



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-09-20

Ärendenummer SMF 2024-01797

Handläggare

Lilia Halsen Bidar

Telefon: 031-3682442

E-post: lilia.bidar@stadsmiljo.goteborg.se

Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden gällande Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden tillstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens yttrande.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som stadsmiljönämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har översänt remiss av Göteborgs stads policy för parkering för yttrande från flera remissinstanser, däribland stadsmiljönämnden. Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsnämnden senast den 15 november.

Stadsmiljöförvaltningen ser positivt på förslag till Göteborgs stads policy för parkering, då den anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsområde inom området parkering och därmed vägleder berörda förvaltningar, avdelningar och enheter i det fortsatta arbetet och hur vi bör prioritera.

Stadsmiljöförvaltningen har gått igenom förslag till policy för parkering och anser att den som helhet är bra och ger berörda förvaltningar ledning i det fortsatta arbetet med parkeringsutveckling i staden. För att få framdrift och den utveckling som stadsbyggnadsnämnden önskar, behöver styrningen vara tydlig och identifierade motsägelser och otydligheter bör därför arbetas bort.

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

Förvaltningen föreslår även vissa konkretiseringar och justeringar i texten för att undvika risk för upplevda motsättningar i texten. Exempel är att staden enligt policyn inte ska subventionera men ska tillämpa parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.

Därutöver anges en del redaktionella förslag för ökad läsbarhet men också för användandet av samma begrepp inom till exempel Översiktsplan och Målbild koll 2030.

Härutöver har förvaltningen i remissvaret gett sin syn på samtliga punkter a till g, där till exempel en del har juridiska utmaningar och en del uppfattas som kontraproduktiva i förhållande till det vi uppfattar att man vill uppnå med policyn.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att en konkretisering av policyn kommer att behövas bland annat genom Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet men även planering och genomförande av åtgärder för att realisera parkeringspolicyns intentioner. Till det bedömer stadsmiljöförvaltningen att det kommer krävas ytterligare kommunikationsarbete externt för att öka förståelsen och acceptansen för parkeringsutvecklingen i staden.

På längre sikt är det möjligt att ett totalt sett minskat parkeringsutbud leder till minskade intäkter. Samtidigt bedöms de positiva samhällsekonomiska effekterna vara betydande över tid, då minskat bilåkande leder till mindre buller och utsläpp som har positiva hälsoeffekter vilket har ett positivt ekonomiskt bidrag utanför vår förvaltning.

Policyns inriktning att minska parkeringsutbudet och minska subventioner bedöms leda till att det blir dyrare att nyttja bilparkeringar. Men på längre sikt leder en bättre fungerande marknad för parkering och mobilitet till lägre kostnader, för de invånare som inte har bil.

Bedömning ur ekologisk dimension

Vid beslut om antagande bedöms inriktningen i parkeringspolicyn medge ekologiska konsekvenser, då förslaget skapar förutsättningar för staden att nå klimatmålen i miljö- och klimatprogrammet avseende minskat vägtrafikarbete med motorfordon och mål om färdmedelsfördelning enligt trafikstrategin.

Inriktningen bidrar till att skapa förutsättningar för hållbart resande genom att genom planering och reglering minska parkering eller styra till anläggning eller andra områden. 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, skapa promenadstråk, vistelse, cykelvägar, levande bottenvåningar och förutsättningar för barns lek.

Bedömning ur social dimension

Vid beslut om antagande bedömer stadsmiljöförvaltningen att inriktningen i parkeringspolicyn kan medge sociala konsekvenser. Minskade ytor för bilparkering i staden bedöms vara särskilt positivt för barn och unga, som får bättre förutsättningar till självständig och säkrare resor, men också till vistelse och lek.

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 mobilitetstjänster.

Ökade möjligheter att gå och cykla i staden innebär positiva hälsoeffekter, till följd av ett mer fysiskt aktivt resande.

Med minskad biltrafik får vi även positiva hälsoeffekter genom minskade utsläpp, minskat buller, minskning av partiklar och ökad trafiksäkerhet.

Samverkan

Ärendet har inte varit aktuellt för samverkan.

Bilagor

1. Remissversion Göteborgs stads policy för parkering, inklusive referenser till stadsmiljöförvaltningens remissyttrande

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har översänt remiss av Göteborgs stads policy för parkering för yttrande från flera remissinstanser, däribland stadsmiljönämnden. Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsnämnden senast den 15 november.

Beskrivning av ärendet

Förslag på Göteborgs stads policy för parkering har tidigare tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen enligt tjänsteutlåtande daterat 2023-11-24.

Vid nämndsammanträdet 2024-06-18, beslutades följande för Remiss av Göteborgs stads policy för parkering, § 481 Ärendenummer SBF-2023-00665:

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 förskarråd, 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. Miljödifferentialiserad 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 på 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

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen ser positivt på att förslag till Göteborgs stads policy för parkering har tagits fram. Policyn anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsområde inom området parkering och vägleder berörda förvaltningar, avdelningar och enheter i det fortsatta arbetet.

Denna skrivelse förmedlar stadsmiljöförvaltningens synpunkter på föreslagen policy för parkering, i enlighet med punkt 1 och 2 ovan.

Vad gäller punkt 3, har förvaltningen ingen synpunkt.
Nedan redovisas stadsmiljöförvaltningens syn på punkt 4a-g.

Punkten 5 ovan är ett uppdrag tilldelat stadsbyggnadsförvaltningen, där stadsmiljöförvaltningen förväntas bli delaktiga genom framtida arbetsgrupp som stadsbyggnadsförvaltningen sammankallar och driver, och som därmed ligger utanför detta remissvar.

Förvaltningens bedömning på föreslagen parkeringspolicy

Stadsmiljöförvaltningen har gått igenom förslag till policy för parkering och anser att den som helhet är bra och ger berörda förvaltningar ledning i det fortsatta arbetet med parkeringsutveckling i staden. Dock förekommer motsägelser i förslaget, liksom en del otydligheter. För att få framdrift och den utveckling som stadsbyggnadsnämnden önskar uppnå enligt dess yrkande nedan, behöver styrningen vara tydlig och identifierade motsägelser och otydligheter bör därför arbetas bort.

Yrkande från Stadsbyggnadsnämnden

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 gatemark hämmande för stadsutveckling, varför det kommer att krävas en överflyttning av boendeparkeringar från gatemark till kvartersmark.

Nedan följer synpunkter och förslag i sidnummerordning, baserat på bilaga 1 Göteborgs stads policy för parkering. Synpunkter och förslag har numrerats och referensen anges i bilaga 1 på aktuellt ställe för synpunkten/förslaget.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
4-5	Definitioner	Synpunkt och förslag 1	Mobilitetshubb, mobilitetsnod, pendelparkering, mobilitetsanläggning och parkeringsanläggning definieras rätt lika och inte alltid ömsesidigt uteslutande. Risk att det blir otydligt vad som avses.
		Förslag 1	Justera definitionerna till följande: - Mobilitetshubb: "En fysisk plats för samlokalisering av delad mikromobilitet". - Bytespunkt: "Systemviktiga mål- och bytespunkter för kollektivtrafik utpekade i Göteborgs Stads översiktsplan och målbild koll2035". - Pendelparkering: "En fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station".

			- Parkeringsanläggning: "En väderskyddad, fysisk samlingsplats för fordon". (Kan vara en samlad markparkering, parkeringshus eller ett garage.)
		Förslag 2	Ändra definitionen av pendelparkering till: "Med pendelparkering avses en parkeringsyta för bil, motorcykel och cykel vid en hållplats eller station."
		Förslag 3	Byt ut definitionen av subvention till: "Med subventionering menas de tillfällen då användaren av parkeringen inte betalar hela kostnaden för parkeringen själv och där mellanskillnaden betalas av någon annan."
		Förslag 4	Lägg till definitioner för följande begrepp: - Långtidsparkering - Korttidsparkering - Angöring - Boendeparkering Exempelvis finns det ingen definition på långtidsparkering i trafikförordningen. Däremot finns en bestämmelse om att man inte får parkera längre än 24 timmar på allmän plats med undantag för lördag/söndag (förenklat). Så långtidsparkering skulle förslagsvis kunna tolkas vara allt över 24 timmar.
7	Policy, grundläggande principer, Första punkten i punktlistan	Förslag 5	Byt ut ordet "komplement" till "alternativ" i första punkten: <i>"Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande."</i>

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Tredje punkten i punktlistan	Förslag 6	<i>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.</i> Tydliggör vad som menas med "den totala ytan för parkeringar". Är det allt på allmän plats, även kvartersmark, eller bara det som regleras? Vi anser att det ska vara det som regleras samt publika parkeringar. Förslag: "Detta innebär att fler platser (reglerade och publika parkeringar) behöver tas bort i det befintliga beståndet än de platser som tillkommer vid nybyggnation."
		Förslag 7	Lägg till en punkt om vad som ska göras istället på parkeringsytor, förslagsvis: "Utbudet av parkering ska minska för att, i enlighet med fyrstegsprincipen, skapa ytor där gaturummet omdanas för att nå stadens mål i styrdokumentet, exempelvis genom att skapa promenadstråk, grönska, vistelse, cykelvägar, levande bottenvåningar och förutsättningar för barns lek."
7	Policy, grundläggande	Förslag 8	<i>Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.</i> Vi utgår från att det som avses är parkering för cykel och

	principer Fjärde punkten i punktlistan		delad mikromobilitet men punkten är formulerad som att cykelparkering ska öka liksom delade mikromobilitetstjänster. Ändra formuleringen till: "Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska öka i hela staden." Gäller även under avsnittet "Parkering för cykel och delad mikromobilitet" på sidan 8.
	Sjätte punkten i punktlistan	Förslag 9	<i>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.</i> Det blandas in flera parametrar som gör styrningen otydlig, bland annat "attraktiv mark", "konkurrensbegränsande" och "i framtiden". Förslag att antingen ta bort allt utom första meningen eller skriva såhär: "Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser. Subventioner ska inte förekomma".
	Sjunde punkten i punktlistan	Synpunkt 10	<i>Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres-och boendekostnader.</i> Vi är tveksamma till om det finns projekt där parkering inte ökar kostnader. Vem betalar för icke uthyrda platser?
	Åttonde punkten i punktlistan	Förslag 11	<i>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.</i> Förtydliga att det är markparkering på allmän plats som avses.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Nionde (sista) punkten i punktlistan	Synpunkt 12	<i>På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.</i> Det är bra med ett tydligt ställningstagande samtidigt som förslaget innebär att kompenserande åtgärder fortsatt kan vara möjligt, tex. genom att man utför en stegvis utfasning.
8	Parkering för cykel och delad mikromobilitet , Första stycket, första meningen	Förslag 13	<i>Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel.</i> Delad mikromobilitet innehåller fler fordon än enbart cykel. Exempelvis kan det vara elsparkcyklar. Justera formuleringen till: "Ett stort utbud av parkering för cykel och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med dessa färdmedel."
	Andra stycket, punktlistan	Förslag 14	Det är ingen tydlig skillnad mellan de två punkterna <i>Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska...</i> respektive <i>Cykelparkeringar ska...</i>

			Ändra till: "Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska: • Vara väl synliga och lokaliserade så att de är lätta att nå • Placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer • Upplevs som trygga • Ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska För vanliga cykelparkeringar är det viktigt att parkeringarna är stöldsäkra, medan det för parkeringar för delade mikromobilitetstjänster är viktigare att fokusera på att erbjuda en hög geografisk täthet. ”
	Andra stycket, punktlistan, tredje punkten	Synpunkt 15	<i>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.</i> Hänvisa till rätt dokument "Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet" istället för "Riktlinjer för mobilitet och parkering". Notera att förslaget kan bli kostsamt och kräver sannolikt öronmärkta medel, enligt tidigare erfarenhet från KF-uppdrag 2018 om att bygga ut cykelparkering enligt p-tal.
8	Tjänster för kombinerad mobilitet	Förslag 16	<i>Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden.</i> Ändra till ”Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till minskat resande med bil”. Det är ju inte bara andelen bilresor som ska minska utan Miljö- och klimatprogrammet anger att antalet körda kilometer ska minska. Formuleringen ovan blir i ljuset av det lite vag.
	Första stycket tredje meningen	Förslag 17	<i>Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor.</i> Förslag att ersätta ordet resenär med användare som har använts tidigare. Användare låter bättre än resenär utifrån MaaS (hållbar mobilitet som tjänst)-perspektiv.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Andra stycket, första och andra punkterna i punktlistan	Förslag 18	<i>-Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.</i> <i>- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.</i> Ersätt ovanstående med: ”Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas vid och i anslutning till systemviktiga mål- och bytespunkter utpekade i Göteborgs Stads översiktsplan. I innerstaden och mellanstaden ska bytespunkterna kompletteras med utpekade platser för delad mobilitet och bilda ett heltäckande nät av mobilitetshubbar.”
	Andra stycket, tredje punkten i punktlistan	Förslag 19	<i>Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.</i> Ersätt knutpunkt med bytespunkt i enlighet med Översiktsplanen och Målbild koll 2030.

	Andra stycket, sjätte punkten i punktlistan	Förslag 20	<i>Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.</i> Stryk denna punkt. Innebörden framgår av tidigare punkter.
9	Parkering för bil och motorcykel, första stycket, första meningen	Förslag 21	<i>Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel förtydligas genom att ändras till "Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska minskas för att bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel".</i>
	Första stycket, andra meningen	Förslag 22	<i>Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar</i> ändras till "Parkeringsplatser för bil och motorcykel ska styras mot parkeringsanläggningar och ska minskas på allmän platsmark till förmån för åtgärder som bidrar till att nå stadens mål kring hållbara resor, grönska och vistelse".
	Första stycket, tredje meningen	Förslag 23	Justera <i>boendeparkeringar</i> till "boendeparkeringar på allmän platsmark" så att det blir tydligt vad som avses. (Boendeparkering skulle också kunna innebära det privata erbjudandet mellan en fastighetsägare och en boende och då kallas boendeparkering på kvartersmark).
	Första stycket, sista meningen	Synpunkt 24	<i>Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.</i> Texten är tvetydig; bil och motorcykelparkering ska säkerställas samtidigt som dess fotavtryck ska minska? Det är oklart vad som avses med parkeringsytornas totala fotavtryck och dess minskning.
	Första punkten i punktlistan	Synpunkt 25	<i>Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning om disponeras till ytor för:</i> –cykelparkering och delad mikromobilitet. –gång- och cykelvägar. –vistelse och grönska. Oklart vad som menas med parkeringsytor. Förslag är att ändra till "Parkering för bil och motorcykel på allmän plats och kvartersmark ska utifrån....."

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Andra punkten i punktlistan	Förslag 26	<i>Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.</i> Tydliggör styrningen och kopplingen till parkering genom att ändra till "Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras framför parkering för bil och motorcykel". Dock kan det också behöva förtydligas i nästa steg vem och hur vi avgör om en parkering hämmar stadsliv, för att kunna realisera policyn på bästa sätt.
	Fjärde punkten i punktlistan	Synpunkt 27	<i>Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:</i> – förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.

			– prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering. – tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning. Ovanstående motsäger eventuellt grundläggande förutsättning för trafikförordningen och behöver förtydligas. Förtydliga gränsen mellan korttidsparkering och långtidsparkering, i definitioner. För den sista punkten parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning gäller att fastighetsägaren ska göra detta i första hand.
	Femte punkten i punktlistan	Synpunkt 28	<i>Laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.</i> Vi anser att det är bra med förtydligande att undvika laddplatser på gata och markparkeringar. Det ska dock nämnas att anlägga laddplatser är en infrastruktursatsning som medför kostnader varför anläggningsarbetet ofta effektiviseras genom att anlägga fler än vad behovet är just nu. Vi utgår från att det är markparkering på allmän plats som avses annars bör det förtydligas.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
10	Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen, Första stycket, första meningen	Synpunkt 29	<i>Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav.</i> Vad menas med Mobilitet-? Det borde följas av ett ord efter parkering som har mobilitet och parkering som prefix men det följer inget som gör att man förstår vad som avses. Ska det vara Mobilitetsåtgärder?
	Andra stycket	Synpunkt 30	<i>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.</i>

			Behov finns att förtydliga detta stycke, då det är svårt att förstå i ljuset av övriga delar av policyn. Det är motsägelsefullt och går emot det som sägs i exempelvis stycket Boendeparkering på sidan 11 där det står att det totala antalet boendeparkeringar ska minskas. Se även förslag 23 för att förtydliga vad som avses med boendeparkeringar. Definiera ”möjligt” och ”hämmar stadsutvecklingen”. Vem avgör vad som är hämmande? Vi uppfattar också en vilja att minska subventioneringarna, men vi ska samtidigt ta hänsyn till de boendes betalningsvilja?
	Tredje stycket	Synpunkt 31	<i>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.</i> För p-talen kan man avtala om mobilitetslösningar, men inte ställa några krav (enligt PBL). Vi kan alltså inte säga att om vi ska ha p-tal 0 så ni måste ha mobilitetslösningar. Vi kan bara kravställa mobilitetslösningar om exploatören själv vill sänka sitt p-tal.
	Fjärde stycket, första punktlistan, 4:e underpunkten	Synpunkt 32	<i>Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till...:</i> <i>-att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.</i> Vad menas med stadsmässighet? Vem och hur avgörs det? Det behöver förtydligas i nästa steg.
	Fjärde stycket, första punktlistan, 9:e underpunkten	Synpunkt 33	<i>-att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.</i> Vad som är marknadsmässigt lönsamt är inte vår fråga helt. Tex. P-bolaget har anläggningar som är både olönsamma och lönsamma, balanserar varandra.

Sida	Avsnitt	Synpunkt/ Förslag	Justering/Förklaring
	Fjärde stycket, första punktlistan, 9:e underpunkten	Synpunkt 34	<i>-att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.</i> Som evenemangstad behöver Göteborg kunna lösa parkeringar för evenemang, varför förvaltningen föreslår en ändring till: ...”såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom flexibelt samnyttjande av exempelvis bussparkeringar, grönområden och kranskommuner.”
	Fjärde stycket, andra punktlistan, 1:a punkten	Förslag 35	<i>Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på</i> Kan man ställa krav så gör det! Det vill säga ändra till

			Markanvisning ska användas som verktyg för att ställa krav på...
11	Tredje punkten i punktlistan (samma stycke som ovan)	Synpunkt 36	<i>Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.</i> Förvaltningen förordar att behålla fyrstegsprincipen som är en välkänd och väl inarbetad metod i våra verksamheter. Även fyrstegsmetoden medger testning när det är lämpligt genom steget optimera. Det ska även nämnas att fysisk testning inte alltid är lämpligt, då de i de här sammanhangen riskerar förgäveskostnader.
11	Boendeparkering, Första stycket	Synpunkt 37	<i>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.</i> I texten ovan står det att antalet boendeparkeringar ska minskas. På sidan 10 står det att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet (i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen). Vår tolkning är att det som avses i detta avsnitt syftar på regleringen på gatan, och det tidigare avsnittet syftar på antalet tillstånd. Så andelen reglerad mark kan minskas och tillstånden behållas (inte hållbart i längden). Det innebär att vi erbjuder boendeparkeringstjänsten men kunden får en sämre och sämre produkt. Detta är kanske inte korrekt tolkat men oavsett så skapar det viss otydlighet. Se även förslag 23 för att förtydliga vad som avses med boendeparkeringar.
	Andra stycket	Förslag 38	<i>Göteborgs Stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.</i> Justera nyttotrafiktillstånd till nyttoparkeringstillstånd. Se även förslag 23 för att förtydliga vad som avses med boendeparkeringar.

Förvaltningens syn på punkterna 4a-g

Stadsmiljöförvaltningen har gått igenom nedanstående punkter, som vi fortsatt kallar åtgärdsförslag och lämnar våra samlade synpunkter på respektive punkt.

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

Synpunkt:

Förvaltningen ställer sig frågande till vad som avses här samt hur detta skulle kunna tillämpas och utformas?

Kommunen får ta ut den ersättning som behövs för att ordna trafiken enligt lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL).

Avgiftens storlek ska avvägas mot detta syfte – att ordna trafiken. En avgift kan sättas

för att öka omsättningen av fordon på parkeringsplatsen och på så vis ordna trafiken. Idag tillämpar vi redan tex. hög- respektive lågtaxa för just syftet att ordna trafiken, men det innebär också effekter i form av administrativa och tekniska åtgärder som behöver vidtas när justering ska ske, liksom ökat kommunikationsbehov.

Däremot kan inte en avgift sättas som gäller enbart för en viss kategori människor, exempelvis turister eller evenemangsbesökare. Där anger lagen (KAL) att prissättning enbart får differentieras vad gäller boendeparkering, nyttoparkering och parkering för rörelsehindrade. Även vad gäller särskilt angivna uppställningsplatser får särskild avgift tas ut.

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

Synpunkt:

Söktrafik är en naturlig konsekvens av åtgärder som är nödvändiga för att kunna minska resor med bil och målet att undvika söktrafik kommer därför i konflikt med många andra mål som anges av policyn.

I övrigt kan nämnas att vid parkeringsutredningar räknar vi på förvaltningen ofta med att 90 procents beläggning (10 procents ledig kapacitet) är effektivt nyttjande.

- c. *Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Synpunkt:

Det är oklart vad som avses här. Ska fordonets externa kostnader (vilka då?) avgöra priset för parkering? Ska fordonets vikt (och eller annat?) ha betydelse för parkeringsavgiften? Det blir oklart hur detta ska kunna kontrolleras men också hanteras rent praktiskt. Att göra sådan differentiering på en parkeringsavgift gör att den närmast framstår som en miljöavgift.

Nästa svårighet gäller frågan om kvartersmark och vad för typ av plats som parkeringen och de differentierade avgifterna ska användas på. Även kvartersmark kan utgöra offentlig plats enligt ordningslagen. För offentlig plats gäller den kommunala avgiftslagen med dess begränsningar. Exempelvis utgör specialområde trafik kvartersmark. Sådana T-områden utgör nästan alltid offentlig plats. Stora delar i Göteborg är utlagt som specialområde trafik och är därmed kvartersmark men används som om det vore allmän plats. Kvartersmark som ägs av kommunen där parkering upplåts för allmänheten på en plats där det förekommer allmän trafik eller allmän samfärdsel innebär att platsen är offentlig. Parkeringen hamnar då under reglerna i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL).

I rättsfall upphävdes beslut av kommunen om att miljöbilar skulle vara undantagna kravet att betala parkeringsavgift. Att särbehandla personer vad gäller avgiftsuttaget på en viss plats kräver lagstöd. Sådan finns i KAL för nyttoparkeringar, boendeparkering och parkering för rörelsehindrade. Att ha en särbehandling avgiftsmässigt för en viss typ av bilar baserat på deras egenskaper anser vi vara i strid med KAL och eventuellt även kommunallagen.

- d. *Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.*

Synpunkt:

Förvaltningen har fått ett uppdrag från KF om att utöka ramen och i den ramen finns möjlighet att utarbeta hur avgifterna ska justeras årligen där man kan beakta detta.

Dock misstänker vi att endast prisöka med KPI troligen inte minskar efterfrågan av parkering i önskad omfattning.

- e. *Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.*

Synpunkt:

Justera nyttotrafiktillstånd till nyttoparkeringstillstånd.

Vi är redan väldigt generösa med nyttoparkeringstillstånd i dagsläget och skulle snarare behöva skärpa regleringen av detta i de centrala delarna av staden. Behovet att minska antalet hantverkarbilar som står parkerade långa perioder i centrum, och väldigt subventionerat, har påpekats exempelvis av BRG som ansvarar för stadens näringslivsutveckling då det hämmar en rättvis konkurrens och tillgång till besöksparkeringar.

I arbetet med MOVE21 så har näringslivet framfört att man vill att kommunen skärper reglerna kring nyttotrafiktillstånd för att skapa incitament för att inte ta bilen, exempel är test med "hantverkarslastcyklar".

Förvaltningen föreslår därmed istället fortsatt testning av mobilitetshubbar/ mobilitetshotell där t.ex. hantverkare kan parkera bil och sedan låna en ellådcykel för vidare transporter i området.

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

Synpunkt:

Kommunen får ta ut den ersättning som behövs för att ordna trafiken enligt lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats (KAL). Något hinder finns inte mot att kommunen bestämmer differentierade avgifter för olika delar av en kommun. Om så kan ske får dock prövas från fall till fall. Avgiftens storlek ska avvägas mot regelns syfte – att ordna och reglera trafiken. Inte i syfte att påverka konkurrensen för lokalhandeln.

Ur ett juridiskt perspektiv anser vi alltså att det finns möjlighet att sätta lägre priser vid lokala torg utanför innerstaden men syftet behöver revideras. Man behöver dock se över om priset på parkering är det incitamentet som gör att man väljer extern handel framför handel vid lokala torg. Syftet med lokala torg är också att främja närhet till bland annat handel och att därmed minska behovet av transport med bil.

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

Synpunkt:

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

Summerat ser vi alltså en del juridiska utmaningar med förslagen, till exempel punkt a och c men även en del kontraproduktiva punkter utifrån vad vi uppfattar att man vill uppnå med policyn. Det gäller till exempel punkt e och f.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

Avdelningschef mobilitet och
serviceresor

Förvaltningsdirektör