

Sammanfattning av inkomna remissvar på åtgärdsförslagen

Åtgärdsförslag och svarande

Remissinstanserna ombads 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.

Nedanstående remissinstanser har lämnat sin syn på alla eller några av åtgärdsförslagen:

- Stadsmiljönämnden
- Exploateringsnämnden
- Miljö- och klimatnämnden
- Socialnämnden Sydväst
- Göteborgs Stads Parkering AB
- Förvaltnings AB Framtiden
- Business Region Göteborg
- Renova AB
- Göteborg Energi AB
- Älvstranden Utveckling AB
- RISE Research Institutes of Sweden AB
- Trivector Traffic AB
- Naturskyddsföreningen i Göteborg
- Avenyföreningen
- Företagarna i Göteborg
- Fastighetsägarna GFR
- Föreningen Göteborgshotellen

Sammanfattning per åtgärdsförslag

Förvaltningen har för varje åtgärdsförslag a-g nedan sammanfattat remissinstansernas svar. Förvaltningen och även remissinstanserna har förutsatt att åtgärderna avser bilparkering.

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

Sammanfattningsvis finns en bred acceptans för dynamisk prissättning som idé, men med flera förbehåll kring tillämpningen. Instanserna framför önskemål om att en eventuell dynamisk prissättning ska vara utformad utifrån förutsägbarhet, rättvisa och teknisk genomförbarhet.

Prissättningen behöver förhålla sig till de juridiska ramarna för prissättning på allmän plats och kvartersmark, vilket stadsmiljöförvaltningen framför kan vara ett hinder för att särskilja priset för besökare på allmän plats. Om dynamisk prissättning tillämpas på all avgiftsparkering (alla taxor som inte är boendeparkeringstaxor) är det däremot juridiskt möjligt. Avgiftens storlek ska dock avvägas mot syftet med avgifter på offentlig plats. Göteborgs Stads Parkering AB (hädanefter Parkeringsbolaget) är positiva till att utreda dynamisk prissättning och föreslår att det ska utvärderas tillsammans med *predictive pricing* där man använder historiska data och AI för att bestämma priser framåt.

Dynamisk prissättning använder realtidsdata för att sätta pris utifrån aktuell efterfrågan. Flera remissinstanser påpekar att justerad prissättning kräver administrativa och tekniska åtgärder, liksom ökat kommunikationsbehov. Dynamisk prissättning skulle kräva investeringar från parkeringsaktörerna för att kunna samla in realtidsdata och effektivt kommunicera ut nuvarande gällande pris till kunderna. Om man inte lyckas kommunicera priset i tid så kan det leda till oönskad söktrafik.

Dynamisk prissättning skulle även enligt Business Region Göteborg kunna vara ett bra sätt att styra vilka tillfällen som laddplatser nyttjas för att kunna styra efterfrågan till tidpunkter med bättre effekttillgång i elnätet.

Avenyföreningen efterfrågar om dynamisk prissättning skulle nyttjas för att även sänka priser när det råder lägre efterfrågan i syfte att fylla parkeringsplatserna. Flera aktörer i näringslivet efterfrågar lägre parkeringsavgifter på söndagar för att stimulera besök. Förutom att uppnå en mer optimerad resursanvändning anger remissinstanserna att dynamisk prissättning även skulle kunna minska trängsel och främja hållbart resande.

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

Det finns en uppslutning kring idén att prisnivåer kan användas för att minska söktrafik, men flera aktörer ifrågasätter om 15 % ledig kapacitet är en optimal nivå. Flera förespråkar en kombination av digitala verktyg, skyltning och realtidsinformation för att optimera styrningen och minska söktrafik. Vissa lyfter oro för höjda priser utan motsvarande sänkningar under lågtrafik, medan andra betonar att socioekonomiska konsekvenser bör beaktas.

Flera remissinstanser svarar att information och kommunikation är ytterligare verktyg som med fördel kan nyttjas för att minska söktrafik, via exempelvis parkeringsledningssystem, appar och

skyltning. Näringslivet understryker att de gärna sett ett parkeringsledningssystem som inkluderar privata aktörer och information på engelska. Flera remissinstanser framför att 15 % kan vara en för hög procentsats att nyttja som utgångspunkt. Parkeringsbolaget anger att en beläggningsgrad på 85–90 % brukar anses vara optimal för att tillse att majoriteten av platserna används samtidigt som det finns tillräckligt många lediga platser för att undvika trafikstockning. Trivector Traffic AB menar att i anläggningar bör beläggningsgraden kunna vara högre utifrån bättre överblickbarhet och tekniska hjälpmedel. De anser att principen inte bör vara den enda principen som tillämpas för prissättning på allmän plats, då avgift kan behövas som styrmedel även vid lägre beläggningsgrad.

Föreningen Göteborgshotellen ställer sig undrande till hur åtgärden kommer att fungera i praktiken. De spekulerar i om ej fullbelagda parkeringsplatser kommer erbjudas till ett lägre pris tillfälligt för att på så sätt undvika söktrafik under specifika tider. De ser en risk att staden enbart höjer priserna på de platser som för tillfället är attraktiva under vissa tider men inte applicerar en negativ prissättning under de mindre attraktiva perioderna. Föreningen Göteborgshotellen förespråkar därför ett pristak. Socialförvaltningen Sydväst framför att ett socioekonomiskt perspektiv på åtgärden kan behövas då högre priser främst får ekonomiska konsekvenser för de som har begränsad ekonomi.

Remissinstanserna efterfrågar ett tydliggörande av syftet med åtgärden, om syftet med att undvika söktrafiken är att styra trafiken till anläggningar med ledig kapacitet eller något annat. Vilken tidsram som ska bedömas och vilka typer av parkering som ska ha ledig kapacitet ifrågasätts också. Det påtalas att beroende på vilka typer av parkering som inryms i en anläggning så kan det vara problematiskt att titta på genomsnittlig beläggning över dygnet.

Parkeringsbolaget framför att målsättningar om ledig kapacitet ofta är en utgångspunkt för dynamisk prissättning som priset sedan styrs utifrån.

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

Synpunkterna är blandade. Flera aktörer, särskilt de med miljöfokus, är positiva till principen men anser att det behöver genomföras på ett rättssäkert och lättförståeligt sätt. Samtidigt finns omfattande juridiska och praktiska hinder. Många aktörer menar att det skulle bli för komplext och otydligt för bilister. Vissa instanser föreslår att andra styrmedel skulle kunna vara mer effektiva.

Flera instanser som är positiva menar att fordon som har större miljöpåverkan och tar mer plats borde betala mer. Men det råder delade meningar om vilken faktor fordonens miljöpåverkan skulle mätas utifrån för att spegla det faktiska avtrycket som fordonet ger upphov till.

Stadsmiljöförvaltningen påpekar att allmän plats, och även viss kvartersmark som ägs av kommunen och innefattar parkering, klassas som offentlig plats. På offentlig plats tillämpas lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL). Att särbehandla personer vad gäller avgiftsuttaget på en viss plats kräver lagstöd, vilket i KAL ges för nyttoparkeringar, boendeparkering och parkering för rörelsehindrade. Att ha en avgiftsmässig särbehandling för en viss typ av bilar baserat på deras egenskaper anser stadsmiljöförvaltningen vara i strid med KAL och eventuellt även kommunallagen.

Parkeringsbolaget framför att 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 som senare fick beslutet upphävt efter överprövning). Miljödifferenterad prissättning på annan grund än bränsle har införts i mindre omfattning i Europa. Införandet gäller främst tillståndsparkering där pris lätt kopplas till bilmodell.

Parkeringsbolaget framför att parkering på kvartersmark inte lyder, om den inte anses vara offentlig plats, under samma lagstiftning som parkering på allmän plats. För kommunal parkering på kvartersmark behöver hänsyn tas till Konkurrenslag (2008:579) i kombination med ägardirektiv och bolagens kommunala ändamål. 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 Parkeringsbolaget 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. Parkeringsbolaget anser därför att vilka möjligheter ett kommunalt bolag har att differentiera prissättningen på kvartersmark baserat på miljöfaktorer behöver utredas vidare.

Många av remissinstanserna är kritiska till åtgärdsförslaget då de anser att systemet skulle bli för komplext, svårt att administrera och potentiellt orättvist. Flera ifrågasätter effekten av åtgärden i relation till dess praktiska och juridiska utmaningar. Det framförs att andra styrmedel, såsom skatter, trängselavgifter eller miljözoner, troligtvis vore mer effektiva.

d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Det finns en generell uppfattning om att KPI-indexering kan vara en rimlig modell, men flera aktörer ser det som en miniminivå för årliga höjningar och betonar behovet av att även se till efterfrågan och andra faktorer. Det finns en tydlig opposition från näringslivsorganisationer som förespråkar en mer flexibel prissättning baserad på marknadsförhållanden.

Flera remissinstanser framför att KPI är en rimlig modell för att följa den allmänna prisutvecklingen, men det förutsätter att utgångspriserna har rätt nivå. Det är svårt att med ett årligt påslag uppnå de höjningar som bland annat Parkeringsbolaget ser krävs för att uppnå stadens mål. Flera påpekar behovet av att göra en översyn av samtliga parkeringsavgifter och en större höjning av vissa avgiftskategorier.

Parkeringsbolagets roll kräver att de har prisnivåer som kan anses vara marknadsmässiga. För att uppnå det krävs årlig utvärdering och löpande justeringar. Därför kan någon form av dynamisk prissättning tydligare stödja en löpande utvärdering av pris i relation till efterfrågan. Även Företagarna i Göteborg framhåller att prissättningen bör styras snarare av tillgång och efterfrågan än KPI.

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

Det finns en generell uppfattning om att välfärdsservice bör ha god tillgång till nyttoparkeringstillstånd. När det gäller näringslivets tillgång råder delade meningar. Företag och branschorganisationer vill ha mer generösa regler för näringslivet, medan flera kommunala aktörer och miljöorganisationer ser ett behov av att begränsa och styra nyttotrafiken genom andra lösningar såsom angöringszoner, mobilitetshubbar och mer yteffektiva transportmedel.

Företagarna i Göteborg svarar att generösare nyttoparkeringstillstånd är mycket viktigt för näringslivet, särskilt för hantverkare och företag som i många fall inte kan välja andra färdmedel än just bil. Fastighetsägarna GFR anser att nuvarande kriterier är rimliga och ser inget tydligt behov av en förändring.

Stadsmiljöförvaltningen anser att nuvarande regler redan är generösa och föreslår snarare en skärpning, särskilt i stadens centrala delar. Behovet att minska antalet hantverkarbilar som står parkerade långa perioder i centrum, och väldigt subventionerat, framförs vara ett problem då det hämmar en rättvis konkurrens och tillgång till besöksparkeringar. Business Region Göteborg menar att generösare tillstånd kan motverka en övergång till mer hållbara transportsätt. Renova AB och Business Region Göteborg skulle hellre se fler angöringsytor för lastning och lossning. Företagarna i Göteborg och Renova AB framför att det finns svårigheter kring att angöra och parkera med större fordon.

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

Det finns stöd för att stärka lokal handel, men det råder delade meningar om sänkta parkeringspriser är rätt verktyg. Flera aktörer anser att tillgången och rotationen på parkeringsplatser är viktigare än priset, och att subventionerade parkeringar kan ge oönskade effekter. Vissa föreslår i stället tidsbegränsade gratisparkeringar eller att externhandeln bör bära högre kostnader. Forskning och erfarenheter pekar på att minskad biltrafik i vissa fall kan gynna handeln mer än ifall fler parkeringsplatser erbjuds.

Omsättningen på parkeringsplatser menar flera remissinstanser är viktigt, vilket flera framhåller kan styras mer effektivt med hjälp av tidsreglering än lägre priser. Avenyförbundet menar att med samma argument om att skapa förutsättningar för lokalhandel bör man även kunna sänka priserna på parkering i innerstaden.

Naturskyddsförbundet i Göteborg framför att externhandeln bör få krav på att öka prissättningen på sina parkeringsplatser för att spegla dess miljöpåverkan. Som exempel föreslår de införandet av en typ av kommunal skatt per parkeringsplats, vars intäkter kan läggas på att minska priserna för kollektivtrafik.

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

Det finns ett starkt stöd för att ersätta förhyrda numrerade platser med flytande tillståndsparkering, eftersom det ökar nyttjandet av befintliga parkeringsytor och kan minska det totala behovet av parkering. Samtidigt behöver särskilda behov beaktas, såsom rekryteringsutmaningar för staden i Södra skärgården och specifika näringslivsbehov kopplade till bilpooler och laddinfrastruktur. En genomtänkt implementering är viktig för att minimera oönskade effekter som ökad söktrafik.

Remissinstanser framhåller att tillståndsparkering är positivt då det leder till en mer effektiv användning av parkeringsytor och möjliggör samnyttjande. Parkeringsbolaget påpekar att de haft goda erfarenheter av sina implementeringar av tillståndsparkering. Förvaltnings AB Framtiden ser positivt på en övergång från fasta platser till tillstånd vilket ligger helt i linje med deras mobilitetsstrategi. De framhåller dock att det bör ske där det gynnar samnyttjande och bidrar till bättre förutsättningar för utbyggnad av laddinfrastruktur. Ytorna bör vara större geografiskt sammanhängande och överblickbara för att undvika att tillskapa söktrafik samt nå nyttorna.

Socialnämnden Sydväst vill undersöka möjligheten till undantag från tillståndsparkering för de som arbetar i stadens förvaltningar ute i Södra skärgården. Detta eftersom parkering är en bidragande faktor i kommunala verksamheter i Södra skärgårdens utmaningar med att rekrytera och behålla personal som är bosatta på fastlandet.

Remissinstansernas svar i sin helhet

Förvaltningen har för varje åtgärdsförslag a-g nedan sammanställt remissinstansernas svar. Förvaltningen och även remissinstanserna har förutsatt att åtgärderna avser bilparkering och inte andra fordonsslag.

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

Stadsmiljönämnden

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 till exempel 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.

Miljö- och klimatnämnden

Skulle rätt utfört kunna ge önskad effekt. Kräver dock tydlig kommunikation för att undvika söktrafik.

Socialnämnden Sydväst

Socialförvaltningen ställer sig positiv till åtgärden.

Göteborgs Stads Parkering AB

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 historiska data och AI för att bestämma pris framåt.

Förvaltnings AB Framtiden

Framtiden ställer sig positiv till en dynamisk prissättning som linjerar med minskad trängsel, miljö- och klimatmålen och stärker hållbart resande.

Business Region Göteborg

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 resmöjligheter 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.

Göteborg Energi AB

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

Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden ser behovet av lösningar som bidrar till en jämnare och mer balanserad beläggning. En alltför oförutsägbar 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.

RISE Research Institutes of Sweden AB

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

Trivector Traffic AB

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.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

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.

Avenyföreningen

Avenyföreningen är positiv till dynamisk prissättning. Även som styrmedel för att skapa flöden i centrum när detta vanligtvis är lågt, t.ex. på söndagar.

Företagarna i Göteborg

Förutsägelse är viktigt, men viss dygns- och säsongrelaterad prissättning kan vara positivt.

Fastighetsägarna GFR

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.

Föreningen Göteborgshotellen

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.

Stadsmiljönämnden

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.

Exploateringsnämnden

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.

Miljö- och klimatinämnden

Bra med tydliga zoner (från centrum och ut) med olika prisnivåer, vilket ger minskad söktrafik då prisnivåerna är kända.

Socialnämnden Sydväst

Socialförvaltningen 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.

Göteborgs Stads Parkering AB

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.

Förvaltnings AB Framtiden

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.

Göteborg Energi AB

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

Älvstranden Utveckling AB

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

Trivector Traffic AB

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.

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.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

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 (till exempel 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.

Avenyföreringen

Även här är vi positiva.

Företagarna i Göteborg

Det viktiga här är att på ett smart och väl fungerande tekniskt sätt få tillgång till alla lediga parkeringsplatser i området. Oavsett om de tillhör kommunen eller privata aktörer.

Fastighetsägarna GFR

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.

Föreningen Göteborgshotellen

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.

Stadsmiljönämnden

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 samfärdslinje 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 avgiftsmässig särbehandling för en viss typ av bilar baserat på deras egenskaper anser vi vara i strid med KAL och eventuellt även kommunallagen.

Miljö- och klimatnämnden

Rimligt att tyngre och större bilar betalar mer då de oftast har större miljöbelastning och tar mer plats.

Socialnämnden Sydväst

Socialförvaltningen 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.

Göteborgs Stads Parkering AB

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.

Förvaltnings AB Framtiden

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.

Business Region Göteborg

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.

Göteborg Energi AB

De fordon som lever upp till Transportutmaningen 2030 om fossilfria* transporter där bland bör gynnas/premieras. Övriga bör därmed missgynnas.

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 i stället för diesel gäller från årsmodell 2018.
- El, Vätgas och BioGas fordonen har drivmedlet El, Vätgas och Metangas, så dessa är tydliga.

* 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)

Älvstranden Utveckling AB

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.

RISE Research Institutes of Sweden AB

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 svårtligen 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 stadsbyggnadspolicyer i helhet säkerställer jämlik tillgång till stadens resurser.

Trivector Traffic AB

Nej. Vi tror att det är svårt och tar resurser som staden kan lägga på att uppfylla andra delar av policyn i stället och därigenom få en större effekt. Men gärna lyfta frågan nationellt avseende skatter på fordon, drivmedel, trängsel osv.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Föreningen ställer sig positiv till miljödifferentierad prissättning på kvartersmark.

Avenyföreningen

Är vi mer tveksamma till. Troligen väldigt svårt att få till en rättvis prissättning utan att veta mer om förslaget bakom.

Företagarna i Göteborg

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.

Fastighetsägarna GFR

Fastighetsägarna avstyrker tillämpning av miljödifferentierad 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.

Föreningen Göteborgshotellen

Föreningen Göteborgshotellen avstyrker tillämpning av miljödifferentierad 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 indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Stadsmiljönämnden

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.

Exploateringsnämnden

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.

Miljö- och klimatsnämnden

Positivt eftersom det är lämpligt att prissättningen följer den allmänna prisnivån.

Socialnämnden Sydväst

Socialförvaltningen ställer sig positiv till att prissättningen följer prisutvecklingen i samhället.

Göteborgs Stads Parkering AB

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.

Förvaltnings AB Framtiden

Framtiden anser att det är positivt med indexuppräknning men 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).

Göteborg Energi AB

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.

Älvstranden Utveckling AB

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.

Trivector Traffic AB

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.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Föreningen ställer sig positiv till prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Avenyföreringen

Är vi inte positiva till.

Företagarna i Göteborg

Prissättningen kan regleras över tid, men behöver inte nödvändigtvis följa KPI. Bättre att tillgång och efterfråga får styra i höge utsträckning.

Fastighetsägarna GFR

Fastighetsägarna avstyrker årlig uppräknning med index. Staden måste noggrant följa parkeringsfrågan samt utvärdera konsekvenserna av den aktuella prissättningen. Beslut om prisjustering bör ske i särskild ordning efter föregående analys.

Föreningen Göteborgshotellen

Föreningen Göteborgshotellen avstyrker årlig uppräknning med index. Vi anser inte att index skall styra detta utan man behöver ha andra underlag till hands för att besluta om prissättning.

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

Stadsmiljönämnden

Justera nyttotrafikstillstånd 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 "hantverkslastcyklar". 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.

Miljö- och klimatenämnden

Positivt att skapa god tillgänglighet för räddningstjänst, varutransporter, avfallshantering, handikappfordon och liknande.

Socialnämnden Sydväst

Socialförvaltningen ställer sig positiv till generösare nyttotrafiktillstånd för välfärdsservice.

Business Region Göteborg

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 lossning viktigt.

Renova AB

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.

Göteborg Energi AB

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.

Trivector Traffic AB

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 finns goda skäl så ja.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Föreningen ställer sig endast positiv till generösare nyttotrafiktillstånd för välfärdsservice. Det är en samhällsviktig funktion som inte kan frånga 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.

Avenyföreringen

Generellt positiva till generösare nyttotrafiktillstånd, men är det på bekostnad av något annat?

Företagarna i Göteborg

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 abonnemangsparkeringar. 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.

Fastighetsägarna GFR

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.

Föreningen Göteborgshotellen

Föreningen Göteborgshotellen varken tillstryker 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.

Stadsmiljönämnden

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.

Miljö- och klimatanämnden

Riskerar att bli otydligt med för många olika prissättningar.

Socialnämnden Sydväst

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

Göteborgs Stads Parkering AB

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.).

Förvaltnings AB Framtiden

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 1 h-1,5 h per dygn på platsen. Detta ger ökade möjligheter för bilburna kunder att hitta parkering med ökad rotation.

Business Region Göteborg

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.

RISE Research Institutes of Sweden AB

Förslaget om att subventionera parkeringspriser i syfte att gynna lokalhandel är 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”.

Trivector Traffic AB

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.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

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, t.ex. 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.

Avenyförbundet

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.

Företagarna i Göteborg

Detta kan verkligen vara ett bra sätt för att gynna handlare. Så detta ställer vi oss positiva till. Dock är det viktigt att även handlare i innerstaden (t.ex. 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 handlare i innerstaden, för att kunna bibehålla en levande innerstad.

Fastighetsägarna GFR

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.

Föreningen Göteborgshotellen

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.

Stadsmiljönämnden

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

Miljö- och klimatinämnden

Positivt då förhyrda parkeringarna ofta står tomma. Förslaget tillgängliggör parkeringarna för fler samtidigt som antalet platser kan minskas.

Socialnämnden Sydväst

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.

Socialförvaltningen 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.

Göteborgs Stads Parkering AB

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.

Förvaltnings AB Framtiden

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.

Business Region Göteborg

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.

Älvstranden Utveckling AB

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.

RISE Research Institutes of Sweden AB

En övergång till tillståndsparkering skapar förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser vilket i sin tur förbättrar möjligheten att skapa en nära, robust och sammanhållen stad

Trivector Traffic AB

Ja, vi ställer oss generellt positiva till tillståndsparkering framför förhyrd parkering.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Föreningen ställer sig positiv till att förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Avenyföreningen

Är vi positiva till.

Företagarna i Göteborg

Detta ställer vi oss positiva till.

Fastighetsägarna GFR

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.

Föreningen Göteborgshotellen

Föreningen Göteborgshotellen tillstyrker att flytande tillstånd kan ersätta numrerade platser för att optimera användningen.

Samtliga åtgärdsförslag

Stadsmiljönämnden

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.

Exploateringsnämnden

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.