och har valt att handla på nätet istället och vill jag besöka en fysisk butik, så åker jag till de stora butiksområdena utanför stan.
- Vi undviker att över huvud taget besöka centrala GÖTEBORG. Därmed har vi besparat oss många problem.

- Gör om 30 min till 2 timmar. Vi är många som har lite funktionsnedsättning, men inte tillräckligt för handikapp-kort. På 30 min hinner jag gå till en butiksdörr och retur till bilen - det är ett sätt att främja
- Där det är mest ont om p-plats gör man ett sommartorg. Stackars handlare i innerstan
- Butiksdöden i centrum. Varför vill Göteborg innerstad och politiker medverka till det?
- Problematisk och mindre lyckad.
- Att parkera bilen i Göteborg är redan en katastrof och att ta bort ännu mer kommer att döda små företagare ännu mer.
- Situationen är sådan att vi undviker att ta bilen till stan. Om det är bra eller dåligt är svårt att bedöma.
- Jag tycker att det har blivit svårt att handla tunga och skrymmande varor i centrum eftersom det blir lång väg att gå med kassarna till en parkerad bil. (Och ännu längre att gå med kassarna om man åker kommunalt och behöver gå både till och FRÅN bussen/spårvagnen.) T.ex. gäller detta porslin och inredningsprodukter. Det blir lättare att åka till köpcenter. Jag tycker att den försämrade parkeringssituationen FÖRSÄMRAR TILLÄNGLIGHETEN för oss som börjar få ont i ryggar och knän. Vi behöver inte stora gaturum för umgänge/fika/måltider. För de som inte känner till det så regnar och blåser det stor del av året i Göteborg!
- Om vi vill ha en levande innerstad med butiker och arbetsplatser så är det oerhört viktigt att det finns tillgång till parkering. Många väljer idag att istället handla i butiker utanför stan där det är enkelt att parkera. Detta leder till en mängd outhyrda butikslokaler och en näst intill omöjlig situation för näringsidkarna. Fler och lättillgängliga parkeringsplatser i centrala Göteborg är ett måste om vi vill ha ett levande centrum.
- Motverka butiksdöden och gör det enkelt för förortare att komma in till stan och spendera tid i centrum!
- När parkeringsplatser påverkar möjligheter att ha möten och kontor i stan påverkar det både min business och staden jag valt att bo i. Jag shoppar mindre i stan, äter mer sällan på lunchrestauranger (då jag oftare väljer att jobba hemma än åka in till kontoret) och väljer bort kvällsaktiviteter i stan (då jag behöver röra mig "kollektivt" i en stad som känns mer osäker).
- Tillfällen vi fått möjlighet att yttra vår oro har bemötts av "det finns bra tillgänglighet redan" "Göteborgarna vänjer sig" osv. Redan nu upplever handeln i Saluhallen ett sämre köpbeteende, även om besöksstatistiken är rätt lik så handlar folk betydligt

sämre då det oftast är "jobbigt att släpa med hem" En bilburen kund har betydligt lättare att göra större inköp. Likt många som gör sina stora livsmedelsköp vid storköpen, tar bilen. Finns även förståelse om varför dom ska försvinna ur ett stadsplaneringsperspektiv (vattenläge osv.) men bristen på alternativ och välvilja att göra på "rätt sätt" är oroväckande.

- Med tanke på hur få personer som bor i Göteborgs centrum är det av högsta vikt att bevara parkeringarna för att bibehålla kundunderlag till verksamheterna i centrum. Göteborgs centrum är glesbygd jämfört exempelvis med Stockholm och Malmö. Bil är en förutsättning för många för att över huvud taget överväga att handla i centrum. Många kunder har slutat handla i centrum och väljer istället att exempelvis åka till Frölunda Torg mm eftersom det finns gott om gratis parkering där. Minskat parkeringsunderlag kommer tveklöst att fortsätta driva kunder till ytterområden.
- Att minska parkeringar i stan kommer att så småningom påverkar negativt på dem flesta företagen i centrala Göteborg och orsakar konkurser

Trafiksituationen och tillgängligheten

Svar som beskriver utmaningar kring tillgängligheten i och kring Göteborg i stort

- För mitt företag är det centralt att det finns bra allmänna kommunikationsmedel som buss, spårvagn och färja.
- Vi arbetar med att hjälpa Göteborgsföretag att rekrytera internationella talanger. Göteborg har försämrats betydligt under de senaste åren. Rent bedrövt faktiskt.
- Gör det inte sämre
- Trafiksituationen i allmänhet är nu sämre än i Nairobi och Mexiko City! Åtgärda!
- Att ta bort parkeringar och skapa konkurrens med boende om parkeringarna i Göteborg är vansinnigt. Kommunen borde göra ett studiebesök i Oslo. Där fungerar infrastruktur och parkering strålande. Men att kika på en granne som inte är bilfientlig är väl inte aktuellt...
- Obegripligt att en stad som lever (delvis) på fordonsindustrin såväl produktionsmässigt som utvecklingsmässigt har en så snarstucken hållning till densamma. Och hela trafikkontoret saknar körkort...
- Hur länge skall man hålla på och ta bort p-platser i stan. Just nu är det ju bara kaos. Både för besökare till kontor, handel eller om det bara är service till såväl fastigheten som verksamheten i den. Man måste börja planera att ersätta parkeringar man tar

bort i alla fall tills man får en kollektivtrafik att funka för alla göteborgare inte bara turister

- Alla kan inte cykla
- Hela trafiksituationen i Göteborg är ett enda kaos. Kommunen har medvetet förtätat staden för att köer ska uppstå och att man ska upplevat trängsel. Se särskilt Berzeliigatan och närliggande gator. Göteborg ska bli en cykelstad sa Annelie Hulten. Själv tog hon taxi under den tid hon var politiker i Göteborg. Cykel är inte ett alternativ i Göteborg där det ständigt regnar och blåser. Särskilt inte om man är företagare och småbarnsförälder som ska hämta på dagis, handla mat med tunga kassar osv. Politikerna har argumentet att cyklar räddar miljön, men bortser från utvecklingen med elbilar. Det är allvarligt att inte staden erbjuder p-platser i större utveckling. I Centrum där det är mycket ont om p-platser kan man konstatera att staden är död. Biltrafik ger inte bara avgaser. Det ger trygghet, rörelse och puls. Beträffande de få p-platser som finns är p-tiden för kort. Man hinner inte äta lunch på restaurang på 30 minuter. Detta påverkar även omsättningen för restaurangerna.
- Hur kan man planera för att ingen skall kunna ta sig till butiker, kontor mm? Volvo som är säkert en av stadens största aktörer ifråga om jobb, skatter
- Möjligheten att ta emot besök begränsas kraftigt av den värdelösa trafikplaneringen - det går inte att köra bil i stan och dit alla vill är det fullt på parkeringen. Vårt företag ligger där det är lätt att parkera men våra besökare tycker Göteborg är jobbigt.
- Undviker nu mer GBG city pga dåliga parkeringsmöjligheter samt Västlänksbygget.
- Parkerings och trafiksituationen i Göteborg har inneburit att jag köpt en lådcykel för transporter i centrum när jag har uppdrag där.
- Parkeringssituationen i Göteborg är under all kritik. Det är snarare regeln än undantag att man blir försenad till möten på grund av brist på parkeringsplatser. Eller att man behöver ta höjd på ett sätt som påverkar resten av arbetsdagen på ett ohållbart sätt.
- Hela bilsituationen i Gbg är under all kritik.
- Göteborg motverkar företag att utföra sin uppdrag och med tanke på att vi är biltillverkare stad och vi alla lever på Volvo så borde dessa inkompetenta politiker främja företagare istället för att motverka.
- Bilar är en stor del av hur vi och våra kunder lever och rör sig. Med miljöbilar så är inte miljöpåverkan ett problem, och våra köpare och kunder behöver kunna parkera för att kunna köpa. Utan denna möjlighet får vi områden i vår stad där företag inte kan ha verksamhet som kräver fysiska kunder på plats.

- Saltholmen är bedrövlig om man inte är fast boende i södra skärgården
- Jag arbetar som fastighetsmäklare och anser mig motarbetad av politiker och tjänstemän vad avser framkomlighet och parkering i Göteborg. Har man tänkt sig att jag skall åka kommunalt mellan mina visningar?
- Varför grävs upp hela stan samtidigt? Måste gå bättre med bra planering eller är det planerat att skaffa hinder för alla överallt? Betalar vi för mycket skatt som missbrukas för onödiga projekt i stan!
- Göteborgs stad har infört på vissa parkeringsområden skylten "Endast för personbil klass 1" med anledning av att man inte vill ha för stora bilar där tex husbilar mm som är klass 2. Problemet är att det finns väldigt många "små" bilar som inte har betäckningen "Personbil klass 1" utan tex "lätt lastbil" och som då får böter! Vi kan tex ta Valhalla där man också har för el-bilar som då inte kan användas om fordonet är av annan typ än klass 1. Alla hantverkare eller tränare, föräldrar som kör barn till aktiviteter mm med skåpbil/flakbilar mm riskerar att få böter! Det går heller inte att läsa sig till på hemsidan eller app var man kan eller inte kan parkera med sådana bilar.
- Nya skyltar med personbil klass 1
- För många olika appar i många områden. Svårt för oss yrkesverksamma med servicebilar att komma nära projekten.
- Betalningsmetoderna! Varför så många? det måste vara enkelt och driftsäkert. Kortbetalning anbefalles.
- P-bolaget har många P-platser som är osynliga i P-appen, har man numret på platsen och slår in det i appen så kan man betala och parkera. I princip alla nybyggda skolor, förskolor har det så. När man kontaktar P-bolaget så vet de ingenting, de har inga listor, spelar helt ovetande. Det är jävligt jobbigt för mina anställda som serverar skolor mm.

Positiva synpunkter

Svar som ser positivt på ökade prioriteringar på kollektivtrafik, cykel och annan mikromobilitet.

- Vi behöver åka mer kollektivt av många olika skäl
- Jag tycker att det är viktigare att prioritera infrastruktur för cyklister än för bilister. Som företagare oftast tar jag cykel istället för bilen och jag tycker att det är bättre att

ta bort parkeringsplatser för bilar och lägg till cykelparkeringsplatser och garage
istället.

Från: Maria Ejdestig <maria.ejdestig@outlook.com>
Skickat: den 14 november 2024 12:04
Till: Stadsbyggnad | Stadsbyggnad
Kopia: Hanna Järpedal
Ämne: Remissvar Policy för Parkering, SBF-2023-00665
Bifogade filer: Remissvar parkeringspolicy Företagarna Göteborg.pdf; Remissvar parkeringspolicy Företagarna Göteborg (bilaga 1).pdf

Kategorier: Anna; Ciceron

Hej,

Här kommer ett remissvar på Parkeringspolicyn från Företagarna Göteborg, samt svar på nedan frågor. Vi har genomfört en undersökning i frågan hos våra medlemmar och fått nästan 200 svar. Frisvars-texter är bifogade i oredigerat skick, men sorterade under olika Rubriker.

Har ni ytterligare frågor får ni gärna återkomma.
Kontaktperson för Företagarna Göteborg i denna fråga är Maria Ejdestig,
0707-409761
Maria.ejdestig@outlook.com

Vänliga hälsningar,
Styrelsen i Företagarna Göteborg

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.

Förutsägelse är viktigt, men viss dygns och säsongrelaterad prissättning kan vara positivt.

- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.

Det viktiga här är att på ett smart och väl fungerade tekniskt sätt få tillgång till alla lediga parkeringsplatser i området. Oavsett om de tillhör kommunen eller privata aktörer.

- c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.

Tyngre trafik centralt är något som man försöker undvika oavsett. Vilket betyder att en differentierad prissättning ändå inte skulle få de effekter som man önskar. Vi tror att detta skulle vara en tandlös insats.

- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Prissättningen kan regleras över tid, men behöver inte nödvändigtvis följa KPI. Bättre att tillgång och efterfråga får styra i höge utsträckning.

- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.

Detta är väldigt viktigt, då företag och hantverkare i många fall inte kan välja andra färdmedel än just bil. Dock är inte bara nyttotrafiktillstånd som företagen behöver. Ibland kan det även vara abonemangsparkeringar. Viktigt är också att tänka på att lätta lastbilar inte faller in i klass 1 kategorin. Så att ändra klassning på parkeringsplatser till just endast klass 1 bilar stänger ute företagare och näringslivet.

- f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.

Detta kan verkligen vara ett bra sätt för att gynna handlare. Så detta ställer vi oss positiva till. Dock är det viktigt att även handlar i innerstaden (tex Fiskekyrkan och Saluhallen) också har en möjlighet att ta emot bilburna kunder, då värdet av att behålla detta som en saluhall och inte en foodcourt är väldigt högt. Detta kan även gälla andra handlar i innerstaden, för att kunna bibehålla en levande innerstad.

- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering
Detta ställer vi oss positiva till.

Till:
Göteborgs Stad,
Stadsbyggnadsförvaltningen

YTTRANDE

över förslag till Göteborgs Stads policy för parkering (dnr: SBF-2023-00665)

Fastighetsägarna GFR avger nedanstående yttrande:

Den pendlingsberoende stadskärnan

Göteborgs stadskärna och innerstad är göteborgarnas gemensamma vardagsrum och självklara mötesplats. Den kräver särskild omsorg och hänsyn för att fortsätta vara attraktiv, tillgänglig och kunna tillhandahålla ett mångsidigt, rikt och lockande utbud.

Göteborg stadskärna¹ är jämförelsevist glest befolkat. Endast 2 procent av kommunens befolkning är folkbokförd där. I Stockholm är motsvarande andel 12 procent och i Malmö 8 procent. I Göteborgs stadskärna är knappa 14 000 människor bosatta. Om vår stadskärna hade haft motsvarande befolkningstäthet som Stockholms har, hade den istället räknat ca 37 000 invånare.

Jämfört med andra större städer är istället nettoinpendlingen till Göteborg mycket stor. Huvuddelen av dem som konsumerar i stadskärnan har alltså sin hemvist i andra stadsdelar eller i andra kommuner. Flödet av människor som vistas och rör sig i stadskärnorna har inte återhämtat sig till nivåer som rådde före pandemin. Åtgärder som påverkar tillgängligheten till stadskärnan behöver därmed ske med stor försiktighet och omsorgsfull förtänksamhet.

Stadsutveckling förutsätter näringsliv

I den reviderade policyn anges att ett av syftena är att "främja hållbar stadsutveckling". Fastighetsägarna vill betona att ett fungerande näringsliv är fundamentalt för att någon stadsutveckling ska kunna ske överhuvudtaget. Dessvärre konstaterar vi att policydokumentet inte alls förhåller sig till denna viktiga aspekt. Det är en brist som behöver åtgärdas.

Vi anser att behovet av ett fungerande näringsliv behöver tas om hand och beaktas som en grundläggande princip inom ramen för all stadsutveckling. En omsorgsfull avvägning behöver göras mellan behovet av parkeringar samt behovet av välkomnande och tilltalande stadsmiljöer. En sådan avvägning kan underlättas och möjliggöras genom en aktiv dialog med företagen. Vi föreslår att lydelsen "Utbud och lokalisering av parkeringsplatser ska utformas för att främja tillväxt och tillgodose det lokala näringslivets behov" infogas i dokumentet.

¹ Med stadskärna avses Handels utredningsinstituts (HUI) [definition](#).

Vi ställer oss vidare avvisande till den stela principen om att parkeringsytan årligen ska minska. Åtgärder som påverkar människors rörlighet måste utföras med förtänksamhet och försiktighet samt föregås av analyser av hur de påverkar stadsrummet och dess aktörer.

Parkeringsutbudet måste över tid dimensioneras för att tillgodose näringslivets behov. Att stadskärnan är tillgänglig är en förutsättning för att företagen ska kunna kompetensförsörjas och för att dessa ska kunna fortsätta bedriva sina verksamheter i stadskärnan.

Förtäta staden

Vi vill understryka vikten av att Göteborgs stadskärna och innerstad genom förtätning får en större bofast befolkning. Attraktiva boenden i centrala lägen är en betydelsefull konkurrensaspekt för en region i utveckling som är i ständigt behov av att locka kvalificerad arbetskraft. Med en större tillgänglig köpkraft skulle också utbudet i stadskärnan stärkas och breddas. Tillsammans med den trygghet som ett ökat antal bofasta medför, skulle detta stärka stadens attraktionskraft.

Att förtäta den befintliga staden är det mest klimatoptimala sättet att bereda plats för fler boende. De befintliga byggnaderna skulle med begränsade om- och tillbyggnader kunna bli hem för flera. I stadskärnan finns också en redan utbyggd infrastruktur vilket minskar behovet av resurskrävande nyinvesteringar.

Vi inser att flera ytor som idag används för parkering skulle kunna exploateras för fler centralt belägna bostäder. Vi saknar dock en tydlig politisk ambition om att åstadkomma denna eftersträvarvärda förtätning av Göteborgs innerstad.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Exploateringsförvaltningen har upprättat kriterier för klimatkrav i markanvisningar² som föreskriver minimal koldioxidpåverkan. Med detta kommer den eftersträvarvärda estetik som policydokumentet ger uttryck för, svårigen kunna tillgodoses genom anläggning av underjordiska garage.

Detta eftersom sådana, för att uppfylla kraven i Boverkets bygg- och konstruktionsregler, behöver byggas i betong. Materialet genomgår förvisso en hög grad av produktutveckling med målsättning att uppnå klimatneutralitet senast 2045. Innan denna ambition har uppnåtts kommer emellertid betongen medföra sådan påverkan vid beräkning av koldioxidekvivalenter att det inte kommer att kunna användas med hänsyn till Stadens klimatkrav.

På platser där parkeringsbehovet ej kan tillgodoses genom befintliga anläggningar eller på annat sätt, kan därför markparkering behöva anläggas för att hållbara kalkyler avseende ekonomi och koldioxidpåverkan ska kunna upprättas för byggnationen. Därmed är det rimligt att lydelsen i tidigare policydokument om att ”placering [av parkeringsanläggningar] under mark är att föredra” inte återfinns i förslaget till ny policy.

Samordna p-guider

Om antalet parkeringsplatser skulle minska behöver hänvisningen till de kvarvarande förbättras. Idag finns det inget samlat guide- eller invisningssystem för parkeringsplatserna i Göteborg. Staden informerar i sina kanaler endast om de kommunalt ägda p-platserna.

² Klimatkrav i markanvisningar (EXF2024-00696)

För en besökare skulle det underlätta om det samlade utbudet av p-platser gjordes åskådligt och överblickbart. Att göra det lätt att hitta en parkeringsplats är naturligtvis angeläget för att upprätthålla en god tillgänglighet till stadskärnan och en effektiv ytanvändning. Det skulle sannolikt också medföra vinster i form av minskad söktrafik.

Förstärk laddinfrastrukturen

Vi välkomnar att laddinfrastruktur och delningstjänster i främjas i parkeringsanläggningar. Att denna infrastruktur byggs ut är nödvändigt för att motsvara de behov som den pågående, omfattande elektrifieringen av personfordon medför.

Fler cykelparkeringar

Vi tillstyrker ambitionen att utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden. Vi vill dock understryka att denna goda ambition inte ska stå i motsats till en ändamålsenlig förekomst av parkeringsplatser för bilar.

Svar på remissfrågor

Fastighetsägarna avger nedan svar på de frågor som framställs i missivet till remissen. Vi vill betona att vi inte har tagit del av någon presentation eller föredragning av förslagen varför vi ej är fullt införstådda i dessa och deras konsekvenser.

- a. *Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.*

Fastighetsägarna tillstyrker tillämpning av dynamisk prissättning, men vill understryka att utbudet av parkeringsplatser måste hållas på en sådan nivå att parkeringsavgiften kan hållas på rimlig och överkomlig nivå.

- b. *Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.*

Fastighetsägarna tillstyrker prisnivåer syftande till att upprätthålla tillgänglig kapacitet och bedömer att en dynamisk prissättning ger förutsättning för en över tiden rättvisande prissättning. Vi vill även här påtala vikten av att parkeringsutbudet måste vara av en sådan omfattning att priset kan hållas på en rimlig och överkomlig nivå.

- c. *Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Fastighetsägarna avstyrker tillämpning av miljödifferenterad prissättning då en sådan konstruktion är komplex och svårförutsebar för bilisten. Fastighetsägarna menar vidare att Göteborgs stadsrum ska vara tillgängligt för alla och inte bara för dem som har ekonomiska förutsättningar att köpa de nyaste bilarna med bäst miljöprestanda.

- d. *Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.*

Fastighetsägarna avstyrker årlig uppräkningsindex. Staden måste nogsamt följa parkeringsfrågan samt utvärdera konsekvenserna av den aktuella prissättningen. Beslut om prisjustering bör ske i särskild ordning efter föregående analys.

- e. *Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.*

Fastighetsägarna uppfattar att de gällande kriterierna för nyttotrafiktillstånd är rimliga. Vi saknar grund för att bedöma vilka ytterligare behov som skulle tillgodoses med ett "generösare" förhållningssätt.

- f. *Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.*

Fastighetsägarnas uppfattning är priserna måste ligga på nivåer som inte driver besökare från centrum. Staden ska upprätthålla funktionalitet och tillgänglighet. Då måste ett erforderligt antal parkeringsplatser upprätthållas. Styrande för prissättningen måste i slutänden utbud och efterfrågan vara.

g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Fastighetsägarna tillstyrker att flytande tillståndsparkering i högre grad tillämpas på parkering som är belägen på allmän plats i syfte att optimera användningen av befintliga parkeringsplatser.

Göteborg 06 november 2024

Anders G Johansson,
näringspolitisk chef,
Fastighetsägarna GFR

Västsvenska Handelskammarens yttrande om förslag till ny parkeringspolicy, dnr: SBF-2023-00665

Inledning

Västsvenska Handelskammaren vill framföra våra synpunkter på förslaget till ny parkeringspolicy. Utgångspunkten för vårt yttrande är näringslivets behov och arbetsmarknadens funktion. För att säkerställa hållbar tillväxt är det avgörande att arbetskraftsförsörjningen fungerar och att parkeringspolicyn utformas för att stödja detta mål.

1. Parkeringspolicy som verktyg för hållbar stadsutveckling

Vi stödjer förslaget ambition att främja hållbara färdmedel och minska bilberoendet. Insatser som delad mobilitet, fler cykelparkeringar och utveckling av nya parkeringsanläggningar kan frigöra utrymme för andra stadsfunktioner och bidra till en attraktiv stadsmiljö.

Samtidigt är det viktigt att denna omställning balanseras så att Göteborgs roll som regionalt centrum för arbetsmarknad och handel inte undermineras. Tillgängligheten för arbetspendlare, handel och andra verksamheter måste beaktas för att möjliggöra en hållbar tillväxt.

2. Åtgärder för att minska bilberoendet och främja elektrifiering

Vi föreslår ett starkare fokus på insatser som minskar behovet av bil snarare än enbart på att reducera antalet parkeringsplatser. Viktiga åtgärder inkluderar:

- **Förstärk kollektivtrafiken:** Fler avgångar, förbättrad punktlighet och smidigare integration med andra transportmedel som cykel och gång.
- **Utveckla pendelparkeringar:** Skapa strategiskt placerade pendelparkeringar i regionen, särskilt med laddinfrastruktur och platser reserverade för elbilar, för att underlätta byte till kollektivtrafik och möjliggöra en kedja av hållbart resande.
- **Främja aktiv mobilitet:** Utbyggnad av cykelvägar, säkra cykelparkeringar och förbättrad gångvänlighet för att stödja hållbara transportval.
- **Stärk laddinfrastrukturen:** Öka andelen parkeringsplatser med elladdning, särskilt reserverade för elbilar, för att främja elektrifieringen av fordonsflottan.

Vi är medvetna om att vissa av dessa åtgärder ligger utanför stadens direkta rådighet, men de illustrerar vikten av samverkan med externa aktörer för att påverka efterfrågan på parkeringsplatser.

3. Stadens roll som regionalt centrum

Göteborgs funktion som hjärtat i en växande arbetsmarknadsregion måste beaktas. Med en hög nettoinpendling till stadskärnan – ett pendlingsindex på 627 jämfört med 397 för andra storstäder – är bilen fortfarande nödvändig för vissa grupper, särskilt för dem som saknar tillgång till välfungerande kollektivtrafik. Vår bedömning är att efterfrågan på kontor i stadskärnan ökar, även långsiktigt, och att inpendlingen fortsatt kommer att öka.

Parkeringspolicyn bör därför sträva efter att ersätta borttagna parkeringsplatser med alternativ som stöder elektrifiering och hållbar stadsmiljö snarare än att minska det totala antalet. Detta säkerställer en fungerande pendling och stärker stadens attraktivitet som arbets- och handelscentrum.

4. Rekommendationer och vägen framåt

Vi välkomnar ambitionen att uppdatera parkeringspolicyn och minska antalet markparkeringar i stadens mest centrala delar. Det är dock avgörande att:

- Policyn tydliggör sitt syfte och hur den förenar minskad bilanvändning med ett växande näringsliv och ökande behov av arbetskraft.
- Det fortsatta arbetet sker i nära dialog med externa aktörer från privat och offentlig sektor. En inkluderande process kan bidra till innovativa lösningar som digitala parkeringssystem och smart styrning av befintliga ytor, vilket minskar behovet av nya investeringar.

Avslutning

Västsvenska Handelskammaren hade gärna sett att det privata näringslivet och dess organisationer involverats tidigare i arbetet med den nya policyn. Med det sagt ser vi fram emot att bidra i dialogen kring utformningen av parkeringspolicyn. Vi anser att policyn har potential att främja hållbar stadsutveckling samtidigt som den stärker Göteborgs funktion som regionalt centrum för arbete och handel.

För Handelskammaren:

Christina Heikel, stadsutvecklingsansvarig

Markus Ottemark, infrastrukturansvarig

Remissvar angående Göteborgs Stads policy för parkering

Ärendenummer: SBF-2023-00665

Svensk Handel är bransch- och arbetsgivarorganisation för företag inom alla delar av handeln, från partihandel till detaljhandel och från ren e-handel till fysiska butiker. Handeln är den till antalet anställda största branschen i näringslivet. På nationell nivå bidrar handeln med 11 procent av BNP och 14 procent av alla skatteintäkter. Ungefär 11 procent av alla yrkesarbetande i Göteborg arbetar inom handeln.

En levande och väl fungerande handel bidrar till liv och rörelse samtidigt som människors behov av allehanda varor tillgodoses. Partihandeln försörjer dessutom kommunal verksamhet såsom äldreboenden, skolor och förvaltningar samt hotell, restauranger och kontor med mat och material. Ett attraktivt utbud av butiker hamnar dessutom i topp när människor tillfrågas om vad som lockar till besök i en stadskärna.

Men en fungerande och välmående handel kommer inte automatiskt. Såväl varor som kunder måste kunna ta sig till och från butiker. Det är därför förvånande och anmärkningsvärt att handeln, eller näringslivet i bredare mening, inte varit ett perspektiv i utredningen. Det saknas helt konsekvensanalys för stadens handel och näringsliv gällande de långtgående förslag som presenteras. Vi föreslår, likt Fastighetsägarna, därför att lydelsen "Utbud och lokalisering av parkeringsplatser ska utformas för att främja tillväxt och tillgodose det lokala näringslivets behov" infogas i dokumentet.

Parkeringsutbudet måste dimensioneras för att tillgodose handelns behov över tid. Det gäller även för boende och för kontorsarbete. Att stadens handelskluster är tillgängliga på med likvärdiga parkeringsmöjligheter är viktigt så att inte staden styr var kunderna väljer att handla och att butikerna fortsatt ska kunna bedriva sina verksamheter över hela staden. Utan näringsliv och handel kommer både stadskärnan och staden att utarmas. Vi delar dessutom Fastighetsägarnas syn på förtätning av stadskärnan och behovet av fler boende.

I remissmissivet angavs ett antal frågor som det önskades svar på. Svaren får, då Svensk Handel inte erbjudits närvaro vid presentationer eller föredragningar, baseras på vad som kan uttolkas ur texten. Det kan därmed förekomma avvikelser från vad frågeställaren avser.

- a. *Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.*

Tillämpning av dynamisk prissättning kan mycket väl tillämpas men det behöver säkerställas att tillgången till parkeringsplatser ändå är av sådan omfattning att priserna är hanterbara.

b. *Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.*
Anknyter i stora drag till fråga a varför vårt svar blir detsamma.

c. *Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Svensk Handel avstyrker från detta då komplexiteten i denna bestämmelse med stor sannolikhet kommer att bli orimlig. Det är dessutom oklart om den kommer att ge rätt incitament för omställningen givet exempelvis att elfordon har en högre vikt.

d. *Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.*

Svensk Handel avstyrker från indexuppräknings. Det behövs tydligare konsekvensanalyser för att se om syfte möter behov. Dessutom visar erfarenheter från pandemin att indexuppräknings kan få drastiska konsekvenser.

e. *Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.*

Oklart vad detta innebär men positivt om det leder till att näringslivets behov beaktas tydligare.

f. *Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.*

Svensk Handel har medlemsföretag inom all handel och ser behov av flöden och tillgänglighet som medför möjlighet att bedriva handel i alla delar av staden.

g. *Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.*

Att flytande tillståndsparkering tillämpas kan medföra ett bättre nyttjande av platserna. Dock måste det säkerställas att antalet tillstånd korrelerar med förväntad tillgång på plats.

För Svensk Handel

Henrik Ekelund
Enhetschef Näringspolitik

Till:

Göteborgs Stad,
Stadsbyggnadsförvaltningen

YTTRANDE

över förslag till Göteborgs Stads policy för parkering (dnr: SBF-2023-00665)

Föreningen Göteborgshotellens yttrande:

Besöksnäringen i Göteborg

5,5 miljoner besökare till stadens hotell under 2023. Över 40% är bilburna besökare. För att bibehålla attraktiviteten och fortsatt kunna vara en stad som kan konkurrera med övriga nordiska städer så behöver man ta i beaktande dessa bilburna besökare. För att fortsatt vara en stad med ett brett utbud avseende kultur, evenemang och diverse andra besöksanledningar för sina invånare så är vi beroende av våra hotell och restauranger och därtill våra besökare till staden.

47% bilpendlar

Enligt en undersökning som WSP gjorde 2023 så är andelen bilpendlare 47% 2023. I nordiska mått mätt så är vi den stad där man i störst utsträckning använder sig av bil jämförelsevis med övriga nordiska huvudstäder. Göteborg består av 13 kommuner med totalt ca. 604 000 personer som bor i kommunerna men enbart ca 2% bor i innerstaden (12-14000 personer.)

Bygger man en stad för de 2% och för de som på vardagar arbetar och verkar i centrum eller bygger vi en stad som möjliggör att övriga 580 000 personer kan ta del av den och har råd att ta del av den.

Andelen resor med bil kommer att öka.

Enligt Trafikverkets Trafikstrategi för Göteborg – Hur många reser i Göteborg 2035 så uppskattar man att andelen resor med bil och lastbil kommer att uppgå till 715 093, 2035 mot 2030, 553 885 och 2010, 500 302.

Denna ökning kommer också med en befolkningsökning och om ökningen sker i de delar av Göteborg som ej är centrala så kommer man fortsatt se en stor del och en ökande del bilar till och från staden.

Svar på remissfrågor

Föreningen Göteborgshotellen avger nedan svar på de frågor som framställs i missivet till remissen.

- a. *Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.*

Föreningen Göteborgshotellen tillstyrker tillämpning av dynamisk prissättning.

Besöksnäringen är beroende av att gäster kan ta sig till staden med såväl bil, båt, flyg, buss som tåg.

Föreningen Göteborgshotellen vill också att man presenterar förslag på hur en taxa kan slå mot befintliga alternativ.

Avgiften måste vara rimlig i relation till andra nordiska storstäder.

- b. *Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.*

Föreningen Göteborgshotellen avstryker prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet. Vi vill först gärna se hur man tänker sig den dynamiska prissättningen. Kommer då eventuellt de ej fullbelagda parkeringarna att kunna erbjudas till ett lägre pris tillfälligt och då också presenteras i exempelvis parkeringsapplikationen för att på så sätt undvika söktrafik under specifika tider.

Vi ser en risk att man enbart höjer priserna på de platser som för tillfället är attraktiva under vissa tider men man samtidigt eller över tid inte applicerar en negativ prissättning under de mindre attraktiva perioderna ex. innerstaden söndagar. Det bör finnas ett pristak.

- c. *Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Föreningen Göteborgshotellen avstyrker tillämpning av miljödifferenterad prissättning.

Föreningen Göteborgshotellen anser helt enkelt inte att det är genomförbart och att liknande lösning avseende miljözon och dubbförbud är komplexa och inte helt efterlevs.

- d. *Prissättning som indexerar utifrån KPI med årligt påslag.*

Föreningen Göteborgshotellen avstyrker årlig uppräkningsindex. Vi anser inte att index skall styra detta utan man behöver ha andra underlag till hands för att besluta om prissättning.

- e. *Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.*

Föreningen Göteborgshotellen varken tillstyrker eller avstryker förslaget utan kan inte bedöma hur syftet med nyttotillstånd kommer att påverkas.

- f. *Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.*

Föreningen Göteborgshotellen anser att priserna skall vara konkurrenskraftiga utan att ge någon fördel som påverkar övriga negativt p.g.a. parkering.

g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Föreningen Göteborgshotellen tillstyrker att flytande tillstånd kan ersätta numrerade platser för att optimera användningen.

Göteborg 12 november 2024

För Föreningen Göteborgshotellen

Hannes Fridlund
Ordförande

Ert datum/beteckning:
Göteborg 2024-06-25
Remissutskick Göteborg stads policy för
parkering, SBF-2023-00665

Till
Stadsbyggnadsförvaltningen
Hanna Järpedal
Mottagare:
hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

Trivector Traffics remissvar angående Göteborg Stads policy för parkering

Vi tackar för möjligheten att få lämna remissvar på stadens förslag till ny parkeringspolicy. Vi ser mycket positivt på att Göteborgs Stad söker att utveckla sin parkeringsplanering- och reglering för att styrmedlet parkering i större utsträckning ska bidra till stadens och samhällets mål. Vi har i svaret nedan fokuserat på de grundläggande principerna.

Grundläggande principer

Vi tror att det finns mycket att vinna i tydlighet på att lyfta upp flera av de föreslagna principerna till en mer övergripande och något mindre konkret, detaljerad nivå. På så sätt skulle ett tydligare ramverk för stadens parkeringsplanering definieras. Den första principen om att använda utbudet av parkering som styrmedel menar vi ligger på en sådan nivå. Flera av de andra principerna är nu skrivna så att de blir så specifika att det kan uppstå många fall där de är olämpliga som generell styrning. Här finns till exempel en skrivning om att långtidsparkering ska flyttas från gatumark till parkeringsanläggningar, vilket i grund och botten handlar om prioritering av olika användargrupper. Då bör det hellre stå tydligt vem som ska prioriteras när det kommer till parkeringsutrymme i staden vilket sen kan konkretiseras i de fördjupande avsnitten.

Därtill saknar vi en princip som tydligt lyfter fram tillgängligheten till staden som central, jämte en effektiv markanvändning och skapande av attraktiva miljöer. Detta finns redan delvis, exempelvis i principen om att *”Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.”* Nuvarande formulering riskerar dock att bli något otydlig då den inte sätter parkering i ett tydligt sammanhang och förklarar varför den ska minska i antal. Den kan därför missförstås som att ytan för bilparkering ovillkorligen ska minska, snarare än att detta är något som möjliggörs av, och möjliggör, stadens och dess trafiksystems utveckling.

Här vore det bättre att sätta in parkering i ett mer övergripande sammanhang där det centrala som bör uttryckas i principen är tillgängligheten, vilken kan uppnås med parkering. Med ett ökat utbud av hållbara, yteffektiva alternativ för fler blir det emellertid möjligt att bibehålla eller öka tillgängligheten till

staden och samtidigt frigöra ytor för en mer attraktiv och sammanhållen stadsstruktur. Och det bör också förtydligas vems parkering som ska prioriteras, vilket hänger samman med reglering. Genom att beskriva principen på sådant sätt tror vi att det blir tydligare för olika aktörer vad styrningen är och vilka effekter den får vilket kan bidra till arbetet med förankring och acceptans.

Det bör också finnas en tydlig princip om reglering av den parkering som staden har rådighet över, som generellt bör överensstämma med Donald Shoups princip om att *”ta ut lägsta möjliga avgift som ändå säkerställer plats för ytterligare parkörer”*.¹ ”Lägsta möjliga avgift” kan ersättas med ”minst restriktiva reglering” (el. likn.) för att även täcka in situationer då avgift inte är lämpligt eller tillräckligt för att skapa tillgänglighet för de användare som man önskar prioritera. Innebörden i denna princip är att parkering alltid ska regleras så att befintliga parkeringsplatser har ett högt användande samtidigt som de erbjuder viss ledig kapacitet för fler användare. Det betyder i sin tur att reglering av parkering inte i sig är ett aktivt styrmedel för mängden biltrafik, vilken ska styras med utbudet (vilket den första grundläggande principen tydliggör).

Regleringen av parkering bör underställas principen om tillgänglighet och prioritering av olika användargrupperns tillgänglighet till staden, för att säkerställa att parkering i staden prioriteras för de grupper som saknar goda alternativ till att resa med bil, framför de som har hög tillgänglighet till staden med andra färdssätt.

Det är bra att staden lägger stor vikt vid kostnaden för bilparkering men så som principerna (nr 6-8 räknat uppifrån) nu är skrivna är det svårt att se dem som lämpliga grundprinciper för staden att arbeta utifrån. Främst för att de i sin formulering går för långt i förhållande till stadens rådighet. Det är önskvärt att parkörer bär kostnaderna för parkering, genom att priset/P-avgiften speglar de faktiska kostnaderna, så att dolda subventioner inte uppstår. Det är också önskvärt att parkering för nya byggnader inte ger ökade hyres- och boendekostnader, för de som inte äger eller använder bil. Däremot är det inte lämpligt att ha de formuleringarna som policy för hur staden ska arbeta med parkering, eftersom det också beror på andra aktörer samt att det är svårt att utvärdera utfallet. Bättre vore att uttrycka det som att staden inte ska arbeta på ett sätt som motarbetar kostnadstäckning eller utfasning av subventioner för parkering, genom sin kravställning eller reglering av parkeringsplatser där staden har rådighet.

¹ Fri översättning av en av Shoups tre huvudprinciper för parkering, se Shoup (2011). *The High Cost of Free Parking*

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Vi är tveksamma till att definiera och sätta ett parkeringstal för cykel i befintliga kommunala byggnader och sen kravställa att det ska uppnås. Detta mot bakgrund av Framtidenkoncernens utvärdering 2018 som konstaterade att det var en orimlig ambition att nå dagens p-tal, ur ett ekonomiskt perspektiv. Lösningen blev istället att ta fram en plan för upprustning utifrån fastigheternas förutsättningar i sitt mobilitetserbjudande. Vi ser det som en mer framkomlig väg att ställa krav på att ta fram motsvarande planer för hur tillgänglighet och attraktivitet för cykel kan stärkas i befintliga fastigheter, snarare än att strikt utgå från gällande parkeringstal. Ibland kan större nytta uppnås med andra förbättringar än just fler parkeringsplatser.

Parkering för bil och motorcykel

Flera av principerna är nu skrivna så att de blir så specifika att det kan uppstå många fall där de är olämpliga som generell styrning. Här finns exempelvis princip om laddplatser som generaliserar *parkeringsanläggningar* och *markparkeringar* vilka i verkligheten kan se ut på många olika sätt och därför kanske inte passar in i det man vill uppnå med principen. Rimligtvis bör det vara stor skillnad på större och mindre parkeringsanläggningar, avseende hur man hanterar laddplatser samt hur förutsättningarna att elförsörja laddpunkterna ser ut på platsen.

Skrivningar om parkeringsreglering kan istället skrivas som en grundläggande princip avseende vilka grupper som prioriteras avseende tillgänglighet (se ovan).

I den inledande texten nämns boendeparkering vilken den också gör på andra platser. Vi föreslår att samla texten om boendeparkering under rubriken boendeparkering för att undvika upprepningar, tvetydiga budskap och svårtolkade skrivningar i de andra styckena (se nedan för synpunkter på skrivningar om boendeparkering).

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Skrivningen om boendeparkering om boendeparkering bör flyttas till avsnittet om boendeparkering.

Skrivningen om att ”*Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja*” är oklar och vi har svårt att se att den tillför något till policyn.

Vi har svårt att förstå skrivningen om vad riktlinjerna anger för parkeringstal och läser in att pareringstalen är helt flexibla i områden med bra kollektivtrafik, det vill säga att det inte ställs krav på mobilitetsåtgärder. Det är i sådana fall en mycket lovvärd ansats, men vi tror inte att det är vad som avses.

Boendeparkering

Här beskrivs hur boendeparkering ska hanteras kortfattat och tydligt, varför skrivningar på andra platser i dokumentet om boendeparkering kan tas bort, alternativt flyttas hit. Vikten av att värna boendeparkering betonas i dokumentet, vilket vi menar i så fall behöver motiveras tydligare i de grundläggande principerna. I praktiken ser vi dock inte att det spelar någon större roll, då boendeparkering bör underordnas mer grundläggande principer om tillgänglighet, prioritering av användargrupper och reglering. Det menar vi bland annat betyder att subventionering av boendeparkering ska fasas ut, något som sannolikt innebär en kraftigt minskad efterfrågan på boendeparkering och ett minskat behov för staden att förhålla sig specifikt till denna fråga.

Gällande abonnemangsparkering till privatpersoner ser vi att fokus hellre bör ligga på reglering och prissättning i linje med grundläggande principer, framför hur produkten parkering paketeras. Hur olika användargrupper ska prioriteras bör framgå av de grundläggande principerna.

Remissfrågor

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - i. Ja, att staden blir mer digitaliserad och datadriven i reglering är nog rätt väg att gå för att kunna få ut mer av styrmedlet parkering och för att möjliggöra hög tillgänglighet på en mindre yta.
- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - i. Ja om det avser när efterfrågan är hög och allmän plats/gatumarksparkering. För annan parkering torg/anläggning kan denna procentsiffra vara högre, tack vare bättre överblickbarhet och tekniska hjälpmedel.
 - ii. Nej om det finns andra negativa aspekter med parkering på allmän plats, som överspillning från kvartersmark, barriäreffekter, konkurrens om ytan. Då kan avgift behövas som styrmedel även vid lägre belägningsgrad givet att det går att motivera utifrån lagstiftning och den praxis som finns. Alternativt ska annan reglering (tid/förbud) tillämpas.
- c. Miljödifferentialiserad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - i. Nej. Vi tror att det är svårt och tar resurser som staden kan lägga på att uppfylla andra delar av policyn istället och därigenom få en större effekt. Men gärna lyfta frågan nationellt avseende skatter på fordon, drivmedel, trängsel osv.
- d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - i. Prissättningen bör ligga i linje med policyns principer om mindre ekonomisk snedvridning. Vi kan inte bedöma nu om förslaget är bättre än något annat för att komma dit.
- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - i. Tillgängligheten för näringsliv och välfärdsservice bör i första hand skapas med reglering (tid/avgift). Viktigt att diskutera vilka grupper som skulle behöva en lägre parkeringsavgift och

var kostnaden hamnar istället. Om det utifrån det utifrån det finns goda skäl så ja.

- f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - i. Utgångspunkten bör vara skapa tillgänglighet, ledig parkering för bilburna besökare. Detta uppnås med hjälp av reglering, vilket innebär att det i princip inte går att säga på förhand att lokala torg ska ha en lägre prissättning. Däremot bör detta bli en indirekt effekt av att de lokala torgen i regel ligger mer perifert och har ett markvärde som medger ett större utbud, vilket i sin tur leder till ett lägre pris givet principen om *”lägsta möjliga avgift som ändå säkerställer plats för fler parkörer.”* Det är därför parkeringsutbudet/markanvändningen som är det primära verktyget för att attrahera bilburna kunder och skapa goda förutsättningar för handeln på de lokala torgen, jämte tillgängligheten med andra färdmedel. Det är dock en mycket svår om inte omöjlig uppgift att konkurrera med externhandel med både utbud och låga priser på bilparkering.
- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
 - i. Ja, vi ställer oss generellt positiva till tillståndsparkering framför förhyrd parkering.

Lund/Linköping, 2024-11-11

Johan Kerttu, ansvarig fokusområde parkering, Trivector

Rasmus Sundberg, ansvarig affärsområde samskapad stadsutveckling, Trivector