

VD-rapport oktober 2018

PARKERINGSSITUATIONEN

Ersättningsplatser kopplat till Västlänken

Huggeriet med 139 platser öppnades i september men då tidplanen för genomförandet varit osäker är fortfarande hänvisningsskyltningen otillräcklig och vi har ännu inte nått ut med information till berörda målgrupper om att denna parkeringsyta nu finns tillgänglig. Parkeringen är i första hand avsedd för besökare och Sunfleet. Platsen kommer i kundsammanhang att kallas Heurlins plats norra. Här är nu även den funktionella konsten i form av offentliga mötesplatser på plats.

Då staden och TrV inte har kunnat komma överens om hur det övergripande genomförandeavtalet för Västlänken ska tolkas har frågan eskalerats i den samverkansorganisation som finns etablerad mellan staden och TrV. Frågan kommer att behandlas där under oktober. Parallellt fortsätter vårt interna utredningsarbete rörande överdäckning av del av Heden.

Ersättningsplatser till följd av övrig stadsutveckling

Evenemangsstråket

Samarbetet med Got Event om att kunna nyttja Ullevi grusplan för parkering då det inte är evenemang har tillfälligt bromsats upp då projekteringsförutsättningarna förändrats från GotEvents sida. Målsättningen är att parkeringen om ca 200 platser skulle vara färdigställd senast 31 december i år kommer inte kunna hållas.

Centrala staden

Onyttjad mark blir nu parkeringsplatser genom att vi utökar befintligt område vid Stora Badhusgatan med ca 23 platser. För att göra det enkelt för kund sammanlänkar vi den nya ytan med den befintliga med en genomfart i slutet av körytan. Detta gör det enkelt och tryggt att navigera sig ut från sin plats även om det skulle vara mycket trafik på området.

VTI rapport 985| Bilisters användande av parkeringsanläggningar i centrala Göteborg

Rapporten som VTI utfört åt oss lanserades under september månad (bilaga 2). Syftet med studien har varit att skapa en förståelse för hur bilister i Göteborgs stad resonerar kring parkering. Studien har genomförts av forskare på VTI och enheten MAP (mobilitet, aktörer och planering). Nedan följer ett kort referat från rapporten. Allt fler kommuner arbetar för att minska antalet parkeringsplatser i centrala delar. I Göteborg kommer ca 5 000 parkeringsplatser att försvinna under de kommande åren. Syftet med föreliggande studie är att undersöka orsaker till att människor utnyttjar parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Studien baseras på intervjuer med totalt 71 parkerare vid tre parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Som analysverktyg har idealtyper använts för att lyfta fram kärnan i intervjumaterialet och skapa ett sammanhang. Nio idealtyper identifierades i materialet vilka beskriver varför människor använder bilen och parkeringsanläggningar i centrala Göteborg, såsom brist på alternativ till bilen, stressig vardag, säsongsbunden användning, bilen som en rättighet, för att överbrygga långa avstånd, pragmatik, och för att turista. Resultatet visar att incitament att köra bil och möjligheten att välja transportmedel påverkas såväl av vardagens strukturer som attityder och erfarenheter kopplat till olika transportmedel och transportsystem. Slutsatserna är att ju mer komplext vardagsliv människor har, desto mer kommer arbetsliv och privatliv att påverkas av parkeringsåtgärder. Kollektivtrafiken upplevs som bristfällig och tidskrävande men många ser också kollektivtrafik som ett fullgott alternativ till bilen.

MARKNAD/KUND - PARKERING GÖTEBORG

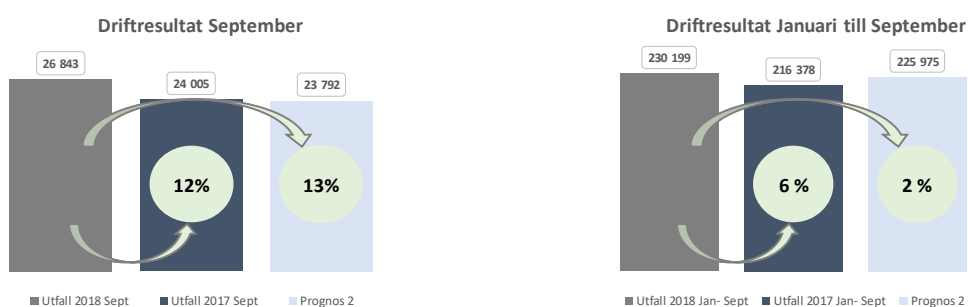
Intäktsanalys

För perioden januari till september ökade intäkterna med 7 % jämfört mot samma period i fjol trots stora förändringar inom City där det är en negativ trend med minskade intäkter.

Den totala intäktsökningen uppgår till 25,4 Mkr varav Segment 3 (Affärspartners) står för knappt 70 %. Segment 3 intäktsökning motsvarar en uppgång 18 % till och med september och visar tydligt att det utökade samarbetet med affärspartners avspeglas i intäkterna för både september månad samt för årets första nio månader som helhet. Den totala intäktsökningen är främst relaterad till ökade intäkter från tillståndsförsäljning, huvudsakligen från Norra Älvstranden, och därefter av högre besöksparkeringsintäkter som framför allt har drivits av högre intäkter från Fritidsområden, Innerstaden och Ytterområden.

Resultatutveckling

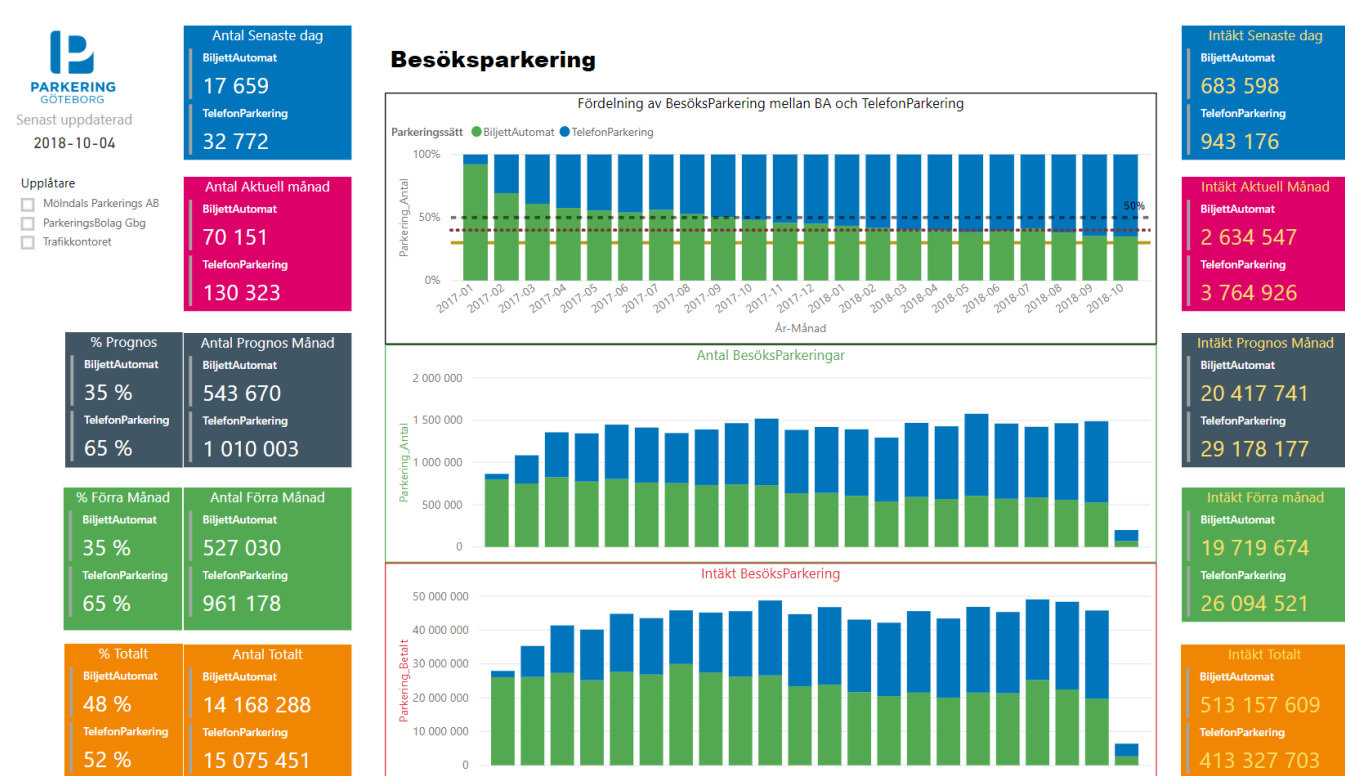
Driftresultatet för september är 12 % högre än motsvarande månad 2017 där en bidragande orsak är kostnaderna för betaltjänster som minskade med närmare 48 % jämfört mot samma månad 2017, huvudsakligen på grund av omförhandlat inlösenavtal för appen som trädde i kraft i första delen av september samt minskade kostnader för mynthantering.



För perioden januari till september steg driftresultatet med 6 % jämfört med tidigare år. Även här noteras betydande kostnadsminskningar för betaltjänster som hittills i år har minskat kostnadsmassan med 4,8 Mkr, varav kostnaden för mynthantering har minskat med 2,6 Mkr (motsvarande en kostnadsminskning på cirka 74 % för mynthantering). Samtidigt har kostnaden för rörligt arrende ökat med närmare 18 % för perioden, vilket är en naturlig följd av utökat samarbete med affärspartners som också är en stor bidragande orsak till ökade totala intäkter under året.

Apputveckling

65% av parkeringarna gjordes i appen och 35% i automaterna. Myntandelen är nu mindre än 2 %. Takten med vilken app-andelen ökar kommer att plana ut alltmer. Orsaken är att nu när vi har nått en ganska hög nivå så bedömer vi att de som fortfarande använder automaterna kommer att fortsätta göra det framåt, dvs allt färre nya väljer att gå över från automater till appen. Nedan finns ett utdrag av statistiken över tid hur den används i relation till automaterna.



Förändrade parkeringsmöjligheter

Pusterviksplatsen kommer vi troligen att få behålla längre än beräknat. Trafikverkets har meddelat att deras tidigare tidplan om att ta parkeringen i anspråk from 2018-12-01 nu ser ut att vara framskjuten till efter årsskiftet.

Diskussioner med Chalmers och Vasakronan pågår i syfte att få tillgång till deras överkapacitet i områden med ansträngd tillgänglighet.

Prisjustering av förhyrda och tillståndsavtal

Prissättningen för parkeringstjänsterna på 193 områden med totalt 437 produkter och totalt ca 28 000 platser (varav nästan 19 700 st är tillståndsplatser) har arbetats igenom med ambition att harmonisera priserna. Målpriset utgår från priset på timparkering (prismatrisen) som är beslutat av styrelsen i samband med budgeten. Prissättningen gäller från 1 januari 2019 och kommuniceras till kund under oktober.

Där avvikelserna är stora sker höjningen succesivt med max 180 kr ink moms, detta har gjorts på 24% av produkterna. Samtidigt som 42% av produkterna inte höjs något eller till och med sänks. Övriga 34 % höjs mellan 5–177 kr ink moms. Utifrån dagens antal kunder och ytor antas därmed intäkten öka med ca 12 mkr ex moms till en total intäkt 148 mkr (+8%).

För att kunna uppnå strategin att optimera ytorna behöver en överflyttning ske från hyresavtal för förhyrda platser till parkeringstillstånd. Detta har också vägts in i prisstrategin och den nu kommande prisförändring. Vi har valt ut några strategiska ytor där idag befintliga kunder har fasta platser. De som ligger närmast i tiden för detta är Gröna Vallen, St Pauligatan, Burggrevegatan, Bergsgatan, Skånegatan och Koffen, dessa har fått brev om att fasta platser inte kommer att erbjudas fortsättningsvis, det nya priset för hyresavtalet samt också erbjudande om att övergå till tillstånd istället, vilket också har lägre pris.

Avtal som sägs upp och omförhandlas:

- P-köps avtal med IHM har sagts upp för att tecknas om i ett uppdaterat format med digitala tillstånd och ny avgift. Det nya avtalet kommer att gälla från 1 juli. Diskussion pågår med IHM för att även ta in deras behov i den pågående utvecklingen av den kommande företagsportalen med digitala parkeringstjänst.
- Skolgatans P hus: BRF föreningar i Skolgatans p-hus. De som har hyresavtal där idag kommer erbjudas parkeringstillstånd som då gäller från 2019-02-01.
- Varbergsvägen P-köp: Myran (Wallenstam) kommer att erbjudas parkeringstillstånd som då gäller från 2019-07-01
- Varbergsvägen P-köp: Innaren Co KB (SHF AB Krokslätt 34:10 AB) kommer att erbjudas parkeringstillstånd som då gäller från 2019-12-01
- Focushuset: Svenska Mässan kommer att erbjudas parkeringstillstånd som då gäller från 2019-01-01.

Kundservice

För att möta våra kunders och affärspartners behov genom högre tillgänglighet, kvalitet och servicegrad pågår ett utvecklingsarbete inom kundservice.

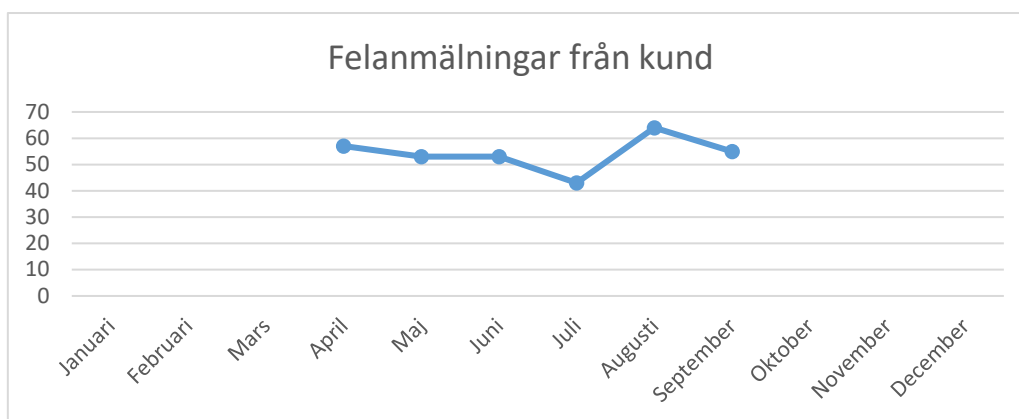
Våra kunders behov och förväntningar på vår servicegrad förändras och som en del i att möta dessa förändringar utökar Kontaktcenter sina öppettider från 07 – 18 vardagar till 07–20 vardagar och 10–18 på helger. Beslut är taget av presidiet på Konsument och Medborgarservice den 18 september och handlingsplan för lansering arbetas fram under oktober.

En utbildningsansvarig för kundservice har tillsatts som ansvarar för att säkerställa kvalitet och kunskapsnivåer hos alla som på olika sätt möter våra kunder, både internt och våra leverantörer. En Kvalitetsansvarig håller på att rekryteras med ansvar för att förbättra vår leveranskvalitet mot kund och att säkerställa att vi på ett systematiskt sätt arbetar mot ökad användarvänlighet av våra tjänster.

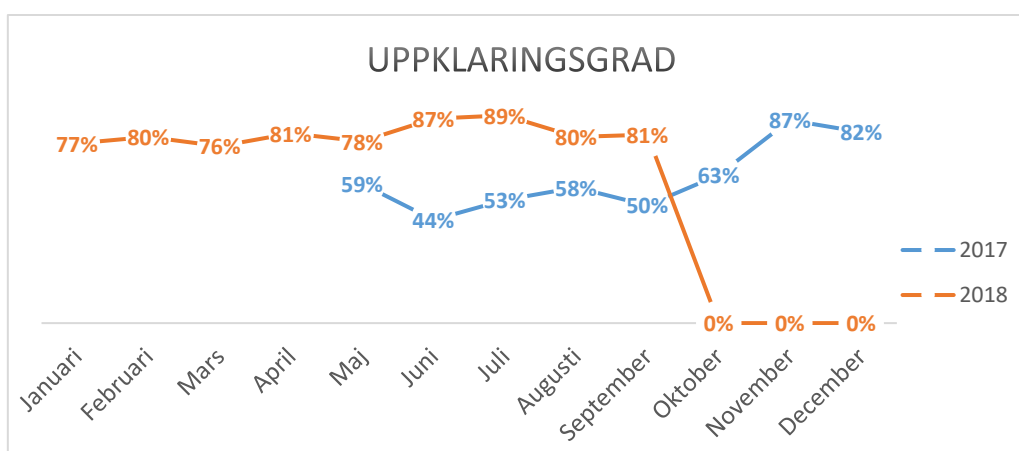
Drift av affärspartners anläggningar blir en alltmer viktigare del av Parkering Göteborg för att skapa tillgänglighet i Göteborg. För att möta deras specifika behov har en enhet inom kundservice skapats som genom tvärfunktionellt arbete i hela organisationen skall säkerställa att vi kan infria deras förväntningar och säkerställa vår leverans.

Inkommande kundärenden

Vi ser att antal ärende in till Parkering Göteborg totalt över året minskar oavsett kanal. Även inkommande felanmälningar på betalautomater och telefonparkering minskar på liknande sätt som övriga felanmälningar som har en nedåtgående trend i huvudsak beroende på de nya fullserviceavtalen som är skrivna med våra entreprenörer.



Uppklaringsgraden av felanmätningar under september månad ligger på 81 och trenden är stigande.



Reklamationer

I juli kunde alla våra telefonparkeringskunder börja reklamera sin parkering i appen. Vi ser en ökning av andelen reklamationer gjorda av kund via appen vilket minskar antal ärenden in till Parkering Göteborg. Totalt antal gjorda reklamationer är stabilt på ca 1000–1400 st per månad.

Digital diskriminering

Med anledning av att många äldre känner sig ovana och osäkra med att beta med app bjöd vi in oss till Konsument- och medborgarservice i staden som regelbundet träffar seniorer för information på olika teman. Nu senast handlade det om parkeringar och representanter från trafikkontoret och Parkering Göteborg var inbjudna. Det här var tredje gången som vi var med på liknande träffar i år, och det blev mycket lyckat! Vi presenterade kort trafikkontorets och Parkering Göteborgs olika uppdrag, men också vad vi gör gemensamt för att underlätta för kund. Det var jättemånga frågor, särskilt om att det finns två olika lagstiftningar (det tyckte de var väldigt konstigt) men också om hur man kan betala. Många använde appen och var nöjda med det, medan andra var mer skeptiska och hellre ville använda betalautomaterna. Vi förklarade också hur de når oss med frågor och synpunkter, vilket de tyckte var jättebra.

Extra kul var att en man i publiken sa att "Det är bara att ringa kundtjänst om det är nåt så hjälper de er. De är så himla hjälpsamma!"

AFFÄRSUTVECKLING

Digitala tillstånd

Alla områden är nu digitaliserade för våra privatkunder. Totalt handlar det om drygt 6 700 tillstånd som nu är digitala och som vi nu inte behöver trycka tillstånd till varje månad.

Realtid

Realtidskamerainstallationen rullar på med nya hus. Under månaden har installation gjorts på Focus, Johan på Gårda, Pedagoggen och Olskroken. Nu återstår själva driftsättningen på dessa platser. Vid in- och utfarter kräver kamerorna en körsträcka för att läsa av bilens registrerings skylt. I dagsläget kalibreras och säkerställs denna sträcka, längden kan komma att förminska i takt med utvecklingen. I vissa parkeringshus och parkeringsytor så påverkas platser, dock mindre än 10 p-platser i centrala staden. Under kalibreringstiden så pågår en behovsanalys om fler MC- och cykel-parkeringar kan anläggas för att utnyttja en eventuell outnyttjad yta.

Två digitala testskyltar är uppsatta på Fabriksgatan. Integration mellan oss och leverantören pågår för att kunna styra informationen på skyltarna.

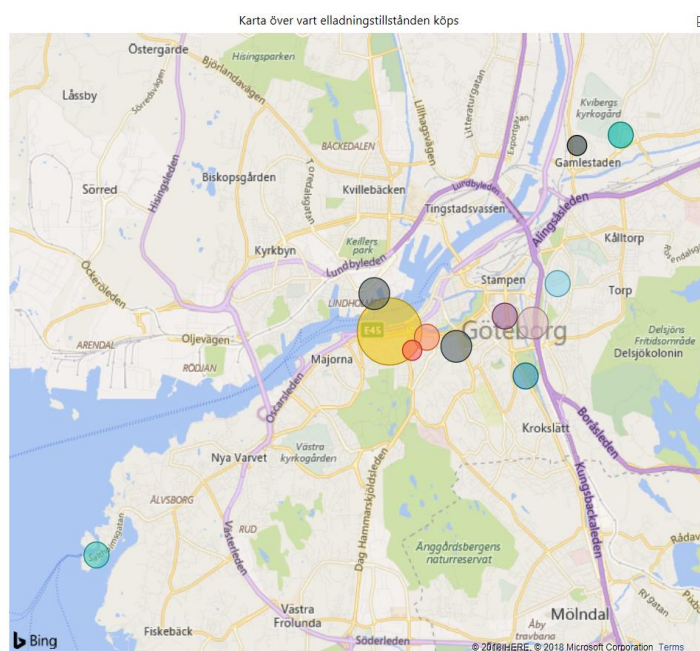
Elladdning – besöksparkering

Vi har nyligen fått tillgång till Chargestorms portal och kan nu se hur mycket varje laddstolpe används, samt möjligheten att avhjälpa och undersöka fel vid laddning. Denna statistik bearbetas just nu. Vi kan dock se att de besöksplatser som används oftast är Elladdning P-hus Focus och Elladdning Kvibergspark. Även Heden Engelbrektsgatan och Lindholmsallén är välbesökta, men går än så länge inte på samma system.

Elladdning – tillstånd

Vi bearbetar även statistiken från Chargestorms portal för våra tillstånds platser. Vi har i dagsläget sålt 30 tillstånd med tillägget elladdning. (De två översta är testkunder).

Kundnummer	Områdesnummer	Områdesnamn	Del område	Produkttyp	Har Elladdning	Antal Elladdnings tillstånd
61646	3151	Fanjunkaregatan	1	Tillstånd	Ja	1
10340261	3151	Fanjunkaregatan	2	Förhyrd	Ja	1
62647	1600	Måns Bryntessonsgatan	1	Tillstånd	Ja	1
40596	1500	P-hus Bergsgatan	1	Tillstånd	Ja	1
10450640	1770	P-hus Koffen	1	Tillstånd	Ja	1
55393	1770	P-hus Koffen	3	Förhyrd	Ja	8
71603	2257	P-hus Lindholmen Science Park	1	Förhyrd	Ja	1
71604	2257	P-hus Lindholmen Science Park	1	Förhyrd	Ja	2
67007	1670	P-hus Sankt Pauligatan	2	Tillstånd	Ja	1
77518	1670	P-hus Sankt Pauligatan	2	Tillstånd	Ja	1
10341065	1640	P-hus Skolgatan	3	Tillstånd	Ja	1
71233	1640	P-hus Skolgatan	3	Tillstånd	Ja	1
64299	1650	P-hus Skånegatan	1	Tillstånd	Ja	1
10289319	1650	P-hus Skånegatan	7	Tillstånd	Ja	1
10170710	1800	P-hus Södra Liseberg	1	Tillstånd	Ja	1
72917	1800	P-hus Södra Liseberg	1	Tillstånd	Ja	1
53306	1680	P-hus Tomtegatan	1	Tillstånd	Ja	1
84401	1680	P-hus Tomtegatan	1	Tillstånd	Ja	1
85384	1680	P-hus Tomtegatan	5	Tillstånd	Ja	1
61996	3094	Saltholmen Inre hamnen	1	Tillstånd	Ja	1
71080	3094	Saltholmen Inre hamnen	1	Tillstånd	Ja	1
57690	3126	Schillerska Gymnasiet	1	Tillstånd	Ja	2
69241	3126	Schillerska Gymnasiet	1	Tillstånd	Ja	1
Totalt						32



Lansering av lådcykelpool 29 september

Lördagen den 29 september lanserade vi en eldriven lådcykelpool i Kville med syftet att göra det enklare för boende att snabbt lösa kortare transporter i området - utan bilen. Trots det något regniga vädret blev eventet välbesökt och cyklarna stod inte still under invigningens två timmar.

Förutom möjlighet att testa de eldrivna lådcyklarna bjöds det på fika till stora och små, man kunde försöka att slå (världs?) rekordet i digitalt memory på 5 sekunder, få en ansiktsmålning och delta i tävlingen att döpa cyklarna.

Stort intresse. Ca 100 personer var på plats för att testa cyklarna, och det var inte bara från området utan från hela stan, allt från barnfamiljer till seniorer.

Facebookeventet kopplat till invigningen delades över 100 gånger, över 400 personer var intresserade av evenemanget och vi nådde över 20 000 personer – bra räckvidd på marknadsföringen!

Projektet är ett samarbete mellan Göteborgs Stads Parkering, Kvillebäckens konsortium, Älvstranden Utveckling, Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret.

UNDERHÅLL

Underhållsplanen för 2019 är nu satt och planering av nästa års arbeten påbörjas. Vår skadestredare har nu påbörjat skadestredningen av P-hus Fiskhamnen. Vi har även handlat upp en konsult som ska ta fram handlingar för betongreparationer och en konsult för att utföra huvudinspektioner.

LOKALER

Göteborgslokaler förvaltar våra lokaler och vi har haft ett möte med dem och kommit överens om budget, underhåll och hyresavtal. Inför mötet gjordes underlag för dom gällande hyresavtal som löper ut för omförhandling 2018 samt 2019.

STADSUTVECKLING

Skeppsbron

Vi arbetar med återremissen till SLK tillsammans med övriga deltagare i programmet.

Parkeringshus västra Masthugget

Arbete med att ta fram ett tidigt investeringsbeslut till styrelsen pågår. Trafikkontorets arbete med att ta fram en genomförande studie har startat

Frihamnen

Inget nytt att rapportera, projektet står still.

Markanvisningstävling Skanstorget

Fastighetskontoret har utlyst en markanvisningstävling rörande Skanstorget och i enlighet med styrelsens beslut deltar bolaget i tävlingen. Segrare i tävlingen kommer att offentliggöras i slutet av november.

Nya arenor

Den 23 maj beslutade KS om nästa steg för att ersätta Scandinavium och Lisebergshallen, innebärande att ett förslag ska tas fram på helhetslösning för hur nya arenor och ett upplevelsecenter med starka inslag av handel samt café- och restaurangverksamheter kan anläggas i evenemangsstråket. I detta arbete ska bland annat en fördjupad trafikanalys göras och när det gäller parkeringssituationen ska en genomlysning av parkeringsförhållandena ske, där även möjligheterna att utveckla

P-hus Sofiero och Focushuset ska finnas med. Beslutet innebär att stadsledningskontoret fått i uppdrag att i samverkan med berörda nämnder och bolag, däribland P-bolaget, ta fram ett förslag i enlighet med de riktlinjer som presenteras.

En arbetsgrupp med representanter från bolaget, TK och SLK har satts samman och arbetet i enlighet med KF:s uppdrag påbörjats. I februari 2019 önskas de aktuella utredningarna finnas på plats.

Tidigare har KF i samband med sitt beslut om Lisebergs jubileumsprojekt identifierat behov av ett övergripande arbete kring parkering och mobilitet för området som helhet. Detta övergripande arbete har inletts mellan P-bolaget, TK och stadsledningskontoret och fortsätter, nu även som en del av arbetet med arenautredningen.

Lundby hamngata

Bygglovsdiskussioner pågår mellan Parkeringsbolaget, Älvstranden, Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret. Det handlar om att i och med att ÄU har fått bygglov på varvsområdet på 630 p-platser så låser de möjligheten för oss att få bygglov på Lundby hamngata. Alla är överens om att det är bättre med färre p-platser på varvsområdet för att istället komplettera med Lundby hamngata. Lösningen är att vi ihop med ÄU skall skriva ett komplement till deras bygglov där det står att varvsområdet skall vara en balansyta med färre platser än bygglovet medger. Upphandlingen pågår och vi har fått in anbud, vi inväntar uppgifter från Skatteverket och sen sker tilldelningen. Nytt investeringsbeslut tas fram med ett ökat antal p-platser jämfört med befintligt investeringsbeslut som gäller för 180 p-platser. Förhoppningen är fortfarande att parkeringen skall vara klar innan jul och det kommer att bli cirka 250 p-platser.

Per dubb

Granskningshandlingen är nu klar och vi är i full färd med att färdigställa förfrågningsunderlaget som skall vara klart 1 november och då skickas ut för räkning. Planen står fast med hopp om att skriva kontrakt med entreprenör innan jul. Vi har även tilldelats en handläggare för bygglovet på SBK.

FORSKNING OCH INNOVATION

SMaaS – hållbar mobilitet

Projektet syftar till att leda och driva det nationella arbetet med mobilitet som tjänst. I diskussionerna har det blivit tydligt att för bolagets del blir det viktigast att engagera sig i det lokala arbetet som nu tar vid, lett av LSP. Den 23 oktober lanseras den internationella innovationstävlingen Sustainable Mobility Challenge inom ramen för projektet. Målsättningen är att stimulera till lösningar som tar oss mot en bred implementering av hållbara mobilitetstjänster.

ÖVRIGT

Arbetsmiljöverket

Under våren genomförde Arbetsmiljöverket en inspektion hos oss vilket ledde till krav på att vi ska ta fram en handlingsplan för att kontinuerligt följa förekomsten av arbetsbelastning på gruppnivå. En första handlingsplan presenterades vid Arbetsmiljöverkets återbesök och krav ställdes på komplettering. Kompletteringen innebär att bolaget nu tagit fram en uppdaterad handlingsplan som sändes in till Arbetsmiljöverket den 4 oktober. Handlingsplanen innebär att bolaget omgående behöver undersöka om det finns ohälsosam arbetsbelastning som kan leda till arbetsrelaterad stress. I Handlingsplanen ingår också utbildning för alla chefer i organisatorisk och social arbetsmiljö.

En digital enkät skickades ut till alla anställda under september med frågor gällande arbetsmiljö kopplat till organisatorisk stress.

Arbetsmiljöverket har nu avslutat ärendet då de konstaterat att vi nu uppfyller kraven de ställt på oss.

NMI

I slutet på november kommer bolaget också att ingå i Göteborgs Stads årliga NMI-enkät.

Dataskyddsfrågor

En första avstämning med det tilldelade dataskyddsombudet (DSO) från Göteborgs Stad har genomförts. Vi har bildat en intern dataskyddsgrupp som består av dataskyddskontakten (chef stab), bolagsjurist, säkerhetsstrateg och arkivarie. Gruppen har möten månadsvis eller vid behov. Data-skyddsgruppen kommer att träffa DSO kvartalsvis och däremellan ta upp de frågeställningar som dyker upp. Dataskyddsarbetet ska regelbundet rapporteras till styrelsen, vilket kommer att ske via VD-rapporten. Styrelsen kommer också att ta del av den rapport som DSO sammanställer.

Informationssäkerhet

Ledningssystem för informationssäkerhet implementeras nu under hösten

Risk- och sårbarhetsanalys

Flera personer i stödfunktionerna har gått utbildning i risk- och sårbarhetsanalys, vilket ska genomföras under hösten och rapporteras till slk i januari. Arbetet leds av säkerhetsstrategen.

Parkering Göteborg kommer att delta på eCarmässan

Som en del av vår kommunikation gällande bolagets strategiska inriktning och faktiska erbjudanden gällande elladdning kommer vi att delta på mässan eCar 30 nov – 2 dec på Svenska mässan. Göteborg Energi har montern bredvid oss och vi kommer att visa hur vi samarbetar inom el och parkering. Både i montern samt under branschdagen som är den 30 november. Under hösten kommer vi också att driva digitala kampanjer och inlägg för att synliggöra vårt elladdningserbjudande.

Kulturkalaset 2019

Göteborg & Co's styrelse har getts i uppdrag att formera ett nytt kalas 2019 för göteborgarna med internationell attraktivitet. Arbetsnamnet är Gothenburg Festival. Den preliminära målbilden är att Gothenburg Festival ska vara Nordens främsta och mest hållbara festival med internationell attraktivitet, öppen för alla och gratis för besökarna. Temat är Röst och Musik Temat.

2018 års Kulturkalas gav vårt varumärke god exponering och vi träffade mycket folk och fick en del uppmärksamhet. Så på det sättet var det ett lyckat kalas. Vi hade dock betydligt svårare att nå ut med våra budskap och sakfrågor i år än föregående år. Vi bedömer att den nya inriktningen på kalaset inte passar vårt bolag och vår profil. Det är svårt att koppla ihop körsång med parkering och tillgänglighetsfrågor och har därför beslutat att inte delta år 2019. Istället vill vi prioritera mer kundnära events.

Kontorsprojektet

På kort tid har mycket förändrats för bolaget. Sedan vi flyttade till Gårda våren 2016 har vi blivit rejält många fler och vi behöver i allt högre utsträckning jobba tillsammans och över avdelningsgränserna. Det här sammantaget gör att våra lokaler, så som de är utformade i dag, inte är optimala för oss. Det kom också fram i den enkät som genomfördes bland alla medarbetare hösten 2017.

Vi behöver en miljö som gör att vi jobbar smart tillsammans. Vår miljö ska främja samarbete och spontana möten, stimulera kreativitet och nytänkande men också göra det möjligt att återhämta sig

och reflektera. Det vi ska göra nu är att anpassa kontoret efter våra olika behov, situationer och arbetsmetoder – istället för att anpassa oss efter kontoret.

En ny zonindelning har tagits fram och beslutats. Vi väntar nu på tidplan och budget från Higab för de planerade ombyggnationerna.

[/Maria Stenström](#)

Bilaga 1: remisser

Bilaga 2: VTI-rapport: Bilisters användande av parkeringsanläggningar i centrala Göteborg
Orsaker, behov och konsekvenser för olika grupper

Bilaga 3: Reserapport från kongressen ITS World Congress 2018.

Bilaga 1 till VD-rapport oktober 2018 - hantering av stadsbyggnadsremisser

Dnr	Plan	Skede	Remissgruppens noteringar	Styrelsehanterat
BN0301/12	Pustervik - Bostäder vid Brogatan (Kv Röda Bryggan)	Granskning	Ej relevant	
BN0493/14	Lundby - Förskola vid Biskopsgatan	Samråd	Remissvar: Inga synpunkter	
BN0901/16	Björlanda - Friidrottsanläggning norr om Skra Bro	Samråd	Ej relevant	
BN0631/15	Majorna - Ändring av detaljplan för kvarteret Björneborg	Samråd	Ej relevant	
BN0583/12	Tolered - Bostäder vid Klövervallsgatan	Granskning	Remissvar: Inga synpunkter.	
BN0598/13	Detaljplan för bostäder och föreningslokaler öster om Kaneltorget inom stadsdelen Gårdsten i Göteborg	Granskning	Ej relevant	
BN0627/05	Detaljplan för Stigberget 713:204 m fl, Kv Klåvestenen inom stadsdelen Stigberget i Göteborg	Granskning		2018-10-23
BN0622/10	Detaljplan för bostäder vid Karlagatan inom stadsdelen Lunden i Göteborg	Samråd	Remissvar: Bolagets generella synpunkter.	
BN0698/16	Backaplan - Program för Backaplan	Samråd		2018-10-23



Bilisters användande av parkeringsanläggningar i centrala Göteborg

Orsaker, behov och konsekvenser för olika grupper

Jessica Berg
Jonas Ihlström
Malin Henriksson

Bilisters användande av parkeringsanläggningar i centrala Göteborg

Orsaker, behov och konsekvenser för olika grupper

Jessica Berg

Jonas Ihlström

Malin Henriksson

Författare:

Jessica Berg (VTI), <https://orcid.org/0000-0003-2488-1685>

Jonas Ihlström (VTI), <http://orcid.org/0000-0003-2623-9397>

Malin Henriksson, (VTI), <https://orcid.org/0000-0002-8074-3634>

Diarienummer: 2018/0015-7.3

Publikation: VTI rapport 985

Omslagsbilder: Carina Mattsson, Mostphoto

Utgiven av VTI, 2018

Referat

Allt fler kommuner arbetar för att minska antalet parkeringsplatser i centrala delar. I Göteborg kommer ca 5 000 parkeringsplatser att försvinna under de kommande åren. Syftet med föreliggande studie är att undersöka orsaker till att människor utnyttjar parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Studien baseras på intervjuer med totalt 71 parkerare vid tre parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Som analysverktyg har idealtyper använts för att lyfta fram kärnan i intervjumaterialet och skapa ett sammanhang. Nio idealtyper identifierades i materialet vilka beskriver varför människor använder bilen och parkeringsanläggningar i centrala Göteborg, såsom brist på alternativ till bilen, stressig vardag, säsongsbunden användning, bilen som en rättighet, för att överbrygga långa avstånd, pragmatik, och för att turista. Resultatet visar att incitament att köra bil och möjligheten att välja transportmedel påverkas såväl av vardagens strukturer som attityder och erfarenheter kopplat till olika transportmedel och transportsystem. Slutsatserna är att ju mer komplext vardagsliv människor har, desto mer kommer arbetsliv och privatliv att påverkas av parkeringsåtgärder. Kollektivtrafiken upplevs som bristfällig och tidskrävande men många ser också kollektivtrafik som ett fullgott alternativ till bilen.

Titel:	Bilisters användande av parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Orsaker, behov och konsekvenser för olika grupper
Författare:	Jessica Berg (VTI), https://orcid.org/0000-0003-2488-1685 Jonas Ihlström (VTI), http://orcid.org/0000-0003-2623-9397 Malin Henriksson, (VTI), https://orcid.org/0000-0002-8074-3634
Utgivare:	VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut www.vti.se
Serie och nr:	VTI rapport 985
Utgivningsår:	2018
VTI:s diarienummer:	2018/0015-7.3
ISSN:	0347-6030
Projektnamn:	Parkering i Göteborgs stad
Uppdragsgivare:	Göteborgs Stads Parkering AB
Nyckelord:	Parkering, bilister, social praktik, idealtyper
Språk:	Svenska
Antal sidor:	33

Abstract

Current trends in municipal parking policy show that the number of centrally located parking spaces is reducing. About 5 000 parking spaces will disappear in Gothenburg in the next few years. The purpose of this study is to investigate the reasons why people use parking facilities in central Gothenburg. The study is based on interviews with a total of 71 motorists at three parking facilities in central Gothenburg. Ideal types have been used as an analytic tool to highlight the essence of the interviews and put them into a context. Nine ideal types were identified in the interview material that describe why people use the car and parking facilities in central Gothenburg, such as lack of alternatives to the car, stressful everyday life, seasonal use, the car as a right, to bridge long distances, pragmatism, and for tourism. The results show that incentives to drive a car and the ability to choose transport modes are influenced by everyday structures as well as attitudes and experiences associated with different transport modes and transport systems. The conclusions are that the more complex everyday life people have, the more the working life and private life will be affected by parking measures. Public transport is perceived to be inadequate and time consuming, but many also consider public transport as a good alternative to the car.

Title:	Motorists use of parking spaces in central Gothenburg. Reasons, needs and consequences for different groups
Author:	Jessica Berg (VTI), https://orcid.org/0000-0003-2488-1685 Jonas Ihlström (VTI), http://orcid.org/0000-0003-2623-9397 Malin Henriksson, (VTI), https://orcid.org/0000-0002-8074-3634
Publisher:	Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) www.vti.se
Publication No.:	VTI rapport 985
Published:	2018
Reg. No., VTI:	2018/0015-7.3
ISSN:	0347-6030
Project:	Parking in the city of Gothenburg
Commissioned by:	Göteborgs Stads Parkering AB
Keywords:	Parking, motorists, social practice, ideal types
Language:	Swedish
No. of pages:	35

Förord

I denna rapport redovisas ett uppdrag som VTI utfört åt Göteborgs Stads Parkering AB. Syftet med studien har varit att skapa en förståelse för hur bilister i Göteborgs stad resonerar kring parkering.

Studien har genomförts av forskare på VTI och enheten MAP (mobilitet, aktörer och planering). Intervjuerna genomfördes av Jessica Berg, forskare, och Jonas Ihlström, forskningsassistent. Analys och författande av rapport har gjorts av Jessica Berg, Jonas Ihlström och Malin Henriksson. En referensgrupp sammansatt av Göteborg Stads Parkering AB har under projektiden tillsammans med forskarna haft ett antal avstämningar för att stärka studiens kvalitet.

Tack till Göteborgs Stads Parkering AB som finansierat studien. Tack också till Erik Kjellman som illustrerat de idealtyper som vi konstruerat utifrån intervjustudien (se sida 25).

Linköping, september 2018

Malin Henriksson
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Intern peer review har genomförts den 18 september 2018, där forskningsassistent Jonna Nyberg var lektor. Författarna har gemensamt genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Åsa Aretun har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering den 21 september 2018. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

Internal peer review was performed on the 18 September 2018 by research assistant Jonna Nyberg. The authors have made alterations to the final manuscript of the report. The research director Åsa Aretun examined and approved the report for publication on the 21 September 2018. The conclusions and recommendations expressed are the authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	9
Summary	11
1. Inledning	13
1.1. Syfte och frågeställningar	15
1.2. Disposition	15
2. Metod och analys.....	16
3. Resultat.....	18
3.1. Översikt av intervjumaterialet.....	18
3.1.1. Anledningar till parkering.....	18
3.1.2. Skäl till att sluta parkera	18
3.1.3. Om det inte gick att parkera.....	19
3.1.4. Påverkan på vardagslivet	19
3.1.5. Åsikter om kostnaden för parkering.....	20
3.2. De studerade parkeringsanläggningarna	20
3.3. Idealtyper	22
3.3.1. Arbetspendlare	22
3.3.2. Besöks- och ärendeparkerare	23
3.3.3. Idealtyper – en summering.....	24
3.3.4. Illustrerad översikt av idealtyperna.....	25
4. Diskussion	26
4.1. Metoddiskussion	27
4.1.1. Den kvalitativa analysen.....	28
4.1.2. Kvantitativ beskrivning av materialet.....	29
Referenser	31
Bilaga 1 intervjuguide	33

Sammanfattning

Bilisters användande av parkeringar i centrala Göteborg - Orsaker, behov och konsekvenser för olika grupper

av Jessica Berg (VTI), Jonas Ihlström (VTI), och Malin Henriksson, (VTI)

Allt fler kommuner arbetar för att minska antalet parkeringsplatser i centrala delar. Boende- och besöksparkering prioriteras framför arbetsplatsparkering. Orsaker och behov till arbetspendling med bil skiljer sig dock mellan olika grupper och åtgärder som styr parkering påverkar dessa grupper på olika sätt. Det finns således starka skäl att öka kunskapen om behov och orsaker till att människor parkerar i centrala stadsdelar.

I Göteborg kommer ca 5 000 parkeringsplatser att försvinna under de kommande åren. Studien är ett led i att öka kunskapen om vilka som parkerar i Göteborg för att i förlängningen kunna anpassa tjänster och främja mobilitet för alla grupper i Göteborgs stad.

Syftet med studien är att undersöka orsaker till att människor utnyttjar parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Frågeställningarna är:

- Vad är orsakerna till och vad möjliggör att bilister använder sig av parkeringsanläggningar i Göteborgs centrala delar?
- Vilken påverkan har olika typer av lösningar på hur människor kan utföra olika ärenden i vardagen?
- Skiljer sig orsaker, behov, och konsekvenser åt mellan olika grupper?

Parkering förstås teoretiskt som en social praktik vilket innebär att praktiker är ett resultat av utförarens sociala sammanhang, snarare än baserat på dennes individuella preferenser, bedömningar och attityder. Studien baseras på intervjuer med totalt 71 parkerare vid tre parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Som analysverktyg har idealtyper använts för att lyfta fram kärnan i intervju-materialet och skapa ett sammanhang.

Vid parkeringshuset i Lorensberg parkerade samtliga för att de hade ärenden eller skulle äta lunch i närheten, inte för att handla eller arbeta. Utbudet av kollektivtrafik ansågs vara dåligt hemifrån eller till detta område. Flexibilitet och tidsbesparing nämndes som anledningar till att använda bil. Vid parkeringshuset i Lindholmen var tiden och att få ihop "livspusslet" viktiga faktorer för att ta bilen. Det var uteslutande en person i varje bil, och många körde stora, nya bilar. De flesta hade yrken och tjänster som kräver hög utbildning och var anställda inom tekniksektorn. Många uttryckte ilska mot Västtrafik under intervjun, och ville undvika att resa kollektivt. Vid Kungstorget och Grönsakstorget parkerade man för att uträtta korta ärenden såsom inköp, läkarbesök, möten och korta jobbärenden. Det höga priset ansågs av de flesta vara bra eftersom det leder till att färre åker bil in i city och att det ofta finns parkering när man behöver det för korta ärenden. Under de tider intervjuer genomfördes var det aldrig fullt.

Nio idealtyper identifierades i materialet vilka beskriver varför människor använder bilen och parkeringsanläggningar i centrala Göteborg, såsom brist på alternativ till bilen, stressig vardag, säsongsbunden användning, bilen som en rättighet, för att överbrygga långa avstånd, pragmatik, och för att turista. Resultatet visar att incitament att köra bil och möjligheten att välja transportmedel påverkas såväl av vardagens strukturer som attityder och erfarenheter kopplat till olika transportmedel och transportsystem.

Slutsatserna är att ju mer komplext vardagsliv människor har, desto mer kommer arbetsliv och privatliv att påverkas av parkeringsåtgärder. Kollektivtrafiken upplevs som bristfällig och tidskrävande men många ser också kollektivtrafik som ett fullgott alternativ till bilen.

Summary

Motorists use of parking spaces in central Gothenburg. Reasons, needs and consequences for different groups

by Jessica Berg (VTI), Jonas Ihlström (VTI), and Malin Henriksson (VTI)

Current trends in municipal parking policy show that the number of centrally located parking spaces is reducing, and that residential- and visitor parking is given priority over workplace parking. The reasons and needs behind parking differ between groups and measures that govern parking affect these groups in different ways. There are therefore strong motives to increase knowledge about why people park in central parts of the city.

About 5000 parking spaces will disappear in Gothenburg in the next few years. The present study is part of increasing knowledge of people who park in Gothenburg to better customize parking services and promote mobility for all groups in the city of Gothenburg.

The purpose of this study is to investigate the reasons why people use parking facilities in central Gothenburg. The research questions are:

- What are the reasons for and what enables motorists to use parking facilities in central Gothenburg?
- What impact does different types of solutions have on people's ability to manage everyday life errands and activities?
- Are there differences between groups concerning reasons, needs and consequences?

Parking is theoretically understood as a social practice, which means that practices are results of the individual's social context, rather than based on individual preferences, valuations and attitudes. The study is based on interviews with a total of 71 motorists at three parking facilities in central Gothenburg. Ideal types have been used as an analytic tool to highlight the essence of the interviews and put them into a context.

At the parking facility in Lorensberg, all respondents parked there because they had errands or were going to eat lunch nearby, not to shop or work. Public transport opportunities from home or to this area was considered as poor. To be flexible and save time were mentioned as reasons for using the car. At the parking facility in Lindholmen, time and balancing work life and private life was important factors for car use. There was only one person in each car, and many had large, new cars. Most had professions that demand high education and were employed in the technology sector. Many expressed disappointments with Västtrafik and avoided using public transport. At Kungstorget and Grönsakstorget, people parked to make short errands such as shopping, doctors' appointments, meetings and short job-related errands. The high parking price was considered positive by many because it leads to fewer cars entering the city and that there are always vacant spaces. The parking facility was never full during the time the interviews took place.

In the material, we identified nine ideal types that describe why people use the car and parking facilities in central Gothenburg, such as lack of alternatives to the car, stressful everyday life, seasonal use, the car as a right, to bridge long distances, pragmatism, and for tourism. The results show that incentives to drive a car and the ability to choose transport modes are influenced by everyday structures as well as attitudes and experiences associated with different transport modes and transport systems.

The conclusions are that the more complex everyday life people have, the more the working life and private life will be affected by parking measures. Public transport is perceived to be inadequate and time consuming, but many also consider public transport as a good alternative to the car.

1. Inledning

Parkering utgör idag ett centralt område att arbeta med i kommuners strävan mot att skapa hållbara och attraktiva stadskärnor. För att undvika trängsel, avgaser och utsläpp måste såväl bilanvändning som utrymmet för parkering minska. Pågående trender avseende kommunal parkeringspolicy visar att antalet parkeringsplatser centralt minskar, och boende- och besöksparkering prioriteras framför arbetsplatsparkering. Parkeringsåtgärder är det vanligaste sättet för kommuner för att påverka färdmedelsval och bilnehav (Hrelja 2018).

En studie som genomförts i Linköpings kommun visar att orsaker och behov till arbetspendling med bil skiljer sig mellan olika grupper och åtgärder som styr parkering påverkar dessa grupper på olika sätt (Henriksson & Aretun, 2016). I studien identifierades fem olika mobilitetstyper som beskriver människors vardagliga resor, incitament och orsaker till dessa. Del olika mobilitetstyperna var: *den hållbara resenären*, *den bekväma bilisten*, *den stressade bilisten*, *på-landet-bilisten* och *med-bilen-på-jobbet-bilisten*. En viktig slutsats var att bilpendlare inte är bilpendlare varje dag, utan använder en kombination av färdmedel beroende på ärende, destination och väder. Åtgärder som uppmuntrar individen att åka kollektivt eller cykla blir därför relevanta istället för att legitimeras och cementeras vanemässigt bilkörande. De grupper som är mest sårbara för förändringar, som gör det svårare eller dyrare att parkera inne i staden, är de som har mest komplext vardagsliv och de som bor på platser med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Tidigare forskning pekar på att för att policy ska leda till önskat resultat bör förslagen bygga på kunskap om användare och deras behov och studera dem i den sociala och geografiska kontext de befinner sig i (Spaargaren 2003).

Det finns med andra ord starka skäl att öka kunskapen om behov och orsaker till att människor parkerar i centrala stadsdelar. Föreliggande studie undersöker arbetsplatsparkering och besöksparkering i centrala Göteborg. Studien bygger på analys och resultat i Henriksson & Aretun (2016) men belyser frågorna i en storstadskontext där frågor om trängsel är ständigt aktuella. Föreliggande studie är också ett led i att öka kunskapen om vilka som parkerar för att i förlängningen kunna anpassa tjänster och främja mobilitet för alla grupper i Göteborgs stad.

Åtgärder för att styra parkering

Parkeringsåtgärder är en av flera metoder för att påverka transportsystemet och minska bilanvändningen. Det finns flera olika åtgärder som kan påverka hur människor parkerar. Planeringsåtgärder ser ofta olika ut för boende- och besöksparkering respektive arbetsplatsparkering och påverkar människors beteenden olika (Svensson och Hedström 2010). Vid rörlig parkeringsavgift (t.ex. timpris) vid boendet är incitamenten stora att ta med bilen till arbetet. Ett fast pris för en längre tidsperiod kan minska incitamentet att flytta bilen. Forskning visar också att restriktiva åtgärder gällande parkeringar i city inte har påverkat korttidsparkerande eller haft någon negativ inverkan på handeln i innerstäderna (Mardsen 2006). Det beror på att besökare lockas av det utbud och de kvaliteter som stadsmiljön erbjuder, och att innerstäder upplevs som mer attraktiva när biltrafiken minskar. Gällande arbetsplatsparkering ökar benägenheten att använda bil då det finns god tillgång till parkering och reducerade parkeringsavgifter (Shoup 2005). Men vid minskad tillgänglighet till parkeringar nära arbetsplatsen och höjda parkeringsavgifter väljer fler att avstå från bil som transportmedel till och från arbetet, till förmån för att gå, cykla eller resa med kollektivtrafik (Antolín m.fl. 2017). För att åtgärder som reducerar tillgång till parkering ska vara effektiva är det viktigt att kombinera åtgärderna med förstärkning av kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur (Hrelja m.fl. 2016).

Parkering som vardaglig praktik

Utgångspunkten i föreliggande studie är att parkering, liksom bilanvändning, är medel för att kunna utföra olika vardagliga aktiviteter såsom att arbeta, utföra handel- eller serviceärenden och delta i fritidsaktiviteter. Att begränsa parkeringsmöjligheter kan således påverka människors bilanvändning

men också deras möjligheter att delta i olika aktiviteter. Denna utgångspunkt baseras på teorin om social praktik som förstår sociala praktiker som en interaktion mellan processer på mikronivå (person, situation, aktivitet) och processer på makronivå (institutioner, relationer, ekonomiska system) (Shove, Pantzar och Watson 2003). Människors handlingar förstås som resultat av deras sociala sammanhang, snarare än baserat på deras individuella preferenser, bedömningar och attityder. Tidigare forskning har visat att planerare har föreställningar om individers preferenser som påverkar hur de anser policy ska utformas (Henriksson 2014; Sundqvist och Letell 2005). Föreställningen om att när individer får tillgång till rätt information så kommer de att förändra sitt beteende är stark (Levy 2013). Vidare menar planerare att det är viktigt för resenärer att välja det färd sätt som får dem att utstråla status (Henriksson 2014). Planerarens föreställningar kan associeras till trenden om det individualiserade miljöansvaret som får klimatproblemen att framstå som ett problem som individen kan lösa genom att göra livsstilsförändringar (Dahl 2014). Genom att situera individer i deras levda sammanhang, snarare än att studera och försöka förändra attityder, kan vi få förståelse för bakomliggande orsaker till deras parkeringsvanor. För att individer ska kunna förändra färdmedel och parkeringsvanor krävs inte enbart att de får kunskap om alternativ. Det är även nödvändigt att planerare får ökade kunskaper om den komplexitet som resulterar i att individer gör de val de gör. Slutligen krävs också politiska beslut i linje med denna kunskap för att möjliggöra förändring.

Parkering i Göteborg

År 2018 finns 66 000 parkeringsplatser inom Göteborgs Stads Parkerings ägo (Göteborgs Stads Parkering 2018). Till denna siffra tillkommer även privata anläggningar. Under de kommande åren kommer ca 5000 parkeringsplatser att försvinna (Ibid; Göteborgsposten 2016). Eftersom reduceringen är ett pågående arbete och tidplaner förändras kontinuerligt redovisas inte några detaljer här. För att staden ska vara tillgänglig även efter reduceringen behövs kunskap om parkerare, på vilken basis de väljer färdmedel och parkeringsanläggningar.

Miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar mobilitet är en vision för Göteborgs Stads Parkering (Göteborgs Stads Parkering 2018). Visionen innebär att människor ska kunna röra sig fritt, cykla eller resa kollektivt men kunna använda bil när de måste. En del i det hållbara arbetet handlar om att underlätta för kunderna att snabbt hitta en ledig parkering med hjälp av digital realtidsinformation om parkeringsanläggningar, eller att tillhandahålla parkeringar vid bytespunkter, exempelvis pendelparkeringar för kollektivtrafik. För att gynna stadens ekonomi och tillväxt är det också viktigt att besöksnäring, handel och verksamheter görs tillgängliga för besökare. Planering av parkering blir därför viktigt.

På uppdrag av Parkering Göteborg genomförde TNS Sifo en undersökning om bil- och parkeringsvanor i centrala Göteborg (Parkering Göteborg 2017). Endast åtta procent uppger att de parkerar i centrala staden dagligen eller flera gånger i veckan. 78 procent uppger att de parkerar där någon gång i månaden, mer sällan och aldrig. Flertalet använder bilen för shopping- eller serviceärende (34 procent) eller för att ta del av nöjen och evenemang (3 procent). 52 procent säger att priset har ganska eller mycket liten inverkan på valet att parkera i staden medan 45 procent säger att det har mycket stor eller ganska stor påverkan. Vid höjda avgifter uppger 63 procent att de skulle fortsätta att parkera i samma utsträckning, vilket kan bero på att de inte parkerar så ofta. Utbyggd och förbättrad kollektivtrafik skulle få 55 procent att överväga att förändra sina parkeringsvanor i staden. TNS undersökning redovisar attityder och åsikter kring parkering bland medborgarna men har inte studerat motiv och erfarenheter kopplat till åsikterna.

1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med föreliggande studie är att undersöka orsaker till att människor utnyttjar parkeringsanläggningar i centrala Göteborg. Följande frågeställningar besvaras:

- Vad är orsakerna till och vad möjliggör att bilister använder sig av parkeringsanläggningar i Göteborgs centrala delar?
- Vilken påverkan har olika typer av lösningar för hur människor kan utföra olika ärenden i vardagen?
- Skiljer sig orsaker, behov, och konsekvenser åt mellan olika grupper?

1.2. Disposition

Rapporten inleds med en redogörelse av metod, det vill säga hur datainsamling och analys har gått till. Därefter följer resultatdelen som börjar med en beskrivning av intervjumaterialet. Denna syftar till att ge en övergripande bild av intervjupersonernas sammansättning. Analysen fördjupas sedan genom en beskrivning av de identifierade idealtyperna. Rapporten avslutas med en diskussion om resultat och metod.

2. Metod och analys

Urval och genomförande

På tre parkeringsanläggningar i centrala Göteborg har intervjuer med parkerare genomförts. Totalt genomfördes 71 intervjuer. De specifika parkeringsanläggningarna valdes mot bakgrunden att de antogs locka till sig parkerare med olika ärenden. Urvalet skedde i samråd mellan VTI och Göteborgs stads parkering AB. Ett parkeringshus på Lindholmen Science Park valdes för att studera arbetspendlare i ett område där många parkeringsplatser tas bort. Lorensbergs parkeringshus valdes för att det är ett av få parkeringshus som finns i centrala Göteborg och utifrån antagandet om att många evenemangsbesökare parkerar där. Det tredje området, Basargatan, Grönsakstorget och Kungstorget, valdes för att det är mycket centrala parkeringar med kort maxtid för parkering (2 eller 4 h). De anses också vara dyra parkeringar enligt Göteborgs Stads Parkering AB.

Intervjuerna ägde rum under tre dagar i mars 2018. Intervjuerna genomfördes under morgon, lunchtid och sen eftermiddag–tidig kväll för att fånga parkerare som utför olika typer av ärenden. Att genomföra intervjuer på plats har fördelarna att rätt målgrupp för studien nås, att intervjun sker i den kontext som studien berör och för att intervjupersonerna ska kunna reflektera över sina val i stunden.

Två forskare genomförde intervjuer på plats. En intervjuguide som var utformad för att kunna genomföra relativt snabba intervjuer användes (se bilaga 1). Några bakgrundsfrågor ställdes till samtliga personer medan majoriteten av frågorna var öppna för att inte låsa informanterna vid specifika svarsalternativ¹. När flera intervjuer på respektive plats och tidpunkt inte längre ansågs ge någon ny information, när så kallad mättnad uppstod (Patton 2002), avslutades intervjutillfället. Personer som parkerade för att utföra tillfälligt hantverks- eller byggarbete i närheten, intervjuades inte.

Idealtyper som analysverktyg

I det kvalitativa analysarbetet, som fokuserat på intervjupersonernas utsagor och erfarenheter, har idealtyper använts som analysverktyg. Syftet med att konstruera idealtyper är att lyfta fram kärnan i ett material och skapa ett sammanhang och en helhet (Widerberg, 2002). Idealtyper är konstruerade utifrån flera olika intervjupersoners egenskaper och praktiker. Med andra ord motsvarar inte en idealtyp en individ i verkligheten fullt ut. Däremot är de användbara verktyg för att redogöra för essensen av ett fenomen eller i ett material. Det är vanligt att på olika sätt kategorisera på gruppnivå inom transport- och mobilitetsforskningen. Att resvanor ofta är stabila över tid, det vill säga att människor oftast reser med samma färdmedel under lång tid, innebär att det är ovanligt med variation samt att det är troligt att flera människor reser på samma sätt (Julsrud 2014).

I denna studie var det lämpligt att konstruera idealtyper för att få en överblick av vad de många intervjuerna gav för svar på de olika frågeställningarna. Samtliga författare till rapporten arbetade tillsammans med analysen. Intervjumaterialet lästes igenom och grupperades utifrån deras likheter och skillnader med avseende på livsfas, färdmedelsval och mobilitetsvanor, anledning till parkering och så vidare. Grupperingarna lästes igenom i flera omgångar för att sedan resultera i nio olika idealtyper.

Studiens överförbarhet till andra kontexter

Frågan om de identifierade idealtyperna säger något om parkeringspraktiker generellt är relevant. Inom kvalitativ forskning används en rad metoder för att både etablera samt bedöma just detta. Lincoln och Guba (1985) talar om begreppet överförbarhet. Enligt Lincoln och Guba är graden av överförbarhet för en kvalitativ studie en direkt funktion av likheten mellan den kontext där studien

¹ Intervjuguiden utformades baserat på erfarenheter från en tidigare studie av parkeringsvanor (Henriksson och Aretun 2016).

görs, och det som man vill överföra resultaten till. Hypotesen är att en studie har hög överförbarhet och giltighet i en kontext som liknar den som den ursprungliga studien gjordes i. Frågan för denna studie är alltså om och i så fall var dessa idealtyper kan användas för att förklara parkeringspraktiker i andra sammanhang är i Göteborg. I denna studie finns överensstämmelser med vad tidigare forskningen om bilanvändande och parkering visar vilket stärker att resultaten är relevanta i en vidare mening. För utförlig diskussion om denna studies överförbarhet, se avsnittet "Metoddiskussion" på sida 28.

Sammanställning av intervjusvar

Intervjusvaren sammanställdes även för att synliggöra övergripande skillnader och likheter i materialet. Bakgrundsfrågorna behövde inte grupperas om, men de öppna frågorna kategoriserades om. Svar som var lika varandra grupperades till en kategori. Resultatet redovisas i avsnitt 4.2. Avsnittet ska endast betraktas som en översikt över det insamlade materialet, och är inte generaliserbara till hela populationen som parkerar i Göteborg. Svaren kan däremot betraktas som ett underlag och inspirera till hypoteser för framtida studier.

3. Resultat

3.1. Översikt av intervjumaterialet

Av de 71 intervjuade var drygt hälften (52 procent) kvinnor. Medelåldern var 50 år (sd=15), yngst var född 1999 och äldst 1931. På Lindholmen var medelåldern 44 år (sd=8). 68 procent bodde i villa, 17 procent hyresrätt 14 procent i bostadsrätt knappt 1 procent. 55 personer var sammanboende, 12 var ensamstående eller singlar och 3 personer var inneboende. 37 personer hade hemmaboende barn.

3.1.1. Anledningar till parkering

Svaren på fråga 1 ”Varför har du parkerat här just idag?” var intressant att sammanställa för samtliga parkeringar förutom på Lindholmen, eftersom i princip alla parkerade där för att arbeta. Figur 1 visar därför svaren från de 46 personer som parkerade på Lorensberg, Basargatan, Kungstorget eller Grönsakstorget.



Figur 1. Svar på frågan ”Varför har du parkerat här idag? Flera svarsalternativ möjliga. 46 personer svarade på frågan.

3.1.2. Skäl till att sluta parkera

På frågan om vad som skulle få dem att sluta parkera på den specifika parkeringen svarade ungefär hälften att inget skulle få dem att sluta eller att de inte kom på något skäl (figur 2). Flera av dem svarade sedan höjda priser. Några sade att de skulle sluta ifall parkeringen togs bort eller om antalet platser minskade. Omkring 10 procent kunde tänka sig att resa med kollektivtrafik ifall den var bättre, snabbare eller billigare. Andra svar som inkom var förändrad livssituation (t.ex. pensionering, byte av jobb) samt bättre cykelbanor.

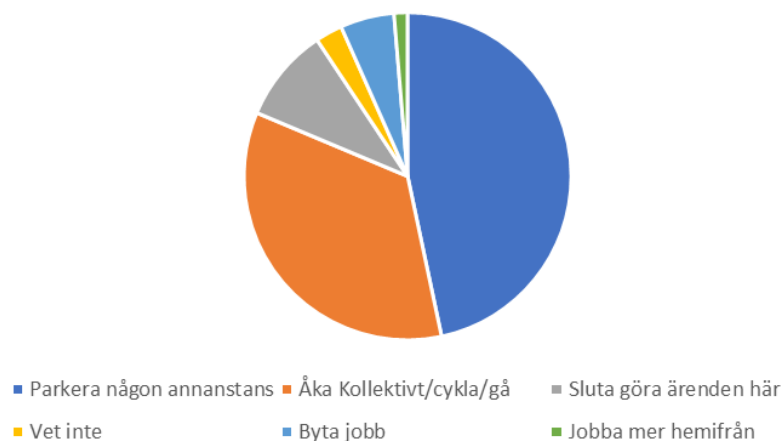


Figur 2. Svar på frågan "Vad skulle få dig att sluta parkera här? Flera svarsalternativ möjliga.

3.1.3. Om det inte gick att parkera

Om det inte skulle gå att parkera vid den specifika parkeringen svarar ungefär hälften att de skulle parkera någon annanstans, något färre personer svarade att de skulle resa kollektivt, cykla eller gå medan några personer skulle sluta göra ärenden i närheten (figur 3).

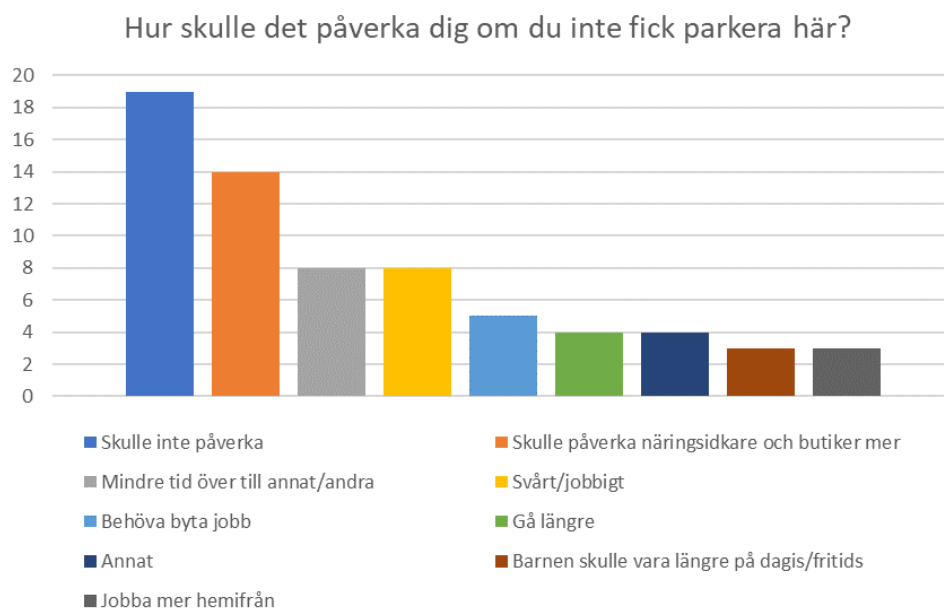
Vad skulle du göra om du inte kunde parkera här?



Figur 3. Svar på frågan "Vad skulle du göra om du inte kunde parkera här? Flera svarsalternativ möjliga.

3.1.4. Påverkan på vardagslivet

En fråga som ställdes var huruvida det skulle påverka intervjupersonerna och deras vardagsliv om de inte fick parkera där. Figur 4 visar att många anser att det inte skulle påverka dem något särskilt. Några menade att det mest skulle påverka näringarna i närheten då de skulle handla någon annanstans, exempelvis på orten där de bor. Några menade att det skulle bli mindre tid till annat, särskilt med barnen, samt att det skulle bli svårt eller jobbigt. Ett fåtal skulle överväga att byta jobb eller att arbeta hemifrån oftare (svar främst från de som arbetar på Lindholmen).

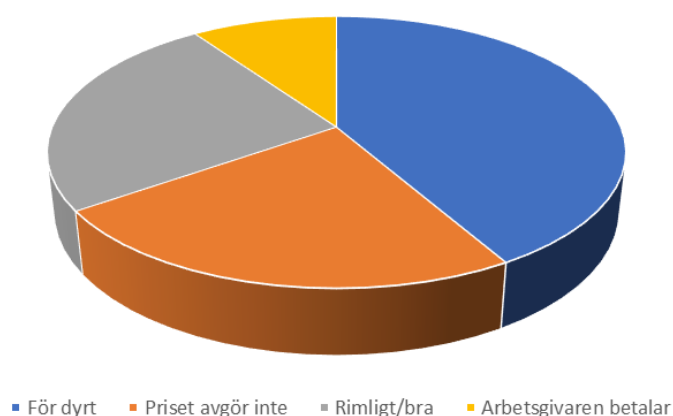


Figur 4. Svar på frågan ”Hur skulle det påverka dig om du inte fick parkera här? Flera svarsalternativ möjliga.

3.1.5. Åsikter om kostnaden för parkering

På frågan om vad intervjupersonerna anser om kostnaden för att parkera på den specifika parkeringen svarade flera att det var dyrt men ungefär lika många att priset inte avgör om de skulle parkera här (figur 5). Det var flera som angav två eller flera svarsalternativ. Många menade att det är dyrt men att höga priser är bra då det gör att det alltid finns platser lediga och att det behöver vara dyrt i city för att hålla bilarna därifrån. Flera menade att det är dyrt men inte avgörande för deras beslut att ta bilen, framförallt då de parkerar så sällan. Av parkeringarna på Lindholmen var det många som hade ett förmånligt pris på parkeringen genom arbetsgivaren.

Vad anser du om kostnaden för att parkera här?



Figur 5. Svar på frågan om vad svaranden anser om kostnaden för att parkera. Flera svarsalternativ möjliga.

3.2. De studerade parkeringsanläggningarna

Nedan följer en övergripande beskrivning av resultatet från undersökningen. De studerade parkeringsanläggningarna beskrivs utifrån hur de är utformade och hur de används av besökarna.

Parkeringshus Lorensberg

Lorensberg är ett av få parkeringshus i centrala Göteborg och är beläget nära Kungsportsavenyn, i närheten av flera museer och biblioteket. Här finns 286 platser. 21 intervjuer genomfördes. Ungefär hälften av de tillfrågade tackade nej till intervju med hänvisning till att de inte hade tid. De skulle på möte, äta lunch, gå på läkarbesök etcetera., de hade med andra ord en tid att passa. Ingen verkade vara där för att arbeta. Någon sa att hen brukade handla i denna delen av staden. Flera hantverkarbilar parkerade. Det pågick en stor renovering av en byggnad mittemot.

En vanligt förekommande anledning till att man valt bort kollektivtrafiken var för att utbudet av ansågs vara dåligt och försvårade resan från hemmet till det aktuella området. Flexibilitet och tidsbesparing nämndes som anledningar till att använda bil. Ingen sa att priset påverkade parkeringsvanorna men flera menade dock att det var dyrt att parkera, särskilt då bilisterna även betalar trängselskatt. Ska man göra åtgärder som begränsar bilismen måste det erbjudas alternativ, menade några. En annan observation var att det var förvånande få som parkerade på denna parkering. Det fanns hela tiden många lediga platser, särskilt på bottenvåningen under tak.

Parkeringshus Lindholmen

Här finns 121 parkeringsplatser. Parkeringshuset är beläget nära och med utgång mot Lindholmen Science Park. Här genomfördes 25 intervjuer. Parkeringshuset fylldes snabbt på morgonen. Ett plan var reserverat för förhyrda platser och förmånsparkeringar genom arbetsgivaren. Många uttryckte ilska mot Västtrafik under intervjun, och undvek aktivt att resa kollektivt. Tiden och att få ihop "livspusslet" var en viktig faktor för att ta bilen. Det var uteslutande en person i varje bil, och många körde stora, nya bilar.

Många jobbade här och kom hit i princip varje dag. Några hade möten på företagen i närheten, en del arbetade som konsulter och kom hit regelbundet men inte varje dag. De flesta hade yrken och tjänster som kräver hög utbildning och var anställda inom tekniksektorn. Många var chefer och projektledare. Flertalet bodde i förorter till Göteborg och i andra kommuner. Från dessa områden upplevdes kollektivtrafikutbudet vara bristfälligt, resan ta för lång tid, innebära för många byten och utnyttjande skulle innebära svårighet att genomföra aktiviteter under dagen.

För många spelade inte priset för parkeringen någon stor roll. Anledningar var att de ändå var tvungna att ha bilen, att arbetsgivaren eller det egna företaget betalade, eller att de hade förmånliga avtal genom arbetet.

Basargatan, Kungstorget och Grönsakstorget

Basargatan, Kungstorget och Grönsakstorget ligger i city med närhet till bio, saluhall, restauranger och shoppinggator. På Basargatan finns 26 platser, maxtid 4 tim. På Kungstorget finns 70 platser och maxtid är 2 tim. På Grönsakstorget finns 62 platser och maxtid är 2 tim. Samtliga kostar 30 kr/tim. Totalt genomfördes 25 intervjuer med personer som parkerade på någon av dessa parkeringsanläggningar. På grund av renovering av en bro i närheten var det många hantverkarbilar som stod parkerade på Kungstorget och Basargatan. De intervjuades inte. Det var generellt lugnt på förmiddagen, men vid lunchtid blev det mer rörelse.

Parkeringarna är begränsade till två eller fyra timmar vilket gör att de som parkerar där utträttar korta ärenden såsom inköp, läkarbesök och möten. Samtidigt är det ett område där det är naturligt att besöken inte blir så långa om man inte jobbar och bor där, exempelvis för shopping, lunch, frisör och bio. Saluhallen attraherar en del kunder.

Några få gjorde jobbärenden så som besök och möten eller arbetade som frilands och besökte uppdragsgivaren. Vår tolkning är att fler hade parkerat där för att arbeta hela dagen om det hade varit tillåtet att parkera en längre tid. Parkeringen kostar dock 30 kr/tim dagtid. Flera tyckte att det höga

priset var bra eftersom det leder till att färre åker bil in i city och att det därför ofta finns parkering när man behöver utföra korta ärenden. Några menade att priserna var för höga, och rentav ”svinaktiga”.

De intervjuade hade varierande bakgrund avseende ålder och sysselsättning. Flera var pensionerade.

Under de tider intervjuer genomfördes var det aldrig fullt, det fanns gott om lediga parkeringar. Mest bilar var det runt lunchtid. Efter kl. 16 fanns det många lediga platser, särskilt nedanför Kungstorget på Basargatan.

3.3. Idealtyper

I detta avsnitt presenteras resultatet av analysen av intervjuerna, baserat på idealtypsmetoden. Nio idealtyper identifierades i materialet. De har delats upp i två grupper: arbetspendlare och besöksparkeerare.

3.3.1. Arbetspendlare

Bilbrukaren Beatrice

”Varför skulle jag inte ta bilen?”

Beatrice bor i en villa i Stenungssund med man och två tonårsbarn. Det finns två bilar i hushållet. Beatrice är mellanchefer på ett företag inom bilindustrin. Kontoret på Lindholmen kör hon till i princip varje dag. Det tar ungefär 45 minuter att ta sig från dörr till dörr i normal trafik. Om hon kommer iväg tidigt på morgonen eller jobbar övertid går det lite snabbare. Parkeringsavgiften är inget hon tänker på, hon betalar den varje månad och har gjort det så länge hon kan minnas. Det är en kostnad man får ta helt enkelt. Hon tycker att det är viktigt att det finns gott om parkeringsplatser där hon jobbar. Det är många som kör bil längre sträckor varje dag och att de måste trängas om utrymmet är oförskämt. Beatrice har provat att åka kollektivt enstaka gånger. Från dörr till dörr tar det nästan dubbelt så lång tid att åka kollektivt. Dessutom innebär bytet på Göteborgs central att hon får trängas på en full buss. Hon tycker att den lugna stunden som ”reklamfolket” för kollektivtrafiken pratar om är en chimär. Det är bara obekvämt. Beatrice är en inbiten bilist som har få incitament till förändring.

Stressade Siri

”Logistiken måste ju funka”

Siri är projektledare i 40-årsåldern. Hon bor tillsammans med två små barn i Kungälv. Hon kör bil till jobbet varje dag. Hon tycker det är arbetsgivaren uppgift att se till att det går att parkera. Som det är idag betalar visserligen arbetsgivaren en stor del av parkeringsavgiften, men samtidigt är det ofta svårt att få en bra parkeringsplats nära kontoret. Det gör att Siri känner sig extra stressad på morgnarna. Om hon inte kommer iväg hemifrån klockan sju vet hon att hon kommer få leta runt efter parkering och troligtvis få gå en ganska lång bit. Det är svårt att hinna med eftersom hon också ska se till att barnen kommer till förskola och skola. Dessutom vill hon inte förlänga deras redan långa dagar. Om det blir svårare att ta bilen till jobbet skulle hon tvingas jobba mer hemma eller till och med byta jobb. Att arbeta i centrum eller närmre hemmet vore skönt. Om det fanns en direktbuss från Kungälv skulle hon kunna tänka sig att ta den, förutsatt att den hade bra avgångstider och busshållplatsen var nära. Siri tycker egentligen inte om att köra bil, hon skulle gärna slippa oroa sig för bilköer och parkeringsplatser, men som det är idag finns det ingen möjlighet att göra på ett annat sätt.

Säsongsbilisten Simon

”Jag skulle vilja cykla året runt”

Simon är en man i 30-årsåldern som bor med partner och ett litet barn i Krokslätt, Mölndal. En bil finns i hushållet. För det mesta tar hans fru bilen eftersom hon skjutsar dottern till förskolan. Simon cyklar på sommarhalvåret och när vädret tillåter men delar bilen med frun under vintern. Det tar runt

en halvtimme att cykla till arbetsplatsen på Lindholmen vilket Simon tycker är lagom. Han hinner varva ner efter jobbet och får röra på sig lite. När han har otur med färjan över till Lindholmen kan det ta lite längre tid och ibland är det trångt. Om cykelbanorna blev bättre, och hade högre kapacitet, skulle han cykla mer. När Simon tar bilen kan det vara en viss ansträngning att hitta parkering. Simon betalar 170 kr i månaden för parkering, ett av arbetsgivaren subventionerat pris. Om han skulle betala själv, eller om det inte gick att parkera alls skulle Simon överväga att cykla oftare. Få av hans kollegor cyklar till jobbet. Att vara cyklist på konsultfirman han jobbar på innebär att han sticker ut. Men det är en typ av uppmärksamhet han tycker om. Han menar att hans cykelvanor är ett bra sätt att visa att han bryr sig om miljön, och är framåt när det gäller ”miljötänket”.

Blandresenären Björn

”Det känns ju lite slapt att ta bilen, men ibland underlättar den att utföra ärenden efter jobbet”

Björn är ingenjör och har sedan länge jobbat på ett företag på Lindholmen. Sedan några år tillbaka är han ensamstående. Han bor i en bostadsrätt nära Chalmers. Han åker kollektivtrafik för det mesta men när det är fint väder cyklar han. Björn tar bilen när han behöver göra ärenden efter jobbet. Han har en son som just flyttat hemifrån och vill gärna kunna hjälpa honom med handling och pyssel i hemmet. Han tycker att det känns lite slapt att ta bilen – han bor ju så nära jobbet och har många avgångar i kollektivtrafiken att välja på. Parkeringsavgiften tänker han inte på så mycket, det är väl bra att det kostar när bilarna ändå får så mycket plats i staden.

3.3.2. Besöks- och ärendeparkerare

Smidiga Sara

”Bilen är oslagbar när man vill vara flexibel”

Sara är i 40-årsåldern och bor med sin man i Örgryte. Barnen går på högstadiet och tar sig själva till och från skolan. Till vardags cyklar hon eller åker spårvagn. Även om hon tycker att kollektivtrafiken funkar hyfsat, tar hon då och då bilen till centrala Göteborg för att uträtta ärenden som att lämna tillbaka en bok på biblioteket eller handla något på saluhallen. Hon tycker om att vara flexibel och då passar bilen bra. Dessutom sparar den tid. Sara skulle inte påverkas särskilt mycket av minskade möjligheter till parkering. Visserligen skulle hon behöva planera lite mer och hitta nya rutiner, men eftersom hon har bra tillgång till andra färdsätt skulle hennes mobilitet inte påverkas nämnvärt. Sara är försiktigt positiv till att det blir mindre biltrafik i centrum, men hon tycker samtidigt att alternativa färdsätt som kollektivtrafik måste bli bättre så att det inte tar för lång tid eller blir för krångligt att besöka centrum.

Stadspensionären Sten

”En gammal gubbe måste ju få köra bil”

Sten bor i Guldheden i centrala Göteborg och där han har bott i större delen av sitt vuxna liv. Han är pensionär sedan flera år tillbaka. När han ska någonstans tar han bilen. Så har han alltid gjort. Kollektivtrafik har aldrig varit något för Sten. Han föredrar bilen och med den slipper han trängas med andra eller passa tider. Han gör inte ärenden i centrala Göteborg särskilt ofta, men då och då åker han ner för att handla eller besöka den tandläkare som han har varit patient hos sedan lång tid tillbaka. Om det inte gick att parkera centralt menar Sten att han skulle göra sina ärenden någon annanstans. Han tycker att det är för dyrt att parkera, men i och med att han inte gör det så ofta påverkar det inte honom ekonomiskt. Han tycker att det är en självklarhet att det ska finnas parkeringar om man vill ha en stadskärna med levande handel.

Sociala Sofia

”Det måste vara smidigt för alla att ta sig till stan”

Sofia bor i Partille en bit utanför Göteborg. Hon tar då och då bilen in till Göteborg för att göra ärenden, äta på restaurang, besöka något kultur- eller sportarrangemang, eller hälsa på släkt och vänner. Hon tycker att det är osmidigt att åka kollektivtrafik ifrån bostaden. Det tar tid och innebär byten även om det fungerar hyggligt. Därför åker Sofia bara kollektivt ibland. Det som avgör färd sättet är vad hon ska göra och hur mycket tid hon har. Om hon har åkt bil till jobbet, som ligger i utkanten av Göteborg, blir det naturligt att passa på att också göra ärenden i centrum med den på vägen hem. Om det inte gick att parkera centralt menar Sofia att hon skulle komma in till stan mindre ofta, och utträta en del av sina ärenden någon annanstans. Smidig kollektivtrafik skulle dock göra att hon kunde fortsätta åka in till stan som vanligt. Sofia förstår att det behöver bli mindre trafik i stan. Samtidigt tycker hon att begränsningar mot bilismen kan gå lite för långt. Staden måste vara tillgänglig även för dem som bor utanför. Det finns en livskvalitet i att kunna ta bilen ibland och utan besvär. Hon förstår att det inte går att ha för mycket bilar i stan men samtidigt måste åtgärder mot bilismen ske så att människor kan fortsätta ta sig dit de önskar.

Pragmatiska Per

”Jag tar oftast spårvagnen – den är ju gratis”

Per är nybliven pensionär och bor i Eriksberg i centrala Göteborg. Han beskriver sig själv som mångsysslare. Han är en person med ett aktivt föreningsliv och har många möten och aktiviteter i centrum. Han använder nästan alltid kollektivtrafik eller cykel när han ska in till centrum eftersom det är smidigast. Som pensionär får han också åka gratis kollektivtrafik under vissa tider. Per tycker det är skönt att slippa köra i stan och leta parkering. Vid enstaka tillfällen behöver han dock, som en följd av att han är aktiv inom föreningslivet, ha med sig otypliga saker in till stan. De är svåra att ta med på bussen eller spårvagnen. Med bilen kan han parkera i närheten av dit han ska. Om det inte vore möjligt att parkera centralt skulle det därför bli lite mer omständligt vid dessa få tillfällen. Per skulle antagligen då behöva be om skjuts, eller be någon annan frakta hans saker, eller parkera någon annanstans.

Turisten Tomas

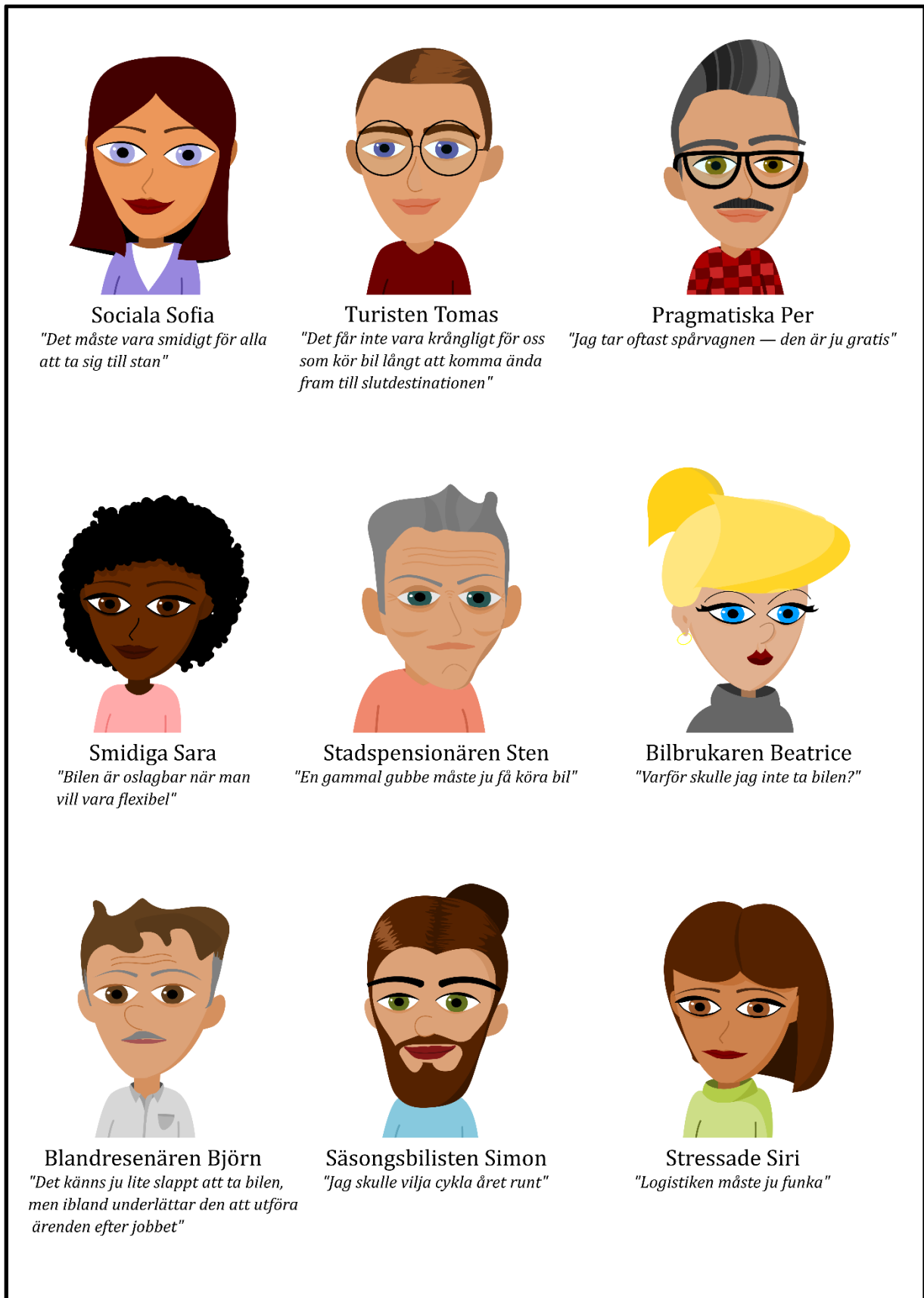
”Det får inte vara krångligt för oss som kör bil långt att komma ända fram till slutdestinationen”

Tomas är i trettioårsåldern och bor i Gislaved, en bra bit från Göteborg. Han besöker staden i samband med större evenemang eller för att ”turista” i staden. Det händer ett par gånger per år. Bil är för honom helt klart det smidigaste sättet att ta sig från där han bor till Göteborg. Att resa dit med kollektivtrafik är omständligt och tidsödande, ”nästan intill omöjligt”. Tomas anser därför att han är beroende av att kunna parkera bilen för att ens kunna besöka staden. Om han inte kunde parkera i anslutning till slutdestinationen, skulle han behöva hitta en parkering längre bort, och ta bussen den sista biten. Det känns krångligt tycker Tomas, men med till exempel en bra pendlarparkering med bra kommunikationer därifrån även kvällstid, skulle det nog kunna fungera.

3.3.3. Idealtyper – en summering

De idealtyper som har beskrivits visar att det finns både olikheter och likheter mellan parkerare. Incitament att köra bil och möjligheten att välja transportmedel påverkas såväl av vardagens strukturer som attityder och erfarenheter kopplat till olika transportmedel och transportsystem. Idealtyperna kan ge oss idéer om hur förändrade parkeringspolicys och minskat antal parkeringsplatser kommer att påverka olika grupper av bilister och resenärer.

3.3.4. Illustrerad översikt av idealtyperna



4. Diskussion

I denna studie har orsaker till att människor utnyttjar parkeringsanläggningar i centrala Göteborg studerats. Genom intervjuer med bilister om deras vardagsliv kopplat till huvudsakliga aktiviteter, arbete, familj, boende, avstånd med mera, har vi genererat kunskap om olika grupper av parkerare. Baserat på likheter och skillnader i grupperna har vi konstruerat en rad idealtyper som beskriver incitament till att köra bil men också att byta färdmedel. Genom användning av idealtyper i exempelvis framtida planeringssammanhang, så som utformning av policy eller val av åtgärder, blir det möjligt att förstå hur insatser kan få olika konsekvenser för olika grupper.

Vi har förstått parkering som en social praktik vilket innebär att det sociala och materiella sammanhang som individen befinner sig i påverkar möjligheten att utföra praktiken. Østerberg (2000) liksom Friberg m.fl. (2004) menar att stadens materiella strukturer för individer kan kännas både tunga och begränsande, eller avlastande och skapa en känsla av frihet, hos dem som använder och rör sig i staden. Samma företeelse, exempelvis en bilresa, kan betyda olika saker för olika individer eftersom de har olika förutsättningar. I intervjuerna framkommer upplevelser av de materiella strukturerna, såsom bilresan, kollektivtrafikresan och parkeringsanläggningar, som begränsande och tunga för vissa men avlastande för andra. Exempel på när den materiella strukturen kan kännas tung är när man behöver gå långt från parkering till arbetet eller för att uträtta ett ärende, leta länge efter en ledig parkeringsplats, stressa för att inte komma för sent och alla parkeringar är upptagna, att resa med fulla bussar, sitta i bilkö eller behöva bära tunga och otympliga saker långt. När strukturen känns avlastande kan vara när det är möjligt att cykla för att varva ned efter jobbet, att få parkeringsavgiften betald av arbetsgivaren, när bilen möjliggör att man kan hjälpa andra till exempel med att frakta eller skjutsa, samt när man har tillgång till direktbussar och pendlarparkeringar med snabba transporter in till city (dvs att inte förlora för mycket tid jmf med bilen). Alla dessa upplevelser och erfarenheter påverkar parkeringsvanor och val av transportmedel.

Särskilt intressant är hur den materiella strukturen fungerar som både begränsande och avlastande hos parkerare på Lindholmen. Många beskriver sin vardag i termer som kan kopplas till tyngd eller begränsning, som att man lever ett stressigt liv. Det beror delvis på att många befinner sig i en livsfas med barn hemma och karriär på jobbet, i kombination med att de bor i villaförorter med långsamma kollektivtrafikförbindelser till Lindholmen. Bussarna är trånga och de måste byta linje i city. Att åka kollektivt skulle troligtvis betyda en begränsning av vardagen. Samtidigt tillåter deras ekonomiska situation dem att åka bil varje dag, vilket bidrar till en lätthet eller avlastande känsla. Givet deras materiella och individuella förutsättningar finns det alltså flera starka skäl för dem fortsätta köra bil. Valet av bil som färdmedel framstår snarare som fullt ut rationellt för dem. Att ställa om från bil till kollektivtrafik skulle bli en stor uppoffring i relation till hur de gör nu. Resultaten kan jämföras med Dahl (2014) som visar att människor ogärna frivilligt gör inskränkningar i bekvämlighet om det innebär för stora omställningar och uppoffringar.

Lösningar för att minska trängsel och parkeringsproblematik vid stora arbetsplatsområden, samtidigt som de inte upplevs som för betungande för individen, kan vara att arbetsgivaren uppmuntrar arbete hemifrån, skapar förutsättning för resfria möten, cash out-system² eller schemalagda tider på kontoret för olika avdelningar för att möjliggöra minska samtidigt inflöde av bilar till arbetsområdet.

Många av de intervjuade svarar att inget skulle få dem att sluta parkera (där intervjun genomfördes), att priset inte har någon avgörande betydelse och att de skulle parkera någon annanstans i närheten om det av någon anledning inte skulle gå att parkera där. Det visar att de inte överväger alternativ till bilen i dagsläget. Det framstår snarare som väldigt rationellt för många att använda bil. Göteborg har också

² Cash out-system innebär att anställda ges möjlighet att välja mellan att ta bil till arbetet eller att få en daglig kontant ersättning om de cyklar eller åker kollektivtrafik till jobbet. Ersättningen motsvarar hela eller delar av vad en bilplats kostar arbetsgivaren i kapital och drift per år.

en lång historia inom bilindustri vilket säkert har format invånarnas och stadens identitet. Det märks tydligast på Lindholmen där många arbetar inom fordonsindustrin och kör nya, stora bilar. Det är en särskild utmaning att minska bilanvändandet hos grupper som är beroende av att det går bra för bilindustrin.

Lorensberg ligger nära en annan stor parkering (Heden) vilket, enligt respondenterna själva, innebär att en inskränkning i parkeringsmöjligheter på Lorensberg, inte skulle innebära några större konsekvenser för dem. Det överensstämmer också med tidigare studier som visar att om man inte antar en parkeringsstrategi för hela området kommer parkeringsproblemen endast att flyttas från en parkeringsplats till en annan (Marsden 2006). Lindholmen är mer utsatt, där sämre parkeringsmöjligheter skulle kunna innebära förändringar som har negativa konsekvenser för möjligheten att arbeta på Lindholmen enligt de intervjuade, som att börja jobba mer hemifrån eller byta jobb. Hur det skulle bli i verkligheten beror på i vilken utsträckning andra lösningar kan matcha nuvarande transportbehov, och vilka insatser som görs parallellt med borttagandet. Tydligt är att många av dem som parkerar på Lindholmen är vanebilister i stor utsträckning och dessa upplever sig vara både beroende men även berättigade till parkering nära arbetet.

Tidigare forskning som visar att de kvalitéer som staden erbjuder är avgörande för besökarnas val att komma till staden, exempelvis utbud av detaljhandel, kultur och attraktiva miljöer (Svensson och Hedström 2010). Vi har dock endast intervjuat dem som faktiskt parkerar, vilket innebär att det är svårt att säga något om de bilister som avstår från att parkera i innerstaden på grund av pris, tullar, etcetera. Svensson och Hedström (2010) menar att så länge det finns gott om billiga eller gratis parkeringsplatser kommer färdmedelsval inte att påverkas nämnvärt med förbättrade möjligheter att resa med kollektivtrafik, cykla eller gå, medan begränsningar och höjda avgifter får effekt på färdmedelsval och har därför potential att påverka färdmedelsandelar och trafikvolymen i stadstrafiken.

Det finns en föreställning om att ett minskat antal tillgängliga och billiga parkeringsplatser i citykärnor kommer att drabba butiker och näringsidkare negativt (Svensson och Hedström 2003). Detta är även något som uttrycks av en del av de intervjuade i denna studie. Forskning pekar dock på att det inte brukar bli fallet (Hamilton och Braun Thörn 2013; Marsden 2006). Snarare, när tillgängligheten till parkeringsplatser minskar, minskar också antalet arbetsparkerare vilket frigör parkeringsplatser till besökare till handel, restauranger och kultur. Vidare upplevs stadsmiljöer med minskad biltrafik som attraktivare av invånare och besökare vilket i sin tur kan öka besöksantalet. Liknande resonemang förs i vissa svenska kommuner som vill tillämpa en restriktiv parkeringspolitik just för att gynna cityhandel och öka stadens attraktivitet (Hrelja 2018). Ett visst stöd i föreliggande studie finns för att påstå att antalet besöksparkerare inte kommer att minska som en följd av att parkeringsplatser blir färre till antalet. Flera parkerare i city var positivt inställda till höga priser eftersom det bidrar till att bilar inte står parkerade där för länge. På så sätt vet de att det alltid finns lediga parkeringsplatser i city vilket lockar dem till att göra ärenden där.

Studiens slutsatser pekar på att vi kan göra antagandet att ju mer komplext vardagsliv människor upplever att de har, desto mer kommer de att påverkas av parkeringsåtgärder och kan behöva göra förändringar i såväl arbetsliv som privatliv. De som kör långa avstånd har litet incitament att byta färdmedel eftersom kollektivtrafiken upplevs som bristfällig och tidskrävande samt att parkeringsavgifter inte upplevs som för dyra. Bilen används av flera skäl än till arbetspendling, bland annat för att möjliggöra ett socialt liv. Många ser kollektivtrafik som ett fullgott alternativ till vardagliga transporter, men behöver bilen för att utföra särskilda ärenden och när kollektivtrafiken upplevs som obekvämt, otillräckligt och dyr.

4.1. Metoddiskussion

I denna rapport redovisas både en kvalitativ och en kvantitativ analys av intervjuerna. Studien bygger på intervjuer som genomfördes på fyra strategiskt utvalda parkeringsanläggningar. Genom analysen av

intervjumaterialet kunde vi konstruera nio olika idealtyper. Nedan följer ett avsnitt som beskriver vilken kvalitet och användbarhet och begränsningar studien har.

4.1.1. Den kvalitativa analysen

Den kvalitativa delen (som bland annat innehåller idealtyper) ska betraktas vara studiens huvudfokus, och den del som bidrar till besvarande av studiens syfte. När det handlar om att bedöma vilken vetenskaplig kvalitet och trovärdighet en kvalitativ studie som denna har är det lämpligt att utgå från ett antal olika bedömningskriterier. Lincoln och Guba (1985) har definierat de fyra begreppen *trovärdighet*, *överförbarhet*, *pålitlighet* samt *bekräftelsebarhet*, för att kunna göra sådana bedömningar. Utan att redogöra i detalj för innebörden av dessa begrepp är det viktigt att kommentera att de har beaktats i utformandet av studien. För att stärka studiens trovärdighet har:

- Forskarna tillsammans utformat intervjuguide, bearbetat materialet och bidragit till analysen. Två av forskarna genomförde intervjuerna. Detta har medfört att forskarna under alla skeenden kritiskt har kunnat bolla tankar och slutsatser med varandra och kunnat presentera alternativa tolkningar under analysens gång, eller haft invändningar på intervjuguidens utformning.
- Totalt har 71 intervjuer genomförts på tre olika parkeringsanläggningar. Utgångspunkten för hur många intervjuer som behöver göras i kvalitativ forskning är att när fler intervjuer inte genererar någon ny väsentlig information, är datamaterialet mättat och insamlingen avslutas. På samtliga parkeringsanläggningar upplevdes att en tillfredställande grad av mättnad uppnåddes med den intervjumetodik som användes.
- De informanter som intervjuades valdes ut slumpmässigt på parkeringsanläggningarna, vilket borgar för att datamaterialet innehåller bredd.

Intervjuer genomfördes dock under relativt få dagar, vilket kan ha resulterat i att en del av den variation av parkerare som normalt väljer att parkera på någon av platserna inte finns representerade i materialet. Det är svårt att avgöra i vilken utsträckning det kan ha skett. Det är i så fall minst troligt att det saknas bred representation på Lindholmen och mest troligt på de centrala parkeringsanläggningarna. Studiens resultat bedöms ändå som användbart, även om anspråk på att ha representerat den fulla komplexiteten inte kan göras.

Valet av att i analysen konstruera idealtyper innebär både för- och nackdelar. En av fördelarna är att de ger möjlighet att uttrycka essensen i ett material på ett kärnfullt sätt. Idealtyper kan därför vara användbara vid praktisk tillämpning av studiens resultat, här exempelvis om man vill förstå hur olika åtgärder påverkar mot olika grupper av människor. En nackdel är att genom valet att konstruera idealtyper, utesluts andra sätt att analysera ett material på, vilket kan innebära att viss komplexitet går förlorad. De idealtyper som konstruerats i denna studie bedöms vara väl användbara i praktiska sammanhang, även om de innebär att viss komplexitet i hur människor handlar, tänker och resonerar inte fullt kommer till tals genom dessa.

Något bör sägas om hur giltiga och användbara denna studies resultat är i andra kontexter än i en större stad som Göteborg. Med andra ord; var kan denna studies resultat appliceras? Vad gäller parkerarna inne i staden kan idealtyperna användas för parkeringsanläggningar som liknar Lorentzbergs och Kungstorgets/Grönsakstorgets med avseende på främst geografiskt läge, där avstånd till centrum, kollektivtrafikförsörjning och cykelbanor inverkar. På parkeringsanläggningar som liknar dessa, både i och utanför Göteborg, är det troligt att idealtyperna återfinns. När det handlar om Lindholmen är det troligen något mer specifikt. Parkerarna på Lindholmen är tämligen homogena i sin sammansättning. De är högutbildade, har ofta teknisk bakgrund och arbetar inom fordonsindustrin eller IT-branschen. Lindholmen har också ett säreget geografiskt läge, och har både vattenburen och konventionell kollektivtrafik. Det är troligt att resultatet från Lindholmen (arbetspendlarna) även gäller för andra platser, både i och utanför Göteborg. Innan resultaten appliceras rakt av på andra platser bör

man emellertid försäkra sig om att de liknar Lindholmen i väsentliga avseenden som: geografiskt läge, omgivande verksamheter, socioekonomisk sammansättning och kollektivtrafikförsörjning.

Gällande studiens resultat i stort kan intressanta paralleller dras till liknande studier. Flera av idealtyperna som identifierats i föreliggande studier har beröringspunkter med exempelvis de idealtyper som identifierats i Henriksson och Aretun (2016). Att resultaten i viss utsträckning sammanfaller talar för att idealtyperna kan ses som generella. Med andra ord är sannolikheten stor att idealtyper återfinns på många olika parkeringsanläggningar, även om det inte går att veta hur sammansättningen ser ut mer precist på de parkeringsanläggningar som kontextuellt inte liknar dem i båda dessa studier. Detta medför exempelvis att det kan vara fruktbart att använda sig av dessa idealtyper i planeringssammanhang, policyutformning etcetera. som en utgångspunkt i diskussioner om hur olika grupper skulle påverkas av olika åtgärder.

4.1.2. Kvantitativ beskrivning av materialet

Den kvantitativa delen utgör bakgrundsinformation och överblick över det material som intervjuerna utgörs av, och ska enbart betraktas som en bakgrund. Med andra ord kan frekvenserna och andelarna som anges under avsnittet inte generaliseras till parkerare i allmänhet. Det går till exempel inte att säga att medelåldern för de som parkerar på Lindholmen är 44 år, baserat på siffror från denna studie. Skulle sådana siffror vilja tas fram, som gäller för hela populationen parkerare, skulle en annan studie med annan design behöva göras.

Referenser

- Antolín, G., Ibeas, Á., Borja, A., dell'Olio, L. (2018) Modelling parking behaviour considering user heterogeneities. *Transport Policy*, 67, 23–30.
- Dahl, E. (2014). Om miljöproblemen hänger på mig: Individer förhandlar sitt ansvar för miljön. Akademisk avhandling. Linköpings universitet, Institutionen för tema, Linköping.
- Friberg, T., Brusman, M., Nilsson, M. (2004) Persontransporternas ”vita fläckar”. Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet, Linköping.
- Göteborgsposten (2016). URL: <http://www.gp.se/nyheter/g%C3%B6teborg/5000-p-platser-bort-i-g%C3%B6teborg-1.3759249>
- Göteborgs Stads Parkering (2018). Årsredovisning 2017.
- Hamilton, C.J. och Braun Thörn H. (2013). Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik. Centrum för transportstudier. Stockholm.
- Henriksson, M. (2014). Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor. Akademisk avhandling. Linköpings universitet. Institutionen för tema.
- Henriksson, M., Aretun, A. (2016) Åtgärder för att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering och potentiella konsekvenser för arbetspendlare. En analys av parkering som social praktik. VTI rapport 895. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Hrelja, R., Henriksson, P., Antonsson, H. (2016) Parkeringsnormer för bostäder. Porslinsfabriken – ett exempel på samspelet mellan läge, kollektivtrafik- och parkeringsutbud. VTI-rapport 881. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Hrelja, R. (2018). Mål och åtgärder för minskad biltrafik i svenska kommuner. K2 Outreach 2018:3.
- Julsrud, T. E. (2014) Activity-based patterns of everyday mobility: the potential for long-term behavior change across five groups of travellers. *Journal of Environmental Policy and Planning*, 16:3, 401-417.
- Levy, K. (2013) Travel choice reframed: ‘deep distribution’ and gender in urban transport’. *Environment and Urbanization*, 25: 47–63.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*, vol. 75. Sage.
- Marsden, G. (2006). The evidence base for parking policies – a review. *Transport Policy*, 13, 447–457.
- Parkering Göteborg (2107) Rapport utgiven av Göteborgs stads parkering AB. URL: <https://www.p-bolaget.goteborg.se/globalassets/foto/pdf-filer-allmant/parkeringsrapport-februari-2017.pdf>
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods*, 3rd edition. Sage: Thousand Oaks.
- Shove E., Pantzar M., Watson M. (2012) *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How it Changes*. Sage Publications, Thousand Oaks, CA.
- Shoup, D. (2005) *The high cost of free parking*. The American planning association, Chicago.

Spaargaren, G. (2003) Sustainable consumption: a theoretical and environmental policy perspective. *Society and Natural Resources*. 16(8), 687–701.

Svensson, T. och Hedström, R. (2003), Hastighetsdämpande åtgärder och integrerad stadsplanering – En litteraturstudie. VTI meddelande 946, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.

Svensson, T., Hedström, R. (2010) Parkering. Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik. VTI-notat 23–2010. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Sundqvist, G., Letell, M. (2005). Configuring the urban traveler: local adaption of European air policy. *Acta Sociologica*, 48 (3), 205–219.

Widerberg, K. (2002) Kvalitativ forskning i praktiken. Studentlitteratur, Lund.

Østerberg, D. (2000) Stadens illusioner. Bokförlaget Korpen, Göteborg.

Bilaga 1 intervjuguide

Är du... Kvinna Man Icke-binär

Vad är ditt ärende idag?

Arbete Shopping Kultur Serviceärende Restaurang Annat

Var bor du?

(Avstånd till arbete?

(Hur lång tid tar det för dig att åka till jobbet med bil?

Hur många bilar finns i hushållet?

Hur bor du?

Villa Hyresrätt Bostadsrätt Radhus Annat

Varför har du parkerat här just idag? Brukar du göra det? Varför?

Hur är det lättast att ta sig hit? Funkar det att cykla, åka kollektivtrafik (spårvagn/buss)?

Vad skulle få dig att sluta parkera här? Höjda priser? Färre platser? Förändrade livsförhållanden?

Vad skulle du göra om du inte kunde parkera här? Parkera någon annanstans? Åka buss/spårvagn/cykla istället? Hur ser du på pendlarparkering? Shuttle bus? Hyrcykel (styr och ställ)?

Hur skulle det påverka dig om du inte fick parkera här? Hur skulle dit vardagsliv påverkas?

Hur tänker du kring kostnaden för parkering? Betalar du för parkering hemma också?

Tror du många tänker som du? Vad tror du påverkar?

Bakgrundsfrågor

När är du född?

Vad har du för jobb?

Har du flexibla arbetstider? Ja Nej

Är du: sammanboende eller ensamstående?

Har du hemmaboende barn? Ja, under tio år Ja, över tio år Nej

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
Box 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
Box 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
Box 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Medicon Village AB
SE-223 81 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00



Reserapport för Göteborgs Stads Parkering AB

Datum **Diarienummer**
2018-10-12 0100-18

Rapporteras av

Stefan Gröndahl, IT
John Moberg, IT
Davis Bergström, Marknad
Ange avdelning och enhet

Resmål

Köpenhamn, Danmark

Datum för resan

2018-09-18 till 2018-09-20

Deltagare

Stefan Gröndahl, projektledare, IT
John Moberg, projektledare, IT
Davis Bergström, affärsansvarig, Marknad

Nätverk/projekt

Som en del i vår omvärldsbevakning besökte vi kongressen ITS World Congress 2018. ITS World Congress 2018 äger rum i september-oktober varje år. Kongressen roterar mellan Europa, Asien och Amerika, dvs. kongressen hålls i Europa vart tredje år. Nästa år går den i Singapore.

Syfte med resan

Syftet med resan var att få de senaste nyheterna och lyssna på föreläsningar inom framförallt området MaaS, Mobility as a Service.

Föreläsare från hela världen deltog, så det gav oss ett utmärkt tillfälle att få en bra överblick kring vad som är på gång inom MaaS runt om i världen.

Erfarenheter/exempel att ta med hem

Vad är då ITS? ITS betyder 'Intelligent Transport System', men intelligensen syftar inte till den mänskliga intelligensen utan mer på smarta och innovativa system relaterade till olika transporter, trafikledning och framförallt att göra det möjligt för slutanvändarna att vara bättre informerade och därmed kunna nyttja transportsystem på ett säkrare och smartare sätt.

ITS är en av möjliggörarna för framtidens mobilitetslösningar. Under årets kongress var därför strålkastarljusen riktade mot just mobilitetsfrågor. Utställare och föreläsare från de stora biltillverkarna presenterade alltifrån självparkerande fordon till autonoma bussar. Tjänsteleverantörer presenterade alltifrån samåkningstjänster till fullskaliga MaaS tjänster.

Hårdvaruleverantörer som Denso presenterade bland annat stödsystem för autonoma fordon i stadsmiljö.

'MaaS', 'New mobility services', 'Transportation demand management', 'Mobility management', 'Mobility on demand'. Idéerna, koncepten och tankarna om framtidens mobilitet är många men vad betyder då de vanligaste mobilitetsbegreppen och vad innebär de olika nivåerna av MaaS? Det finns lika många olika tolkningar av begreppet MaaS som det finns personer som arbetar inom området. Amerikanskan Carol Schweiger presenterade en balanserad bild av ovan begrepp under kongressen enligt nedan.

MaaS = Mobility as a Service, eller på svenska Mobilitet som en Tjänst

MaaS är en tjänst som samlar de mobilitetsalternativen som finns tillgängliga på den marknaden kunden verkar. En tjänst där kunden abonnerar på sitt mobilitetsbehov. Ett exempel på en MaaS-tjänst är MaaS Global, MaaS Global är ett bolag som är verksamma i Helsingfors, där abonnenten kan välja att betala 499 euro/månad och får fri tillgång till kollektivtrafik, taxi, poolbilar (liknande Sunfleet) och cykelpool (liknande styr och ställ). Se erbjudande enligt nedan bild (<https://www.whimapp.com/>).

	Whim To Go	Whim Urban	Whim Unlimited
Monthly payment	Free	49€	499€
Local public transport	Pay per ride	Unlimited Single Tickets	Unlimited Single Tickets
Taxi (5km radius)	Pay per ride	10€ per ride	Unlimited
Car	Pay per ride	49€ per day	Unlimited
City Bike	Not included	Unlimited (30min)	Unlimited
Cancel anytime	✓	✓	✓
Add-ons Incl regional HSL ▾			
Add-on Car subscription	✓	✓	✓
Add-on HSL Regional	Pay per ride	+50€ per month	+50€ per month
Add-on HSL Regional 3	Pay per ride	+100€ per month	+100€ per month

Vad är då de olika nivåerna av Maas?

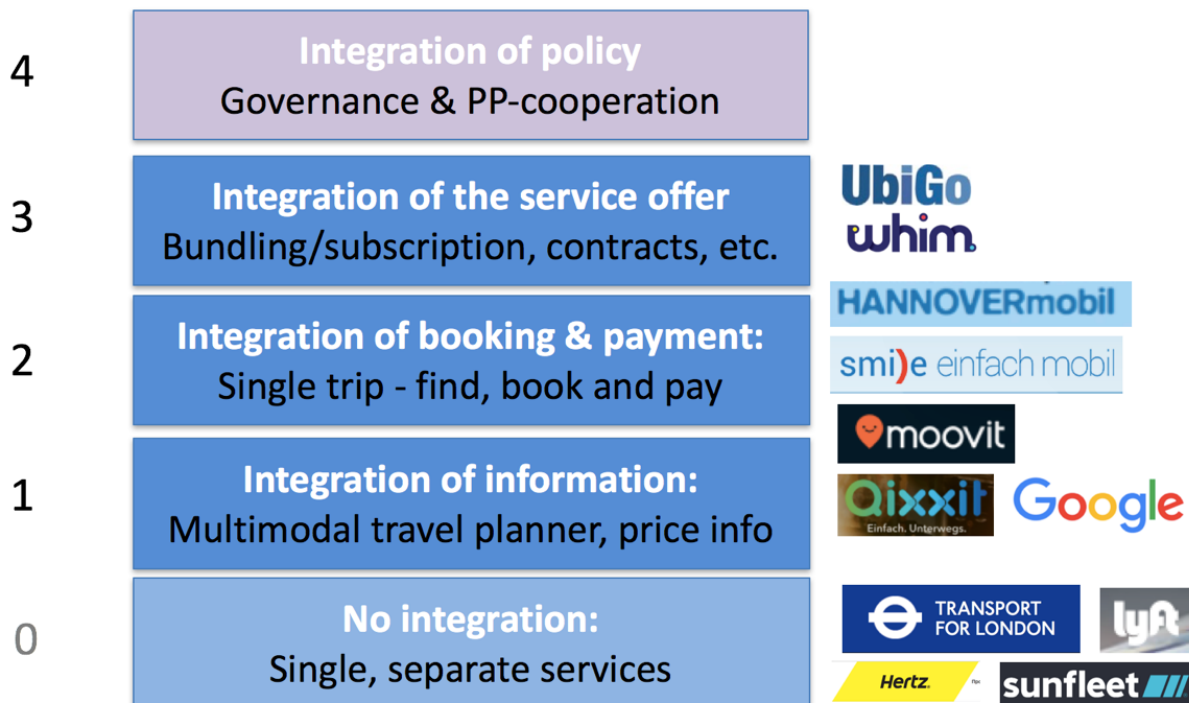
Jana Sochor, Ph.D., Chalmers Univ. of Tech & RISE Viktoria Göteborg, et al. Har definierat de olika nivåerna av MaaS enligt nedan bild. modellen utgår från en skala mellan 0-4.

Nivå 0: Leverantörer levererar egna separata tjänster som inte är sammankopplade med andra mobilitetstjänster. Exempel på leverantörer i nivå 0 är Sunfleet och Västtrafiks app ToGo.

Nivå 1: Integrerad information. Ett exempel på detta är Google som levererar en multimodal reseplanerare. Sök resa från punkt A till punkt B och få förslag om att gå 100 m -> ta tåg nr 1337 -> buss 53 -> gå 200 m.

Nivå 2: Integrerad bokning och betaltjänst där kunden själv bokar och betalar varje enskild resa i en och samma tjänst. Ett bra exempel på detta är Hannovermobil <https://shop.gvh.de/index.php/>

Nivå 3: Integrerade serviceerbjudanden. Bra exempel på dessa tjänster är Whim (MaaS global) och UbiGo. <https://www.whimapp.com/> <http://www.ubigo.nu/>



New mobility services

Grundar sig i en tjänst som säljer åtkomsten till befintlig infrastruktur. Exempel på 'new mobility services' är 'Uber', 'Lyft' och 'Styr och ställ'.

Transportation demand management

Grundar sig i ett tjänsteerbjudande som via incitament främjar pendlare att t.ex. samåka. Ett sådant incitament är till exempel att 'samåkare får åka i bussfilen, samt betalar bara halva trängselskatten'. Exempel på en sådan tjänst är 'Ride Flag' som är verksam i bland annat Florida, USA <http://www.rideflag.com/>. En liknande tjänst är Liftango från Australien men där fokus snarare ligger på att säkerställa åtkomsten till en parkeringsplats vid slutdestinationen <http://www.liftango.com/>.

Mobility management

Mobility management är ett koncept där man vill främja och presentera hållbara transportalternativ för bilburna kunder/transportörer. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. Liknande åtgärder som i sig inte nödvändigtvis kräver stora finansiella investeringar, men som ändå ofta förbättrar effektiviteten av fysisk infrastruktur genom att optimera användningen. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan innan den har börjat.

Mobility on Demand

Precis som begreppet säger så ska kunden få tillgång till mobilitetstjänster där behovet uppstår. Tjänsten kan stå för sig själv men också ske i kombination med andra tjänster. När det sker ihop med andra tjänster så heter det på svenska kombinerad mobilitet. Nyckeln till Mobility on demand är möjligheten för kunden att anpassa tjänsten utifrån kundens unika mobilitetsbehov. Exempel på när tjänster står för sig själv är Moia. Moia är Volkswagens mobilitetsbolag där man i detta nu testkör 50 bussar i Hannover, Tyskland.

<https://www.moia.io/vehicle/>

Föreläsningar under mässan

Nedan presenteras ett axplock av det som presenterades under seminarierna på mässan samt en kortare reflektion om riktning och parkeringens roll i framtidens mobilitet.

How to build a roaming ecosystem for MaaS?

Som nämnt ovan så finns det flertalet olika koncept/begrepp gällande mobilitet, i kombination med alla tolkningar så blir det desto fler. Tolkningarna i sig är inte fel utan beror snarare på vilken ingång och bransch personen ifråga kommer ifrån. Men vad krävs för att MaaS-tjänsternas ska vara attraktiva för kunden?

Jana Sochor från Chalmers presenterade resultat från sin forskning relaterat till hur en MaaS-tjänst måste utformas för att skapa ett attraktivt erbjudande. Jana Sochor svarar på frågor så som, ”Varför ska kunden välja MaaS-tjänster och hur ska tjänsten fungera för att kunder ska välja tjänsten”? För att människor ska välja MaaS-tjänster är det viktigt att både det digitala och det fysiska mötet i tjänsten fungerar fullt ut. Nedan presenteras en kort summering av de förutsättningar som måste vara på plats för att kunderna ska lita på och därmed använda MaaS-tjänster:

- Bra och kvalitetssäkrad information (Tydlig information om vilka förutsättningar som finns på det sökta transportmedlet t.ex. är spårvagnen handikappanpassad?)
- Tillgänglighet (Dörr till dörrlösningar)
- Effektivitet (Måste leverera det utlovade. Människor har olika förväntningar beroende på situation. Jobb och möten kräver något helt annat än fritidsåkandet).
- Lika bekvämt som att äga en egen bil (Det ska vara lika bekvämt att nyttja en MaaS-tjänst som att nyttja den egna bilen).
- Säkerheten (Fysisk och it-säkerhet).

Carefree paying for mobility in 2018

Den stora utmaningen är att samla olika typer av data, så som trafik, kollektivtrafik, priser mm. Man har frågat 100 stora företag inom EU, där 71 % svarade att de jobbar med någon form av integration mot biljettsystem. Samtliga företag svarade att det krävs mer samarbete mellan olika organisationer för att få det att fungera fullt ut. Marknaden måste samarbeta mer och det tror vi kommer att komma från olika typer av regleringar. I Finland finns t.ex. en lag på att man måste dela med sig av sin data till andra aktörer på marknaden.

Två exempel på olika sätt att se på hur betalning för en resa ska gå till:

- Oslo
 - Oslos kollektivtrafik leder ett nationellt samarbete kring appen ”En Tur”. Tanken är att man ska koppla samman all form av kollektivtrafik i Norge i en app, så att kunden kan betala sin resa A till B på ett och samma ställe.
 - 60% av alla betalningar i Oslos kollektivtrafik görs idag via app. Deras egna prognoser är att magnetkort (liknande Västtrafiks) kommer att försvinna under 2020.
- London
 - Londons kollektivtrafik tänker på ett helt annat sätt än Oslo. Här sätter man kundens fokus i fokus. 98% av alla som reser inom London reser där dagligen, så fokus ligger på att lösa betalningen så smidigt som möjligt för dem. Vem som helst ska kunna åka med dem, dvs. det ska inte finnas ett behov att ha t.ex. mobiltelefon. Man har därför tagit fram ett system där man kan betala med olika kontaktlösa alternativ (Oysterkort, bankkort, telefon etc.). 60% av alla resor i London betalas med kontaktlöst bankkort eller kontaktlöst i telefonen.
 - London ser ingen anledning till att jobba med en nationell lösning. Deras syn var ’Varför ska man lösa världens mobilitetsproblem innan man har löst sina lokala? Varför ska jag betala för olika resor i samma app, där det inte finns något incitament för att jag gör det? Jag får ingen rabatt etc.’
 - Presentatören från Londons kollektivtrafik hade en väldigt rolig jämförelse kring det sömlösa resandet. ’Om jag går en pubbrunda en kväll, inte tusan förväntar jag mig att jag kan betala alla ölen på en och samma pub!’ Så varför ska jag kunna betala alla resor i en och samma app?

Kontaktlöst bankkort



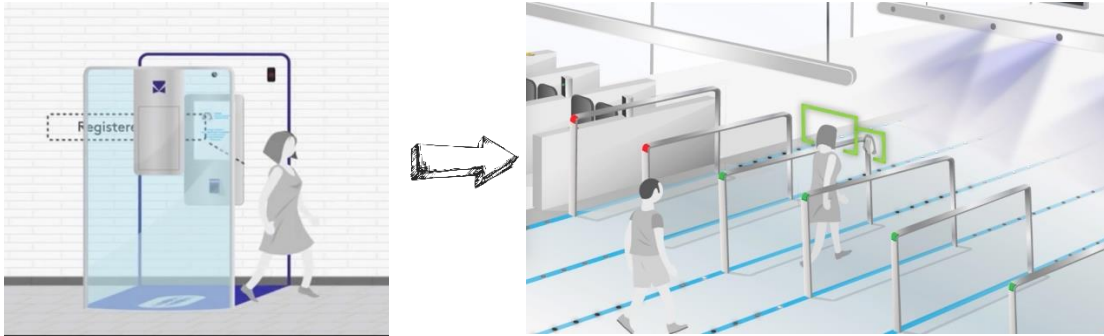
Kontaktlöst i telefonen



Kontaktlöst Oysterkort



Nya typer av betalsätt presenterades också, bl.a. betalning m.h.a. biometri. Biometribetalning är ett nytt betalsätt för att skapa snabba flöden i t.ex. kollektivtrafiken. Man kan då gå in i en 3D-scanner och registrera sin unika biometri, lägga till ett kreditkort till sitt konto och sedan hoppa på och hoppa av kollektivtrafiken som man vill och betalningen dras från sitt registrerade betalkort.



Putting citizens first in mobility design

Det handlar om att anpassa tjänsterna efter kundernas behov. Man pratar mycket om 'mobility on demand' och sambandet mellan pris, säkerhet, tillgänglighet, komfort, bekvämlighet och kontroll.

Ett exempel inom området är Moia som nämnts tidigare i rapporten.

Seamless travel

Det presenterades många olika exempel på appar som byggde på sömlöst resande, dvs. man kunde få tips och betala för hela resan med olika färdmedel.

HOPE – ett belgiskt initiativ där man både kunde planera resan från A till B och betala för den, samt även som turist få förslag och betala för en rundresa i staden baserat på vad man vill se.

EASY2GO – ett EU-initiativ kring app för resa från A till B där man använder telefonens alla olika sensorer för att samla data kring resan.

Mobility as a service - business and service approaches

Tapforce ett kort/en app där man kan betala för flera olika transportsätt med ett och samma betelsätt

Ubigo. det ska inte vara dyrare än om du kombinerar tjänsterna själv men det ska definitivt vara billigare än att äga din egen bil. MaaS är inte Netflix - netflix är digitaltjänst med en typ av innehåll. Airbnb och expedia är en digitalplattform som samordnar en typ av tjänst.

UbiGO är något helt annat, UbiGO nyttjar flera olika tjänster för att lösa kundens transportpussel.

Framtidens mobilitet och parkeringens roll

Omställningen från att bygga städer utifrån hur bilen ska komma fram till att bygga städer utifrån ett hållbarhetsperspektiv och hur dess invånare ska leva i städerna ställer andra krav på hur städernas invånare ska transportera sig inom städerna. Samtliga aktörerna är överens om att vi i framtiden inte kan transportera oss på samma sätt som vi gör idag. En av de presenterade lösningarna är just MaaS, en lösning som både det offentliga och de privata aktörerna finner attraktivt. Sättet att nå fram till lösningen skiljer sig dock en aning.

Under ett av seminarierna presenterade bland annat Laura Eiro (Ministry of transport and communications, Finland) hur man i Finland har öppnat upp marknaden för biljett och betalsystem. Där har man lagstiftat om att öppna upp åtkomsten till biljett och betalsystem. t.ex. HSL (Västtrafiks motsvarighet i Helsingfors) ska köra transporten och sälja biljetter men åtkomsten till HSL´s biljett och betalsystem ska öppnas upp för marknaden. Privata aktörer kan då samla stadens mobilitetsaktörer under en och samma tjänst.

Evelien Marlier från European passengers' federation Belgium menade dock på att man måste reglera marknaden, ”vi kan inte bara släppa åtkomsten fritt”. Där argumenten för en reglering grundar sig i att de privata aktörernas intressen inte alltid ligger i linje med vad som är bäst för staden och stadens intressen.

De privata aktörerna pekade dock på svårigheterna att reglera digitala plattformar samt att regleringar tar tid. För att exemplifiera tiden presenterades en tidslinje där nationella regleringar tar ca 2-5 år och regleringar på EU-nivå tar ca 5-10 år. ”Ska vi kunna möta framtidens behov av mobilitet kan vi inte invänta en reglering i 5-10 år”.

Oavsett vägen framåt delar dock samtliga idéer/koncept samt tolkningar av idéerna/koncepten att bilar spelar en central funktion i framtidens mobilitetslösningar. Samtliga koncept/begrepp delar målbilden om att användningen av bilar måste vara mer resurseffektiva och därmed inte användas som ett transportmedel för en enskild persontransport. Inget av koncepten utgår ifrån att samtliga bilar ska användas till 100 % och aldrig stå stilla.

Statistik från 2018 visar att personbilar nyttjas 5-10 % av tiden, resterande tid står bilen parkerad någonstans. Resurseffektiviteten i ovan koncept/begrepp handlar delvis om att minska ensamresorna i bil men även att minska tiden då bilen står stilla. Det handlar dock inte om att vi ska köra mer bil utan snarare minska antalet bilar genom olika delningstjänster. Om bilen inte används 100 % av tiden måste bilen stå stilla och därmed vara parkerad. Parkering spelar således en central funktion i framtidens mobilitetslösningar.

Parkeringsbolagen runt om i världen måste leverera mobilitetslösningar som både fungerar här och nu med nuvarande resurseffektivitet men också leverera lösningar som möter de nya behoven som framtidens mobilitet för med sig.

Utmaningar inom framtidens mobilitet

De privata aktörerna under mässan presenterar lösningar utifrån standard och volym. Lösningar som ska fungera över hela världen, där kunden knyter sig till en mobilitetsleverantör och kan nyttja tjänsten oavsett vilket land/stad i världen denna befinner sig. En fråga som var återkommande under seminarierna var ”varför lösa mobilitetsproblemen i hela världen när 98 % av resorna som genomförs i en stad görs av resenärer som reser i sin hemmamiljö, borde vi inte fokusera på de lokala mobilitetsproblemen innan vi fokuserar på hela världen”.

GÖTEBORGS STADS PARKERING AB

Oavsett om man ser till en lokal eller global mobilitetslösning så pratades det mycket om just "First and last mile lösningar". Hur ska lösningen utformas? Hur ska man få kunderna att genomföra ett byte av transportslag under resans gång? Att gå från bekvämligheten i en bil till att trängas på en buss/spårvagn. För att illustrera problematiken presenterade DriveNow en enklare skiss där man resonerade kring problematiken vid "first and last mile lösningar".

