



Översyn av parkeringssituationen i Göteborg

2022-09-07

Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
2022-09-19	1.0		Oskar Löf

Innehåll

1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte	3
1.3	Avgränsningar	3
1.3.1	Centrala Göteborg	3
1.3.2	Ytterligare avgränsning av området	3
2	Tillgängligheten idag, nuläge.....	5
2.1	Parkeringsbolaget.....	5
2.1.1	Besökare	5
2.2	Trafikkontoret.....	6
2.2.1	Boende	7
2.2.2	Besökare	8
3	Hur många platser förväntas påverkas de närmsta 20 åren? ..	10
4	Fortsatt arbete	11

1.1 Bakgrund

Trafikkontoret fick i Kommunfullmäktiges budget år 2020 uppdraget att ”... tillsammans med berörda nämnder och styrelser, göra en översyn av parkeringsmöjligheterna i centrala Göteborg, med hänsyn till behoven för innerstadshandel, besöksnäringen och de boende.”.

1.2 Syfte

Syftet med rapporten är att genomföra en översyn av parkeringsmöjligheterna i centrala Göteborg med hänsyn till besökare och boende samt även göra en översyn av framtida planering vad gäller parkering för dessa målgrupper inom området.

1.3 Avgränsningar

För uppdraget har det gjorts avgränsningar. Dessa avgränsningar beskrivs i detta avsnitt.

1.3.1 Centrala Göteborg

Trafiknämndens uppdrag avsåg centrala Göteborg. Enligt *Parkeringspolicy*n (2009) är centrala Göteborg det gröna området som illustreras nedan i Figur 1.

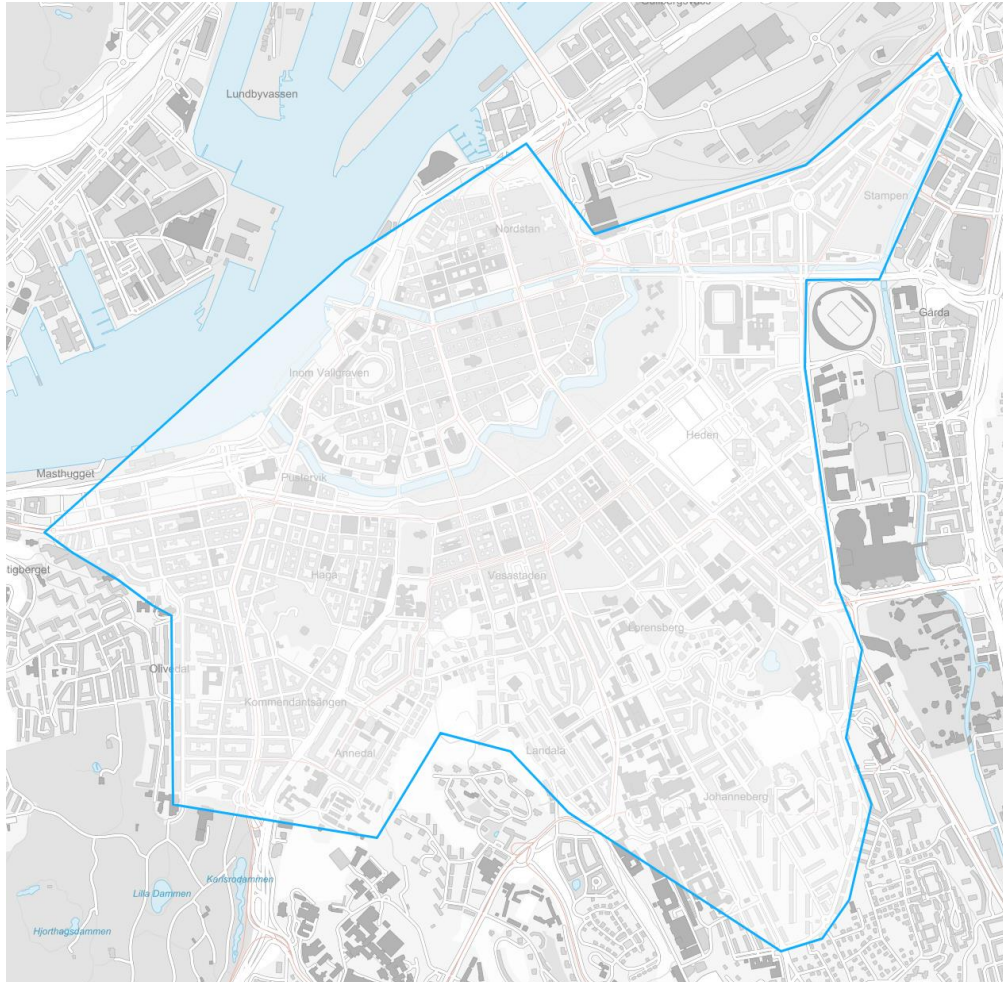


Figur 1 - Geografiska avgränsningar från *Parkeringspolicy*n

1.3.2 Ytterligare avgränsning av området

Det finns områden inom centrala Göteborg där stadsplaneringen byggt på att parkering ordnats på kvartersmark och med ett specifikt antal parkeringsplatser per lägenhet eller ytenhet av verksamhet. Det finns även områden inom centrala

Göteborg som både har pågående planarbeten eller planarbeten som ska påbörjas. I rapporten kommer dessa områden och parkeringar att exkluderas då parkeringssituationen då parkeringsfrågan för dessa anses vara löst eller bli löst för tillkommande bebyggelse genom planprocessen. Med anledning av detta avgränsas området till att enbart inkludera trafikkontoret och parkeringsbolagets parkeringar inom inringat område med blått i Figur 2 nedan.



Figur 2 - Avgränsning av centrala Göteborg

2 Tillgängligheten idag

2.1 Parkeringsbolaget

Göteborgs parkeringsaktiebolag är ansvarig för stadens parkeringar på kvartersmark. Genom stadens ”Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet” finns tydliga förhållningssätt hur de olika anspråken på deras parkeringar ska prioriteras mot varandra vilket presenteras nedan i Tabell 1.

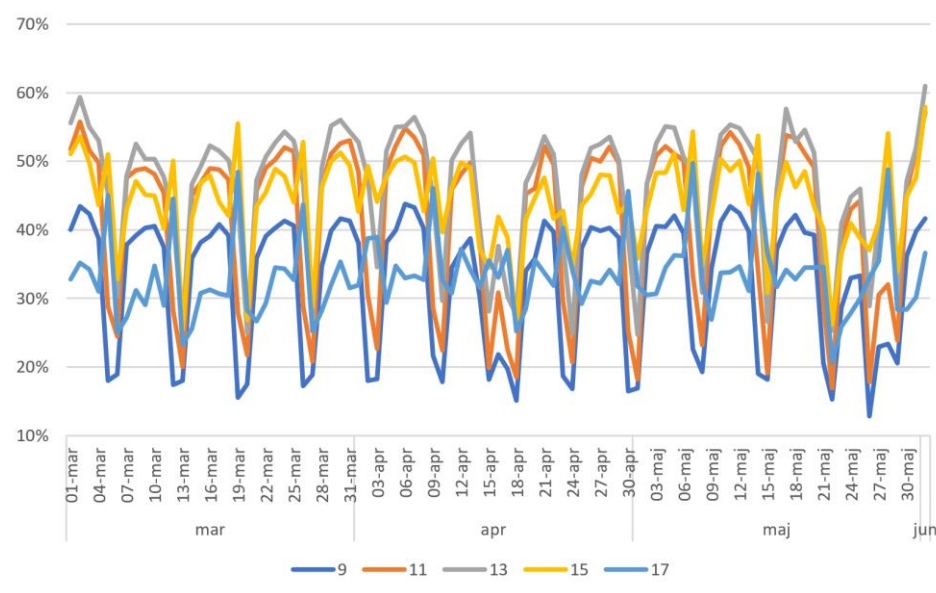
Tabell 1 - Prioriteringsordning av parkeringsanspråk på kvartersmark

	På kvartersmark
Boende	Prioriteras
Besök, korttid, angöring	I andra hand
Arbetspendling	I tredje hand
Funktionshindrade	Ska tillgodoses
Bilpool	Prioriteras

2.1.1 Besökare

Trafikkontoret har i samtal med parkeringsbolaget även fått tillgång till hur många avgiftsreglerade parkeringsplatser som de erbjuder för avgiftsparkering inom området. Dessa parkeringar får ses som parkeringar som parkeringsbolaget erbjuder till besökare till staden då parkering för boende ska prioriteras högre enligt ”Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet”. Parkeringsbolaget tillhandhöll i mars 2022 ca 3300 parkeringsplatser inom området där fordon kunde parkera mot avgift.

Hur användningen av de avgiftsreglerade platserna ser ut är en svår fråga att dra slutsatser kring inom ett så pass stort område som centrala Göteborg. Användningen av parkeringarna skiljer sig mellan olika tidpunkter varje dag och i med att det är ett stort område, där mycket data aggregeras, är sannolikheten hög att användningen inte ser likadan ut på varje plats inom området - topparna och dalarna slätas ut på totalen. Utöver detta har Covid-19 påverkat hur vi rest och detta påverkar också hur parkeringarna har använts. Detta gör det svårt att ge en fullständigt rättvis bild av hur parkeringsplatserna används i ett normalläge. Som fingervisning presenteras i Figur 3 fem grafer över belägningsgraden på parkeringsbolagets avgiftsreglerade parkeringsplatser ser ut vid klockan 9, 11, 13, 15 och 17.



Figur 3 - Beläggingsgrad på parkeringsbolagets parkeringsplatser reglerade med parkeringstillåten mot avgift

Vad som går att utläsa ur grafen är att användningen av parkeringsbolagets parkeringar är som högst vid tidpunkten klockan 13:00. Vidare går det att utläsa att under givna tidpunkter tycks det aldrig vara helt fullt på samtliga parkeringsplatser inom centrala Göteborg och under studerade tider och tidsperiod finns generellt ca 40 % ledig kapacitet. Då det är ett område med många anläggningar, där mycket data aggregeras är sannolikheten hög att användningen varierar mellan de olika anläggningarna. Det kan vara så att några parkeringar är fulla samtidigt som andra inom området har ledig kapacitet.

2.2 Trafikkontoret

Trafikkontoret är ansvariga för stadens parkeringar på allmän plats och har ett utarbetat sätt att hantera den parkering som tillhandahålls. Genom stadens Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet finns tydliga förhållningssätt kring hur de olika anspråken ska prioriteras och detta presenteras nedan i Tabell 2.

Tabell 2 - Prioriteringsordning av parkeringsanspråk på allmän plats

	På allmän platsmark
Boende	I andra hand
Besök, korttid, angöring	Prioriteras
Arbetspendling	I tredje hand
Funktionshindrade	Ska tillgodoses
Bilpool	-

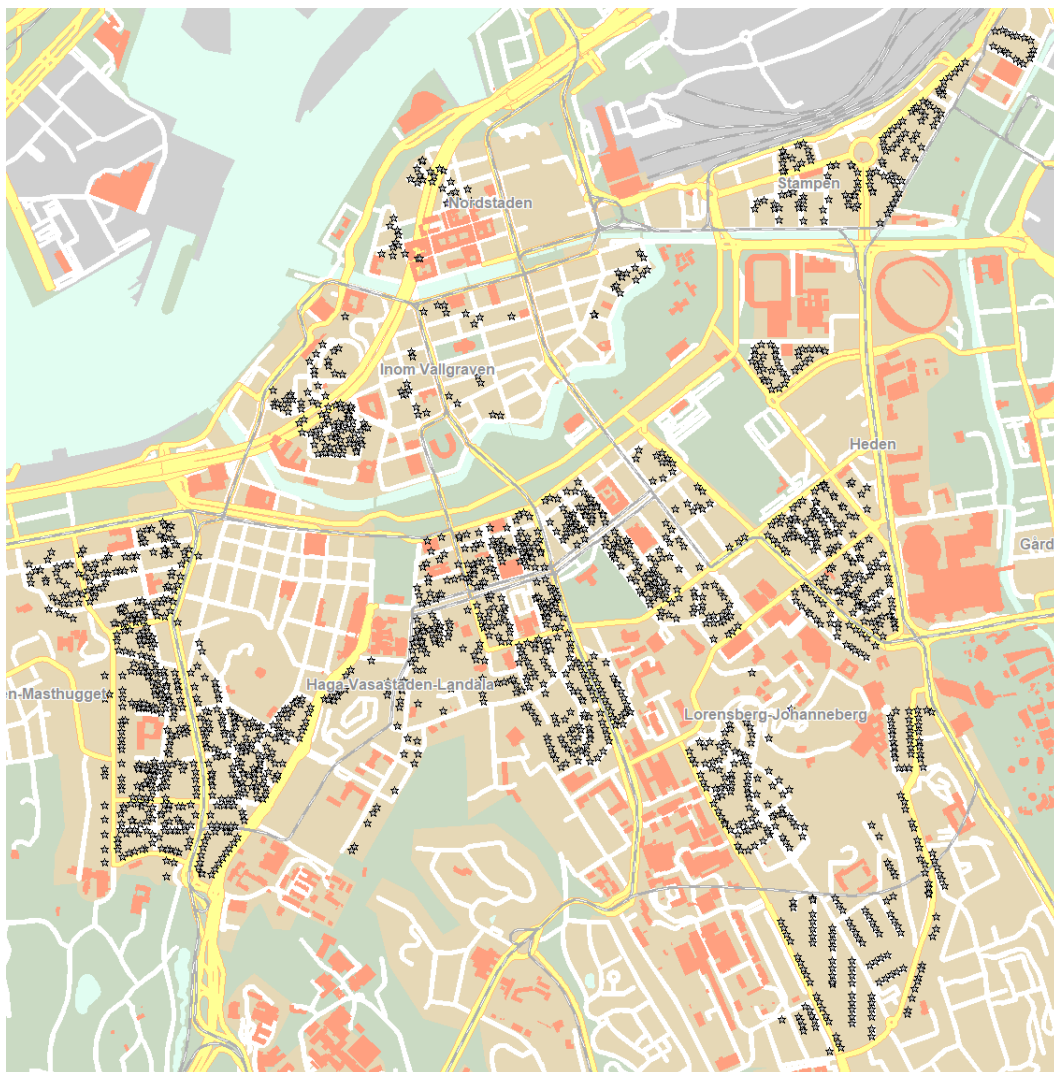
Trafikkontoret har parkering för både boende och besökare och översynen av parkeringen för dessa har därför delats in i två avsnitt.

2.2.1 Boende

Boendeparkering är en produkt som trafikkontoret ska erbjuda enbart till boende i bostadshus som byggdes innan kommunen började ställa krav på att fastighetsägaren skulle lösa parkering för dess boende på kvartersmark och där det inte ansetts rimligt att fastighetsägarna i efterhand ska lösa parkeringen för de boende. Trafikkontoret kan utesluta adresser från att vara behöriga att skaffa boendeparkeringstillstånd om det finns tillgängliga parkeringsanläggningar i närheten av bostaden som har ledig kapacitet. Boendeparkering på allmän plats är, i flera delar av centrala Göteborg, en billigare produkt än parkering på kvartersmark. Som exempel kostar boendeparkering på allmän plats kring Kungsportsavenyen 760 kr per månad och en parkeringsplats i en parkeringsanläggning i samma område kostar mellan 1 300 och 2 700 kr per månad, beroende på aktör och typ av parkering. Den långsiktiga planen är att avveckla boendeparkeringen på allmän plats för att i stället få in de boendes bilar på kvartersmark så att gatorna kan utvecklas till att vara till för angöring, korttidsparkering, stadsliv, cykelfrämjande åtgärder och kollektivtrafikåtgärder. En förutsättning för detta är att det ordnas parkering på kvartersmark för dessa boende.

I dagsläget har trafikkontoret 6 100 boendeparkeringskunder inom utredningsområdet. Teoretiskt innebär detta att det skulle behövas ordnas lika många platser på kvartersmark inom området för att tillse att målet uppfylls om att boendeparkering ska flyttas över till kvartersmark. Det är dock en teoretisk övre gräns, i och med att efterfrågan på parkering förväntas sjunka om dessa kunder istället behövde betala priset för vad parkering skulle kosta om parkeringen ordnats för dem i en anläggning på kvartersmark.

Var trafikkontoret har sina boendeparkeringskunder inom området redovisas med stjärnor nedan i Figur 4.



Figur 4 - Grafisk representation av var trafikkontoret har sina boendeparkeringskunder

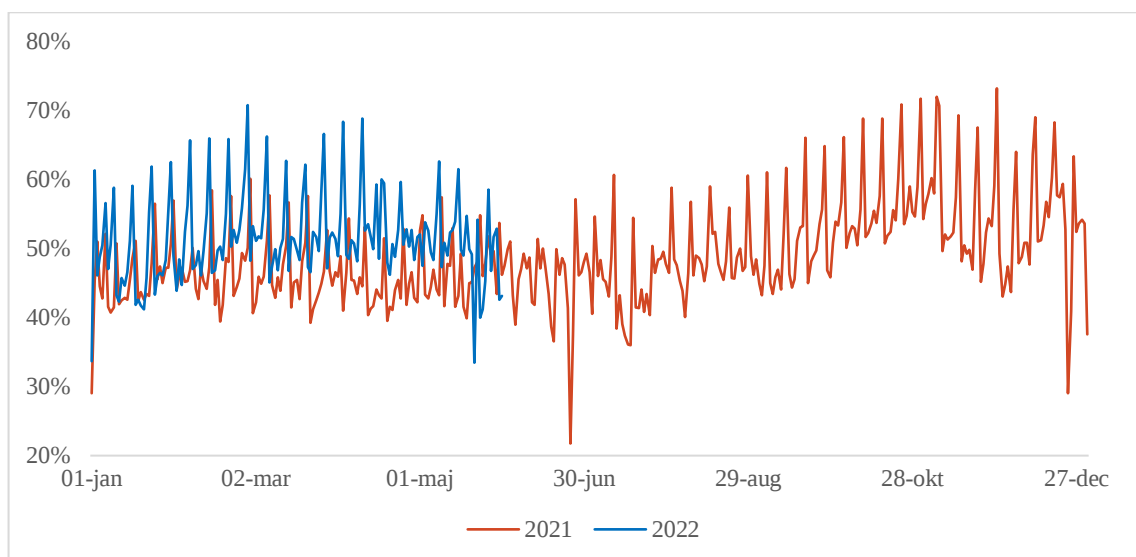
För att förse dessa 6 100 boendeparkeringskunder med möjlighet att parkera sina fordon har trafikkontoret inom området ordnat 5 500 parkeringsplatser där kunderna har möjligheten att parkera dygnet runt i upp till 14 dagar och därutöver finns 1 700 parkeringsplatser där kunderna endast kan parkera enligt villkoren för boendeparkering natt (Parkering är tillåten vardag före söndag och helgdag från klockan 15.00 till påföljande vardag 09.00 samt övriga dagar mellan klockan 18.00 och 09.00 påföljande dag). Dagtid kan det därför uppstå en brist på parkering för boendeparkeringskunder eftersom det finns 500 platser färre än antalet boendeparkeringskunder och att även besökare till staden använder dessa platser. Natttid finns däremot ett överskott på 1 060 parkeringsplatser tillgängliga för boendekunder och då är det inte heller besökare till staden som efterfrågar parkering i samma omfattning.

2.2.2 Besökare

Inom området finns många sträckor med avgiftsfri parkering med tidsbegränsningen 30 minuter. De tidsbegränsade platserna används för att kombinera många olika typer av korta anspråk; till exempel lastning, lossning

och korta ärenden. Vid längre ärenden får besökare använda någon av trafikkontorets avgiftsparkering där besökarna mot avgift kan parkera i 2, 4 eller 24 timmar i sträck beroende på plats. I dagsläget har trafikkontoret 6 400 platser inom området som är avgiftsreglerade. Av dessa är 5 600 i kombination med boendeparkering där boende och besökare konkurrerar om samma platser.

På samma sätt som för beläggingsstatiken på parkeringsbolagets avgiftsreglerade parkeringsplatser så är det även här svår att ge en rättvis bild över hur trafikkontorets parkeringar används. Trafikkontoret har, utifrån betalningar i parkeringsautomater och i parkeringsappen, tagit fram en graf över hur trafikkontorets avgiftsreglerade parkeringsplatser används vid klockslaget 13 under tidsperioden första januari år 2021 till första juni 2022. Klockslaget 13 har valts utifrån att det var det klockslaget som Parkeringsbolaget hade som högst beläggning på sina platser. De parkeringar som har inkluderats i Figur 5 är trafikkontorets avgiftsreglerade parkeringsplatser där boendekunder inte får parkera med sina boendeparkeringstillstånd dygnet runt. Anledningen till att urvalet begränsats på detta sätt är att trafikkontoret inte kan detektera om en avgiftsparkering, där boendeparkering tillåts, är fylld med boendeparkeringsskyltar eller besökare som erlägger parkeringsavgift.



Figur 5 – Beläggingsgrad på trafikkontorets parkeringsplatser reglerade med parkering tillåten mot avgift

Grafen visar att användningen av trafikkontorets avgiftsreglerade parkeringsplatser i centrala Göteborg har ökat sedan hösten 2021 och detta är troligtvis till följd av samhället har börjat gå tillbaka till läget innan corona-pandemin. På de dagar som går att jämföra mellan 2021 och 2022 har användningen ökat med ca 5 procentenheter i snitt. De större variationerna mellan samma datum de olika åren förklaras med att veckodagen för de olika datumen förskjutits mellan åren. Exempelvis var den 2:a januari 2021 en lördag och den 2:a januari 2022 en söndag. Värt att notera är också att efterfrågan på parkering sällan överstiger 70 % av tillgänglig kapacitet. som tidigare beskrivits handlar det om många parkeringar, där mycket data aggregeras och sannolikheten är därför hög att användningen varierar mellan de olika parkeringarna. Det kan därför vara så att vissa parkeringar är fulla samtidigt

som andra inom området har ledig kapacitet. Vad som i övrigt är intressant är att det på veckobasis är som högst beläggning på trafikkontorets parkeringar på söndagar. Detta förklaras med att det på söndagar alltid är lågtaxa och att det därför kostar 2 kr per timme att parkera på samtliga av trafikkontorets parkeringsplatser samtidigt som det till exempel parkeringsbolagets anläggningar kostar mellan 20 och 27 kr per timme. Sannolikheten är därför hög att parkörer väljer trafikkontorets parkeringar framför anläggningar på kvartersmark.

3 Hur många parkeringsplatser förväntas påverkas de närmsta 20 åren?

Stadens mål är att stadens gaturum ska utvecklas och detta kommer få till följd att parkering som idag finns för besökare och boendeparkering i centrala Göteborg inte kommer kunna finnas kvar på samma sätt som idag. Gaturummen ska användas för mer vistelse och stadsliv, förbättrade förutsättningarna för cyklister samt förbättrad kollektivtrafik. Parkering på kvartersmark påverkas också genom att den ska bebyggas i samband med exploateringsprojekt för såväl byggnader som infrastrukturprojekt. Det finns utpekade och beslutade förslag om vilka gator och områden som är aktuella för denna förändring. Ett exempel på detta är Stadsmiljöplanen för området Inom Vallgraven. Andra exempel som kommer påverka parkering på allmän plats är förslag på nya permanenta gånggator, gångfartsområden och cykelbanor. På samma sätt finns det planer i olika skeden för att bebygga markparkeringar som finns på kvartersmark. För att nämna några exempel finns förslag på att bebygga parkeringen vid Hagabion samt bebygga parkeringen vid Schillerska. För att få en uppfattning om storleksordningen av antalet parkeringsplatser som på ett eller annat sätt kommer bli föremål för förändring de närmsta 20 åren, har trafikkontoret tagit fram en grov uppskattning på hur många parkeringsplatser som förväntas påverkas i samband med olika projekt i de olika delarna av Centrala Göteborg. Detta visualiseras nedan i Figur 6.



Figur 6 - Illustration över antalet platser som förväntas påverkas vid platsspecifika projekt samt ytterligare 700 parkeringsplatser som förväntas påverkas vid mindre stadsutvecklingsprojekt.

Trafikkontoret uppskattar att planerade exploateringar av byggnader förväntas genomföras på ytor där staden har uppemot 1 500 parkeringsplatser för boende och besökare samt att infrastrukturprojekt för stadsliv, cykel och kollektivtrafik planeras genomföras på ytor där staden har upp till 1 500–2 000 parkeringsplatser för boende och besökare. Detta skulle på totalen innebära att över 3 000 parkeringsplatser, med en tyngdpunkt inom vallgraven och sydöstra delen av centrala Göteborg, förväntas bli föremål för diskussion kring behovet av ersättningsparkering de närmaste 20 åren. På vissa platser finns det planer för hur parkeringsplatser ska ersättas, men för majoriteten av platserna finns just nu ingen plan för hur parkeringsplatserna och i vilken mån parkeringsplatser ska ersättas, utan i dagsläget finns framför allt planer om vad som ska göras istället för parkering.

4 Fortsatt arbete

Huvudinriktningen för Göteborgs stads Parkeringspolicy är *”att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att t.ex. ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer eller prioritering av andra slag av parkering. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ges emellertid förutsättningar för att minska antalet bilplatser, speciellt i områden i anslutning till god kollektivtrafik.”*

Huvudinriktningen i stadens Parkeringspolicy innebär i sig en målkonflikt mellan att behålla ungefär samma antal parkeringsplatser i innerstaden (se området för innerstaden i Figur 1) och att antalet bilplatser sedan kan minskas i takt med att kollektivtrafiken byggs ut. Hur målkonflikten ska hanteras är ej beslutat utan det är en fråga som stadens förvaltningar och bolag ofta diskuterar kring hur det ska hanteras. Än så länge finns det inte någon entydig linje för hur det ska hanteras utan det löses från fall till fall.

Utifrån beläggningsstatistiken för både parkeringsbolaget och trafikkontorets avgiftsparkeringar så tycks det på en aggregerad nivå finnas ledig kapacitet i området för besökare. Det kan dock vara så att vissa anläggningar är mer efterfrågade än övriga då de är lokaliserade på en plats som ligger närmre de bilburnas målpunkt. Det kan därför vara en god idé att hjälpa förare att hitta en ledig parkeringsplats genom parkeringsledningssystem för att synliggöra var det finns lediga parkeringsplatser. Det finns också anledning att göra en djupdykning på individuella parkeringsanläggningar inom centrala Göteborg för att se vad dessa fyller för funktion för besökare eller om parkeringsplatserna istället skulle behöva omfördelas till andra platser för att på det stora hela göra det bättre för besökare. Vidare kan det tyckas att det är osunt att parkeringar ska ersättas när det utifrån statistiken över beläggning för både Parkeringsbolaget och trafikkontoret visar på att det finns ledig kapacitet. Dock kan det den lediga kapaciteten till exempel finnas på platser som ej är tillgängliga eller intressanta att använda och dessa kan behöva allokeras om till andra platser för att de ska användas. Men oavsett kommer det behöva viss ny parkering inom innerstaden. Som tidigare sagt så har staden mål om att flytta över boendeparkeringen på allmän plats till kvartersmark och det kommer komma fler stadsutvecklingsprojekt i form av cykelbanor, gångator, kollektivtrafikkörfält och stadsförskönande miljöer och det är därför bättre att på förhand göra arbetet med att ordna parkeringen på kvartersmark för att bana väg för dessa projekt.

Dock, är det idag ont om möjlig mark för parkeringsanläggningar. Alternativet att bygga parkeringsanläggningar under mark är dyr och svårt att gå affärsmässigt utan förlust. Varje parkeringsplats i underjordiska parkeringsanläggningar behöver varje månad generera cirka sex till åtta gånger mer än den avgift på 760 kr som trafikkontorets boendeparkeringsskunder betalar idag. Genom stadens parkeringspolicy har staden i uppdrag att *”Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartersmark”*. Detta för att bland annat dels för att göra det ekonomiskt möjligt att bygga fler gemensamma lösningar. Utifrån nuvarande modell för hur boendeparkeringsavgiften ska

marknadsanpassas så kommer det dock ta decennier innan boendeparkeringsavgiften är lika hög eller högre på allmän plats än på kvartersmark. Det innebär att i dagsläget finns inte förutsättningarna för att få ekonomin att gå ihop i anläggningar som byggs för den befintliga staden.

Trafikkontoret har träffat representanter från strategiska avdelningarna på Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Parkeringsbolaget för att diskutera respektive förvaltnings roll i att uppfylla de mål som staden har kopplat till parkering. Under dessa samtal är samtliga införstådda med stadens mål kopplade till parkering och hur det ska ordnas på kvartersmark. De ser också att de har ett delansvar i frågan om hur parkeringen ska lösas i framtiden. Dock framkom det att ingen av förvaltningarna och bolaget ser sig som den som ska driva frågan då ingen har ett formellt uppdrag om att tillse att det ordnas ny parkering på kvartersmark för den befintliga staden. Det finns en förväntan på trafiknämnden att lösa parkeringsproblematiken genom att tillse att det ordnas parkeringsplatser på kvartersmark. Detta ingår dock inte i trafiknämndens uppdrag då nämnden inte ska planera för nya byggbara fastigheter, ha det övergripande ansvaret för planläggning och inte heller får bygga parkeringsanläggningar på kvartersmark. Dessa uppdrag är fördelade mellan fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och Parkeringsbolaget. Det behövs därför ett uppdrag till ansvarig nämnd att, i samverkan med berörda förvaltningar, ta fram en övergripande plan för var parkeringsanläggningarna kan byggas, hur många platser de ska ersätta allteftersom tillgängligheten med andra färdmedel förbättras och hur de kan finansieras och genomföras.