



Yttrande

Göteborgs Stads policy för parkering

Policy- Remissutskick

Diarienummer Stadsbyggnadsförvaltningen: SBF-2023-00665

Handläggare SBF: Hanna Järpedal

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Göteborg ställer sig allmänt positiv till "Göteborgs Stads policy för parkering" med reservation till förbättringar. Föreningen är positiv till policyns fokus på att minska bilanvändningen i staden samt att priset på parkering ska bäras av bil- och motorcykeltrafikanter genom att spegla kostnaden för dess utformning. Men policyn saknar mer konkreta fokusområden och prioriteringar till skillnad från den befintliga samt diskuterar inte kända målkonflikter. Det riskerar att leda till att policyn inte är lika genomförbar.

Åtgärdsförslag

Göteborgs Stad önskar att föreningen ger sin syn på åtgärdsförslagen i remissutskicket a till och g. Vi är positiva till merparten i innehållet men uppfattar förslagen som reglerande med en hög detaljnivå.

Föreningen anser att det är otydlig motivation till att bifoga åtgärdsförslag i tillsammans med en policy, eftersom de har så pass olika syften och detaljeringsnivå. Detta hade föreningen önskat en förklaring till.

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

Synpunkt: Föreningen ställer sig positiva till reglering av besöksparkering för att optimera resursanvändningen. Dock bör detta inte utnyttjas på parkeringsplatser vid samhällsviktiga funktioner såsom sjukhus. Besökare på dessa platser väljer inte alltid hur lång tid eller under vilka dagar de spenderar tid där. Även platser för rörelsehindrade bör inte ingå i denna dynamiska prissättning.

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



Synpunkt: Föreningen ställer sig positiv till prisnivåer för att undvika söktrafik. Förhoppningen är att användare kommer att välja parkeringsplatser längre bort från målet och välja att transportera sig med hållbara medel (tex gå) resten av vägen. Att använda digitala medel för att hjälpa resenärer är uppmuntrande för att uppnå detta mål samt att minska kostnader för kollektivtrafik.

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

Synpunkt: Föreningen ställer sig positiv till miljödifferenterad prissättning på kvartersmark.

- D. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.

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

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

Synpunkt: Föreningen ställer sig endast positiv till generösare nyttotrafiktillstånd för välfärdsservice. Det är en samhällsviktig funktion som inte kan frångå sina transportmedel. Näringsliv är inte en lika nödvändig funktion för en stad. Föreningen vill istället uppmuntra näringslivet att välja andra transportmedel såsom större lådcyklar samt att invånare behöver konsumera mindre för en mer hållbar framtid.

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

Synpunkt: Föreningen ställer sig positiv till tillfällig nedsättning av priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden. Föreningen vill uppmuntra till ökad lokalhandel, men genom att kravsätta att externhandeln ökar sin prissättning på parkering. Både för att spegla de naturvärden som försvinner när externhandel byggs och för att uppmuntra till hållbara transportmedel till externhandeln, tex kollektivtrafik.



Kanske kan besöksparkering ha en kostnad som externhandeln behöver betala till staden (som en typ av skattemedel per plats) och dessa intäkter kan läggas på att minska priserna för kollektivtrafik istället?

Föreningen förstår att detta inte är görbart på kort tid (därigenom positiva till tillfällig prisnedsättning enligt punkt F) men vill öppna diskussionen för att den externa handeln behöver betala för deras uppmuntran till ökad bilanvändning i staden och ökad konsumtion snarare än att lokala handeln behöver spela på samma plan. Det behöver kosta att agera ohållbart och uppmuntra till sådana val.

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

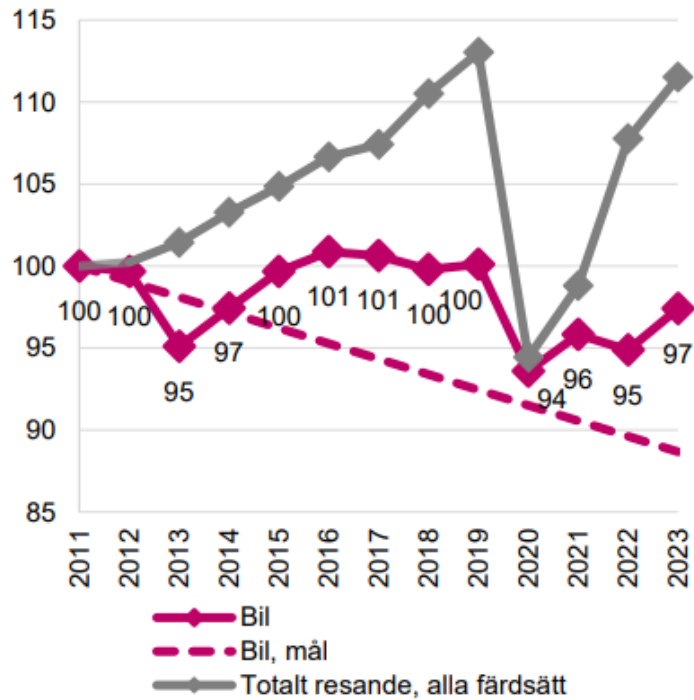
Synpunkt: *Föreningen ställer sig positiv till att förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.*

Minskad bilanvändning

Föreningen vill se en minskad bilanvändning i staden genom drastiska åtgärder, både för antalet resor och andelen användare jämfört med andra transportmedel. Att minska tillgången på parkeringsplatser, framför allt i centrala delar av staden, är en viktig pusselbit. Resor med personbil ligger ungefär på samma nivå som tidigare år innan pandemin enligt "Trafik- och resandeutveckling 2023 Göteborg".



Utveckling och mål för bilresande 2011-2023 Index 100.

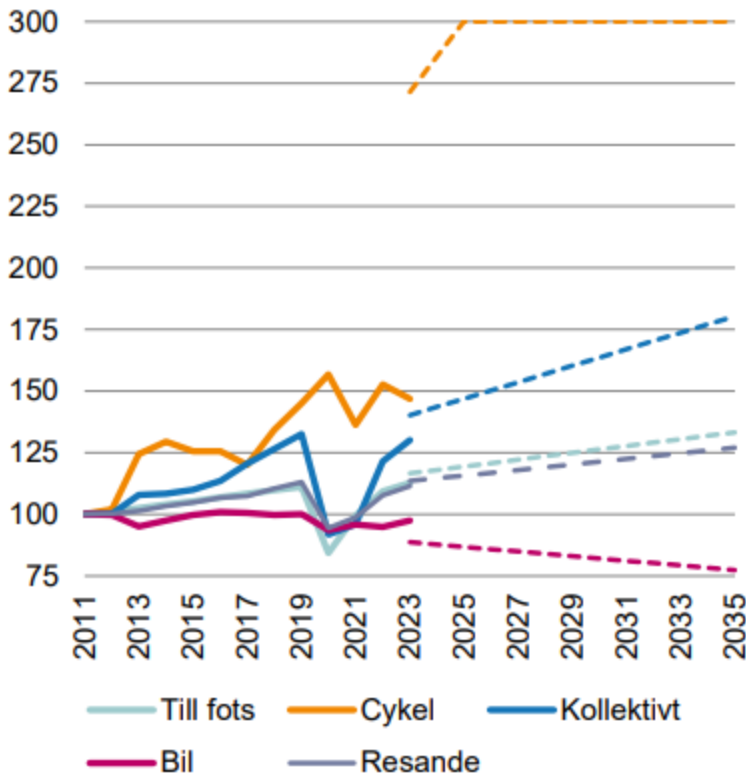


Figur 1. Utveckling av index för bilresor samt uppsatt mål.

Därför ligger staden långt ifrån att uppnå de uppsatta målen för hållbara resor. Särskilt cykelresor ligger mycket långt efter.



Trafikutveckling och nödvändig utveckling för måluppfyllelse, 2011–2023, index 100.



Figur 2. Trafikutveckling och nödvändig utveckling för måluppfyllelse 2011-2023.

Enligt rapporten gällande resor med bilen: "För att uppnå målet om att 55 procent av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik, **behöver trenden för resor med bil brytas och börja minska och resor med kollektivtrafik behöver en fortsatt stark tillväxt.**"

Kostnader

Redan idag står parkeringsutformning för en stor andel yta och kostnad vid byggnation av nya planförslag. Föreningen står bakom förslaget att prissättning för parkeringsplatser ska spegla kostnaden av dess byggnation. I framtiden kommer kostnaden öka eftersom fler detaljplaner föreslår underjordiska parkeringsanläggningar, en mycket dyr geoteknisk åtgärd (baserat på "[Framtiden för parkering och nya bostäder](#)", Naturskyddsföreningen 2020).



Föreningen är intresserad av hur hög prissättningen kommer bli per parkeringsplats i planerade parkeringsanläggningar under jord när priset ska spegla kostnaden att bygga. Slutligen- går det att garantera att priset aldrig kommer betalas av någon annan än den som utnyttjar platsen?

Uppföljning

Till skillnad från nu gällande parkeringspolicy beskrivs inte vilken nivå i antal parkeringsplatser som eftersträvas. I nu gällande parkeringspolicy från 2009 var målet att bibehålla antalet parkeringsplatser i innerstaden. I den föreslagna policyn sägs att den totala ytan för parkeringar i Göteborg årligen ska minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.

Föreningen anser att den föreslagna policyn om att minska parkeringsyta blir genomförbar endast om det i den kommande processen uttrycks i uppföljningsbara mål. Annars blir ambitionen tämligen meningslös.

Samverkan

Förslagets inriktning förutsätter att göteborgarna är beredda att göra stora beteendeförändringar. Dessa förändringar förutsätter samarbete mellan alla aktuella aktörer: kommunen, fastighetsägare, näringsliv, civilsamhället, privatpersoner med flera. Alla behöver samverka både i det gemensamma arbetet med att bedriva opinionsarbete mot medborgare och skapa lösningar som kan uppmuntra till beteendeförändring.

Att även skapa de bäst lämpade utformningsförslagen med bästa resultat kräver samverkan mellan olika aktörer.



Slutsats

Det är svårt att tro att förslaget till parkeringspolicy på ett avgörande sätt kommer påverka utvecklingen. Behovet av parkeringsplatser påverkas framförallt av hur bilnehav och bilkörning i sin helhet premieras eller försvåras och hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs. Policyn behöver kompletteras med konkreta lösningar för att föreningen ska kunna analysera deras genomförbarhet. Förslaget beskriver en önskvärd inriktning men är otydlig i vilka nödvändiga prioriteringar som måste göras. Det är därför svårt att se hur det ska kunna tjäna som ett bra beslutsunderlag för den planering, genomförande och uppföljning som behövs.

Stadsplaneringsgruppen
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom
Oskar Tagesson
Ordförande