



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-03-21

SBN 2025-04-25

Diarienummer SBF-2023-00665

Handläggare: Hanna Järpedal

Telefon: 031-368 26 34

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

Förslag till fortsatt hantering av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden antecknar informationen om sammanfattningar av inkomna remissvar.
2. Stadsbyggnadsförvaltningen ges i uppdrag att, utifrån remisshandlingen, inkomna remissvar samt stadens riktlinje för styrande dokument, ta fram förslag till stadens parkeringspolicy.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav i budget för 2023 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Inriktningen för uppdraget var att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten skulle vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder. Under 2023 arbetade stadsbyggnadsförvaltningen, i samverkan med andra förvaltningar och kommunala bolag, fram ett förslag till policy. På stadsbyggnadsnämnden i december 2023 lade förvaltningen fram beslutsförslag om att remittera policyförslaget. I juni 2024 beslutade nämnden om ett politiskt omarbetat förslag till policy och att det omarbetade förslaget skulle remitteras tillsammans med ytterligare åtgärdsförslag.

Det politiskt omarbetade förslaget har varit på remiss från mitten av juni till mitten av november 2024. I ärendet redogörs för de inkomna remissvaren och förvaltningens bedömning av förslaget utifrån remissvaren och Göteborgs stads riktlinje för styrande dokument. Utifrån förvaltningens beredande roll föreslås förvaltningen ges i uppdrag att ta fram ett reviderat förslag till policy.

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

Bedömning ur ekologisk dimension

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

Bedömning ur social dimension

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

Bilagor

1. Remissutskick med tillhörande sändlista och utskickat förslag till policy
2. Samtliga inkomna remissvar i sin helhet
3. Sammanfattning av inkomna remissvar på förslaget
4. Sammanfattning av inkomna remissvar på åtgärdsförslagen

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har remitterat förslag till ny policy för parkering i Göteborgs Stad, inkomna remissvar har analyserats och redogörs för i ärendet.

Stadsbyggnadsnämnden ska besluta om fortsatt hantering och beredning av ärendet.

Beskrivning av ärendet

Arbetet med revidering av nuvarande parkeringspolicy bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsnämnden fick i uppdrag att revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram och trafikstrategin. Inriktningen för uppdraget var att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten skulle vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder. Revideringsuppdraget byggde på att innehållet i den nu gällande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet bedömdes dessutom utdaterat och i behov av att uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Stadsbyggnadsförvaltningen tog i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag fram ett förslag till ny parkeringspolicy. Förslag till ny policy och beslut om att remittera detta lades fram till stadsbyggnadsnämnden den 19 december 2023. Den 18 juni 2024 beslutade stadsbyggnadsnämnden om ett politiskt omarbetat förslag och att det omarbetade förslaget skulle remitteras till en sändlista med 45 remissinstanser (varav elva är en del av Citysamverkans medlemsorganisationer). I beslutet gavs remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på förslaget till ny policy samt sju åtgärdsförslag, se bilaga 1. Förvaltningen fick även i uppdrag att under det fortsatta arbetet med policyn utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering (SBN 2024-06-18 §481).

Den 25 juni 2024 skickades förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering på remiss av stadsbyggnadsförvaltningen. Citysamverkans medlemsorganisationer delgavs även remissen via nätverkets citysamordnare. Sista dag för besvarande var den 15 november 2024 och på begäran gavs några av remissinstanserna uppskov på svarstiden.

Av de 45 remitterade instanserna inkom 35 med svar, varav en organisation svarade att de inte avsåg inkomma med ett remissvar. Utöver remissinstanserna som ingick i sändlistan inkom en privatperson med synpunkter. Stadsbyggnadsförvaltningen har sammanställt och sammanfattat de inkomna remissvaren. Förvaltningen redogör i ärendet för sin bedömning av förslaget och dess fortsatta hantering.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen har gjort bedömningen utifrån inkomna remissvar kring förslaget och åtgärdsförslagen samt *Göteborgs Stads riktlinje för styrande dokument*.

Bedömning av förslaget utifrån inkomna remissvar

Samtliga 34 remissinstanser undantaget två, som tillstyrker förslaget i sin helhet, vill se förändringar i innehållet. Förvaltningens bedömning följer policyns rubriksättning och redogör för de huvudsakliga synpunkterna. Se bilaga 2 för samtliga inkomna remissvar i sin helhet och bilaga 3 för sammanfattning av inkomna remissvar på förslaget.

Syftet med denna policy

Remissinstanserna är generellt positiva kring att nyttja parkering som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål. Flera aktörer från näringslivet, som inte själva bedriver parkeringsverksamhet, uttrycker oro att ett minskat ytanspråk för bilparkering kan drabba företagen negativt. Flera remissinstanser framhåller att det är ett bra initiativ att uppdatera policyn och att förslaget efter revidering har potential att bli ett användbart styrmedel. Dock menar många remissinstanser att förslaget behöver bearbetas då delar av förslaget är otydliga och lämnar utrymme för tolkning, vilket riskerar att skapa otydlig styrning. Flera instanser lyfter att policyn har potential att bidra på ett positivt sätt även till möjligheten att nå andra mål i staden. Instanserna lyfter exempelvis mål om bostadsförsörjning, hållbara och jämlika livsmiljöer samt näringslivsstrategiska mål om hållbar tillväxt och företagsklimat. Flera remissinstanser menar att det underliggande syftet borde revideras för att bättre koppla an till stadens mål för jämlik tillgänglighet. Näringslivets organisationer påpekar att deras perspektiv saknas i förslaget och att de hade önskat en närmre dialog kring näringslivets förutsättningar redan i framtagandet av förslaget. De påtalar att den nya policyn har stort fokus på perspektiven att bo i och besöka staden, men saknar ett tydligt perspektiv på att verka i staden.

Förvaltningens bedömning är att oklarheter och motsägelser i policyn behöver tydliggöras för att policyn ska bli ett användbart styrmedel. Förslaget behöver bearbetas för att tydligare inkludera näringslivets perspektiv. Möjligheten att tydligare koppla policyn till målen om jämlik tillgänglighet behöver också studeras.

Vem omfattas av policyn

I remissvaren framgår att många instanser anser det otydligt vilka aktörer styrningen berör och vilken styrning som ska gälla på vilken plats. Det framgår i svaren att det finns en otydlighet i om principer omfattar exempelvis både kvartersmark och allmän plats, vilka delas av stadens geografi som berörs eller om det gäller både nybyggnation och befintlig stad. I vissa fall är det inte tydligt vilken typ av parkering som avses eller hur prioritering mellan olika grupper som besökare, verksamma och boende ska göras. Förvaltningens bedömning är att förslaget behöver bearbetas, för att tydliggöra vem och var principerna gäller, för att styrningen ska ge önskad effekt. Både innehållet och strukturen i förslaget behöver utvecklas för att tydliggöra dessa frågor.

Definitioner

Flera remissinstanser har framfört att nuvarande definitionerna är otydliga eller anses vara felaktigt avgränsade. Instanserna påtalar att flera av definitionerna överlappar varandra och inte har en tillräcklig precisering. Remissinstanserna framför även önskemål kring att införa definitioner för exempelvis långtidsparkering och hållbara färdmedel.

Förvaltningens bedömning är att nuvarande definitioner behöver ses över och ytterligare definitionen tillföras.

Koppling till andra styrande dokument

Flera remissinstanser påtalar att förslaget skulle gynnas av en tydligare koppling till näringslivet och stadens arbete för att skapa goda förutsättningar för företagande. Sedan förslaget togs fram har flera av de styrande dokumenten som har koppling till policyn förändrats eller ersätts:

- Ändringar av *Göteborgs Stads översiktsplan* med samrådsperiod mellan 8 januari till 25 mars 2025.
- *Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026* och *Göteborgs Stads folkhälsoprogram* har ersätts av *Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2024–2030*.
- *Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad* ska enligt beslut upphöra att gälla som ett styrande dokument i och med att revideringen av översiktsplanen antas av kommunfullmäktige.

Förvaltningens bedömning är att det finns behov av att uppdatera vilka styrdokument som har koppling till policyn. Vidare arbete med förslaget bör överväga att införa en koppling till *Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2023 – 2035*. Arbetet behöver även beakta stadsbyggnadsförvaltningens uppdrag med att, i nära samarbete med exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen, ta fram ett reglerande styrande dokument för konkretiserad styrning för det offentliga rummet (SBN 2025-02-04 §12).

Grundläggande principer

Flera remissvar ifrågasätter om flertalet av principerna verkligen är av grundläggande principiell karaktär och därmed lämpliga som generell styrning. Flertalet remissinstanser påtalar även att vissa av principerna senare motsägs av andra delar i förslaget.

Två av principerna anger att utbudet av parkering ska användas som styrmedel. Dels för att uppnå en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande, dels för att förhindra subventioner och öka efterfrågan på parkering i anläggningar. Flera remissinstanser framhåller att även tidsreglering och prissättning behöver nyttjas som verktyg utöver att arbeta med utbudet av parkering. Det råder delade meningar om delnings- och mobilitetstjänster borde vara ett komplement till eller ett alternativ till bilägande. Flera remissinstanser efterfrågar ett förtydligande om vilken typ av parkering som förslaget avser ska minska i utbud. För att underlätta arbetet önskas en tydligare prioriteringsordning mellan olika typer av parkering. Flera påtalar att parkeringsplatser för rörelsehindrade bör undantas utbudsminskningar.

Generellt är remissvaren positiva till stadens ambition att flytta långtidsparkering på gatumark till parkeringsanläggningar. Flera remissinstanser påtalar dock att det saknas ekonomiska förutsättningar att bygga nya anläggningar utifrån dagens prissättning på bilparkering och i de centrala delarna av staden finns även brist på lämplig mark. Principen anses vara avhängt arbete med både kostnaderna för och tidsregleringen av gatuparkering. Näringslivet efterfrågar ett gemensamt parkeringsledningssystem, som inkluderar privata parkeringsanläggningar, för att flytta parkering från gatumark till parkeringsanläggningar och minska söktrafik.

I förslaget anges 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”. Flera av remissinstanserna ställer sig undrande till om principen avser ytan som bilparkering upptar på allmän plats och vad den praktiska innebörden är av att ”minska i takt”. Instanserna saknar främst en tydlighet kring ifall *antalet* bilparkeringsplatser årligen ska minska och ifall omprioritering av bilparkeringsyta behöver avvakta andra åtgärder i delar av staden som redan har goda förutsättningar för hållbara trafikslag. Nuvarande formulering uppfattas som att parkeringsytan ovillkorligen ska minska, snarare än att detta är något som möjliggör trafiksystemets utveckling. Generellt så efterfrågas att principen tydliggörs och sätts i sitt sammanhang.

Många remissinstanser är positiva till att bil- och motorcykeltrafikanter bär kostnaderna för parkering och att konkurrensbegränsande subventioner i framtiden inte ska förekomma. Flera belyser att det är en förutsättning för en överflyttning av parkering från gatumark till kvartersmark. Dock påpekar flera instanser att ”i framtiden” ger en otydlig styrning. I förslaget anges att ”Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark” vilket flera remissinstanser anser är svårt att tyda.

Riktlinjer för parkeringstal ska enligt förslaget utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader. Flera remissinstanser påpekar att staden har begränsad rådighet över vilka kostnader som ingår som del i hyran eller boendekostnaden, men genom att sänka parkeringstalen ger staden förutsättningar för att minska byggnationen av kostnadsdrivande parkeringar.

Förvaltningens bedömning är att de grundläggande principerna behöver ses över för att säkerställa att de kan nyttjas som utgångspunkt för styrningen i resterande delar av förslaget. Det bör särskilt tydliggöras om *antalet* bilparkeringsplatser ska minska innan det finns alternativ i form av mer yteffektiv parkering eller har genomförts ytterligare utbyggnad av systemet för hållbara trafikslag.

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Flera remissinstanser efterfrågar ett förtydligande av begreppet delad mikromobilitet och ett tydliggörande om att det är parkering för delad mikromobilitet som ska öka, inte mikromobilitetstjänsterna. Det påtalas att även parkering för mikromobilitet behöver vara placerade i anslutning till målpunkter, användarvänliga och trygga.

Många remissinstanser ifrågasätter att tillskapa ett cykelparkeringstal för befintliga kommunala byggnader och strategiska platser. Vissa påtalar att riktlinjerna är till för detaljplaner och bygglov, vilket innebär att de inte är styrande för befintliga byggnader och platser. Andra påtalar att det vore bättre att ge riktade uppdrag och budgetmedel för att tillskapa cykelparkering av god kvalitet i tillräcklig omfattning.

Förvaltningens bedömning är att kapitlet behöver ses över för att tydliggöra hur parkering kan nyttjas för att främja cykling och stödja utbudet av delad mikromobilitet. I förvaltningens förslag till policy inkluderade kapitlet enbart allmän plats, och när kommunal kvartersmark inkluderas skulle det även krävas investeringar hos de kommunala fastighetsägarna för att uppnå målen.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Generellt är remissinstanserna positiva till att införa tjänster för kombinerad mobilitet som ett komplement till kollektivtrafiken, men understryker att den typen av transportsätt inte är tillgängligt för alla grupper. Det efterfrågas att tjänsterna ska ge valmöjligheter även för tjänsteresor. Flera remissinstanser har svårt att skilja på och efterfrågar tydligare förklaringar av begreppen mobilitetshubbar, mobilitetsnoder och mobilitetsanläggningar.

Flertalet remissinstanser ifrågasätter om platser på stadens kvartersmarksparkeringar som är reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, årligen ska öka oavsett efterfrågan på tjänsterna. Instanserna framför att efterfrågan bör beaktas vid dimensionering av platserna. Generellt är remissinstanserna positiva till att förslaget lyfter behovet av pendelparkeringar och att skapa goda bytespunkter för att uppmuntra nyttjandet av kollektiva transportmedel.

Förvaltningens bedömning är att kapitlet bör renodlas för att enbart hantera parkering till tjänster för kombinerad mobilitet.

Parkering för bil och motorcykel

De grundläggande principerna anger att biltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering och att utbudet av parkering ska minska, samtidigt som antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende, vilket framhålls av flera remissinstanser som motsägelsefullt. I förslaget anges att ”I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling”, vilket flera remissinstanser anser ger en otydlig inriktning eftersom det inte tydliggör innebörden av en utfasning.

Att omdisponera parkeringsytor för bil och motorcykel anser många remissinstanser vara viktigt för att kunna uppnå andra målsättningar i staden om exempelvis grönytor och trafiksäkerhet. Vissa remissinstanser från näringslivet uttrycker dock oro om att det skulle kunna leda till negativ påverkan för företag. Att förbjuda eller reglera parkering på nytillkomna gator ifrågasätts av vissa remissinstanser eftersom gatuparkering kan vara lämpligt i områden där samlad parkering på tomtmark inte är ekonomisk försvarbart.

Att använda parkeringsreglering som verktyg för att förhindra konkurrensbegränsande subventioner menar en remissinstans eventuellt strider mot gällande lagstiftning och behöver utredas. En annan remissinstans menar att för att inte skapa nya områden med omfattande långtidsparkering på gatan bör skrivningarna om reglering av parkering på allmän plats bli ännu skarpare. Flera instanser konstaterar att det krävs tydligare koppling mellan parkering på allmän plats och kvartersmark för att få till stånd en överflyttning.

Generellt är remissinstanserna positiva till fler laddplatser och att dessa i första hand förläggs i parkeringsanläggningar. Däremot påtalar flera parkeringsaktörer att det även finns ytor med väldigt få platser som klassas in som anläggningar, vilka skulle kräva oproportionerliga investeringar för att förse dessa med laddmöjligheter. Att undvika laddplatser för elfordon på gata och markparkeringar anses vara svårt att införliva i äldre delar av staden, vilket påtalats av flera remissinstanser.

Förvaltningens bedömning är att skrivelser om vad parkeringsytor ska omdisponeras till bäst hör hemma i ett styrdokument som inkluderar alla behov på allmän plats. Principen bör därmed övervägas att hanteras i nämndens uppdrag till förvaltningen om att ta fram

ett reglerande styrande dokument för konkretiserad styrning för det offentliga rummet. I förvaltningens förslag till policy inkluderade kapitlet enbart allmän plats och principerna behöver ses över för att vara ändamålsenliga även på kommunal kvartersmark. En översyn av kapitlet bör särskilt beakta förutsättningarna att skapa en jämlik tillgång till laddmöjligheter i hela staden.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Flera remissinstanser påpekar att värnandet av befintliga parkeringar för boende behöver ta hänsyn till den framtida efterfrågan på parkering när byggnationen står klar, inte dagens efterfrågan. Instanserna framhåller att efterfrågan på parkering idag är konstlat hög eftersom utbudet i många fall är stort och priserna låga. Det påtalas vikten av att policyn stödjer att även fortsättningsvis kunna ta befintliga parkeringsytor i anspråk.

Flera remissinstanser har efterfrågat ett tydliggörande kring att staden skulle tillämpa ”parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja”. Många påtalar att parkeringstalen bör utgå ifrån stadens önskade utveckling och platsens tillgänglighet.

Att enbart nyttja högst tillåtna parkeringstal har flera av remissinstanserna tolkat som ett maximumtal för parkering och varit skeptiska till. Det uttrycks att parkeringstal oavsett om de är minimum- eller maximumtal tenderar att bli normen som utvecklare och exploatörer bygger och planerar utifrån. Vid maximumtal kan det finnas ett större motstånd för att sänka talen och därmed blir resultat att antalet parkeringsplatser i praktiken ökar. Flera remissinstanser lyfter att de inte anser att Plan- och bygglagen (PBL) ger stöd för att kräva maximumtal eller mobilitetslösningar i projekt där inte staden äger och markanvisar marken. Instanserna uttrycker att de hellre ser att staden fortsatt arbetar med minimumtal som på ett mer förutsägbart sätt kan ge styrning mot stadens mål.

Flera instanser ser positivt på inriktningen att bygga kombinerade anläggningar med både parkering och mobilitet samt att parkeringsanläggningar i framtiden ska kunna fylla en annan funktion. Att parkeringsanläggningar genomgående byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner ifrågasätts dock av flera remissinstanser då inte alla lägen har förutsättningar för en självbärande affär. Om parkeringsanläggningar ska uppföras utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion är detta förknippat med kostnader som behöver kunna motiveras även i nutid.

I förslaget anges att ”inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam” vilket är en ambition som flera remissinstanser instämmer i. Det påtalas att förutsättningarna för detta är en hög betalningsvilja för parkering som inte begränsas av en stor tillgång till parkering med låga taxor i närområdet. Det påtalas att principen riskerar att hämma möjligheterna att uppföra nya samlade anläggningar i delar av mellan- och ytterstaden.

Det råder delade meningar om ifall femstegsprincipen bör tillämpas. Remissinstanserna framhåller att det är bra att testa och utvärdera vissa lösningar, men flera framhåller att detta redan ingår i fyrstegsprincipen som är en inarbetad metodik i staden. Flera remissinstanser ifrågasätter hur femstegsprincipen skulle kunna nyttjas vid exploatering och påpekar att principen är mer tillämplig i befintlig stad.

Att använda gröna transportplaner som ”verktyg för att skapa en sammanhängande infrastrukturen för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats” ifrågasätts av en remissinstans med motiveringen att det snarare är en effekt av tillhörande exploatering. En remissinstans framhåller att gröna transportplaner är en nödvändig förutsättning för att möjliggöra gemensamma parkeringsanläggningar i mer centrala områden.

Förvaltningens bedömning är att det inte är lämpligt att policyn detaljerat uttrycker vad som ska anges i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* annat än på principiell nivå. Vidare saknas i policyn tydliga övergripande principer för hur parkeringstal ansätts och ersättningsparkering behandlas. Det finns utifrån remissvaren anledning att se över formuleringarna om högsta tillåtna parkeringstal och krav på parkeringsanläggningars funktioner. Det kan övervägas om det är lämpligt att policyn uttrycker sig om kommunala parkeringsanläggningars marknadsmässiga lönsamhet eller om det hör hemma i annan styrning. Förvaltningen uppfattar att testbäddar och pilotprojekt redan tillämpas i befintlig stad inom ramen för fyrstegsprincipen. För gröna transportplaner bör tydliggöras att de också kan uppföras som gröna resplaner (vilka enbart omfattar personresor).

Boendeparkering

Flera remissinstanser påpekar att uttrycket boendeparkering vanligtvis nyttjas för att benämna stadsmiljöförvaltningens boendeparkering på allmän plats. Att ”boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar” har därför flera remissinstanser funnit förvirrande och efterfrågat ett förtydligande kring. Formuleringar kring boendeparkering nämns på flera ställen i förslaget och flera remissinstanser påtalar att styrningen behöver tydliggöras för att hänga ihop med förslagets grundläggande principer.

Att inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering lyfts av flera instanser som problematiskt. Inriktningen försvårar möjligheten att uppföra samlade parkeringsanläggningar i vilka exploitörerna kan göra parkeringsköp och hade haft en negativ påverkan på möjligheten att verka i staden.

Förvaltningens bedömning är att begreppet boendeparkering behöver definieras tydligt och användas konsekvent genom dokumentet. Generellt behöver styrningen om boendeparkering tydliggöras. Principen att inte längre tillåta abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering behöver tydligare motiveras och dess praktiska tillämpning belysas.

Bedömning av åtgärdsförslagen utifrån inkomna remissvar

Utav de inkomna remissvaren har 17 svarande lämnat synpunkter på åtgärdsförslagen. Sammanfattningar av remissinstansernas svar per åtgärdsförslag samt svaren i sin helhet återfinns i Bilaga 4. Nedan presenteras förvaltningens bedömning av åtgärdsförslagen.

Förvaltningens uppdrag att utreda ett stadengemensamt zonsystem kan, om utredningen finner införandet lämpligt, ha beröringspunkter med flera av åtgärdsförslagen. Det kan finnas motsättning mellan att nyttja ett övergripande statistiskt zonsystem och hanteringen som föreslås i åtgärdsförslagen som är mer flexibel och platsanpassad.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det behövs en utredning för att utreda potentialen i att reglera efterfrågan på avgiftsparkering med dynamisk prissättning. Dynamisk prissättning bör utredas tillsammans med prissättningsmodellen *predictive pricing* där historiska data och AI används för att bestämma priser. Utredningen bör utgå från att en mer optimerad resursanvändning tillser att parkeringsplatser både används effektivt och bidrar till stadens mål för hållbart resande. Att enbart optimera användning av parkeringsplatser kan leda till ett system som underminerar arbetet med att minska stadens vägtrafikarbete. Systemet bör om möjligt inkludera offentliga såväl som privata parkeringsanläggningar.

Dynamisk prissättning använder realtidsdata för att sätta pris utifrån den vid tidpunkten aktuella efterfrågan, vilket ställer höga krav på tekniska lösningar. Det finns flera frågetecken kring den juridiska möjligheten att införa avgifter som varierar i realtid och troligtvis är det juridiskt lättare på kvartersmark än allmän plats. Ett system för dynamisk prissättning behöver vara förutsägbart för användarna och tillförlitligt så att likabehandling kan säkerställas. En knäckfråga som behöver studeras är hur bilister ska få tillgång till data om parkeringsavgifter i olika anläggningar för att kunna välja anläggning.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer åtgärden utifrån ett antagande om att det är prismetoden för avgiftsparkering som avses. Förvaltningen bedömer inte att det är önskvärt att sätta prismetoden enbart utifrån mål om att söktrafik ska undvikas och att ledig kapacitet ska säkerställas. Prisnivåer är bara ett av verktygen som kan användas för att uppnå en sådan målsättning och bör nyttjas tillsammans med reglering av tid och utbud för att skapa en för platsen lämplig tillgänglighet.

För att undvika söktrafik är troligtvis andra verktyg, som kommunikation genom exempelvis parkeringsledningssystem, mer effektiva än prismetoden. Prisnivåer som verktyg för att säkerställa ledig kapacitet är praktiskt utmanande. Om målet är att uppnå ledig kapacitet så kan detta även uppnås med tidsreglering eller förändrat utbud. Däremot kan en målsättning om ledig kapacitet vara användbart som utgångspunkt, för dynamisk prissättning av avgiftsparkering i anläggningar, då kan en ledig kapacitet på 10–15 procent över en normalvecka vara eftersträvarvärt.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen konstaterar att frågan är komplex och ställer sig undrande till lämpligheten i att försöka tillskapa lokala regler sett till de juridiska oklarheterna. En omställning till fordon med lägre externa kostnader ligger i linje med stadens arbete med miljö- och klimatmål. Samtidigt finns många oklarheter med miljödifferentialiserad prissättning såsom juridiska och praktiska hinder, liksom om det skulle kunna bli för komplext och otydligt för bilister.

Att särbehandla personer vad gäller avgiftsuttaget på en viss plats kräver lagstöd. Sådant lagstöd finns på allmän plats endast för nytoparkeringar, boendeparkering och parkering för rörelsehindrade. Att på allmän plats ha en avgiftsmässig särbehandling för en viss typ av bilar baserat på deras egenskaper kan därför anses

vara i strid med gällande lagstiftning. Möjligheterna att differentiera prissättningen på kommunal kvartersmark baserat på miljöfaktorer behöver utredas vidare. En annan fråga är om andra styrmedel som exempelvis miljözoner skulle vara mer effektiva för att uppnå en miljövänligare fordonsflotta.

d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ett årligt påslag utifrån KPI främst är lämplig för boendeparkering och tillståndsparkering. KPI bedöms vara en rimlig modell för att följa den allmänna prisutvecklingen, men det förutsätter att utgångspriserna har rätt nivå. Vid prissättning behöver därför hänsyn tas till fler faktorer än KPI.

Stadsmiljöförvaltningen behöver sätta priser på avgiftsparkering på allmän plats utifrån trafikens ordnande. Att justeras priserna varje år med hänsyn till KPI skulle med nuvarande inflationstakt ge en höjning av dagens högst taxa med cirka 1 kr/h varje år. Höjningar av den storleksordningen har väldigt begränsad påverkan på ordnandet av trafiken, samtidigt som förändrade priser innebär en stor administrativ börda. Däremot kan en prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag vara användbart för boendeparkering på allmän plats, detta för att det reala priset inte årligen ska sänkas i samma takt som inflationen ökar. Idag uppräknas priset för boendeparkering årligen med KPI + 2,5 procent. Priset på boendeparkering ska bland annat leda till en överflyttning av långtidsparkering från gatumark till kvartersmark, vilket hade krävt att boendeparkeringen håller marknadsmässiga priser. Förvaltningen konstaterar att nuvarande priser ligger under dagens marknadspriser och att nuvarande modell för höjning innebär att det kan ta uppemot 20 år innan priserna kommit i kapp. Först när priserna för boendeparkering ligger på en marknadsnivå kan ett påslag med enbart KPI vara motiverat.

Parkeringsbolagets roll som kommunalt bolag kräver att de har prisnivåer som kan anses vara marknadsmässiga. För att uppnå det krävs löpande utvärdering och justering av prissättningen. KPI kan vara ett sätt att hålla jämna steg med marknaden, men med hänsyn till att bolagets priser idag ligger under marknadsnivå kommer troligtvis större höjningar än KPI att krävas. Därav kan någon form av dynamisk prissättning för avgiftsparkering tydligare stödja en löpande utvärdering av pris i relation till efterfrågan. Däremot kan det vara lämpligt att KPI-justera prissättningen för de parkeringstillstånd som bolaget tillhandahåller, men även det förutsätter att utgångspriset ligger på en lämplig nivå.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen utgår ifrån att förslaget avser nyttoparkeringstillstånd och konstaterar att remissinstanserna, utifrån sina olika roller, har olika uppfattning om nuvarande tillämpning av tillstånden är generös eller inte. Förvaltningen har inget underlag för att bedöma om dagens riktlinjer, för när tillstånd och dispenser beviljas eller avslås, är en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Nyttoparkeringstillstånd kan ges om fordonet används i betydande omfattning och har en avgörande betydelse för att utföra arbetet. De grupper som prioriteras är de som har behov av att komma nära målet med serviceutrustade bilar eller som utför ett stort antal transporter där godset måste tas hand om i särskild (ofta tidskrävande) ordning.

Vidare finns nyttoparkeringstillstånd för viss vårdpersonal som har särskilda behov för parkering. För att få ett nyttoparkeringstillstånd krävs att fordonet har avgörande betydelse för arbetets utförande och används i betydande omfattning såsom för hemtjänst och hemsjukvård.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det inte som sannolikt att en sänkning av taxorna skulle påverka lokalhandelns konkurrenskraft mot externhandeln. Det är troligtvis andra motiv som avgör var medborgarna väljer att utträta sina ärenden och därmed andra åtgärder som krävs för att stärka lokalhandelns förmåga att konkurrera med externhandeln.

Idag finns det vid de lokala torgen, där kommunen tillhandahåller parkering, vanligen möjlighet att parkera antingen på platser som är reglerade med tid eller med avgift. Avgiften som tillämpas ligger på 5, 7 eller i några enstaka fall 10 kr/h. Torgens tidsreglerade platser är till för att säkerställa att det finns möjlighet att parkera avgiftsfritt vid korta ärenden på uppåt 30 minuter, medan avgiftsplatserna kan nyttjas vid längre ärenden. Det kan antas att de flesta längre ärendena vid torgen är högst någon timme och att en sänkning skulle innebära några kronors lägre kostnad. Troligtvis är det viktigare att det finns ledig kapacitet på besöksparkeringen, vilket lägre avgifter kan ge motsatt effekt på.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att tillståndsparkering är en förutsättning för att genom samnyttjande uppnå en mer effektiv användning av stadens ytor. För vissa fordon såsom för bilpoolsfordon och arbetsfordon behöver dock platser kunna reserveras, likväl som att det behövs fasta platser för rörelsehindrade. På kommunal kvartersmark tillämpas flytande parkeringstillstånd i stora delar av Parkeringsbolaget och Framtidens bestånd. På allmän plats hindrar lagstiftningen uppförandet av reserverade platser, därav tillämpas redan tillståndsparkering för boende, nyttotrafik och rörelsehindrade.

Bedömning av förslagets följsamhet mot Göteborgs Stads riktlinje för styrande dokument

Uppdraget om att revidera parkeringspolicyn grundade sig delvis på att nuvarande Parkeringspolicy för Göteborgs Stad (2009) inte överensstämmer med *Göteborgs Stads riktlinje för styrande dokument*. Syftet med riktlinjen är att öka tydligheten i användandet och utformandet av styrande dokument. Den ska även säkerställa att staden inte har fler styrande dokument än vad som krävs för att styra verksamheten i enlighet med den politiska viljan. Behovet av ett styrande dokument ska analyseras utifrån om det i stället finns andra möjliga styrmedel eller om det redan finns tillräcklig styrning inom området.

I det remitterade förslaget till policy återfinns innehåll från översiktsplanen, såväl grundläggande principer som mer preciserade punkter. På samma sätt finns styrning i gällande *Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet* och *Riktlinjer för mobilitet och parkering* som också återfinns i förslaget. Det finns även andra gällande styrande dokument och pågående arbeten som hanterar delar av styrningen. Förvaltningen

konstaterar således att det redan finns en styrning av parkeringsfrågan i flera andra dokument och att delar av nuvarande förslag skulle innebära en överlappande styrning.

I stadens struktur för styrande dokument åtskiljs styrande dokument som är planerande och som är reglerande. En policy är ett reglerande styrdokument, men förvaltningen konstaterar att förslaget till policy innehåller såväl planerande som reglerande styrning vilket motstrider stadens struktur för styrande dokument. Förvaltningen kan också konstatera att förslaget innehåller både översiktlig reglerande styrning, som ligger i linje med vad en policy ska innehålla, och mer detaljerad styrning som hade lämpat sig bättre i en riktlinje.

Sammantaget ser förvaltningen behov av en tydligare styrning av parkeringsfrågorna som är följksam mot *Göteborgs Stads riktlinje för styrande dokument*. Förvaltningens bedömning är att en genomlysning av förslaget till policy behöver göras i syftet att minimera överlappande styrning och konstatera om viss styrning lämpar sig bättre i andra styrande dokument.

Sammanfattande slutsatser

Förvaltningen gör bedömningen att förslaget till Göteborgs stads policy för parkering behöver ses över tillsammans med övrig styrning för parkering. Om nuvarande förslag inte revideras ser förvaltningen risk för att styrningen inte är tillräckligt tydlig och ändamålsenlig för berörda bolag och förvaltningar. Utifrån förvaltningens beredande roll föreslås att förvaltningen ges i uppdrag att ta fram ett reviderat förslag på policy utifrån inkomna synpunkter och för att stämma överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Policyn föreslås samordnas med övrig strategisk styrning för stadsutvecklingen.

Förvaltningens uppdrag att utreda ett stadengemensamt zonsystem för prissättning av olika typer av kommunal parkering kommer att vara svårt att genomföra utan de principiella grunderna som policyn ska fastslå. Om uppdraget om zonsystem ska hanteras fristående från uppdraget att ta fram ett reviderat förslag till policy behöver förvaltningen återkomma med förslag till hantering.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik