

VD-rapport april 2019

PARKERINGSSITUATIONEN

Ersättningsplatser kopplat till Västlänken

Arbetet med avtal mellan staden och Trafikverket, TrV, för de ersättningsplatserna är påskrivet av samtliga parter. Avtalet innebär att TrV bekostar och anlägger parkeringar på tre av staden utsedda ersättningsplatser vilka nu är i drift och avser 225 p-platser.

Förhandlingarna om ytterligare ersättningsplatser har resulterat i ett ansvar för TrV för en planerad anläggning om ca 100 parkeringar genom en överdäckning av en del av Rosenlundskanalen, ca 30 parkeringar i samband med Sprängkullsgatans avstängning och ett bidrag om 30 Mkr till staden för ytterligare ersättningsplatser eller andra insatser för ökad tillgänglighet till staden. Arbeta med att ta fram avtal för dessa pågår för närvarande liksom diskussioner om det närmare genomförandet.

Konsekvensen är att TrV inte kommer att ersätta staden fullt ut för de ca 1 100 platser som försvinner och att principen 1 till 1 som varit stadens utgångspunkt inte kommer att gälla.

Tillgänglighet - fysiska platser och optimering

- Trafikverket har i början av januari tagit Sofierogatan med 282 platser i anspråk ett år tidigare än vad som aviserats tidigare.
- Pedagogen - Förvärv av fastigheten Göteborg inom Vallgraven 71:3 (parkeringsdel av Pedagogen) genomfördes under december månad med tillträde 31/12. Fastigheten förvärvades från Higab.
- Avtal med Chalmersfastigheter trädde i kraft i januari 2019 och omfattar och hanterar både besöksparkeringar och tillståndsparkeringar på Chalmers två campus. Avtalet möjliggör för Parkering Göteborg att kunna nyttja ledig kapacitet för allmän besöks- och tillståndsparkering via Parkering Göteborg.
- Avtal med Vasakronan som trädde i kraft 1 april möjliggör för Parkering Göteborg att kunna nyttja ledig kapacitet för allmän besöks- och tillståndsparkering via Parkering Göteborg i Centrala stan och Evenemangsområdet genom att nedanstående platser kommit in under Parkering Göteborg.
 - Läppstiftet Lilla Bommen: 75 P-platser avgift
 - Ernst Fontells plats: 100 P-platser avgift
 - P-hus Bärnstenen: 60 P-platser avgift
 - P-arken
- 250 platserna vid Lundby Hamngata togs i drift i början av mars.
- Arbetet med att överta Higabs platser har påbörjats och förväntas vara klart till 1 juli.
- 42 av de nuvarande 75 platserna utanför Operan/Casinot kommer utgå vid årsskiftet 2019/2020 då Park och natur sagt upp avtalet tills dess. De ska använda platserna för etableringsyta under tiden som kajen renoveras.

Pågående arbete för förbättrad tillgänglighet - Centrala staden

Bygglovsansökan för en tillfällig parkeringsanläggning på Heden beviljades av Byggnadsnämnden den 28 mars.

Efter överenskommelse med Älvstranden Utveckling kommer Parkeringsbolaget under april 2019 skapa ca 400 parkeringar utanför gamla ASG-terminalen vid Gullbergsvass. Ytterligare parkeringar kommer att skapas inne i huset under september. Tidplanerna för när parkeringarna kommer på plats är preliminära.

Pågående arbete för förbättrad tillgänglighet – Evenemangsstråket

Trafikverket har i början av januari tagit Sofierogatan med 282 platser i anspråk. Got Events grusyta vid Ullevi grusplan kommer anläggas efter sommaren med start i augusti och möjliggöra ca 200 platser. Sedan tidigare har 85 platser på Levgrensgatan vid Ullevi etablerats i samverkan med Got Event. Under våren 2019 bedöms Lisebergs nya markparkering om ca 900 platser färdigställas och det innan dagens parkering tas ur drift. För 2019 innebär det en god parkeringssituation inom Evenemangsområdet, även om utredningar kunnat konstatera att parkeringen på Lisebergs Södra inte ligger strategiskt och därmed fyller en begränsad funktion ur ett evenemangsperspektiv.

Pågående arbete för förbättrad tillgänglighet - Lindholmen

En analys av utvecklingen inom området och förutsättningar för att lösa parkeringssituationen på Lindholmen har gjorts i samverkan med Fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling. Platser lämpliga för ersättningsplatser har identifierats. ÄU har iordningsställt det tidigare RE-förrådet och därmed tillgängliggjort drygt 200 platser. En utökning av befintlig parkering på Regnbågsgatan har inneburit ett tillskott om 40 p-platser. Ett skifte från fast förhyrda platser till tillståndsplatser i M2:ans garage har inneburit ökad tillgänglighet motsvarande ca 100 platser. Genom att avtal tecknats med Chalmersfastigheter om deras parkeringar, bland annat på Lindholmen, har det möjliggjorts att ytterligare besöksparkering tillgängliggjorts i Chalmers p-hus genom övergång från fast förhyrda platser till tillståndsparkering på del av befintliga p-platser.

250 platserna vid Lundby Hamngata (bygglov för två år) togs i drift i början av mars. Damen-området har beviljats bygglov för 200 platser under tre år med möjlig förlängning till fem år och byggstart sker tidigast maj 2019.

Även om arbete pågår har ett visst "glapp" uppstått mellan det att framförallt ytan för Geelys etablering togs i anspråk i juni 2018 till det att övriga parkeringsytor färdigställts. Tillgängligheten till parkeringsytor kommer generellt sett att påverkas av de stora byggprojektens bygglogistik under 2019. Behovet av ersättningsparkeringar kan också komma att öka som en följd av det stora antalet involverade byggnadsarbetare liksom av projektens utbyggnadsetapper, vilket kan innebära behov av en tidigareläggning av tillfällig markparkering på den sk golfbanetomten i norra delen av området. Mycket kommunikationsinsatser krävs för att underlätta för verksamma att hitta till såväl befintliga som nya lediga platser.

Bilpooler

Sunfleets platser försvinner vid Södra Viktoriagatan och Fjärdingsplan. Utöver detta önskar de en utökning av antalet platser på fler områden. Vi arbetar löpande med att hitta lösningar för att kunna erbjuda dem detta.

Pedagogen

I P-huset och dess närområde har en ökning av kriminell aktivitet skett vilket påverkar våra kunder. Vi utreder olika alternativ för en mer långsiktig lösning av problemet och under tiden har vi redan nu ökat upp och ändrat rutiner för både städ och bevakning samt har dialog med polis och aktörer i närområdet.

Saltholmen

Under februari har vi haft ett konstruktivt möte med representanter från SSIS (Södra Skärgården i Samverkan), där agendan främst handlade om platser till Bildelningstjänster samt hur kösituationen skulle kunna förbättras.

EKONOMI

Intäktsanalys

Totalt sett ökar intäkterna i mars med **5 %** mot fjolårets månad och för perioden januari till mars är ökningen **3 %**.

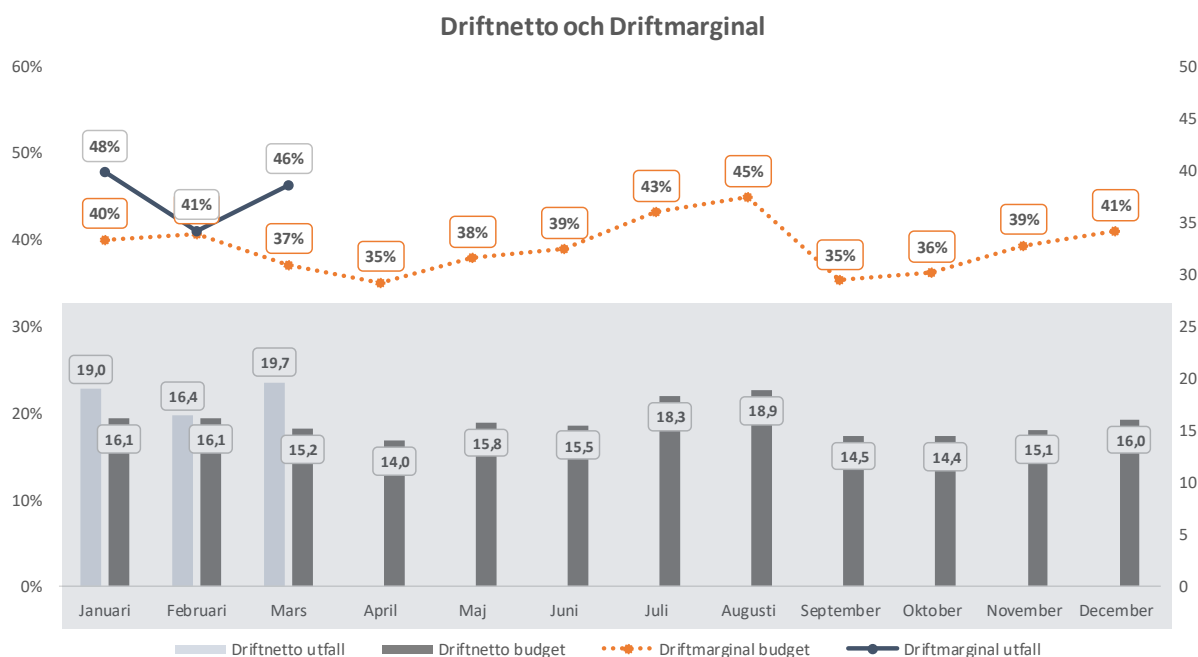
Besöksintäkterna för perioden januari till mars är något lägre under 2019 än mot 2018 vilket delvis förklaras av platser och områden som har försvunnit sedan mars 2018 men också att besöksparkeringarna inom centrala zoner har varit något lägre för första månaderna under 2019 än föregående år. Antalet besökstransaktioner steg med 8 % i mars mot fjolåret även om centrala områden som City, Innerstaden och Evenemangsområdet hade lägre antalet besökare än mars 2018.

Intäkterna från tillstånd ökar och minskar för fasta förhyrda platser. Arbetet med att omvandla till tillståndsplatser pågår löpande och visar sig inte minst i att intäkten i mars 2019 är närmare 1,7 Mkr högre än motsvarande månad ifjol.

Resultatutveckling

För perioden januari till mars uppgår driftnettot till 55,1 Mkr jämfört mot budgeterade 47,5 Mkr och förklaras av att intäkterna överstiger budget med 1,3 Mkr och att driftkostnaderna är 6,3 Mkr lägre än förväntat. Driftkostnaderna påverkas positivt av att underhållskostnaderna är 5,2 Mkr lägre än budget och att kostnader för betalautomatkostnader är 1,7 Mkr lägre än vad som har antagits i budgeten.

I grafen nedan visas både utfallet av driftnettot och driftmarginalen (driftnettot/intäkterna) i förhållande till budget. Driftmarginalen i mars var 46 % vilket är betydligt högre än budgeterade 37 %.



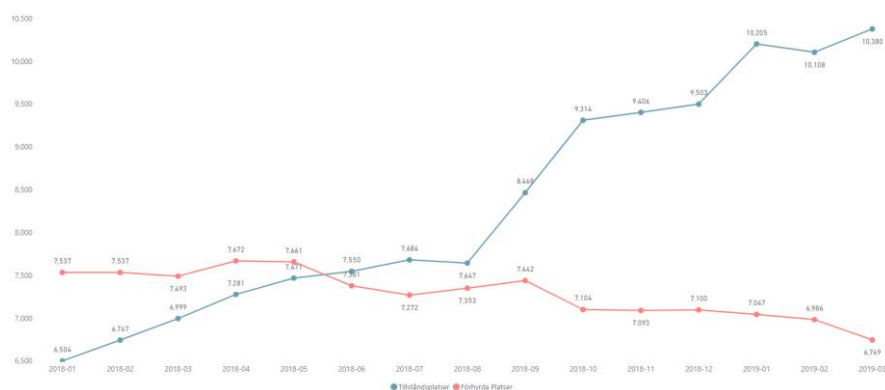
AFFÄRSUTVECKLING

Realtid

Nästan alla våra centrala p-hus har nu försetts med realtidskameror och driftsättning kommer vara klart 15 april så att vi kan visa antal lediga besöksplatser på de nya digitala skyltarna som har satts upp i stan samt i appen.

Arbetet med att omvandla förhyrda platser till tillstånd

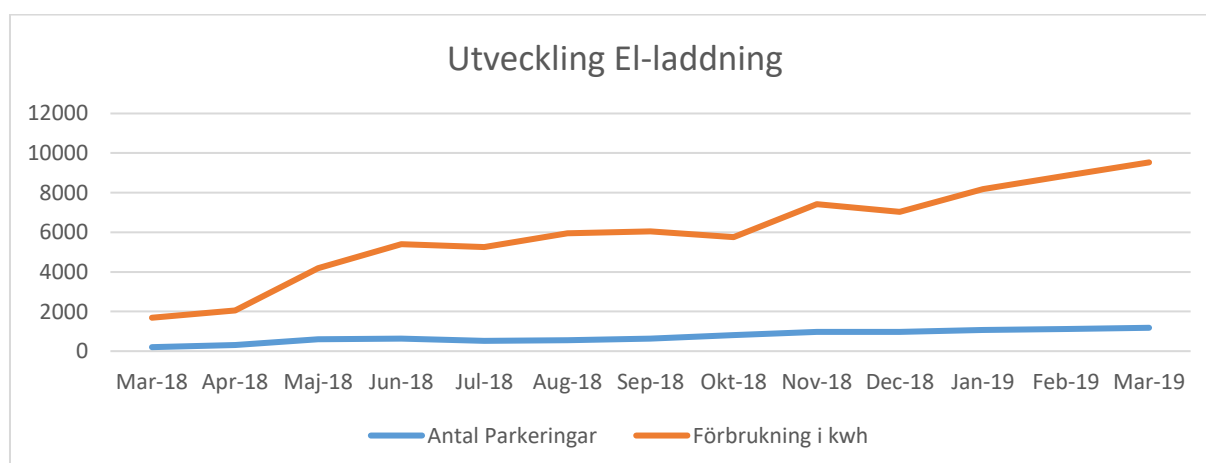
Arbetet med att omvandla förhyrda platser till tillstånd går framåt. Nedanstående graf visar utvecklingen för antalet tillståndsplatser (blå linje) och antalet förhyrda platser (röd linje).



Elladdning

Totalt har vi ca 330 st ladd-stolpar installerade på våra områden

Nedan följer utveckling på antalet parkeringar och förbrukning av ladd-bilar på tillstånd och besöksplatser det senaste året. I mars månad hade vi drygt 1 200 st parkeringar med ladd-bilar som laddade för drygt 9 500 kWh.



Apputveckling

70% av parkeringarna gjordes i mars i appen och 30% i automaterna

Förändra resvanor med hjälp av nudging

Med hjälp av två mastersstudenter vid Chalmers School of Entrepreneurship kommer vi i appen i realtid visa luftkvaliteten i Göteborg samt synliggöra alternativa färdmedelsval som minskar luftföroreningarna. Metoden de valt utgår från en teori som kombinerar kunskap om kommunikation och beteendevetenskap, så kallad nudging. Planerad lansering är till vintern 2019 då luftkvaliteten är som sämst i Göteborg och vi kommer undersöka om kunderna blir mer benägna att välja hållbara sätt att resa genom att vi visualiserar luftkvaliteten i Göteborg

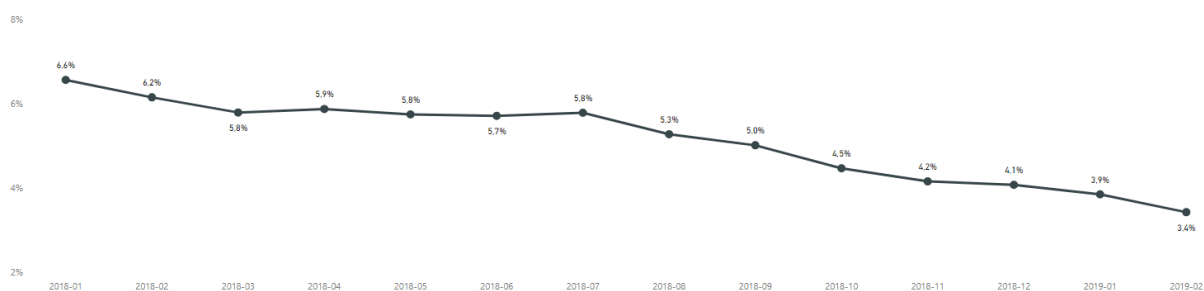
Pilot med Västtrafik

Vårens pilot med Västtrafik görs i två steg där det första steget är att permanenta Västtrafik biljetter i Parkering Göteborgappen. Steg två kommer vara en mobilitetspott där vi bundlar ett erbjudande innehållande både kollektivtrafik och parkering - där kunderna varje dag enkelt kan välja vilket resesätt som passar bäst.

Betalsystem

Trenden är tydlig. Telefonparkering som andel av betalningsmedel har gått från 56 % i januari 2018 till 70 % användning i mars 2019. För samma period har andelen myntbetalningar (av totala antalet betalningar) minskat från 6,6 % till mindre än 2 %. Förväntningen är att andelen telefonparkeringar kommer fortsätta öka och att andelen myntbetalningar försätta att minska. En plan för hantering av betalautomater i allmänhet och betalautomater med mynthantering i synnerhet har arbetats fram och stämts av med Trafikkontoret för att säkerställa att vi följer samma plan och gör på ett enhetligt sätt inom Parkering Göteborg. Som en följd av beslutet kommer betalautomater med låg andel mynttransaktioner (under 5 %) att inaktiveras för myntbetalning. På nya områden kommer inga myntkast att installeras framöver. Det kommer också inledas ett arbete med att se över områden med låg betalautomatsanvändning och därigenom möjliggöra placering av automater på andra områden med högre efterfrågan och glesa ut på områden med lågt behov. Särskild hänsyn ska tas till målgrupp och målpunkter som exempelvis sjukhus och vårdcentraler.

Myntandel av totala antalet betalningar



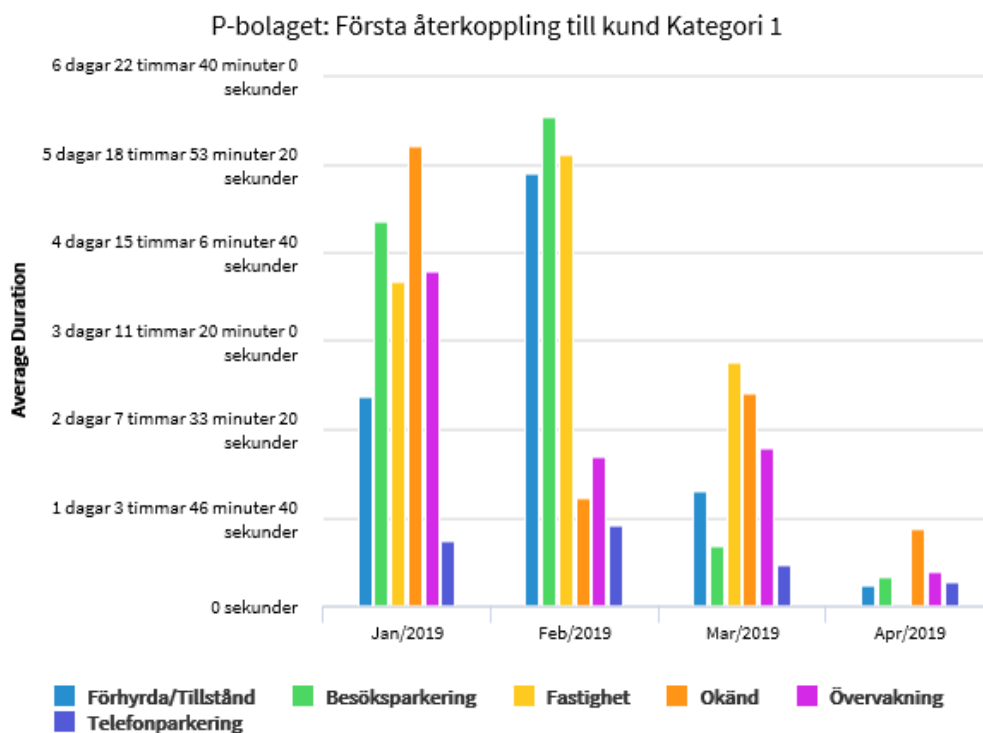
KUNDSERVICE**Svarstider**

Införandet av nytt ekonomisystem påverkar fortsatt svarstiderna negativt.

Mål	Utfall mars månad	Föregående månad
Svarstid < 60 sek	1:st line, KC: 0:01:14 2:nd line: 0:02:51 Nokas: 0:00:32 Hojab: 0:00:31	↑ (0:01:09) ↓ (0:03:47) ↓ (0:02:56) ↑ (0:00:27)

Minskade svarstider på telefon för 2:nd line och Nokas och en svag ökning för 1:st line och Hojab jämfört med föregående månad.

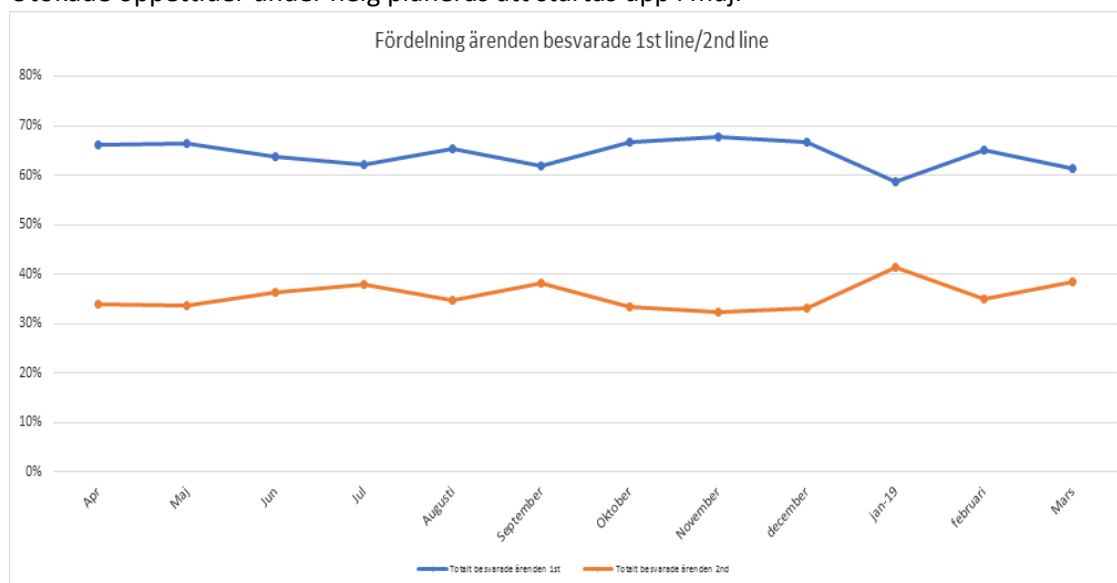
Rörande svarstid för mail ser vi nu en positiv utveckling och en nedåtgående trend i flertalet kategorier, se nedan.

**Andel ärenden 1st line hanterar**

Mål	Utfall mars
Kontaktcenter* hanterar över 90 % av alla ärenden	61 %

*) Målet avser alla ärenden (telefon och mail) som hanteras i 1st line vilket i dagsläget även inkluderar Nokas och Hojab

De åtgärder som har vidtagits är utökade öppettider mellan 18–20 på vardagar from den 25/3. Utökade öppettider under helg planeras att startas upp i maj.



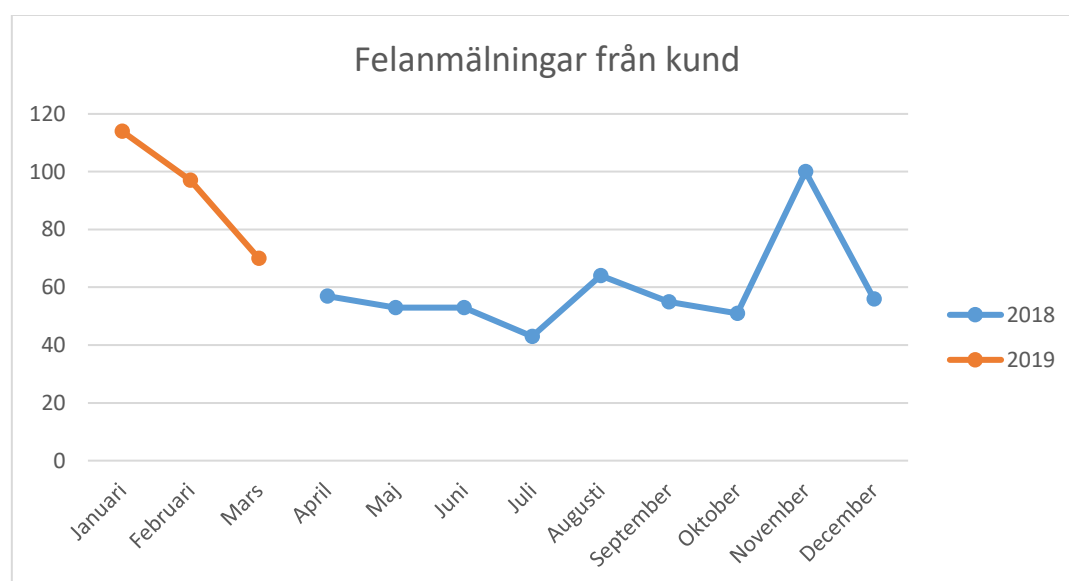
NKI – nöjd kundindex

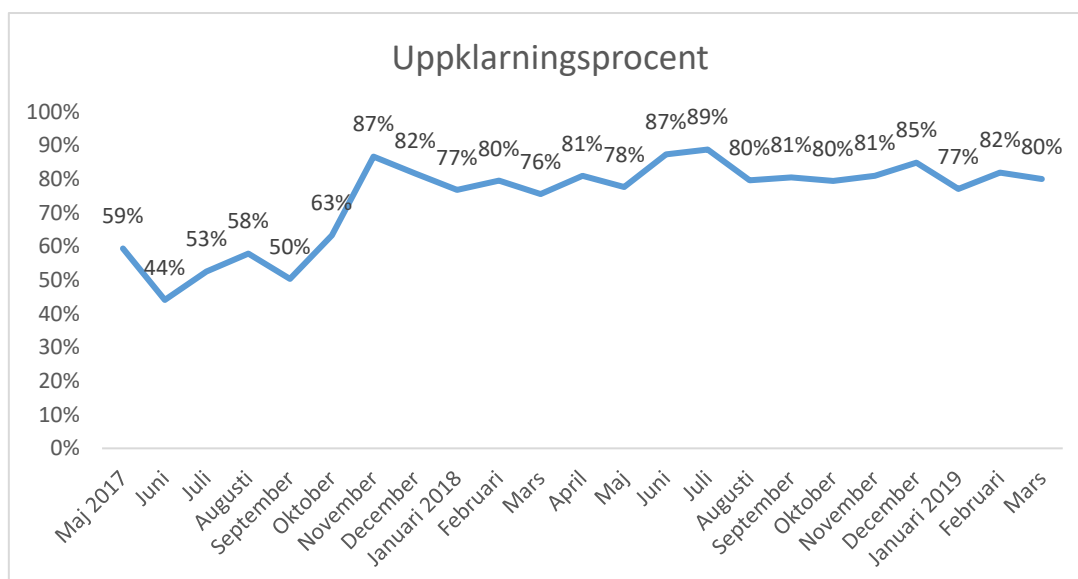
Mål	Utfall mars
NKI > 90	79

För att förbättra NKI har en stor del av kundtjänst gått en utbildning i bemötande och skriftlig och muntlig kommunikation. Utvalda personer har dessutom gått en separat coachutbildning.

Felanmälningar:

Antal ärenden ligger på en högre nivå än tidigare, men andelen som kommer in direkt från våra kunder har en sjunkande trend. Den andra andelen som ökar är en följd av att vi själva och våra leverantörer nu har höjt kvalitetskraven vid ronderingar och besök vilket medför att de rapporterar in till systemet innan kunderna upptäcker bristerna.





STADSUTVECKLING

Skeppsbron

Kommunstyrelsen beslutade 10 april att gå vidare med ärendet.

Parkeringshus västra Masthugget

Dialog med Älvstranden pågår om marköverlåtelse avseende fastighet "Masthugget Väst" där intentionen är att bygganden skall innehålla parkering, idrottshall, lokaler samt ett MatTak. Älvstranden önskar att Parkeringsbolaget ansvarar för att idrottshall och MatTak blir förverkligat vilket inte är parkeringsbolagets åsikt.

Frihamnen

Startmöte har genomförts. Älvstranden och Stadsbyggnadskontoret (SBK) kommer att ta fram en strukturplan under Q1 och Q2 därefter involveras konsortiet igen.

Heden

Bygglov antogs i byggnadsnämnden (BN) 26/3, nu avvaktas överklagandetiden för att bygglovet skall vinna laga kraft.

Damen

Bygglovet är beviljat för 200 platser. Vi påbörjar nu projektering.

Centralen-området

Efter överenskommelse med Älvstranden Utveckling kommer Parkeringsbolaget under april 2019 skapa ca 300 parkeringar utanför gamla ASG-terminalen. Ytterligare parkeringar kommer att skapas inne i huset under september. Tidplanerna för när parkeringarna kommer på plats är preliminära.

Stadsutveckling Valhallagatan/Evenemangsområdet

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.

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 Liseberg, P-bolaget och Trafikkontoret och fortsätter som en del av arbetet med arenautredningen. Uppdraget kommer formellt att behöva hanteras gentemot KF under våren och frågan om volym, finansiering och ägande av planerad parkeringsanläggning "landa" i dialog med Liseberg.

Gösta Rahm

Vi har pågående diskussioner med Akademiska hus och Fastighetskontoret angående överlåtelse av vår fastighet Gösta Rahm. Genomförandeavtal bör skrivas i höst och då måste transaktionen av överföringen av fastigheten vara klar.

Lagerströmsplatsen

Gällande Lagerströmsplatsen så har vi fortsatt dialog med intressenterna Balder, Wallenstam, Serneke och Tornet.

FORSKNING OCH INNOVATION

"Medborgarnas mobilitet" – studie Handelshögskolan

Tillsammans med Centrum för konsumtionsvetenskap vid Handelshögskolan gör vi en studie om kunders beteende. Syftet med studien är att lära oss mer kring vad som formar kunders beteenden och prioriteringar när det gäller val av mobilitetslösning. Särskilt viktigt är att kunna sätta in kunders behov av mobilitet i ett sammanhang i deras vardag. Under våren 2018 genomfördes ett antal kvalitativa intervjuer och under hösten 2018 genomfördes en kvalitativ undersökning som en del av SOM-institutets medborgarpanel. De genomförda studierna ger en fördjupad förståelse för privatpersoners mobilitetsmönster. Leverans av teser kommer att ske under april.

NEPP – en aktiv transportaktörs perspektiv på el- och energisystemets utveckling

Syftet med engagemanget är att öka vår kunskap om energisystemets utveckling och sårbarheten kopplat till elladdning. Under våren kommer NEPP tillsammans med de olika forskar- och delprojektgrupperna att sätta upp planerna för den fortsatta forskningen fram till 2020 och därmed också sätta formerna för analyserna de önskar göra inom detta område.

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.

Vägval För Klimatet

Målet med IVA-projektet *Vägval för ett klimatneutralt Sverige 2045* är att bidra till ett klimatneutralt Sverige som samtidigt stärker svensk konkurrenskraft. Basen är de komparativa fördelar Sverige har inom energiområdet i kombination med ett högt industriellt kunnande, innovationsförmåga och en väl utbyggd infrastruktur. Sveriges förutsättningar styrs i hög grad av den globala utvecklingen, vilket därför också måste analyseras inom projektet. Bolaget har en viktig roll inom flera av de initiativ som

pågår för att minska utsläppen av växthusgaser och därför är det viktigt och relevant att vara med i projektet.

Density

Bolaget har deltagit i steg 1 och 2 av det Vinnova-finansierade projektet Density. Projektet syftar till att pröva hållbara mobilitetslösningar i en tät blandstad. De första två stegen har inneburit idéframtaganden och mindre pilotprojekt och steg 3 är tänkt att innebära större test i verklig miljö. Projektet har nu beviljats Vinnova-medel för steg 3. Bolaget deltar med kunskap och erfarenheter i arbetspaket 2a som syftar till att identifiera kravställning och möjligheter till upphandling av en sk mobility brooker. Kunskap från projektet förväntas ge stöd i våra diskussioner kring bolagets framtida roller i olika situationer.

LIMA

Bolaget deltar som en av ett stort antal parter i ett nytt Vinnova-finansierat projekt; LIMA (Lindholmen Integrated Mobility Arena) på Lindholmen. I projektet kombineras innovationer inom framförallt delade mobilitetstjänster i ett och samma system. 1000 användare och 100 fordon är tänkta att på sikt ingå i projektet. Genom att samla befintliga mobilitetslösningar, tillföra delningstjänster och tillgängliggöra dessa såväl i ett gemensamt gränssnitt som på en eller flera fysisk(a) plats(er) (mobility hub) ges anställda på företag på Lindholmen möjlighet att testa framtidens hållbara mobilitet. Bolaget har det sammanhållande ansvaret för arbetspaket 5 "Mobility Hub". Hittills under våren har arbetet i arbetspaketet fokuserat på att identifiera i vilka geografiska lägen det efterfrågas specifika mobilitetstjänster och hur just dessa tjänster och lägen kan stödja tillgängligheten och det hållbara resandet i området. Arbetspaketet arbetar nu för att "fylla" de tänkta mobilitetshubbarna med mobilitetstjänster som ska vara tillgängliga fysiskt och i LIMA-appen. Bland annat så utreds nu hur parkeringsplatser kan tillgängliggöras för bildelningstjänsterna inom LIMA. Arbetspaketet undersöker även hur t ex låncyklar, elskotrar, paketutlämning etc kan tillgängliggöras inom mobilitetshubbarna.

S3 Electric Shuttles

Lansering av testperiod 2 kommer att ske den 24 april genom ett frukostevent på LSP. De självkörande shuttarna kommer då att köra på Lindholmen från bolagets parkeringar vid Polstjärnegatan ("Golfbanetomten") och ner till Lindholmens företagscentrum. Arbetet med att skapa så goda förutsättningar för testperioden som möjligt pågår.

Datadriven klimatomställning för det goda livet i Göteborg

Med Klimat- och miljöförvaltningen som tänkt projektledare och tillsammans med bland annat trafikkontoret, konsument- och medborgarservice, stadsbyggnadskontoret mm står bolaget bakom en ansökan till Energimyndigheten om utveckling av den sk digitala tvillingen som beslutsstöd för olika åtgärder för att minska klimatpåverkan i staden. Fokus kommer, om ansökan beviljas, att ligga på frågor kring mobilitet och vår insats blir, förutom att aktivt delta i arbetet, att säkerställa tillgången till vår öppna data. Beviljas medel beräknas projektet starta i september.

Idea League

Det finns ett forum som heter Idea League där topprankade sistaårsstudenter från prestigefyllda universitet runt om Europa samlas för att under 3 dygn samverka och samarbeta i olika frågor. Sista helgen i februari var 30 studenter med bakgrund inom teknik, juridik, filosofi, medicin osv på Chalmers för att adressera frågan om hur Artificiell Intelligens kommer förändra samhället. Under dessa dagar har det diskuterats och reflekterats om etiska, moraliska och strukturella frågor kring

samhällspåverkan. Baserat på detta fick sedan studenterna i uppdrag att från sina perspektiv dra ut en riktning vart AI kommer föra oss inom följande områden:

- AI in healthcare:
- AI in public transportation/traffic management
- AI in legal
- AI in energy distribution and consumption

Vi var värddar för området public transportation/traffic management.

Rapporterna från studenterna kommer vara underlag i bolagets framtidsscenarioer i kommande arbete med affärsplan 2020.

Övriga utvecklingsprojekt

Bolaget har även fått förfrågan om deltagande i ytterligare ett utvecklingsprojekt i ansökningsfas med koppling till elektrifiering av fordonsflottan. Just nu pågår utredning av projektets närmare syften och hur dessa kopplar till bolagets behov och engagemang.

ÖVRIGT

GötaPriset

Vårt bidrag "En digital plattform för hållbar mobilitet" har under hård konkurrens bland 383 insända bidrag nominerats till GötaPriset - Sveriges bästa utvecklingsprojekt i offentligt sektor. Sammanfattning och uppsatsen kring vårt bidrag finns i bilaga 2 & 3.

Bakom GötaPriset står Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Sveriges Kommuner och Landsting, Institutet för Kvalitetsutveckling – SIQ och Länsstyrelsen i Västra Götaland. De nominerade bidragen kommer presentera sig på ett seminarium på Kvalitetsmässan, den 12-14 november på Svenska Mässan där även prisutdelningen sker.

Säkerhet och krisberedskap

Under mars månad har ledningsgruppen beslutat om en ny krisorganisation, samtidigt har krispärmarna setts över och uppdaterats. En krisövning har genomförts i systemet WIS (webbaserat informationssystem) tillsammans med anslutna aktörer i Göteborgs Stad. Dessa övningar kommer att vara återkommande varje kvartal.

Arbetsmiljö

Förberedelser pågår för att vi ska uppgradera vår certifiering i arbetsmiljö till den nya standarden ISO 45001.

Lönerevision 2019 klar

Riktmärket för lönerevisionen var 2,55 % enligt KF budget, utfallet blev 2,50 %.

Solceller Focus

Solceller har installerats under mars. Slutbesiktning i slutet av april.

Solceller Förstudie

- Focus 3: Väntar på besked om bygglov för norra fasaden.
- Burggrevegatan: Förstudie klar. Inriktningsbeslut om hur vi går vidare kommer tas.
- RE-förrådet: Förstudie påbörjad.

Leadership for higher ambition

Bolaget är partner i Center for Higher Ambition Leadership, CHLE.

“...The CHLE is a partner-driven nonprofit unit at Chalmers University dedicated to connecting and supporting a growing community of leaders who are driven by a sense of purpose and mission that goes beyond just making their quarterly numbers.

The Center for Higher Ambition Leadership Europe is intended to develop and share knowledge and practices on business leadership that builds institutions of lasting value for their people, their customers, their communities, as well as for their shareholders. We call this “Higher Ambition” leadership. In doing so, the CHLE aspires to helping purposeful leaders build high performing organizations and a better world...”

I februari var bolagets ledningsgrupp inbjudna till CHLE:s partnerdag för att tillsammans med andra partners diskutera verktyg och metoder för förändring, blandat med reflektion och diskussion kring de resultat från de projekt som vi har drivit. Värddar var Systembolaget.

Den 2/4 medverkade nyckelpersoner i bolagets utvecklingsarbete i CHLE Europas första Transformation Leader Summit med fokus på hur vi hanterar de stora transformationsutmaningar som organisationer står inför. Input från forskningsfronten blandades med erfarenheter från industrin och Case clinics där ledare diskuterar sina erfarenheter med andra i samma situation.

[/Maria Stenström](#)

Bilaga 1: remisser

Bilaga 2: Inbjudan riksdagsseminarium

Bilaga 3: Götapriset – sammanfattning En digital plattform för hållbar mobilitet

Bilaga 4: Götapriset – uppsats En digital plattform för hållbar mobilitet

Bilaga till VD-rapport april 2019 - hantering av stadsbyggnadsremisser

Dnr	Plan	Skede	Remissgruppens noteringar	Styrelsehanterat
BN0742/16	Stadslinbana - Station Wieselgrensplatsen	Granskning	Remissvar: Inga synpunkter	
BN0741/16 och BN0727/17	Linbana mellan Lindholmen och Västra Ramberget	Granskning	Remissvar: Inga synpunkter	
BN0740/16 och BN0726/17	Linbana mellan Järntorget och Lindholmen	Granskning	Remissvar: Inga synpunkter	
BN0299/18	Önnered - Ändring av detaljplan söder om Åkeredsvägen	Samråd	Ej relevant	
BN0409/09	Gårda - Förtätning vid Prospect Hillgatan	Granskning	Ej relevant	
BN0519/16	Gamlestaden - Bostäder vid Brettegatan	Samråd	Ej relevant	
BN0117/19	Torslanda - Upphävande av detaljplan i Hjuvik	Samråd	Ej relevant	
BN0459/12	Inom Vallgraven - Utveckling av Inom Vallgraven 12	Granskning	Ej relevant	
BN0732/18	Rambergstaden - Ändring av detaljplan för kvarteret Fåraherden	Samråd	Ej relevant	
BN0896/16	Översiktsplan - Fördjupad för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden	Samråd	Remissvar	2019-04-17

BN0609/16	Översiktsplan - Fördjupad för centrala Göteborg	Samråd	Remissvar	2019-04-17
BN0199/17	Översiktsplan för Göteborg	Samråd	Remissvar	2019-04-17
BN0754/06	Brännö - Enbostadshus vid Åreskiftet	Granskning	Ej relevant	
BN0150/18	Backa - Ändring av detaljplan för kv Gopön	Samråd	Ej relevant	



Inbjudan till seminarium

Som katten runt den heta gröten

Kan skattepolitik öka mobiliteten och minska privatbilismen?

Välkommen onsdag den 24 april kl 9-12 till Riksdagen, Förstakammarsalen, med adress Riksplan, Norrbro 1 A. Kaffe serveras från klockan 8.30

Anmälan gärna före den 18 april till Marianne Magnusson, marianne.magnusson@riksdagen.se Mobil 070 – 286 44 66

Välkommen

Jörgen Hellman, (S) ordf. och Per Åsling, (C) vice ordf. Skatteutskottet

Taxi – en självklar del i välfärden

Peter Viinapuu, VD Cabonline

Att hyra – traditionell delningsekonomi på frammarsch

Anders Trollås, VD Biluthyrarna

Kommer stadens parkeringsplatser att finnas kvar i framtiden?

Maria Stenström, VD Göteborgs Stads Parkering AB

Beteendeförändring i trafiken – hur svårt kan det vara?

Anna Kramers PhD, Program Director Mistra SAMS

Miljömålen – kan fagert tal leda till handlingskraft?

Jakob Lagercrantz, 2030 - sekretariatet

Mikromobilitet och nya mobilitetstjänster?

Jesper Johansson, Mobilitetsexpert Gröna bilister

Kan RUT - avdrag för taxi bidra till ett paradigmskifte?

Claudio Skubla, Förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet

Politiska styrmedel för vägen framåt

Jörgen Hellman, (S) ordf. och Per Åsling, (C) vice ordf. Skatteutskottet

Arrangör: Svenska Taxiförbundet

SAMMANFATTNING

En digital plattform för hållbar mobilitet

Göteborg är en dynamisk och växande region där mobilitet och tillgänglighet är en avgörande faktor för framgång. Göteborgs Stads Parkering har som uppdrag att genom ett aktivt agerande inom parkeringsverksamheten stärka stadsutvecklingen och Göteborgs roll som regioncentrum. Bolaget ska göra det på ett sätt som främjar långsiktigt hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som ekologiskt.

NYTÄNKANDE

Hur kan då ett parkeringsbolag bidra till en hållbar och balanserad omställning och minska biltrafiken? Det är självklart att vi måste nå de som vanligtvis väljer bilen, och vem har en bättre relation med dem än vi? Göteborgs Stads Parkering har skapat en mobilitetstjänst – en digital plattform – där appen Parkering Göteborg utgör gränssnittet. Med appen kan man både hitta och betala sin parkering. Parkering Göteborg samlar i princip samtliga kommunala parkeringsplatser och därmed skapas ett stort dataunderlag som visar när och var kunder parkerar. Eftersom bolaget arbetar för att tillfredsställa behov, inte beteenden, kan man med detta som utgångspunkt utveckla fler tjänster som möter kundernas önskemål.

I dag kan man därför inte bara hitta och betala sin parkering utan bolaget har även i ett pilotprojekt gjort det möjligt att betala för Västtrafiks kollektivtrafikresor i appen. Efter en lyckad försöksperiod kommer nu pilotprojektet att utvecklas och permanentas i appen. Man kan också hitta Västtrafiks avgångar och närmaste Styr & Ställ, Göteborgs hyrcykelsystem, via appen.

Mobilitet måste ses ur ett mycket större, regionalt perspektiv och kommunen kan inte utgöra gränsen. Därför görs ett försök där appen gäller även i Mölndal. En kundundersökning visar att kunderna är mycket nöjda med denna möjlighet.

Målet när Göteborg växer så det knakar är att skapa en hållbar stad som är öppen för världen och konkurrenskraftig i ett internationellt perspektiv. Då är det viktigt att staden är tillgänglig.

Vi ska naturligtvis, som alltid, erbjuda attraktiva parkeringsmöjligheter. Men den övergripande mobiliteten är numera i fokus. Vi hjälper människor att förflytta sig och hitta flytet i vardagen, oavsett transportmedel. Vi kallar det hållbar mobilitet. En möjlighet till sömlöst resande. Vi vill fungera som en samordnare mellan olika transportslag. Vi vill erbjuda råd och tjänster som utgår från mänskliga behov, vad som passar bäst i situationen och på den aktuella platsen. Det handlar därför i hög grad om att prioritera kollektivtrafik, cykel och gång eftersom dessa färd sätt skapar den största möjliga tillgängligheten för oss alla. Detta gör vi med hjälp av smarta digitala lösningar.

Det är viktigt att se på de utmaningar som finns med transporter i framtiden ur olika perspektiv. Behovet av att resa ökar för de flesta människor. Vårt uppdrag är inte att ge stöd åt den utvecklingen utan att lösa de utmaningar som det medför. I dag är bolagets viktigaste tillgångar följaktligen inte vita linjer på svart asfalt utan ständigt uppdaterad kunskap om människors behov och vanor. Plus teknik för att kunna erbjuda människor tjänster som löser flytet i vardagen på ett hållbart sätt. Dessa tillgångar samlas i appen Parkering Göteborg som används 45 000 gånger under en vanlig dag.

Kundens fokus i fokus

Den tillgängliga staden skapar förutsättningar för arbete, studier, fritid och mänskliga möten. I en sådan stad blir det enklare att få ihop vardagspusslet och för näringslivet att få sina behov

tillgodosedda. Det kallas social och ekonomisk hållbarhet

LÄGRE KOSTNADER OCH HÖGRE KVALITET

Den årliga besparing bolaget kunnat göra i form av minskade driftkostnader på betalsystem, baserat på samma volym som då appen infördes, blir cirka 8,4 miljoner kronor.

Parkering Göteborg-appen har blivit en succé bland parkeringskunderna. Från starten vid årsskiftet 2016/2017 har andelen som väljer att betala via appen gått från noll till 70 procent, en siffra som vida överstiger önskat resultat.

HUVUDPOÄNGER, LÄRDOMAR OCH ERFARENHETER ATT DELA MED OSS AV

Vi vet att biltrafiken behöver minska för att vi ska nå våra klimatmål och för att nå de uppsatta målen hos vår ägare, Göteborgs Stad. Samtidigt är det nödvändigt att utgå från behoven hos dem vi är till för och från människors vardag. Ett parkeringsbolag är kanske inte det första man tänker på som kan bidra i den balanserade omställningen. Men parkering utgör en del av ett större system, en infrastruktur för mobilitet. Genom datainsamling och kundundersökningar har vi god kunskap om våra kunder och deras beteenden. Med vår digitala plattform kan vi utgöra den integrator för mobilitet som kommer att vara nödvändig i en omställning till hållbar mobilitet och redan idag utgör vårt arbete en inspirationskälla för andra, framför allt kommunala, aktörer.

En digital plattform för hållbar mobilitet

Inger-Lena Bennman, Göteborgs Stads Parkering AB

April 2019



PARKERING
GÖTEBORG

GÖTEBORGS STADS PARKERING AB

Innehåll

INLEDNING OCH BAKGRUND.....	3
SYFTE/PROBLEMSTÄLLNING.....	4
METOD	6
RESULTAT.....	8
LÄRDOMAR.....	11
FRAMTIDEN	12
SLUTORD.....	13

INLEDNING OCH BAKGRUND

Göteborg är en dynamisk och växande region där mobilitet och tillgänglighet är en avgörande faktor för framgång. Göteborgs Stads Parkeringsbolag är helägt av Göteborgs Stad. Det innebär att bolaget är stadens verktyg för att använda kunskaper kring parkering och mobilitet som en del i stadsutvecklingen.

Göteborgs Stads Parkering har som uppdrag att genom ett aktivt agerande inom parkeringsverksamheten stärka stadsutvecklingen och Göteborgs roll som regioncentrum. Bolaget ska göra det på ett sätt som främjar långsiktigt hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som ekologiskt.

Hur kan då ett parkeringsbolag bidra till en hållbar och balanserad omställning och minska biltrafiken? Det är självklart att vi måste nå de som vanligtvis väljer bilen, och vem har en bättre relation med dem än vi? Det är få kommunala aktörer på stadsutvecklingsområdet som har en så direkt och nära kontakt med medborgarna.

Bolaget har dessutom både genom sin egen personal och genom samverkan med andra aktörer skaffat sig en unik kunskap kring parkering och mobilitet. Det handlar dels om offentliga aktörer som förvaltningar och bolag i Göteborg och Västra Götalandsregionen, dels det privata näringslivet. Där deltar Göteborgs Stads Parkering i ett antal projekt i syfte att testa olika modeller för hållbar mobilitet. Det kan handla om mobilitet som en tjänst, som i LIMA-projektet (<https://www.drivesweden.net/lima/projektstruktur>), S3 – test med självkörande skyttel (<https://s3project.se/>) etcetera. Vi har dessutom gett Centrum för Konsumtionsvetenskap på Handelshögskolan i Göteborg i uppdrag att göra en utredning kring människors mobilitetsmönster.

SYFTE/PROBLEMSTÄLLNING

Som en del av Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som berör övriga staden även Göteborgs Stads Parkering. Nedan finns utdrag ur två viktiga styrdokument.

I **Göteborgs Stads parkeringspolicy** anges följande:

Göteborg står inför stora förändringar, staden förtätas, marken används effektivare och samhällsplaneringen utvecklas i riktning mot hållbarhet. Samtidigt har efterfrågan på parkering ökat genom att människor med högre inkomster och anspråk flyttar in i innerstaden. Klimatfrågan sätter fokus på dagens livsmönster i ett långsiktigt perspektiv. Göteborgs parkeringspolicy ska ange inriktningen för hur de förändrade förutsättningarna för parkering ska hanteras och hur tillgängligheten till olika delar av staden ska ordnas genom parkering. Policyn ska medverka till att trafiksystemet genom parkeringen stöder den stadsutveckling som anges i kommunens budget och översiktsplan.

Parkeringspolicyn ska:

- stödja en hållbar stadsutveckling
- skapa en gemensam syn på parkering för bil och cykel
- vara ett stöd för avvägningar av plats för parkering mot stadsmiljökvantiteter
- medverka till att resande med kollektivtrafik och cykel ökar
- ge vägledning för kommunala aktörer
- sprida kunskap om parkering inom och mellan berörda organisationer
- utgöra underlag för ett separat åtgärdsprogram

Ur **Göteborgs Stads Trafikstrategi**:

ÅR 2035 beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion på 1,7 miljoner invånare. Göteborg går från att vara en stor småstad till att bli en storstad. Det innebär många stora utmaningar, men också ett tillfälle att skapa en sammanhållen stad som lever upp till högt ställda miljömål, en chans som inte alla städer har. Att ta hand om fler människors resande, stärka stadens konkurrenskraft och minska transportsektorns klimatpåverkan är de tre största utmaningarna som trafikstrategin har att hantera.

RESOR – hur vi skapar ett lättillgängligt regioncentrum där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner oavsett färdmedel och förutsättningar.

STADSRUM – hur vi bidrar till mer attraktiva stadsmiljöer där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas

GODSTRANSPORTER – hur vi bidrar till att befästa Göteborg som Nordens logistikcentrum där både befintliga och nya branscher kan utvecklas och skapa arbetstillfällen, utan att det inkräktar på livskvalitet, hållbarhet och tillgänglighet.

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategin och utgår från översiktsplanen som antogs 2009. Tillsammans med Vision Älvstaden anger de en tydlig riktning för Göteborgs stadsutveckling de närmaste 20 åren.

GENOMFÖRANDEPRINCIPER

- Börja med investeringar som underlättar resor i, genom eller runt innerstaden

- *Se till att det går att ta sig fram under tiden den nära storstaden byggs*
- *Stöd innovation och introduktion av nya lösningar och låt Göteborg vara en testarena*
- *Utnyttja potentialen i en meningsfull dialog med näringslivet och invånare*

Dessa dokument, tillsammans med ägardirektivet, ligger till grund för mål och syfte med hur arbetet bedrivs i bolaget för att främja en hållbar mobilitet.

METOD

Göteborgs Stads Parkering har skapat en mobilitetstjänst – en digital plattform – där appen Parkering Göteborg utgör kundgränssnittet. Med appen kan man både hitta och betala sin parkering. Parkering Göteborg samlar i princip samtliga kommunala parkeringsplatser i samma gränssnitt och varje användning, det vill säga betalning via appen, genererar ett dataunderlag som visar hur och var kunder parkerar. Sammantaget blir detta en stor samlad datamängd. Eftersom bolaget arbetar för att tillfredsställa behov, inte beteenden, kan man med detta som utgångspunkt utveckla fler tjänster som möter kundernas önskemål.

I dag kan parkeringskunden därför inte bara hitta och betala sin parkering utan bolaget har även i ett pilotprojekt gjort det möjligt att betala för Västtrafiks kollektivtrafikresor i appen. Efter en lyckad försöksperiod kommer nu pilotprojektet att utvecklas och permanentas i appen. Man kan också hitta Västtrafiks avgångar och närmaste Styr & Ställ, Göteborgs hyrcykelsystem, via appen.

Göteborgs Stads Parkerings strävan mot att både kunna sätta kundernas fokus i fokus och samtidigt skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande har utformat strategin som utgår från digitalisering och skalbara lösningar. Parkering Göteborg-appen är bara en delmängd i den digitala plattformen, en enhet som synliggör tjänsterna medan den samtidigt ger input till systemet vilket i sin tur skapar all den data som kan göra det möjligt för Göteborgs Stad att utforma kundvänliga och hållbara lösningar. Appen är helt enkelt ointelligent utan plattformen.

MARKNADSFÖRING

Göteborgs Stads Parkering har inte behövt lägga stora resurser på att marknadsföra den nya appen. Den mest omfattande informationen har skyltar vid parkeringsplatserna stått för. Vi kan också konstatera att marknadsföringen ofta skett från person till person. Man har uppskattat appen och rekommenderar sina vänner att använda den.

GOD DESIGN

Appen Parkering Göteborg har blivit uppmärksammas för sin enkla och tilltalande design. 2017 nominerades den till Svenska Designpriset. Det blev inget pris men konkurrensen var hård, vinnare var stora resursstarka bolag som PostNord och SJ.

SAMARBETEN GER BÄSTA LÖSNINGEN

Även om Göteborgs Stads Parkering som bolag har förvärvat mycket kunskap inom mobilitetsområdet innebär det inte att bolaget på egen hand kan eller ska genomföra ett arbete mot en mer hållbar mobilitet. Det är inte heller möjligt. Data och kunskap utgör förutsättningen för att utveckla tjänster, medan samarbeten med andra parter, såväl andra bolag och förvaltningar inom Göteborgs Stad som externa företag, utgör möjligheten att genomföra arbetet. Det handlar om olika former av tjänster och erbjudanden som tilltalar både göteborgare och besökare. Tillsammans med det regionala bolaget Västtrafik, ägt av kommunerna i Västra Götaland, strävar vi efter att skapa förutsättningarna för att göra en sömlös resa. En sömlös resa kan innebära att två eller flera mobilitetsaktörer, som kollektivtrafik, hyrcykel och så vidare, har kopplat samman sina tjänster i ett gränssnitt vilket gör det möjligt att betala alla delar i resan med en "svajp". I en framtid är det inte

säkert att det kommer att gå eller ens vara det optimala att komma till sin slutdestination med bil. Det beror dels på förtätning som tar parkeringsplatser i anspråk och dels på en ökande folkmängd. Fler människor genererar fler resor och behov av fler transporter. Med Parkering Göteborg-appen som kundgränssnitt kan vi ge kunden förslag på olika hållbara resor till den destination som kunden valt.

Vårt förslag kan innebära:

Parkera här, ta spårvagn nr X till Y och ta hyrcykel sista biten.

Allt detta görs sömlöst och kunden ska kunna betala allt i en och samma app. Med den data vi har ser vi kundens beteende och kan möta deras behov på ett annat sätt än de kanske själv valt. Det är vad vi menar med att möta behov och inte tillfredsställa beteenden. Vårt mål är att kunden ska åka så mycket kollektivt som möjligt, en affärslogik som i allt väsentligt liknar den som gäller för Systembolaget.

REGIONAL MOBILITET

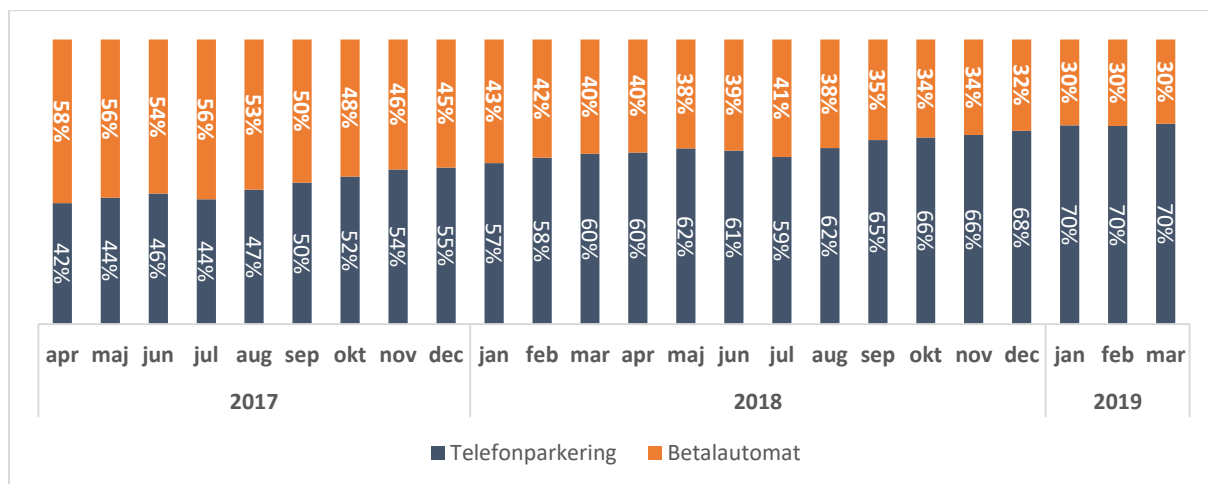
Mobilitet måste ses ur ett mycket större, regionalt perspektiv och kommunen kan inte utgöra gränsen. Så fungerar inte människor, våra behov av mobilitet ser inte till kommungränser. Därför görs ett försök där appen gäller även i Mölndal. Genom en koncessionsupphandling är appen Parkering Göteborg en av tre parkeringsappar som man som kund kan välja att betala med. En kundundersökning visar att kunderna är mycket nöjda med denna möjlighet.

Kommunerna runt Göteborg, i Göteborgsregionen, och även övriga Sverige har visat stort intresse för de lösningar som Göteborgs Stads Parkering utvecklat och vi har delat med oss av våra lärdomar i många sammanhang. Genom den utåtriktade verksamhet vi har skapar vi också ett intresse för och nyfikenhet inför frågor som rör hållbar mobilitet. Inte minst viktigt när det gäller vår måluppfyllelse.

Viktigast när det gäller den regionala hållbara mobiliteten är att kunna visa var det finns pendelparkering, hur många lediga platser där finns just nu och att det finns kollektivtrafik i anslutning till parkeringsplatsen.

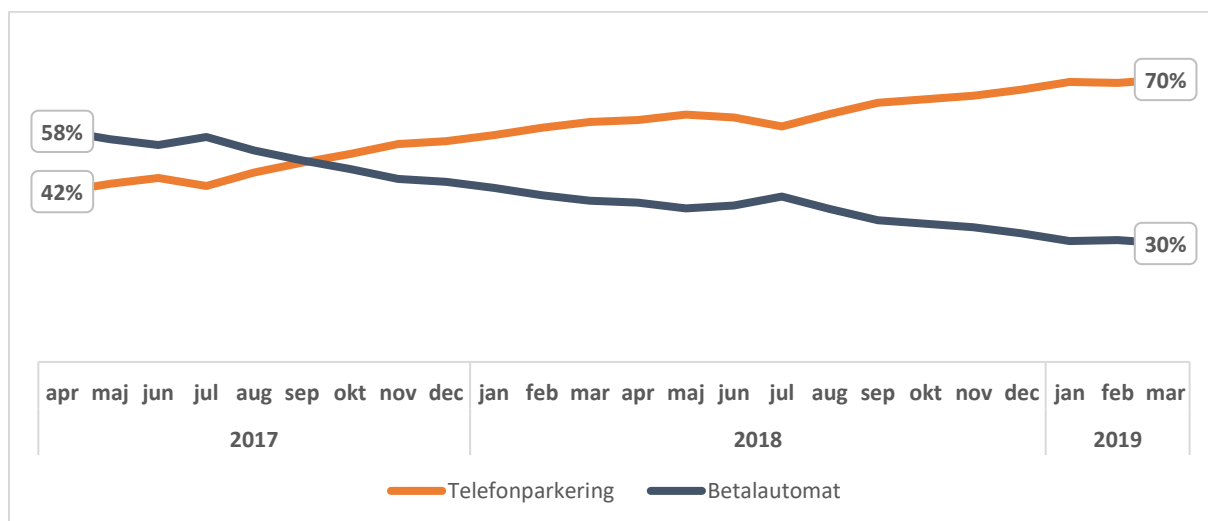
RESULTAT

När Parkering Göteborg-appen funnits på marknaden i drygt ett halvår hade resultatet överträffat alla ställda förväntningar. Den enkelhet, trygghet och flexibilitet som den erbjuder den parkerande kunden uppskattades mycket av parkeringskunderna. Bolagets förväntningar var att runt 40-50 procent av betalningarna på sikt skulle utgöras av betalningar i appen. I mars 2019 var andelen uppe i över 70 procent och ökar fortsatt. (se figur 1)



Figur 1: Fördelning mellan betalning via app (telefon) och betalautomat (stapeldiagram)

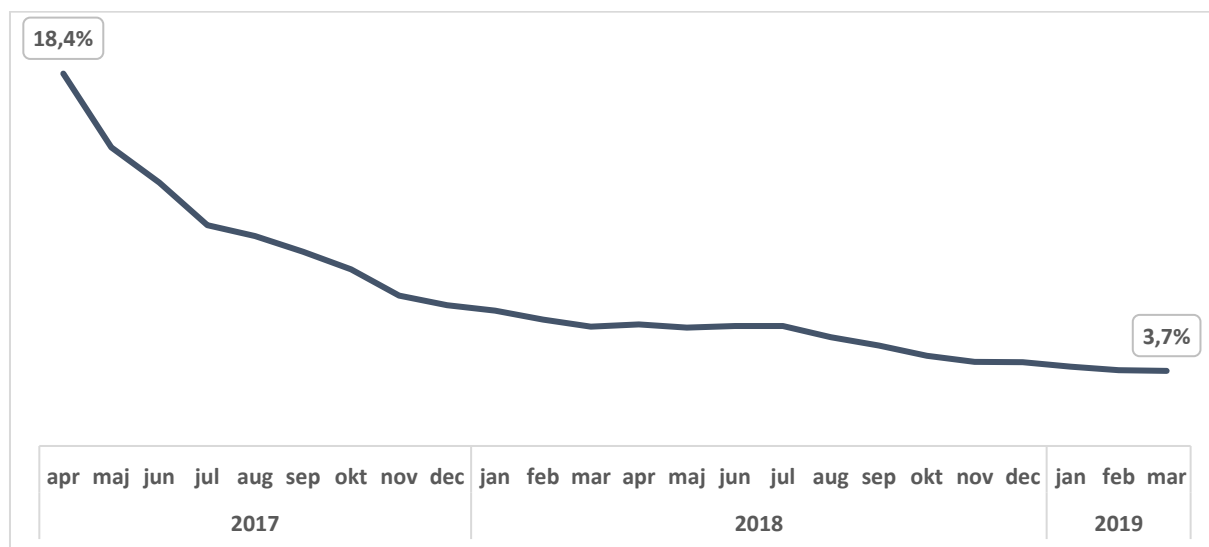
Det tog mindre än ett halvår innan antal parkeringsbetalningar i appen gick om andra betalningsformer och blev den mest dominerande och mest populära bland parkeringskunderna (figur 2).



Figur 2: Fördelning mellan betalning via app (telefon) och betalautomat (linjediagram)

Det innebär inte bara en bekvämlighet för kunden att bara behöva betala för den tid man står utan några extra eller tillkommande avgifter, utan det har också en positiv inverkan på miljön. När myntbetalningarna nu är nere i ett minimum så slipper vi transportera tunga mynt från automater runt hela Göteborg. Transporten av pengar har dessutom inneburit en säkerhetsrisk för de personer

som arbetar med detta, ett arbetsmiljöproblem som i princip försvunnit då andelen myntbetalningar idag sjunkit under 4 procent (se figur 3).



Figur 3: Andel parkeringar som betalas med mynt.

BIDRAR I STADSUTVECKLINGSPROCESSEN

Med all den data Göteborgs Stads Parkering får tillgång till genom att kunder väljer att använda appen blir det möjligt att genomföra analys av kundbeteenden och -behov. Detta kan göras såväl på kort som lång sikt. Som ett exempel har analys av data legat till grund i utredningen inför utveckling av evenemangsområdet i Göteborg. Därmed kommer parkeringsfrågan med i ett tidigt skede och parkeringslösningar kan arbetas fram helt integrerat i utvecklingsprocessen.

Med ökande kunskap om hur parkeringsplatserna används kan användningen optimeras, vilket innebär att behovet av att bygga nya parkeringsplatser minskar.

UTVECKLING AV LADDINFRASTRUKTUR

Utifrån de kundbehov vi identifierat, dels genom analys av data i den digitala plattformen, dels genom kundkontakter, kan vi utveckla nya tjänster för att driva utvecklingen mot en hållbar mobilitet. Hit hör elladdningserbjudanden på besöks- och tillståndsplatser.

DIGITALA TILLSTÅND

I och med att vi digitaliserat våra parkeringstillstånd kan parkeringsplatser användas för flera ändamål. På en parkeringsplats eller i ett parkeringshus kan vi ställa ut tillstånd som gäller under dagtid vardagar. Övrig tid fungerar platserna som besöksparkeringar. De digitala tillstånden sparar också en mängd resurser, både utifrån arbetsinsats och ur miljösynpunkt, då vi inte som tidigare behöver skicka ut papperstillstånd per post. En parkeringskund som har ett digitalt tillstånd kan också

via appen låna ut det till någon annan under en viss tid. Även detta har blivit mycket uppskattat från kunder.

LÄGRE KOSTNADER OCH HÖGRE KVALITET

Den *årliga* besparing bolaget kunnat göra i form av minskade driftkostnader på betalsystem, baserat på samma volym som då appen infördes, blir cirka 8,4 miljoner kronor.

För den parkerande kunden har det blivit enklare att göra rätt, vilket var ett av de mål som sattes upp. Kunden betalar bara för den tid de faktiskt står på parkeringsplatsen och behöver inte ta till säkerhetsmarginaler. Och att det är enkelt att göra rätt innebär att kontrollavgifterna minskat sedan appen lanserades.

MÖJLIGA TJÄNSTER I EN NÄRA FRAMTID

Tack vare den digitala plattformen kan det bli möjligt att presentera en rad tjänster inom en relativt snar framtid:

- Du har ett tillstånd för arbetsplatsparkering som går ut klockan 17. Behöver du jobba över kan systemet se att du inte har lämnat garaget, skicka en push-notis och fråga om du då vill starta en besöksparkering.
- För att minska söktrafik visar vi redan nu i vår app och på nya digitala skyltar hur många besöksparkeringsplatser som finns lediga. Nästa steg är att göra förutsägelser om hur många lediga platser det på gatan. Då utgår vi från den data som vi har tillgänglig om hur människor parkerat tidigare. Via AI kommer vi att ställa en prognos hur många platser som finns vid en viss tidpunkt. Då går det att förutse om det är troligt att det finns plats när jag ska till stan om längre fram på dagen, eller vid en viss tid en annan dag. Detta blir möjligt tack vare vår s k Big Data.
- Skulle det inte vara bra att kunna möta människors oro för att bidra till luftföroreningarna i staden? Genom samarbete med två mastersstudenter på Chalmers har vi tagit fram en prototyp där kunden ska kunna se luftföroreningarna i realtid och var de är som värst. Då kan man välja att den dagen låta bilen stå, eller bara åka till en pendelparkering/mobilitetshub och åka kollektivt eller cykla sista biten. Denna tanke kombinerar möjligheterna i digitalisering med nudging.
- Tack vare data som beskriver parkeringsmönstret i stan så kan vi optimera tillgängligheten ytterligare på olika platser. Skulle det inte vara bra om vi kunde vara flexibla och ändra proportionerna mellan arbetsplatstillstånd och besöksparkeringar när systemet ser att få använder sin arbetsplatsparkering? Under exempelvis jullovet ökar besöken till centrum medan få använder sig av sitt arbetsplatstillstånd.

LÄRDOMAR

När stora delar av kunderbudandet och verksamheten digitaliseras innebär det utmaningar för hela organisationen. Det krävs beredskap för vad som händer om systemet går ner vid något tillfälle eftersom det kommer att få stor genomslagskraft. Det går inte att hantera felanmälan och kundtjänst utifrån gamla modeller. Kommunikationen till kunder och andra intressenter behöver ske snabbt och via andra kanaler än tidigare – exempelvis sociala medier. Kraven på organisationen som helhet förändras alltså.

Baksidan av att gå över till en allt mer digitaliserad vardag är svårigheten för den grupp som ibland kallas för digitala analfabeter. Mestadels rör det sig om äldre personer som står utanför digitaliseringen. Eftersom det också finns möjlighet att betala med kort ger vi dessa personer ett alternativ. Vi kan dock se att detta är ett övergående problem i takt med att även äldre personer skaffar sig smarta telefoner och de som inte gör det avstår i högre grad från att köra bil.

Bolaget har deltagit i seniorträffar för att visa och förklara hur betalningen i appen fungerar. Vi välkomnar också den som behöver hjälp att besöka oss så hjälper vi till att visa hur man lägger in sin betalningsmetod och startar en parkering.

Den digitala plattform som Göteborgs Stads Parkering valt att utveckla på egen hand ger nu den möjlighet som krävs inför stadens utveckling mot mer hållbara resor. Det första försöket som gjordes med en parkeringsapp innebar att vi förlitade oss till en befintlig leverantör av betalningstjänster, något som inte blev särskilt lyckat. Bolaget hade ingen kontroll över utvecklingen och vilka funktioner som skulle tas fram, det låg helt i apputvecklarens händer. Vi fick heller inte tillförlitlig data för att kunna vidareutveckla våra tjänster.

FRAMTIDEN

Om Göteborgs Stad ska kunna nå målen om en god tillgänglighet till staden och samtidigt minska biltrafiken trots en kraftigt ökande folkmängd och ett förtätat centrum, behöver vi skapa långsiktig hållbara och attraktiva lösningar för människor. De måste kunna klara sin vardag och sin mobilitet på ett sätt som fungerar i just deras livssituation, det ska inte bara vara bra för miljön. Hållbar mobilitet är inte möjlig om vi inte gör den enkel. Hållbara resor slår inte igenom förrän människor tycker att det vi kan erbjuda är bra och ett bättre alternativ än de valt tidigare. Den användning av appen och de datamängder som parkerande kunder genererar är oerhört värdefull inför en framtida omställning till mer hållbart resande. Vi har information om hur människor reser och parkerar och det är främst bilisterna vi behöver nå om biltrafiken ska minska. Det är vi som har relationen med bilisterna.

Digitaliseringen är förutsättningen för att fortsätta utveckla attraktiva erbjudanden. Utan digitaliseringen hade vi inte haft dessa kunskaper. Detta ger också möjlighet att kombinera erbjudanden med andra aktörer och vi kan samarbeta med dem på en rad olika sätt. All data ger oss möjlighet att analysera människors behov och vi kan med hjälp av vår data följa beläggningen och använda parkeringsplatser på ett mer resurseffektivt sätt. Vi kan öppna upp vissa låsta platser eller garage under vissa tider för besökare, och vi kan ge olika behörighet till olika kunder. Det sparar resurser i den fysiska miljön. På så sätt är vi redan idag en viktig och aktiv part i stadsutvecklingen. Vi vet hur många parkeringsplatser som behövs på en viss plats och under vilka tider. Vår data gör att vi kan göra en betydligt mer förfinad analys.

Digitaliseringen är en förutsättning om vi ska kunna bidra till att staden kan fungera som en integrator och länka samman olika sorters mobilitetstjänster. Det är också därför som vi deltar i en rad forskningssamarbeten.

Utmaningen är att både arbeta här och nu med människors behov, samtidigt som vi har blicken riktad framåt och utåt för att skapa lösningar för framtiden.

Vi har olika vanor och de smarta tjänsterna ska hjälpa människor i vardagen. Parkeringen är inte huvudsaken, den är bara ett medel i en människas vardag. Och utifrån stadens perspektiv också ett medel för stadsplaneringen. Vi kan bidra till att varje parkeringsplats utnyttjas så effektivt som möjligt genom att allt vårt utvecklingsarbete utgår från digitala och därmed skalbara lösningar.

SLUTORD

Vi vet att biltrafiken behöver minska för att vi ska nå våra klimatmål och för att nå de uppsatta målen hos vår ägare, Göteborgs Stad. Samtidigt är det nödvändigt att utgå från behoven hos dem vi är till för och från människors vardag. Ett parkeringsbolag är kanske inte det första man tänker på som kan bidra i den balanserade omställningen. Men parkering utgör en del av ett större system, en infrastruktur för mobilitet, och vi är de enda som har direktkontakt med bilisterna och kan påverka dem genom att föreslå attraktiva alternativ. Genom datainsamling och kundundersökningar har vi god kunskap om våra kunder och deras beteenden.

Det kunnande som Göteborgs Stads Parkering har, i kombination med omfattande data kring hur parkerande kunder beter sig, utgör en god grund för staden att ta ett grepp över mobilitetsfrågan. Nu finns förutsättningar för staden att fatta beslut inför framtiden, hur och på vilket sätt detta ska ske. För att kunna erbjuda den blandade resan, något som kommer att bli nödvändigt när det inte går att ta bilen hela vägen till sin måldestination, krävs någon form av integratörroll. Med vår digitala plattform kan vi eller vår ägare utgöra den integratör för mobilitet som kommer att vara nödvändig i en omställning till hållbar mobilitet genom att visa och föreslå hållbara val i den kombinerade resan. Det behöver inte vara Göteborgs Stads Parkering som ensamma agerar integratör, men det arbete som gjorts med den digitala plattformen har skapat förutsättningar för staden att bli en av flera möjliga integratörer. Och redan idag utgör vårt arbete en inspirationskälla för andra, framför allt kommunala, aktörer.