



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-10-21

Ärendenummer EXF-2024-01486

EXN 2024-11-18

Handläggare

Torunn Vikengren

Telefon: 031-368 28 03

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

David Backelin

Telefon: 031-368 2567

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

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över remiss om Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

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

Sammanfattning

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

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

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

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

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

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

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

Bedömning ur ekologisk dimension

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

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

Bedömning ur social dimension

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

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

Samverkan

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

Bilagor

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

Bilaga 2 – Göteborgs Stads policy för parkering

Protokollsutdrag skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

Ärendet

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

Beskrivning av ärendet

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

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

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

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

Exploateringsförvaltningen var en av förvaltningarna som deltog i projektgruppen.

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

Policyn innehåller följande delar:

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

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

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

Förvaltningens bedömning

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

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

Grundläggande principer

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

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

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

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

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

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

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

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

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

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

Exploateringsförvaltningen anser att det är en god tanke att tillskapa mer cykelparkeringar vid kommunens byggnader och på andra strategiska platser. Kommunen bör agera föredöme. Däremot är riktlinjerna avsedda för nybyggnation i enlighet med plan- och bygglagen och det är inte möjligt att införa parkeringstal för befintliga byggnader i efterhand. Det hade varit bättre att ge berörda förvaltningar och bolag i (budget)uppdrag att tillskapa cykelparkering av god kvalitet i tillräcklig omfattning. Det är viktigt att bjuda in berörda fastighetsägare och ge dem resurser att genomföra uppdraget eftersom det troligen är förknippat med stora utmaningar i befintliga fastigheter där hänsyn inte tagits till cykelparkering vid byggnation.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Exploateringsförvaltningen lämnar inga synpunkter på denna del.

Parkering för bil och motorcykel

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

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

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

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

"Att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks."

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

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

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

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

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

Mobilitet och parkering i plan, exploaterings- och bygglovsprocessen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Boendeparkering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Övriga åtgärdsförslag

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

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

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

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

d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

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

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

Jakob Andreasson
Avdelningschef projekt söder

§ 481 Ärendenummer SBF-2023-00665

Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

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

Skäl till beslut

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

Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2024-06-18

Tidigare behandling

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

Handlingar

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

Yrkanden

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

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

Beslutsgång

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

Omröstning

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

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

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

Reservationer

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

Yrkande

(SVMPC)

2024-06-18

Ärende nr 14

Yrkande angående remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

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

Yrkandet

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

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

Bilaga 1 – förslag på ändringar

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

[Inga ändringar]

Bakgrund

[Inga ändringar]

Definitioner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Koppling till andra styrande dokument

[Inga ändringar]

Policy

Grundläggande principer

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

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

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

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

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

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

Tjänster för kombinerad mobilitet

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

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

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

Parkering för bil och motorcykel

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

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

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

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

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

Boendeparkering

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

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

Yrkande
Ärende 14
2024-06-18

M, D, L, KD, SD

Yrkande – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

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

Yrkandet

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

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

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

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

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

Yttrande

Sverigedemokraterna



Datum 2024-05-17

Ärende nr SBF-2023-00665

Yttrande angående – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Yttrandet

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

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

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

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



Remissutskick

Utfärdat 2024-06-25

Ärendenummer SBF-2023-00665

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-2634

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

Sändlista för remiss Göteborgs stads policy för parkering

Stadsmiljöförvaltningen: stadsmiljo@stadsmiljo.goteborg.se

Exploateringsförvaltningen: exploatering@exploatering.goteborg.se

Stadsfastighetsförvaltningen: stadsfastighet@stadsfast.goteborg.se

Miljöförvaltningen: miljoforvaltningen@miljo.goteborg.se

Kretslopp och vatten: kretsloppochvatten@kretsloppochvatten.goteborg.se

Socialförvaltningen Centrum: socialcentrum@socialcentrum.goteborg.se

Socialförvaltningen Hisingen: socialhisingen@socialhisingen.goteborg.se

Socialförvaltningen Nordost: socialnordost@socialnordost.goteborg.se

Socialförvaltningen Sydväst: socialsydvast@socialsydvast.goteborg.se

Göteborgs Stads råd för funktionsrätt:

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

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

Framtiden Byggutveckling AB: framtiden@framtiden.se

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

Göteborg & Co: goteborg-co@goteborg.com

Förvaltnings AB GöteborgsLokaler: info@goteborgslokaler.se

Higab AB: info@higab.se

Älvstranden Utveckling AB: info@alvstranden.goteborg.se

Renova AB: info@renova.se

Göteborg Energi AB: diariet@goteborgsenergi.se

Business Region Göteborg: info@businessregion.se

Göteborgsregionen: gr@goteborgsregionen.se

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

Västtrafik: vasttrafik@vasttrafik.se

Trafikverket: trafikverket@trafikverket.se

IVL Svenska Miljöinstitutet: info@ivl.se

VTI: vti@vti.se

RISE: info@ri.se

Chalmers: registrator@chalmers.se

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

Göteborgs klimatråd: hedenus@chalmers.se

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

Cykelfrämjandet: info@cykelframjandet.se

Naturskyddsföreningen: remisser@naturskyddsforeningen.se

Avenyföreningen: info@avenyn.se

Nordstan: info@nordstan.se

Innerstaden Göteborg: info@innerstadengbg.se

Trivector Traffic AB: info@trivector.se

Spacescape AB: info@spacescape.se



Remissutskick

Utfärdat 2024-06-25

Ärendenummer SBF-2023-00665

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-2634

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

Remissutskick Göteborgs Stads policy för parkering

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

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

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

Remissfrågor

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

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

Bilagor

Bilaga 1: Sändlista för remissen

Bilaga 2: Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

För stadsbyggnadsnämnden

Jenny Adler

Avdelningschef

Strategi och taktik



Tjänsteutlåtande

Utfärdat: 2023-11-24

SBN 2023-12-19

Diarienummer: SBF-2023-00665

Handläggare: Arash Borhan

Telefon: 031 - 368 24 55

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

Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista

Sammanfattning

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

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

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

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

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

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

Bedömning ur ekologisk dimension

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

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

Bedömning ur social dimension

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

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

Bilagor

1. Policy för parkering
2. Sändlista

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista.

Beskrivning av ärendet

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

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

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

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

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

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

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

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

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

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik

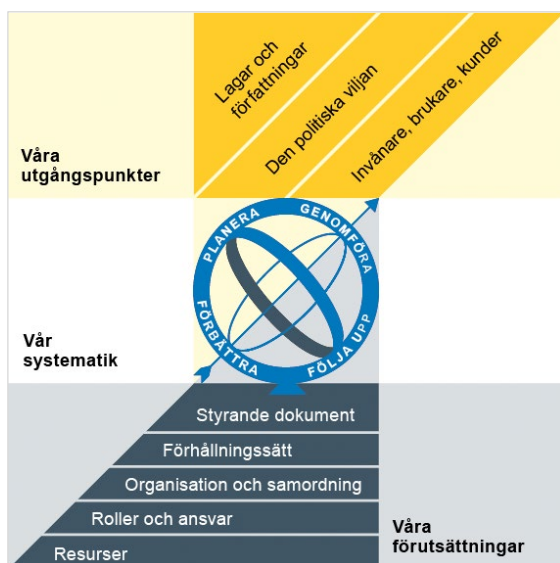
Göteborgs Stads policy för parkering



Reglerande styrande dokument

► Policy
Riktlinje
Regel
Anvisning
Rutin
Instruktion

Göteborgs Stads styrsystem



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

Om Göteborgs Stads styrande dokument

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

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

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

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

Dokumentnamn: Göteborgs Stads policy för parkering

Beslutad av:
[Text]

Gäller för:
Alla nämnder och bolag

Diarienummer:
SBF-2023-00665

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

Dokumentsort:
Policy

Giltighetstid:
Tills vidare

Senast reviderad:
-

Dokumentansvarig:
Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilagor:
-

Innehåll

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

Inledning

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

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

Bakgrund

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

Definitioner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Koppling till andra styrande dokument

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

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

Policy

Grundläggande principer

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

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

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

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

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

Tjänster för kombinerad mobilitet

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

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

Parkering för bil och motorcykel

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

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

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

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

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

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

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

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

Boendeparkering

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

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