|  |  |
| --- | --- |
| Yttrande remissStyrelsen 2024-11-11Ärende/Paragraf: 106 | Handläggare: Jonas Eriksson, GruppchefTelefon: 031-367 61 23E-post: jonas.eriksson@businessregion.se  |

# **Remiss: Göteborgs Stads policy för parkering**

## Förslag till beslut

## I styrelsen för Business Region Göteborg:

## Att godkänna förslag till remiss samt lämna över till stadsbyggnadsförvaltningen för vidare hantering.

## Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har bett BRG att inkomma med remiss på ärende SBF-2023-00665 gällande förslag på ny parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Remissinstanserna har ombetts att återkomma med synpunkter på både förslaget i sin helhet samt ge sin syn på specifika åtgärdsförslag.

BRG väljer i vårt yttrande att ställa oss bakom syftet och inriktningen för parkeringspolicyn, att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

BRG vill i vårt remissvar peka på ett antal områden i parkeringspolicyn som behöver kompletteras och bli tydligare för att omhänderta näringslivets perspektiv. Oavsett vägval är det viktigt att förändringar och alternativa prismodeller kommuniceras tydligt och med framförhållning till de grupper inom näringslivet som de berör.

Remissvaret svarar dels på de specifika frågorna som ställs i remissen samt även på parkeringspolicyn i sin helhet.

Remissvaret ska ha kommit in till stadsbyggnadsförvaltningen via stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se senast den 15 november 2024. Styrelsen föreslås godkänna förslaget.

## Förslag om ny parkeringspolicy för Göteborgs Stad

BRG står bakom syftet och inriktningen för parkeringspolicyn, att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande. BRG visar i vårt remissvar att det finns ett antal områden i parkeringspolicyn som behöver kompletteras och bli tydligare för att omhänderta näringslivets perspektiv.

När det gäller de specifika åtgärdsförslag(a-g) som remissen lyfter fram så har BRG valt att inte kommentera i de fall vi inte sett att vi har en specifik återkoppling utifrån vårt uppdrag.

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

Prissättning är ett viktigt verktyg för att styra mot ett hållbart resande. Om styrande prissättning ska ge effekt på bilanvändandet behöver de yteffektiva och hållbara transport- och resemöjligheter finnas tillgängliga. Annars finns en risk att attraktiviteten för vissa områden i staden minskas och kundgrupper söker sig till andra områden. Det är en viktig parameter i utformning av en eventuellt dynamisk prissättning.

Dynamisk prissättning av el-laddning är ett bra sätt för att styra behoven till tider där effekttillgången är bättre och är därför något som skyndsamt bör införas vid kommunalt ägda och driftade laddplatser.

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

*BRG har ingen kommentar utifrån näringslivsperspektivet.*

1. **Miljödifferentierad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.**

Näringslivet efterfrågar tydliga regler och framförhållning i införande av regelverk och policys. En invecklad och svårtillämpad prissättning är negativt för näringslivet. Samtidigt är det en bra princip att priset sätts med tydlig koppling till det faktiska avtryck (fysiskt och klimatmässigt) som fordonet ger upphov till.

1. **Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.**

*BRG har ingen kommentar utifrån näringslivsperspektivet.*

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

Generösa tillstånd motverkar en övergång till mer yteffektiva och hållbara transportslag. Samtidigt är framkomlighet och tillgänglighet viktigt för näringslivet. Därför är angöringsytor för lastning och lostning viktigt.

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

De lokala torgens konkurrenskraft är en viktig del i att skapa attraktiva miljöer. Förutsättningarna för parkering är en del i den konkurrenskraften och något som behöver analyseras noga. Därför viktigt att parkeringspolicyn skrivs på ett sätt där lokala förutsättningar, inklusive fler mål kring hållbarhet, tas med i bedömningen.

1. **Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.**

Viktigt att staden vid denna typ av förändring tar hänsyn till näringsaktörers särskilda behov. Detta kan exempelvis handla om bilpoolslösningar där dedikerade p-platser kan vara en viktig del i affärsmodellen eller där specifika laddlösningar eller laddbehov förutsätter fasta platser. Förändringar behöver göras i dialog med dessa aktörer.

**Stärk konkurrenskraften för yteffektiva och hållbara lösningar – nya näringslivsaktörer ges möjlighet att växa**

Göteborgs stads näringslivsstrategiska program pekar ut att Göteborgs stad ska verka för effektiva, hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion. För att stadens och näringslivets insatser kring hållbar mobilitet och transporter ska kunna konkurrera på egna meriter och bli långsiktigt livskraftiga krävs att staden skapar förutsättningar som stärker konkurrenskraften för de yteffektiva och hållbara lösningarna. De hållbara alternativen bör stärkas både vid prissättning och vid prioritering av yta. Det är viktigt att parkeringspolicyn kompletteras med fler insatser som stimulerar hållbar mobilitet. Det gäller både insatser som stärker utbudet av exempelvis kollektivtrafik men även bredare insatser så som cirkulationsplaner som styr mot hållbara mobilitetslösningar.

Utifrån BRGs arbete med bland annat mikromobilitetsklustret och bilpoolsaktörer vet vi att det i regionen finns företag, tjänster och produkter med kapacitet att erbjuda yteffektiva och hållbara lösningar för både privatpersoner och näringsliv men som idag har svårt att konkurrera. Här blir policyn ett viktigt verktyg att stärka konkurrenskraften. Policyn skulle även kunna bidra med att, i linje med det näringslivsstrategiska programmets strategi om innovationskraft, positionera Göteborg som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar. Exempelvis har Sverige första mobilitetshotell i Nordstan, med en storskalig satsning på kombinerad mobilitet och mikrologistik, fått stort intresse både nationellt och internationellt.

**Viktigt att inkludera näringslivet i fortsatta arbetet**

Det är positivt att policyn vill skapa utrymme för en attraktivare stad. BRG önskar lyfta fram att det är viktigt att fortsatt arbete görs i tät dialog med näringslivet för att inte tappa fokus på alla de tre perspektiven kring attraktionskraft som det näringslivsstrategiska programmet lyfter fram; att Göteborg ska vara en plats som är attraktiv att verka och bo i, samt besöka.

BRG hade önskat en närmre dialog kring näringslivets förutsättningar redan i framtagandet av ny policy. Vi ser att den nya policyn har stort fokus på perspektiven att *bo* och *besöka* men saknar ett tydligt perspektiv på att *verka* i staden. Ett sätt att tydliggöra detta hade varit att lyfta fram näringslivets behov under en egen rubrik och göra de skrivningarna vägledande för hur staden framöver tar hänsyn till näringslivet i det praktiska arbetet med att implementera policyn. Arbetet med att involvera näringslivet kring strategier för parkering kan med fördel ingå i arbetet med kommande handlingsplaner inom ramen för det näringslivsstrategiska programmet.

Policyn borde även lyfta vikten av att arbeta tillsammans med regionala aktörer för att kunna leverera en tydlighet till privata aktörer hur omställningen av resandet i regionen ser ut.

**Nya mobilitets- och transportlösningar växer fram och behöver få ta plats**

Policyn har ett snävt förhållningssätt till det breda utbud av olika fordonsslag som finns idag. Här sker en snabb utveckling. Policyn behöver tydliggöra hur staden kan stimulera, inte bara ett skifte från bil till kollektivtrafik och cykel utan även ett skifte till att nyttja andra typer av fordon, så som el-mopeder, lastcyklar och andra mikro- och minifordon för både privatpersoner och näringslivets transporter. Ett område där det i regionen finns flera innovativa näringslivsaktörer, i hela värdekedjan, som visat på möjliga lösningar.

**Policyn behöver fånga upp behov i hela staden**

De centrala delarna av staden är redan idag relativt väl försett med de hållbara transportlösningar, såsom kollektivtrafik, delande mikromobilitetslösningar och bilpool, som parkeringspolicyn är tänkt att främja. Nuläget är annorlunda i de mer semi-perifiera delarna av staden. Detta skulle behöva belysas i policyn. I dessa delar av staden måste ett parallellt arbete initieras för att stärka utbudet. Exempelvis skulle policyn kunna vara en drivkraft där attraktiva platser för delad mobilitet(bilpooler) i innerstaden kan subventioneras i utbyte mot att tjänsterna även tillhandahålls i områden där de i dagsläget inte bär sig ekonomiskt.

Från aktörer inom detaljhandeln har vi fått till oss en oro att ett begränsat p-tal i samband med önskemål om att bygga ut butiker i icke centrala stadsdelar riskerar ett läge där näringslivsaktörer inte vill investera och bygga ut butiker. Om staden gör det tuffare att parkera vid butiker i icke centrala stadsdelar så riskerar det leda till att kunderna åker bil till yttre stadsdelar med större parkeringsytor. Detaljhandelsaktörerna uttrycker även vikten av korttidsparkeringar både för att lasta och lossa varor men också för kunders behov.

## Specifika kommentarer utifrån policyns struktur

### **Specifika inspel kring – ”Grundläggande principer”**

* Policyn behöver bli tydligare kring vilka de alternativ är som man ser som relevanta för att minska bilanvändning. "Hållbara trafikslag" är vagt beskrivet och skulle behöva förtydligas.
* Tillväxten av bilpooler är en viktig del i att minska privat bilägande och bilanvändning. Bilpoolers förutsättningar bör därför lyftas tydligare.
* Policyn bör ge en bredare bild på vilka fordonsslag som ska stå för kostnader. För att möjliggöra ytor för exempelvis mikro och mini-mobilitet bör policyn inte begränsas till att endast bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna. Snarare bör skrivningen i policyn peka på att kostnaden ska bäras av dem som nyttjar parkeringsytorna där priset används som ett incitament för att stärka konkurrenskraften hos yteffektiva och hållbara fordon. Annars riskerar vi på sikt en underfinansiering av infrastruktur för de fordonsslag som växer fram.
* Frågan om trygghet och säkerhet kring parkeringsanläggningar är viktig både gällande parkeringar för cykel och delad mikromobilitet och för anläggningar för andra typer av fordon. Ämnet bör därför lyftas som grundläggande princip kring de anläggningar som stadens aktörer ansvarar för. I nuläget lyfts frågan endast kring parkering för cykel och delad mikromobilitet.

### **Specifika inspel kring – ”Parkering för cykel och delad mikromobilitet”**

* I nuläget är policyn otydlig med vad som menas med ”delad mikromobilitet”, här behövs ett förtydligande som visar på bredden där definitionen bör inkludera exempelvis el-mopeder, lastcyklar, etc.
* Det är viktigt att ytor skapas för olika typer av mikromobilitet. Dessa ytor har olika karaktär och innehåll. Väderskyddade parkeringslösningar är en viktig del. Mikromobilitet är i växande grad en mobilitetslösning också för näringslivet vilket ställer ökade krav på infrastrukturen. Utbudet av parkeringslöningar måste spegla det ökade antalet och variationen av fordon.

### **Specifika inspel kring – ”Tjänster för kombinerad mobilitet”**

* Policyn talar om att antalet platser för delad mobilitet ska öka. Det är positivt men det är viktigt att utformning och placering görs i dialog med näringslivet som har kunskap om hur dessa ytor bör utformas och kommuniceras för att bidra till ökad attraktivitet för de delade mobilitetstjänsterna. Dagens bilpoolsaktörer efterfrågar inte enbart ytor utan även ett bredare samarbete med staden för att kommunicera tillgången av tjänster gentemot invånare och näringsliv.
* Bra att policyn lyfter upp behovet av pendelparkeringar. Det är viktigt att de aktörer som ansvarar för pendelparkeringarna även aktivt arbetar för att de fysiska platserna knyts ihop med relevanta tjänster. Det handlar främst om erbjudanden med kollektivtrafiken men kan även handla om exempelvis tjänster kring samåkning med syfte att underlätta omställningen för den enskilde.

### **Specifika inspel kring – Parkering för bil och motorcykel**

* Skrivningen under detta stycke är svår att förstå och vi ser betydande risk för otydlighet och osäkerhet vid tillämpning. Stycket pekar ut två typer av fordon som ska begränsas utan att tydliggöra vad det är för negativa aspekter som driver fokuset på bil och motorcykel. Generellt i policyn så hänvisas flera gånger till ”hållbar mobilitet” utan att detta definieras närmare. Dagens förbränningsmotor kommer inom en relativt kort framtid vara till stor del utfasad till fördel för elektriska bilar. Detta innebär att klimatavtrycket från fordonen minskar och frågor om yteffektivitet av transporterna blir ett allt viktigare styrmedel och något som behöver bli mer tongivande i parkeringspolicyn.
* Stycket pekar nästan uteslutande på boendes behov av parkering. Återigen skulle policyn behöva tydliggöras kring de olika aspekterna som kommer från att verka, bo och besöka Göteborg.

### **Specifika inspel kring – Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen**

* Utifrån insikten att elektrifieringen av fordonsflottan nu går snabbt och att merparten av alla fordon inom en snar framtid kommer vara elektrifierade så behöver skrivningarna om laddinfrastruktur ges ett större utrymme. Policyn behöver tydliggöra att parkeringsaktörerna i staden behöver följa med teknikutvecklingen och löpande uppdatera strategierna för laddning i takt med teknikutvecklingen. Ett område som idag testas i Göteborg men som inte finns med är sk dubbelriktad laddning, där bilarnas batterier kan ge stödtjänster till fastigheter och elnät. Erbjudande kring laddning kan vara ett kraftfullt sätt att styra trafiken till de anläggningar där staden tycker det är lämpligt att samla fordonen.
* Det är positivt att staden har en restriktivitet mot laddinfrastruktur på gatumark men med den tekniska utvecklingen så behöver detta utmanas. Exempelvis finns det i staden försök med induktiv laddning där laddning sker utan sladd i samband med att bilar gör kortare stopp, så kallar ”opportunity charge”. Dessa stopp görs främst på gatumark och då behöver stadens arbete utvecklas i takt med tekniken och laddning erbjudas även på gatumark.
* Ett annat teknikperspektiv som policyn behöver förhålla sig till är förberedelse för autonoma fordon och autonom parkering. Med autonom trafik blir ytor för angöring, på- och avstigning, viktigare än parkering.

### **Specifika inspel kring – Boendeparkering**

* I arbetet med att förflytta parkering från gatumark till anläggningar så bör staden även ta möjlighet att nyttja befintlig parkering som finns i privat ägo. Det finns idag privata parkeringsanläggningar som inte nyttjas fullt och som skulle kunna vara en tillgång för staden.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

Ökat folkliv och bättre tillgänglighet bidrar till stärkt attraktionskraft. Omdisponering av yta skapar bättre förutsättningar att använda stadens ytor till andra kvalitéer och funktioner som kan skapa affärsmöjligheter för näringslivet.

Samtidigt finns det näringslivsaktörer där förändring i parkeringstillgång riskerar att påverka verksamheterna negativt och dessa aktörer behöver inkluderas i det fortsatta arbetet för att tydliggöra vägen framåt.

## Bedömning ur ekologisk dimension

## Parkeringspolicyn bedöms kunna verka som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling och förbättra möjligheterna att resa hållbart. Detta bidrar till stadens mål om att minska klimatpåverkan från transporter och ett minskat vägtrafikarbete.

## Bedömning ur social dimension

Näringslivets möjlighet till och ökade fokus på att använda mikromobilitet framför bil öppnar upp att inkludera nya grupper på arbetsmarknaden när körkort inte längre behöver vara ett krav.

Högre kostnader för parkering utan att erbjuda attraktiva alternativ riskerar att tränga undan grupper från delar av staden. Detta behöver följas upp i takt med att policyn implementeras.

Bilagor

1: Tjänsteutlåtande - SBF-2023-00665 - Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

2: Göteborgs Stads policy för parkering – remissversion 2024

3: Yrkande S V MP C - Yrkande angående remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

# 4: Yrkande M D L KD SD – Yrkande – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

# 5: Yttrande SD – Yttrande angående – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg AB