

Styrelsehandling 14

Utfärdat 2018-09-06
Diarienummer 0208-18

Strategisk Utveckling
Mia Söderberg
Telefon 031 – 774 37 00
E-post: mia.soderberg@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande över utredningen Fossilfritt Göteborg – vad krävs

Förslag till beslut i styrelsen för Göteborgs Stads Parkering

1. Styrelsen beslutar att ställa sig bakom utredningen med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden.
2. Styrelsen beslutar att översända yttrandet till miljö- och klimatnämnden.
3. Styrelsen förklarar ärendet omedelbart justerat.

Sammanfattning

Göteborgs Stads kommunfullmäktige beslutade i sin budget för 2017 om en utredning av vilka lokala åtgärder som krävs för att Göteborg ska kunna bli fossilfritt inom ramen för 1,5-gradersmålet från FN:s konferens COP21.

Inledningsvis visar utredningen att de konsumtionsbaserade¹ utsläppen av växthusgaser från Göteborg måste minska i en takt som är högre än 30 procent om året och vara nära noll senast år 2030, om målet ska kunna nås. För att nå 1,5-gradersmålet krävs förändringar på samhällsnivå, såsom stora teknikskiften och omfattande förändringar i konsumtions och beteendemönstren. Många av föreslagna åtgärder har redan påbörjats i liten skala eller kan startas direkt, medan andra har lång startsträcka. Alla åtgärderna kräver, enligt utredningen, omedelbar handling. Utredningen föreslår 83 åtgärder inom 15 områden, varav Biltrafik och Förnybara bränslen och eldrift är två, vilka bolaget anser sig närmast berörda av.

P-bolagets generella synpunkter på utredningen är att bolaget anser att utredningen är väl genomarbetad och på ett bra sätt beskriver både bakgrund, utmaningar och stadens styrkor och möjligheter att möta framtidens klimatomfattiga utmaningar. P-bolaget anser dock att komplexiteten när det gäller att bedöma föreslagna åtgärders effekter gör att en konsekvensbeskrivning ur ett bredare perspektiv behövs inför ett beslut om genomförande av de olika åtgärderna. Likaså anser bolaget att det är viktigt, trots komplexiteten, att ändå tydliggöra vilka åtgärder som bedöms ha störst påverkan och vilka åtgärder som utgör förutsättningar för andra åtgärder och därför behöver prioriteras. Då teknikutvecklingen inom flera områden går snabbt kan det innebära att helt andra åtgärder kan vara möjliga och viktigare att jobba med inom några år. En prioriteringsordning måste därför göras med beaktande av flera aspekter och med viss flexibilitet. Bolaget anser vidare att inför ett beslut om åtgärder beakta effekter och konsekvenser ur såväl ett regionalt som lokalt perspektiv då beslut i Göteborg kan ge påverkan i närliggande kommuner.

¹ I konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser ingår även de utsläpp som sker utomlands, men som orsakas av svensk konsumtion. Detta oavsett när och var i produktionsprocessen som utsläppen sker. Källa: Naturvårdsverket

De specifika åtgärder som föreslås inom området Biltrafik är främst inriktade på färre p-platser och högre kostnader för parkering. Här vill bolaget bland annat framhålla vikten av en helhetssyn på mobilitet som ett system där dagens beteenden är resultatet av behov hos så väl boende, besökare som näringsliv. För att säkerställa en god tillgänglighet till staden, baserat på olika målgruppers behov, behöver alternativen till bil säkerställas innan möjligheten att använda bil begränsas. Dessutom behöver den obalans mellan resursstarka och -svaga grupper som kan bli resultatet beaktas. Det är med andra ord viktigt att även sociala hållbarhetsaspekter kan balanseras i detta arbete.

Ekonomiska konsekvenser

Utredningen har inte sammanställt kostnaden för att genomföra alla de förslagna åtgärderna men konstaterar att det ändå är rimligt att förutsätta att skulle samtliga, eller flertalet, av de förslagna åtgärderna bli verklighet skulle detta ha stor inverkan på stadens ekonomi och de aktiviteter som pågår eller planeras.

Olika perspektiv

Barnperspektivet

Åtgärder som leder till en minskad klimatpåverkan gynnar på kort sikt dagens barn och unga men kommer att ha ännu större betydelse för livsvillkoren för kommande generationer.

Jämställdhetsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Parkeringsbolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Människans påverkan på klimatet är en av de största miljöutmaningarna vi står inför. Samtidigt är det viktigt att säkerställa att åtgärder för att minska klimatpåverkan inte medför att andra angelägna miljöfrågor eller hållbarhetsaspekter kommer i skymundan.

Omvärldsperspektivet

Klimatfrågan är i allra högsta grad en global fråga, vilket inte skall förringa vikten av lokala, regionala och nationella åtgärder.

Bilagor

Länk till utredningen:

[http://www4.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/D40B9652929B60D9C125822D0033B3E4/\\$File/TU_miljo_180213_11_Bilaga.pdf](http://www4.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/D40B9652929B60D9C125822D0033B3E4/$File/TU_miljo_180213_11_Bilaga.pdf)

Expedieringskrets

Miljö- och klimatnämnden

Ärendet

Miljö- och klimatnämnden har översänt utredningen Fossilfritt Göteborg – vad krävs, Dnr 2017:03766, med begäran om Parkeringsbolagets yttrande senast den 3 oktober 2018.

Bakgrund

Göteborgs Stads kommunfullmäktige beslutade i sin budget för 2017 om en utredning av vilka lokala åtgärder som krävs för att Göteborg ska kunna bli fossilfritt inom ramen för 1,5-

gradersmålet från FN:s konferens COP21. Utredningen ska, enligt uppdraget, tydliggöra vika möjliga åtgärder som ligger inom kommunens rådighet samt innehålla kartläggningar av vilka produkter som ger störst klimatnytta att byta ut till fossilfritt och av hur stadens fordonsflotta ska kunna bli fossilfri.

Uppdraget att genomföra utredningen gick till miljö- och klimatnämnden i samverkan med trafiknämnden, lokalnämnden och nämnden för inköp och upphandling. Parkeringsbolaget har inte involverats i arbetet och var ursprungligen inte heller remissinstans, trots att bolaget föreslås utses som processägare för ett åtgärdsområde. Bolaget har, efter påpekande, getts möjlighet att yttra sig över utredningen.

Inledningsvis visar utredningen att de konsumtionsbaserade utsläppen av växthusgaser från Göteborg måste minska i en takt som är högre än 30 procent om året och vara nära noll senast år 2030 om målet ska kunna nås. För att nå 1,5-gradersmålet krävs förändringar på samhällsnivå, såsom stora teknikskiften och omfattande förändringar i konsumtions- och beteendemönster. Utredningen konstaterar att Göteborgs Stad måste agera nu och kraftfullt för att inte utsläppsbudgeten ska överskridas. Många av föreslagna åtgärder konstateras redan ha påbörjats i liten skala eller kan startas direkt, medan andra har lång startsträcka. Utredningen föreslår 83 åtgärder inom 15 områden, varav bolaget närmast berörs av områdena Biltrafik och Förnybara bränslen och eldrift samt i viss mån även av området Byggnation. Bolaget föreslås även, tillsammans med trafiknämnden, utgöra processägare för det området Biltrafik.

Åtgärdernas effekt är ofta beroende av att andra åtgärder genomförs och därför är det svårt, konstaterar utredningen, att säga vilken effekt en enskild åtgärd eller ett urval av åtgärder ger. För varje åtgärd presenterar rapporten uppskattad effekt med avseende på minskade utsläpp, kostnad, tidsperspektiv och i vilken utsträckning Göteborgs Stad har rådighet över frågan. Utredningen visar vidare att många åtgärder inom olika områden måste genomföras snarare än ett mindre antal åtgärder som på egen hand minskar en stor andel av utsläppen av växthusgaser. Åtgärderna ger sammantaget en relativt stor, men inte tillräcklig begränsning i klimatpåverkan.

Målkonflikter som uppstår med anledning av förslagen har diskuterats under utredningen och har i många fall, där det finns en uppenbar risk för målkonflikter, lyfts fram på en övergripande nivå i de beskrivningar som återfinns i utredningen.

Utredningen konstaterar vidare att för att genomföra åtgärderna krävs samordning av nämndernas och styrelsernas insatser kombinerat med central styrning. Stadens nämnder och styrelser behöver fastställa egna kvantitativa klimatmål. Detta för att arbetet med att nå målen ska prioriteras i organisationen, men också för att underlätta uppföljningen av måluppfyllelsen. Det konstateras också att för att lyckas krävs att de boende i Göteborg är beredda att förändra sina beteenden.

Parkeringsbolagets överväganden

Miljö- och klimatnämnden har i sin remiss preciserat vilka frågor som de önskar svar på. Vi har även valt att mer i sak kommentera de olika föreslagna åtgärderna då bolaget inte haft möjlighet att göra det i den process som lett fram till åtgärdsförslagen.

Vilka är era generella reflektioner avseende utredningen?

Parkeringsbolagets bedömning är att utredningen är väl genomarbetad och på ett bra sätt beskriver både bakgrund, utmaningar och inte minst Göteborgs stads styrkor och möjligheter att möta framtidens klimatmässiga utmaningar.

Bolaget har några generella synpunkter vilka framgår nedan.

Effekten per åtgärd redovisas i utredningen i tre olika spann, vilka förklaras översiktligt och uttrycks i koldioxisekvivalenter årligen. Effektbedömningen är komplex, men trots det pedagogiska anslaget är det svårt att förhålla sig till effektbedömningen av de olika åtgärderna. På den tregradiga skalan likställs till exempel effekten av etableringen av ett hållbarhetshus för klimatekonomisk rådgivning till privatpersoner med åtgärden för att minska användandet av personbilar genom att tillämpa flexibla (låga) parkeringstal och avtala om mobilitetstjänster. Skillnaderna i konsekvenser mellan t ex dessa två åtgärder är däremot mycket stora för såväl boende i Göteborg som för stadsutvecklingen och för dem som är involverade i denna. Komplexiteten visar på vikten av att vidare utreda och konsekvensbeskriva föreslagna åtgärder innan ställning till genomförande tas.

Utredningen beskriver vidare att effekterna från alla åtgärder inte kan adderas på grund av åtgärdernas inbördes beroenden och samband. Den sortering som görs är att åtgärdsförslagen inom varje område inleds med de åtgärder som kan ge effekt snabbast. En reflektion är att det är viktigt att trots komplexiteten i beroenden ändå tydliggöra vilka åtgärder som bedöms ha störst påverkan och vilka åtgärder som utgör förutsättningar för andra åtgärder och därför behöver prioriteras. Då teknikutvecklingen inom flera områden går snabbt kan det dessutom innebära att helt andra åtgärder kan vara möjliga och viktigare att jobba med inom några år. En prioriteringsordning bör därför göras med beaktande av flera aspekter och med viss flexibilitet.

Föreslagna åtgärder avser att genomföras lokalt, vilket, beroende på fråga och sammanhang, skulle kunna innebära en risk för suboptimering i relation till regionala, nationella eller globala åtgärder och mål. Ett exempel med koppling till parkering är att höjda kostnader för parkering i Göteborg kan minska utsläppen lokalt men att samtidigt innebära ökad trafik och utsläpp i kringliggande kommuner om människor istället söker sig dit för att hantera sin vardag. Följaktligen är det viktigt hur det geografiska området definieras när bedömningen av effekterna görs och det är viktigt att analysera effekterna ur ett bredare perspektiv.

Bolaget instämmer i analysen av att många åtgärder behöver genomföras samt att de boende i Göteborg behöver förändra sina beteenden för att effekterna ska uppnås. Bolaget ser vidare behov av att identifiera fler åtgärder som uppmuntrar och belönar ett alternativt och önskvärt beteende och att fler åtgärder riktas, inte bara till boende, utan även till olika typer av verksamheter.

Utredningen är tydlig med att fokus är konsumtionsbaserade utsläpp, dvs resonemangen förs utifrån ett systemperspektiv. Mot bakgrund av detta kan det påpekas att, för att kunna säga att en ökning av el utgörs av fossiloberoende el så måste motsvarande ökning i fossiloberoende el tillföras elsystemet, t ex genom investering i vind-, sol- eller vågkraft.

När det sedan specifikt gäller området **Biltrafik** anser bolaget att följande bör beaktas vid en närmare utformning av nedanstående föreslagna åtgärder:

Hållbara transportplaner, flexibla parkeringstal och avtal om mobilitetstjänster

Åtgärden är redan införd genom de nyligen antagna Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad som innebär att exploitörer i stadens detaljplaner erbjuds sänkta parkeringstal i utbyte mot löften om införandet av olika mobilitetstjänster. Inriktningen för stadsutvecklingen innebär att den redan bebyggda staden förtätas, många gånger på befintliga parkeringsytor. De föreslagna åtgärderna påverkar trafikmängden endast under

förutsättning att mobilitetsbehovet tillgodoses både för den tillkommande exploateringen och för befintlig bebyggelse som berörs. Om så inte är fallet är risken att bilanvändningen inte minskar med ökad söktrafik eller parkeringsflykt till näraliggande områden som följd. De mobilitetsåtgärder som är byggherrens motprestation för låga parkeringstal avtalas även idag på relativt kort tid vilket stämmer dåligt med att utredningen vill föreslå långsiktigt hållbara åtgärder. Möjligheterna att ställa krav på att mobilitetsstjänster omfattar även befintligt behov och hur ett mer långsiktigt åtagande kan säkerställas bör utredas vidare.

Planering för ett nära vardagsliv

En planering för ett nära vardagsliv syftar till att göra det attraktivt för fler att välja att gå, cykla eller resa kollektivt och är därmed en viktig förutsättning för att kunna minska behovet av fossilberoende resor och transporter. Planering för ett nära vardagsliv tas upp som en åtgärd men bör även ses som en förutsättning för åtgärden ovan eftersom ett minskat antal parkeringsplatser är ett bra verktyg endast om vardagsfunktioner kan nå enkelt till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Detta är viktigt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

För att en planering för ett nära vardagsliv skall medföra en hög andel hållbart resande krävs både lokal tillgång till service, handel, mötesplatser mm, att en väl fungerande kollektivtrafik finns på plats och att gång- och cykelstråk är trygga och finmaskiga. Även om den långsiktiga strategin är att erbjuda tillgång till ett nära vardagsliv i hela staden kommer parkering – under en viss tid framöver - att vara en förutsättning för en fungerande vardag i många områden och stadsdelar. I omställningen till större andel hållbart resande är strategisk placering och planering av parkering ett kraftfullt verktyg. Ett exempel är att parkeringsanläggningar placerade nära kollektivtrafik eller cykelpooler gör det enkelt för resenären att börja eller sluta sin resa med hållbara färdstätt istället för att ta bilen hela vägen. En nära koppling mellan parkeringsanläggningar samt kollektivtrafik och cykel skapar också bättre förutsättningar för bilpooler. På motsvarande sätt är sk infartsparkeringar och pendelparkeringar verktyg i omställningen till större andel hållbart resande. Med flexibel utformning av framtida parkeringsanläggningar kan även en anpassning av volymen parkeringar ske i takt med att behovet minskar och andra kvaliteter tillföras istället.

Höjda parkeringskostnader i Göteborg

Parkeringsbolaget har en tydlig prisstrategi som utgår från en zonindelning av staden och som syftar till att i viss mån styra parkeringsbeteendet samtidigt som bolagets uppdrag är att bidra till att göra staden tillgänglig på ett sätt som gynnar stadens utveckling.

Hållbart resande förutsätter ett tillräckligt attraktivt alternativ. Parkeringskostnader behöver alltså ställas mot utbud av, restid med och kostnad för att resa kollektivt eller med andra färdstätt. Ett genomförande av åtgärden behöver därför kompenseras och samverka med förbättrad kollektivtrafik utifrån ett ”hela-resan”-perspektiv.

Parkeringsbolagets kundundersökningar visar vidare att det finns stora skillnader när det gäller priskänsligheten för parkering. Eftersom olika grupper i samhället är olika priskänsliga kommer höjda kostnader för parkering i första hand att påverka beteendet hos mer resurssvaga grupper. Det finns inget som säger att dessa skulle ha ett mindre behov av bil i sin vardag än de med mer resurser, vilket skapar en ojämlik situation mellan olika grupper när det gäller förutsättningarna för ett fungerande vardagsliv. Det finns därmed här även en social hållbarhetsaspekt att beakta och åtgärden behöver analyseras noga för att inte riskera att öka skillnaderna mellan olika grupper.

När det gäller kostnaden för boendeparkering på gata råder inte bolaget över denna. Klart är dock att åtgärden kräver samverkan och helhetsyn inom staden för att åtgärden ska få

önskvärd effekt. Vidare bör förslaget till åtgärd utredas vidare utifrån vilken påverkan åtgärden får för olika grupper, t ex boende och besökare, och vad den innebär för upplevelsen av staden som tillgänglig och attraktiv för besökare. Det sistnämnda skapar bland annat förutsättningar för besöksnäringen i staden och har betydelse ur ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv.

Parkeringsbolaget kan inte som kommunalt bolag vara prisledande, vilket bör vägas in i effektbedömningen av åtgärden.

Parkeringskatt på privata parkeringsytor

Denna åtgärd har idag inte stöd i svensk lagstiftning och hur en sådan lag utformas påverkar såväl effekterna på antalet bilresor som stadsutvecklingen ur såväl ett lokalt som regionalt perspektiv. Många av aspekterna som redogjorts för ovan är aktuella även för denna åtgärd.

När det gäller området **Förnybara bränslen och eldrift** anser bolaget att följande bör beaktas vid en närmare utformning av åtgärden:

Fortsätta erbjuda elladdning

Parkeringsbolaget har idag flera erbjudanden om laddning av elfordon i bolagets parkeringsanläggningar. Dels erbjuder bolaget elladdningsmöjligheter för besökare och dels för tillståndskunder. Vår utbyggnad grundas på det reella intresset från dessa olika kundgrupper.

För en vidare utbyggnad bedömer bolaget att det behövs en samlad utbyggnadsstrategi för staden som beaktar möjligheterna att tillhandahålla elladdning på såväl tomtmark som allmän platsmark och som även beaktar prissättningen för olika typer av parkering. Som diskuterats i andra sammanhang främjar inte det idag förhållandevis låga priset på boendeparkering en överflyttning från gatumark till samlade parkeringsanläggningar på tomtmark där elladdning effektivt kan erbjudas. Även inriktningen mot låga p-tal innebär minskade möjligheter att erbjuda elladdning i samband med nyproduktion.

När det gäller områdena **Godstransporter** och **Handel och distribution** ser bolaget att parkeringsanläggningar skulle kunna fylla en funktion och minska såväl hushållens som näringslivets transporter genom samlokalisering med parkering.

Hur ser ni på processägarskapet i de fall er organisation är utpekad?

Ett processägarskap tillsammans med trafiknämnden och byggnadsnämnden ser vi som positivt i och med att vår kompetens och de verktyg vi besitter kan nyttiggöras och att vår möjlighet att bidra till en tillgänglig men samtidigt hållbar stad ökar.

Vilka konsekvenser bedömer ni att utredningen får för er organisation?

Åtgärdsområdet Byggnation anger bland annat åtgärder som innebär högre klimatkrav på material såsom betong, stål och asfalt. Bolaget har idag ett omfattande hållbarhetsprogram som används vid nybyggnation av parkeringsanläggningar, vilket till fullo ansluter till stadens styrande dokument inom området. Det finns idag dock få alternativ till betong och stål för den typ av anläggningar som bolaget ansvarar för, men en utveckling mot mer miljövänliga alternativ pågår. Det är svårt att bedöma vilka konsekvenser ett genomförande av åtgärdsförslagen skulle få för bolaget men högre bygg-, underhålls- och driftskostnader kan förutsättas.

I övrigt ser vi att frågan om parkering och dess betydelse för utvecklingen av olika mobilitetslösningar och människors möjligheter att transportera sig hållbart kommer i fokus

genom att även parkeringsrelaterade åtgärder lyfts i denna utredning. Detta är positivt och stärker bolaget i det utvecklingsarbete som idag bedrivs, såväl när det gäller parkeringsanläggningars framtida utformning och innehåll som digitaliseringens möjligheter att främja ett hållbart resande.

Bedömer ni att det finns andra målkonflikter än de utredning tar upp? Finns det andra styrande dokument som skulle beaktas?

När det gäller styrande dokument i staden som bör beaktas saknar vi Besöksstrategiskt program.

Maria Stenström
Vd

Lena Lundblad
Avdelningschef Strategisk utveckling