

Sammanfattningar av remissvar

1. Remissinstansernas yttranden

Nedan ges en sammanfattning av respektive remissinstans inkomna svar. När remissvaren har haft en sammanfattning så har denna använts, ibland med vissa tillägg. I några fall har svaret varit kortfattat nog att inkluderas i sin helhet. När sammanfattning från remissinstanserna har saknats så har förvaltningen formulerat en egen sammanfattning av svaret.

1.1. Stadsmiljönämnden

Stadsmiljönämnden beslutade på nämndsammanträde 25 oktober 2024 att översända förvaltningens förslag till remissvar som sitt eget.

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 den framdrift och utveckling som stadsbyggnadsnämnden önskar, behöver styrningen vara tydlig och identifierade motsägelser eller otydligheter bör därför arbetas bort.

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

Förvaltningen föreslår vissa konkretiseringar och justeringar för att undvika risk för upplevda motsättningar i texten. Ett exempel är att Staden enligt policyn inte ska subventionera parkering, men ska samtidigt tillämpa parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja. Därutöver ges redaktionella förslag för ökad läsbarhet men också för användandet av samma begrepp som i till exempel Översiktsplan och Målbild Koll2030. Sammantaget menar stadsmiljöförvaltningen att det behövs närmare 30 konkreta justeringar av formuleringarna i policyn.

1.2. Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade på nämndsammanträde 18 november 2024 att översända förvaltningens förslag till remissvar som sitt eget.

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, utöver utbudet, av gatumarksparkering är avgörande för möjligheten att ta ut full kostnadstäckning på kvartersmark, vilket är en förutsättning för att kunna uppföra nya samlade anläggningar.

1.3. Stadsfastighetsförvaltningen

Stadsfastighetsförvaltningen har yttrat sig på delegation den 31 oktober 2024.

Stadsfastighetsförvaltningen framhåller att förslaget till policy anger att parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Samtidigt uttrycks att det anges att parkeringstal ska vara högsta tillåtna parkeringstal och att lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). Men att på platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen ställa krav på mobilitetslösningar. Då viss kommunal service har behov av både parkering och korttidsparkering men inte har möjlighet att skapa mobilitetslösningar behöver tillvägagångssättet förklaras bättre.

I policyns definitionslista finns mobilitetstjänst, mobilitetsåtgärd, mobilitetshubb och mobilitetsnod men det saknas definition för mobilitetslösning vilket gör det otydligt för läsaren vad som avses. Det behöver tydliggöras hur kommunal verksamhet med bostadsinnehåll påverkas av formuleringen ”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”.

1.4. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden beslutade på nämndsammanträde 22 oktober 2024 att översända förvaltningens förslag till remissvar som sitt eget.

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

parkeringsåtgärder är ett effektivt sätt att minska biltrafiken i städer eftersom kostnad och tillgång till parkering har betydelse för färdmedelsval och bilinnehav. Miljöförvaltningen bedömer att parkeringspolicyn också kan ha betydelse för Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10). 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. Att parkeringspolicyn antas är avgörande för att åtgärdsplanen ska kunna genomföras med önskad effekt.

För ökad förståelse påtalar förvaltningen att fler begrepp som förekommer i policyn bör förklaras i definitioner eller ordlista, exempelvis olika typer av parkeringar som abonnemangsparkering, boendeparkering och markparkering. I avsnittet om koppling till andra styrande dokument vill miljöförvaltningen ha förtydliganden. 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 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. Det framstår som otydligt vad som avses med en hållbar stadsutveckling i stort och vilken utveckling som är önskvärd med avseende på antal parkeringar.

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

1.5. Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten har yttrat sig på delegation den 15 november 2024.

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 och lämna, desto kortare tid uppehåller de sig i området och desto mindre blockerar de för varandra, och andra.

1.6. Socialnämnden Centrum

Socialnämnden Centrum beslutade på nämndsammanträde 22 oktober 2024 att översända förvaltningens förslag till remissvar som sitt eget.

Socialförvaltningen tillstyrker policyn med beaktande till deras synpunkter och bedömer att inriktningen går i linje med den förflyttning som policyn vill uppnå. Socialförvaltningen delar

bedömningen att policyn kan bidra till att uppnå Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026 och medföra positiv inverkan på sociala aspekter som rör tillgänglighet, jämlikhet, hälsa och barns plats i staden.

Socialförvaltningen ser positivt på att minska biltrafiken och att parkeringsplatser för bilar och motorcyklar omdisponeras till cykelparkeringar, delad mikromobilitet, gång- och cykelvägar samt områden för vistelse och grönska. Förbättrade förutsättningar att gå och cykla gynnar färdssätt som är ekonomiskt tillgängliga och tillgängliga för fler personer i alla åldrar. Det bidrar till positiva hälsoeffekter, till följd av ett mer fysiskt aktivt resande. Att omvandla bilparkering till parkering för hållbara färdmedel hjälper dem som har begränsad tillgång till bil genom att möjliggöra bättre tillgång till delade transporttjänster. Att omfördela ytor för bilparkering ökar även förutsättningarna för bostadsnära grönska, vilket det är brist på i delar av centrum.

Fysisk tillgänglighet och trafiksäkerhet är aspekter av trygghet som är extra viktiga för barn, äldre och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Färre bilparkeringar kan leda till minskad biltrafik och därmed ökad trafiksäkerhet. Socialförvaltningen förutsätter att reserverade platser för rörelsehindrade inte ingår i omdisponeringen av bilparkering, eftersom de berörs av andra regleringar. Socialförvaltningen ser positivt på fler och synligare parkeringar för delad mikromobilitet för att kunna undvika felparkeringar. Felparkerade elsparkcyklar på gång- och cykelvägar eller i trånga utrymmen försvårar framkomligheten för många. Ett ökat utbud av delad mikromobilitet kan till viss del, och för vissa grupper, kompensera för avsaknad av kollektivtrafiksträckningar. Socialförvaltningen vill dock betona att delad mikromobilitet ska ses som ett komplement, eftersom kollektivtrafiken fyller en viktig funktion för barn, äldre och personer med funktionsvariationer.

Socialförvaltningen lyfter vikten av trygghetsperspektiv i utformningen av parkeringsanläggningar. Policyns målsättning om levande bottenplan kan bidra till en ökad upplevd trygghet, men vill även lyfta fram att andra aspekter är viktiga. 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, främst kopplat till biltrafik och brist på säkra cykel- och gångvägar, vilket blir extra påtagligt i Centrums komplexa trafikmiljöer. 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.

1.7. Socialnämnd Hisingen

Socialnämnden Hisingen beslutade på nämndsammanträde 22 oktober 2024 att översända förvaltningens förslag till remissvar som sitt eget.

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 resmöjligheter på plats. Utbudet och kvaliteten på gång- och cykelinfrastruktur samt kollektivtrafik varierar på Hisingen. Större trafikleder och vägar utgör fysiska och mentala barriärer. I de flesta fall är det svårt att korsa vägarna som gångtrafikant eller cyklist. Det är

viktigt att gång- och cykelinfrastruktur på Hisingen byggs ut för att ses som ett tillgängligt, tryggt och trivsamt resealternativ.

Socialförvaltningen ser positivt på tjänster för kombinerad mobilitet som ett komplement till kollektivtrafiken, men understryker att transportsätten inte är tillgängliga 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 saknas på stora delar av Hisingen. Socialförvaltningen ser positivt på en utbyggnad av den här typen av tjänster på ett strukturerat sätt och parkering av fordonen är viktig för att inte skapa störning och olyckor.

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.

1.8. Socialnämnden Nordost

Socialnämnden Nordost beslutade på nämndsammanträde 26 november 2024 att översända förvaltningens förslag till remissvar som sitt eget.

Socialförvaltningen ställer sig positiv till parkeringspolicyns inriktning som skapar förutsättningar för att prioritera kollektivtrafik, cykel och gång i stadsmiljön. Socialförvaltningen 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. Socialförvaltningen 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.

1.9. Socialnämnden Sydväst

Socialnämnden Sydväst beslutade på nämndsammanträde 27 november 2024 att översända förvaltningens förslag till remissvar som sitt eget.

Socialförvaltningen Sydväst ser att det är positivt att förslaget till parkeringspolicy uttrycker att det är viktigt att värna antalet boendeparkeringar för befintliga boenden. Socialförvaltningen 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.

Policyn anger att genom minskat ytanspråk för och minskat utbud av bilparkering ska biltrafiken minska, till förmån för utökad kollektivtrafik och förbättrad möjlighet att resa med gång och cykel samt tjänster för delad mobilitet. Socialförvaltningen 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.

Socialförvaltningen ser att det är viktigt att de nya parkeringsanläggningarna 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 anger 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. 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. Socialförvaltningen ser inte att dessa grundförutsättningar uppfylls i dagsläget i delar av stadsområdet.

Socialförvaltningen 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. Utbudet och tillgängligheten till delad mikromobilitet behöver förbättras även utanför Göteborgs centrala delar. Socialförvaltningen ser att det är viktigt att den här principen faktiskt genomförs i hela staden, exempelvis finns idag bara två Styr - och ställstationer i hela stadsområdet.

Socialförvaltningen ställer sig frågande till att policyn anger att laddplatser för elfordon ska undvikas på markparkering. I stadsområdet finns en stor mängd markparkeringar för boendeparkering, inklusive markparkeringar för boende på och besökande till Södra skärgården. Socialförvaltningen ser att det skapar svårigheter för de boende i dessa områden att få tillgång till laddning till sina fordon.

1.10. Göteborgs stads råd för funktionsrätt

Göteborgs stads råd för funktionsrätt har yttrat sig den 12 november 2024.

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.

1.11. Göteborgs Stads Parkering AB

Göteborgs Stads Parkering AB beslutade på styrelsesammanträde 14 november 2024 att översända bolagets förslag till remissvar som sitt eget.

Sammantaget tar bolaget upp ett tjugotal punkter i den föreslagna policyn som föreslås justeras. Bedömningarna kan 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.

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. Angående tillstånd skulle bolaget gå miste om både betydande intäkter samt möjligheter att samnyttja anläggningarna och erbjuda parkeringsköp om nuvarande skrivningar kvarstår.

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

1.12. Förvaltnings AB Framtiden

Förvaltnings AB Framtiden (hädanefter Framtiden) beslutade på styrelsesammanträde 15 oktober 2024 att översända bolagets förslag till remissvar som sitt eget.

Framtiden bedömer att förslaget till policy i många delar främjar deras 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.

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. Framtiden ser det också som positivt att för parkeringsanläggningar medge flexibilitet och möjlighet till omställning till andra funktioner. Framtiden anser att det inte är lämpligt att samtliga parkeringsanläggningar utformas som mobilitetshubbar eller mobilitetsanläggningar med levande bottenvåningar, eftersom 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.

Framtiden anser att nya cykelparkeringstal inte 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 dessa synpunkter framför Framtiden också önskemål om ett antal specifika förtydliganden då de i nuläget kan tolkas på olika sätt. Exempel är förtydliganden av begreppen ”boendeparkering” och ”tjänster för delad mobilitet”.

1.13. Göteborgs stads leasing AB

Har inte inkommit med något remissvar.

1.14. Göteborg & Co

Har inte inkommit med något remissvar.

1.15. Förvaltnings AB GöteborgsLokaler

Har inte inkommit med något remissvar.

1.16. Higab AB

Higab AB beslutade på styrelsesammanträde 15 november 2024 att tillstyrka förslag till policy i sin helhet.

1.17. Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden utveckling AB (hädanefter Älvstranden) beslutade om remissvaret på delegation den 7 november 2024.

Älvstranden har granskat handlingarna dels utifrån rollen som mark- och fastighetsägare, dels utifrån rollen som kommunalt bolag. 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, men att den i flera delar är otydlig och svår att tolka. Det skulle vara värdefullt om det tydligare framgick om skrivelserna om markparkering gäller både för kvartersmark och allmänplatsmark liksom hur, och i vilken takt, processerna för avveckling av markparkering ska gå till på kvartersmark. Speciellt i områden där det ännu inte skett stadsutveckling i form av nya detaljplaner.

Ett ökat fokus på parkeringstal för cykel i befintliga byggnader ser Älvstranden som positivt. Då behov och förutsättningar varierar kraftigt utifrån verksamhet och läge i den befintliga miljön är det viktigt att parkeringstal för cykel tar detta i beaktande. Angående att laddplatser ska undvikas på gata och markparkeringar, efterfrågar bolaget ett förtydligande kring hanteringen i större markutvecklingsområden som delvis är utbyggda eller börjar bebyggas innan det finns en parkeringsanläggning på plats. Exempelvis gäller detta Frihamnen och Lindholmen. Bolaget framför även att kombinerad mobilitet behöver kunna nyttjas även vid tjänsteresor och inte enbart vid arbetspendling och fritidsresor.

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.

Policyn anger att Göteborgs stad inte längre ska erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. 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 deras 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 Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, 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.

Älvstranden ser också 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 samlade anläggningar snarare i garage under byggrätten. Vilket

innebär att enda sättet att lösa angöring och parkering för rörelsehindrade är att förlägga parkeringsplatser i bottenplan där det finns ett önskemål om verksamheter som bidrar till ett levande gatuplan. Det är önskvärt att dessa frågor får en tydligare styrning så att inte varje projekt behöver hantera frågan separat inför varje specifikt detaljplanegenomförande.

Älvstranden anser att definitionerna är i vissa delar svåra att förstå och föreslår en utökning av begrepp för att listan ska bli ett bättre stöd för läsaren.

1.18. Renova AB

Renova AB (hädanefter Renova) har yttrat sig på delegation den 14 oktober 2024.

Renova anser att parkeringspolicyn inte behandlar 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 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 deras verksamhet.

En utveckling mot minskad biltrafik skulle generellt sett göra miljöarbetarnas vardag enklare och mindre riskfylld. Men färre parkeringsplatser med ett optimalt nyttjande kan i tätt bebyggda miljöer försvåra för tunga fordon genom att fordonet då måste parkeras på själva körbanan och bli en försämrad arbetsmiljö för personal som använder vägar och gator.

Särskilt behöver beaktas att det finns lastzoner inom kort avstånd till soprum och att hänsyn tas till fordonets storlek i tätt bebyggda miljöer. När gatuparkeringsplatser byggs om till cykelbanor för sopbilar inte använda vare sig trottoar eller cykelbana då det inte är ett väghållningsfordon. Då parkeringsplatserna blir färre blir lastzoner än viktigare för deras personal. 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.

1.19. Göteborg energi AB

Göteborg energi AB inkom med svar den 29 oktober 2024. Göteborg energi hade inga synpunkter på policyn, men däremot på åtgärdsförslagen.

1.20. Business Region Göteborg

Business Region Göteborg (hädanefter BRG) beslutade på styrelsesammanträde 11 november 2024 att översända tjänstemännens förslag till remissvar som sitt eget.

BRG ställer sig 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. Genom att stärka konkurrenskraften för yteffektiva och hållbara lösningar kan nya näringslivsaktörer ges möjlighet att växa. Bolaget pekar 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.

BRG framför att policyn även borde 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. Vidare menar de att policyn har ett snävt förhållningssätt till det breda utbud av olika fordonsslag som finns idag då det sker en snabb utveckling. Policyn behöver också belysa behoven av hållbara transportlösningar i de mer semi-perifera delarna av staden, ett parallellt arbete behöver initieras för att stärka utbudet

För besökare till detaljhandeln finns en oro från handelsaktörerna att ett begränsat parkeringstal 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, vilket kan leda till att kunderna åker bil till yttre stadsdelar med större parkeringsytor. För detaljhandeln framförs också vikten av platser för att lasta och lossa varor liksom korttidsparkeringar för kundernas behov.

Remissvaret innehåller även två sidor med specifika inspel utifrån policyns struktur.

1.21. Göteborgsregionen

Göteborgsregionen (hädanefter GR) har yttrat sig den 2 september 2024.

GR anger att 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 policys genomförbara.

1.22. Västra Götalandsregionen

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (hädanefter IKN) beslutade att översända tjänstemännens förslag till remissvar som sitt eget. Svaret inkom 6 november 2024.

IKN menar att policyn har en tydlig struktur och är lättbegriplig. Nämnden 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 Västra Götalandsregionens mål om ett ökat hållbart resande.

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.

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.

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.

1.23. Västtrafik

Västtrafik har yttrat sig den 1 november 2024.

Västtrafik ställer sig mycket positiva till syftet med policyn och ser en tydlig riktning som prioriterar hållbara trafikslag. Över lag 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.

1.24. Trafikverket Region Väst

Trafikverket yttrande sig den 8 oktober 2024.

Trafikverket ställer sig positiv till parkeringspolicyn och dess inriktning att reglera, minska och styra stadens parkering, som ett av de mest effektiva styrmedlen för att minska bilanvändningen. Staden behöver utöver parkeringspolicyn samtidigt kontinuerligt arbeta med andra styrmedel samt förbättra förutsättningarna för de hållbara transporterna i staden.

1.25. IVL svenska miljöinstitutet AB

IVL svenska miljöinstitutet AB (hädanefter IVL) yttrande sig den 25 september 2024.

IVL tillstyrker inriktningen i förslaget till ny policy, men ser samtidigt behov av flera väsentliga förändringar och tillägg. De anser det positivt och väsentligt att policyn fastslår att parkeringsarbetet är ett viktigt verktyg för att nå stadens mål.

Policyn anger som första grundläggande princip att utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning. IVL föreslår komplettera med att prissättning, förutom utbudet, är en viktig faktor för att påverka bilanvändning. Att bara minska utbudet utan tillhörande prishöjningar riskerar leda till en fortsatt hög efterfrågan på parkering med ökad söktrafik som följd. Utbud och prissättning av parkering behöver också användas för att minska på bilinnehavet.

Riktlinjer för parkeringstal ska enligt policyn utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader, vilket är en oklar formulering sett till stadens rådighet. En bättre formulering vore att staden ska verka för att kostnaden för parkering särskiljs från boendekostnaden och bärs av parkeraren.

IVL menar att formuleringen om att antalet boendeparkeringar är viktiga att värna är felaktigt utifrån policyns andra skrivningar om att verka för stadens mål, att inte öka boendekostnader samt att minska subventioner. Boendeparkering är idag subventionerad både på gatu- och tomtmark och ett borttagande av subventionerna kommer att leda till en lägre efterfrågan och minskat antal platser.

I ett forskningsprojekt tillsammans med Framtiden och Staden studerar IVL och Chalmers behovet av ersättningsparkering när byggnation sker på befintlig parkering. Utifrån projektet 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 hög uthyrningsgrad ersätts med ett nybyggt parkeringsgarage med en trefaldigad hyra (för att undvika subvention) kommer efterfrågan på boendeparkering att minska. Bilinnehavet kommer att påverkas och boende kommer nyttja annan parkering. Resultatet blir, för byggherren, dyrt anlagda parkeringar med låg beläggning och usel ekonomi.

IVL menar vidare att boendeparkeringen inte bör minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras utan att ordningen närmast ska vara den motsatta, nämligen att förutsättningarna för hållbara färdmedel är avhängig den gällande parkeringsregleringen. En minskning av boendeparkeringen kan inte vänta på någon odefinierad utveckling av hållbara färdmedel utan bör avgöras för olika projekt och områden.

1.26. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Har inte inkommit med något remissvar.

1.27. RISE Research Institutes of Sweden AB

RISE Research Institutes of Sweden AB (hädanefter RISE) yttrande sig den 15 november 2024.

RISE välkomnar Göteborgs stads ambition om att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och den föreslagna parkeringspolicyn är enligt deras bedömning ett betydande steg i den riktningen. Ett antal förändringar och förtydliganden krävs dock för att policyn ska bidra till att skapa goda förutsättningar för att uppnå stadens mål gällande klimat och miljö samt stadsutveckling, jämlikhet och trafik.

Policyns underliggande syfte 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 såväl 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.

RISE tar upp ett antal begrepp som saknar definitioner och vill bland annat ha förtydligande kring vilka typer av parkering som berörs av vilka delar av parkeringspolicyn.

1.28. Chalmers tekniska högskola AB

Chalmers tekniska högskola AB (hädanefter Chalmers) yttrande sig den 14 november 2024.

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.

Forskning och erfarenhet från andra förändringsprocesser visar att acceptansen ökar när man testar olika innovationer och förändringar, Chalmers ser därför det som positivt att addera steget Testa och därmed omvandla fyrstegsprincipen till en femstegsprincip. Testperioden är viktig att utvärdera för att förstå effekterna av en förändring, vilket gärna får ske i samarbete med forskare.

Det är positivt att utbudet av parkering ska användas för en minskad bilanvändning. Forskning har visat samband mellan tillgång till parkering, bilinnehav och bilanvändning. Dock är det viktigt att, utöver utbudet, även inkludera prissättning. Det saknas idag en fungerande marknad för parkering, därför är det viktigt att staden använder prissättning som ett styrmedel för att även styra efterfrågan. Annars finns risk för oönskade sidoeffekter som ökad söktrafik eller parkeringsflykt till gator och områden med lägre pris. Det är välkomnat att policyn påpekar att konkurrensbegränsande subventioner inte får förekomma, dock ger formuleringen ”i framtiden” inga indikationer om när detta kommer ske, vilket riskerar att minska effekten.

Det bör förtydligas vad som avses med ”boendeparkering”, om det enbart är parkering på gatumark för boende i området eller även parkering på kvartersmark. Att boendeparkering på marknivå ska fasas ut för att minska konsekvensen för befintliga boendeparkeringskunder där det inte är möjligt att flytta över boendeparkering till parkeringsanläggningar ger en otydlig styrning. Det är positivt med en förflyttning av markparkering till parkeringsanläggningar. Det bör ske en utvärdering av befintligt och framtida parkeringsbehov som tar hänsyn till effekter av efterföljande prishöjningarna, särskilt om parkering inte ska subventioneras.

I policyn föreslås att gå från parkeringstal som är minimalt till maxtal. I teorin kan det låta positivt, men i praktiken riskerar det att höja parkeringstalet och antalet parkeringsplatser. Parkeringstal, oavsett om de är minimum eller maximum, tenderar att bli normen som utvecklare och exploatörer bygger och planerar utifrån. Parkeringstal formulerade som ett maximum gör att det kan finnas ett större motstånd för att sänka talen och därmed så blir resultatet i praktiken att antalet parkeringar ökar. Chalmers ser hellre att staden fortsätter arbetet med att sänka minimaltalen samtidigt som man skiftar fokus till övergripande mobilitet för de boende. I policyn skrivs att på platser med begränsad kollektivtrafik ska kommunen ställa krav på mobilitetslösningar, detta är inte tillräckligt då kollektivtrafiken är det viktigaste transportsättet för att minska bilberoende. Mobilitetslösningar är ett bra komplement och behövs även i områden med kollektivtrafik. Staden borde i stället begränsa bostadsbyggandet i områden med lite kollektivtrafik och/eller utöka kollektivtrafiken i dessa områden.

1.29. Kungliga tekniska högskolan (KTH)

Har 8 augusti 2024 svarat att de avstår från att inkomma med ett remissvar.

1.30. Göteborgs klimatråd

Har inte inkommit med något remissvar.

1.31. Västra Götalands forskarråd

Har inte inkommit med något remissvar.

1.32. Cykelfrämjandet i Göteborg

Cykelfrämjandet i Göteborg (hädanefter Cykelfrämjandet) har yttrat sig den 13 november 2024.

Cykelfrämjandet ställer sig positiva till stora delar av den föreslagna parkeringspolicyn och dess övergripande syfte att använda parkering som ett styrmedel för att främja god framkomlighet för hållbara trafikslag.

Det är positivt att långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och 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. Cykelfrämjandet är dock frågande till skrivningen om att långtidsparkering på gatumark kan komma att omvandlas till angöring eller korttidsparkering. Långtidsparkeringar som omvandlas

till angöring eller korttidsparkering frigör enligt författarna inte ytor som kan behövas för cykel, gående eller grönska.

Cykelfrämjandet är oss också positivt till ett cykelparkeringstal i befintliga kommunala byggnader, och att kommunala fastighetsägare ska uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar. 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.

1.33. Naturskyddsföreningen i Göteborg

Naturskyddsföreningen i Göteborg (hädanefter Naturskyddsföreningen) har yttrat sig den 15 november 2025.

Naturskyddsföreningen ställer sig allmänt positiv till policyn 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 policyn samt diskuterar inte kända målkonflikter. Det riskerar att leda till att policyn inte är lika genomförbar.

1.34. Avenyföreningen

Avenyföreningen har yttrat sig den 15 november 2024.

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.

Avenyföreningen 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. De saknar att målbilden av ett gemensamt parkeringsledningssystem 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.

1.35. Nordstans samfällighetsförening

Nordstans samfällighetsförening (hädanefter Nordstan) har yttrat sig den 30 oktober 2024.

Nordstan saknar bland definitionerna ett övergripande begrepp för en plats som innehåller flera mobilitetsfunktioner, till exempel både mobilitetshubb och mobilitetsanläggning. Som exempel lyfts Nordstans mobilitetshotell som faller in under flera definitioner.

Nordstan 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. 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.

För att policyn ska fungera ska det vara lätt att, via digitala skyltar i gaturummen, få information om att det finns lediga platser i parkeringsanläggningar. Vilket kan underlätta processen när markanläggningar ska tas bort. Även ur ett hållbarhetsperspektiv minskar söktrafiken och ur ett besöksperspektiv blir upplevelsen bättre och staden upplevs mer välkomnande och omhändertagande. Det synliggör också att det faktiskt finns lediga parkeringar i city vilket ibland är uppe för diskussion. 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 till exempel 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.

Nordstan är positiva till inriktningen att vid nybyggnation i första hand fylla redan byggda parkeringsanläggningar och de har stora möjligheter att bidra till denna inriktning. De vill dock betona att det behövs tillgänglighet i form av bra in- och utfarter till anläggningar och att inte andra styrande dokument bör omöjliggör det nyttjandet. Ett fåtal parkeringsanläggningar ger färre konfliktpunkter med till exempel gång- och cykeltrafik.

1.36. Innerstaden Göteborg ideell förening

Innerstaden Göteborg ideell förening (hädanefter Innerstaden) har yttrat sig den 15 november 2024.

Innerstadens medlemmar vill ha parkeringsplatser. De efterfrågar en strategi för mer nyttjande av befintliga parkeringsgarage och en tydlig långsiktig plan för var och i vilka områden parkeringar ska finnas och var de ska begränsas. Lediga parkeringsplatser, kommunala som privata, ska vara enkla att hitta till genom tydligare hänvisning. Parkeringsgaragen ska vara lättillgängliga genom bra och om möjligt fler infarter som minskar cirkulerande trafik. Mer

nyttjande av parkeringsgarage bidrar till att minska antalet parkerade bilar på gatorna vilket föreningen ser som positivt

Deras 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 'ven i framtiden då många av deras kunder pendlar med bil in till innerstaden. För att öka flödet på söndagar efterfrågar de lägre parkeringstaxor på söndagar, föreningen uttrycker att det är olyckligt att den tidigare lägre kostnaden på söndagar togs bort utan att lyssna på marknaden.

Innerstaden vill också minska antalet godstransporter på gatorna i innerstaden genom att skapa en omlastningshub och logistiklösning för att minska belastning på gatorna, minska antalet parkerade transportbilar i innerstaden samt minska avgaser. De ser positivt på initiativ som stödjer laddinfrastruktur och delningstjänster i parkeringsanläggningar.

1.37. Företagarna i Göteborg

Företagarna i Göteborg (hädanefter Företagarna) har inkommit med remissvar den 14 november 2024.

Företagarna bedömer att det saknas en ordentlig konsekvensanalys på hur parkeringspolicyn 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.

Företagarna är negativa till ambitionen att minska antalet lättillgängliga parkeringsplatser i kommunen då detta kan påverka verksamheter som håller innerstaden levande med butiker och saluhallar. Även verksamheter som Svenska Mässan är beroende av att deras mässbesökare utifrån kan ta sig in i staden även vid sidan av kollektivtrafiken. De 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. Företagarna 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.

Företagarna är kritiska till att man vill ta bort abonnemangsparkeringarna men behålla boendeparkeringar. Genom att ta bort abonnemangsparkeringar kommer företag och dess anställda drabbas. 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.

Företagarna 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 företagarna 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.

Företagarna har även genomfört en enkätundersökning bland sina medlemmar som återfinns i remissvaret.

1.38. Fastighetsägarna GFR

Fastighetsägarna GFR (hädanefter Fastighetsägarna) har yttrat sig den 6 november 2024.

Fastighetsägarna tydliggör att Göteborg stadskärna är göteborgarnas gemensamma vardagsrum och självklara mötesplats vilket är viktigt att bevara. Stadskärnan är jämförelsevist gästbefolkat och benämns därför av föreningen som den pendlingsberoende stadskärnan. Huvuddelen av konsumenterna i stadskärnan har sin hemvist i andra stadsdelar eller kommuner och flödet av människor i stadskärnorna har inte återhämtat sig till nivåer som rådde före pandemin. Åtgärder som påverkar tillgängligheten till stadskärnan behöver därför ske med stor försiktighet och omsorgsfull förtänksamhet.

I policyn anges att ett syfte är att ”främja hållbar stadsutveckling”. Fastighetsägarna vill betona att ett fungerande näringsliv är fundamentalt för att någon stadsutveckling ska kunna ske. Policydokumentet förhåller sig inte till denna aspekt, vilket är en brist som behöver åtgärdas. Föreningen föreslår att lydelsen ”Utbud och lokalisering av parkeringsplatser ska utformas för att främja tillväxt och tillgodose det lokala näringslivets behov” infogas. Åtgärder som påverkar människors rörlighet måste föregås av analyser av hur de påverkar stadsrummet och dess aktörer. Därav ställer föreningen sig avvisande till principen om att parkeringsytan årligen ska minska.

Fastighetsägarna framför att förtätning av den befintliga staden är det mest klimatoptimala sättet att bereda plats för fler boende. Befintliga byggnaderna skulle med begränsade om- och tillbyggnader kunna bli hem för flera. Föreningen saknar dock en tydlig politisk ambition om att åstadkomma denna eftersträvarvärda förtätning av Göteborgs innerstad.

Staden har kriterier för klimatkrav i markanvisningar, men Fastighetsägarna menar att den eftersträvarvärda estetik som policydokumentet ger uttryck för, svårigen kommer att kunna tillgodoses genom anläggning av underjordiska garage. Mängden betong medför sådan påverkan vid beräkning av koldioxidekvivalenter att det inte kommer att kunna uppföras. För dessa fall kan därför markparkering behöva anläggas.

Fastighetsägarna framför vidare att om antalet parkeringsplatser ska minskas, behöver hänvisningen till de kvarvarande platserna förbättras för att upprätthålla en god tillgänglighet till stadskärnan, en effektiv ytanvändning och sannolikt också minskad söktrafik.

Föreningen välkomnar att laddinfrastruktur och delningstjänster främjas i parkeringsanläggningar. Att denna infrastruktur byggs ut är nödvändigt för att motsvara de behov som den pågående, omfattande elektrifieringen av personfordon medför. Fastighetsägarna tillstyrker även ambitionen att utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden. De vill dock understryka att denna goda ambition inte ska stå i motsats till en ändamålsenlig förekomst av parkeringsplatser för bilar.

1.39. Visita

Har inte inkommit med något remissvar.

1.40. Västsvenska handelskammaren

Västsvenska handelskammaren (hädanefter Handelskammaren) har inkommit med yttrande den 15 november 2024.

Handelskammaren menar att för att säkerställa hållbar tillväxt är det avgörande att arbetskraftsförsörjningen fungerar och att parkeringspolicyn utformas för att stödja detta mål. Organisationen stödjer förslagets ambition att främja hållbara färdmedel och minska bilberoendet. Samtidigt menar de att det är 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. Handelskammaren föreslår ett starkare fokus på insatser som minskar behovet av bil snarare än enbart på att reducera antalet parkeringsplatser. Svaret listar viktiga åtgärder som förstärkt kollektivtrafik, utvecklade pendelparkeringar, främjande av aktiv mobilitet och stärkt laddinfrastruktur.

Göteborgs funktion i en växande arbetsmarknadsregion med en hög nettoinpendling måste beaktas. Bilen är fortfarande nödvändig för vissa grupper, särskilt för dem som saknar tillgång till välfungerande kollektivtrafik. Organisationens bedömning är att efterfrågan på kontor i stadskärnan ökar, även långsiktigt, och att inpendlingen fortsatt kommer att öka. Parkeringspolicyn bör därför strävar efter att ersätta borttagna parkeringsplatser med alternativ som stöder elektrifiering och hållbar stadsmiljö snarare än att minska det totala antalet.

Handelskammaren välkomnar ambitionen att uppdatera policyn och minska antalet markparkeringar i stadens mest centrala delar, förutsatt att policyn tydliggör sitt syfte och hur den förenar minskad bilanvändning med ett växande näringsliv och ökande behov av arbetskraft. Organisationen hade gärna sett att det privata näringslivet och dess organisationer hade involverats tidigare i arbetet med den nya policyn. Organisationen ser fram emot att det fortsatta arbetet sker i nära dialog med externa aktörer från privat och offentlig sektor. En inkluderande process kan bidra till innovativa lösningar, vilket minskar behovet av nya investeringar.

1.41. Svenskt näringsliv

Har inte inkommit med något remissvar.

1.42. Svensk handel

Svensk Handel har yttrat sig den 14 november 2024.

Svensk Handel framhåller att de 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 och 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, men såväl varor som kunder måste kunna ta sig till och

från butiker. Organisationen anser det vara förvånande och anmärkningsvärt att handeln, eller näringslivet i bredare mening, inte varit ett perspektiv i utredningen. Det saknas en konsekvensanalys för stadens handel och näringsliv gällande de långtgående förslag som presenteras. Svensk Handel föreslår, likt Fastighetsägarna, 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 liksom även behovet för boende och för kontorsarbetande. Att stadens handelskluster är tillgängliga 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. Svensk Handel delar dessutom Fastighetsägarnas syn på förtätning av stadskärnan och behovet av fler boende.

1.43. Föreningen Göteborgshotellen

Föreningen Göteborgshotellen (hädanefter Göteborgshotellen) har yttrat sig den 12 november 2024.

Göteborgshotellen anger att det kom 5,5 miljoner besökare till stadens hotell under 2023 varav 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.

Göteborg är den stad där man i störst utsträckning pendlar med bil jämfört med övriga nordiska huvudstäder. I Stor-Göteborg bor cirka 600 000 personer men enbart ca 2 procent bor i innerstaden (12–14 000 personer). Föreningen undrar om man bygger en stad för de 2 procenten och de som på vardagar arbetar och verkar i centrum eller om man bygger en stad som möjliggör att övriga 580 000 personer att kunna och ha råd att ta del av staden.

Enligt Trafikverkets prognoser för resor i Göteborg 2035 så uppskattar man att andelen resor med bil och lastbil kommer att öka. 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.

1.44. Göteborgs Köpmannaförbund

Har inte inkommit med något remissvar.

1.45. Trivector Traffic AB

Trivector Traffic AB (hädanefter Trivector) yttrande sig den 11 november 2024.

Trivector 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. Trivector framhåller att det finns mycket att vinna i tydlighet på att lyfta upp flera av de föreslagna principerna till en mer övergripande och mindre konkret nivå. Principen om att använda utbudet av parkering som styrmedel ligger på en sådan nivå, medan flera av de

andra principerna är skrivna så att det kan uppstå många fall där de är olämpliga som generell styrning. Som exempel ges att långtidsparkering ska flyttas från gatumark till parkeringsanläggningar, vilket i grund och botten handlar om prioritering av olika användargrupper. Det bör då hellre stå tydligt vem som ska prioriteras när det kommer till parkeringsutrymme, vilket sen kan konkretiseras i de fördjupande avsnitten.

Trivector saknar en princip som tydligt lyfter fram tillgängligheten till staden, jämte en effektiv markanvändning och skapande av attraktiva miljöer. Detta finns 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 otydlig då den inte sätts i ett sammanhang om varför parkeringen ska minska i antal. Formuleringen kan 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. Trivector föreslår att sätta parkering i ett mer övergripande sammanhang där andemeningen är tillgängligheten som kan uppnås med parkering.

Det saknas en tydlig princip om hur staden ska reglera den parkering som staden har rådighet över. Innebörden bör vara att parkering alltid ska regleras så att befintliga parkeringsplatser har ett högt användande samtidigt som de erbjuder viss ledig kapacitet för fler användare. Den bör underställas en princip om tillgänglighet och prioritering av olika användargrupper, 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.

Trivector anser att det är bra att staden lägger stor vikt vid kostnaden för bilparkering, men så som principerna nu är skrivna är det svårt att se dem som lämpliga grundprinciper för staden att arbeta utifrån då de går för långt i förhållande till stadens rådighet. 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.

Boendeparkering nämns på många platser i förslaget och Trivector föreslår i stället att samla texterna om boendeparkering för att undvika upprepningar, tvetydiga budskap och svårtolkade skrivningar. Vikten av att värna boendeparkering saknar tydlig motivering i de grundläggande principerna. Boendeparkering bör underordnas principer om tillgänglighet, prioritering av användargrupper och reglering. Om subventioneringen av boendeparkering, i enlighet med de grundläggande principerna, ska fasas ut bör det resultera i minskad efterfrågan och behov för staden att förhålla sig specifikt till denna fråga.

1.46. Spacescape AB

Har inte inkommit med något remissvar.

2. Övriga yttranden

En privatperson har, förutom instanserna på remisslistan, inkommit med synpunkter 21 oktober 2024.