



Beslutsunderlag
Styrelsen 2024-11-15
Beslutspunkt (11)

Handläggare: Mirja Eriksson Primo, Chef
Fastighetsförvaltningen
Telefon: 031-368 52 97
E-post: mirja.primo@higab.se

Remiss Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I styrelsen för Higab AB:

1. Att tillstyrka Stadsbyggnadsnämndens förslag till Göteborgs Stads policy för parkering enligt bilaga.
2. Att omedelbart justera ärendet och översända det till stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden, tagit fram ett förslag på parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Parkeringspolicyn anger stadens övergripande inriktning inom temaområdet parkering.

Syftet med parkeringspolicyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån dessa dimensioner

Samverkan

-

Bilagor

1. Remissutskick Göteborgs Stads policy för parkering
2. Göteborgs Stads policy för parkering - Remissversion 2024

Expediering

stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Ärendet

Remissen ska besvaras senast 15 november.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden, tagit fram ett förslag på parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Parkeringspolicyn anger stadens övergripande inriktning inom temaområdet parkering.

Syftet med parkeringspolicyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt yteffektivt marknyttjande.

Sammanfattande bedömning

Higab AB tillstyrker förslag till Göteborgs stads policy för parkering i sin helhet.

Higab Ab har inte några synpunkter på åtgärdsförslagen som ges i remissfrågorna.



§ 481 Ärendenummer SBF-2023-00665

Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Stadsbyggnadsnämnden översänder Parkeringspolicy för Göteborgs stad på remiss enligt sändlista.
2. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering justeras i enlighet med ändringarna i bilaga 1 i yrkande S, V, MP, C. Förvaltningen får i uppdrag att göra redaktionella ändringar, exempelvis avseende disposition.
3. IVL Miljöinstitutet, VTI, RISE, Chalmers, KTH, Göteborgs klimatråd, Västra Götalands forskarråd, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Citysamverkans medlemsorganisationer, Trivector Traffic AB och Spacescape AB läggs till som remissinstanser.
4. Utöver bilagan får remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:
 - a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - f. Lägre priser besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
5. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att under det fortsatta arbetet med att utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering. Zonsystemet bör utgå från ett antal lägesfaktorer, exempelvis:
 - a. förutsättningarna till hållbart resande
 - b. externa effekter av biltrafik
 - c. efterfrågan på parkering

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i yrkande S, V, MP, C.

Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2024-06-18

Tidigare behandling

Bordlagt på förslag av Adam Wojciechowski (MP) 2024-02-06 och 2024-04-23 och Johannes Hulter (S) 2023-12-19, 2024-02-27, 2024-03-26 och 2024-05-21.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2023-11-24, med bilagor.
2. Yttrande SD 2024-05-21, protokollets bilaga 22.
3. Yrkande S, V, MP, C, protokollets bilaga 23.
4. Yrkande M, D, L, KD, SD, protokollets bilaga 24.

Yrkanden

Johannes Hulter (S) yrkar bifall till yrkande S, V, MP, C.

Hampus Magnusson (M) och Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande M, D, L, KD, SD.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på yrkande S, V, MP, C mot yrkande M, D, L, KD, SD och finner att yrkande S, V, MP, C bifallits. Omröstning begärs

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till yrkande S, V, MP, C och nej för bifall till M, D, L, KD, SD”.

Vid upprop röstar Johan Zandin (V), Elisabeth Borg (S), Adam Wojciechowski (MP), Beatrice Klein (V), Emmyly Bönfors (C) och Johannes Hulter (S) ja, medan Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Eva Flyborg (L), Jörgen Fogelklou (SD) och Mats Ahdrian (KD) röstar nej.

Med sex ja-röster mot fem nej-röster beslutar nämnden att bifalla yrkande S, V, MP, C.

Reservationer

Ledamöterna från M, L, D, KD och SD reserverar sig mot beslutet i förmån för eget yrkande.

**Remissutskick**

Utfärdat 2024-06-25

Ärendenummer SBF-2023-00665

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-2634

E-post: hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

Remissutskick Göteborgs Stads policy för parkering

Remissversionen av Göteborgs stads policy för parkering skickas härmed ut till remissinstanserna. Syftet med att skicka ut policyn på remiss är att ge möjlighet att lämna synpunkter på det förslag som lagts fram.

En policy ska enligt stadens Riktlinje för styrande dokument vara ett kortfattat och översiktligt dokument som ska ange värderingar och grundprinciper för att styra organisationens agerande inom ett visst område. En policy ska inte ge några fasta regler utan principer som ska tjäna som vägledning inom det aktuella området. En policy ska inte innehålla mål. En beslutad policy gäller tills vidare men ska aktualitetsprövas regelbundet.

Svar på remissen ska inkomma till stadsbyggnadsförvaltningen via stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se senast den 15 november 2024. Frågor avseende remissen hänvisas till Hanna Järpedal.

Remissfrågor

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag samt ge sin syn på nedanstående åtgärdsförslag:

- a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
- b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procent ledig kapacitet.
- c. Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
- d. Prissättning som indexerar utifrån KPI med årligt påslag.
- e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
- f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
- g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Bilagor

Bilaga 1: Sändlista för remissen

Bilaga 2: Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

För stadsbyggnadsnämnden

Jenny Adler

Avdelningschef

Strategi och taktik



Göteborgs
Stad

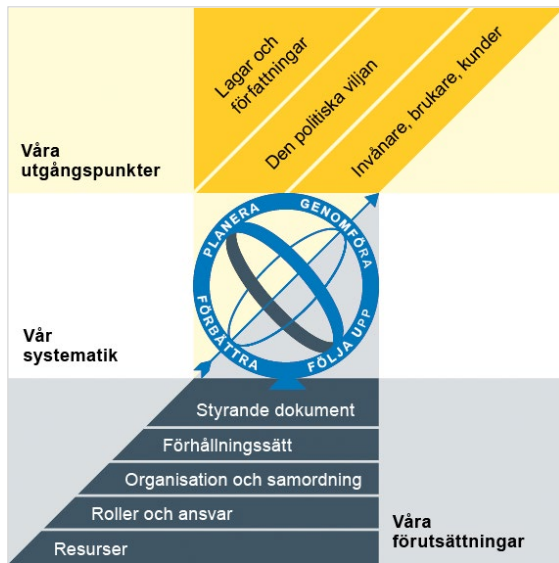
Göteborgs Stads policy för parkering



Reglerande styrande dokument

- Policy
- Riktlinje
- Regel
- Anvisning
- Rutin
- Instruktion

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Dokumentnamn: Göteborgs Stads policy för parkering

Beslutad av:
[Text]

Gäller för:
Alla nämnder och bolag

Diarienummer:
SBF-2023-00665

Datum och paragraf för beslutet:
[Text]

Dokumentsort:
Policy

Giltighetstid:
Tills vidare

Senast reviderad:
-

Dokumentansvarig:
Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilagor:
-

Innehåll

Inledning	4
Syftet med denna policy.....	4
Vem omfattas av policyn.....	4
Bakgrund	4
Definitioner	4
Koppling till andra styrande dokument.....	5
Policy	7

Inledning

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

Policyn för parkering gäller tills vidare för alla nämnder och bolag i Göteborgs stad som har ett ansvar för planering, hantering och förvaltning av parkering. Policyn reglerar även den övergripande inriktningen inom temaområdet parkering i staden.

Bakgrund

Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy. Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god. Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom utdaterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Definitioner

Med **delad mikromobilitet** avses enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning.

Med **femstegsprincipen** avses en metodik för att prioritera åtgärder som består av fem steg. 1. Tänk om. 2. Optimera. 3. Testa. 4. Bygg om och 5. Bygg nytt. Metodiken är en vidareutveckling av fyrstegsprincipen, men adderar steget Testa som avser att genomföra en temporär testbädd av en tilltänkt åtgärd innan byggnation.

Med **mobilitetstjänst** avses fysiska och digitala tjänster som stöder mobilitet.

Med **mobilitetsåtgärd** avses åtgärder som genomförs av exploatörer på kvartersmark i syfte att sänka parkeringstalet samt främja hållbar mobilitet.

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **pendelparkering** avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station.

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Med **subvention** avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även parkeringsnormer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Med **grön transportplan** avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Koppling till andra styrande dokument

Styrande dokument	Koppling till denna policy
Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030	<p>Miljömålet <i>Göteborgs klimatavtryck är nära noll</i> med delmålet <i>Minska klimatpåverkan från transporter</i> och dess indikator <i>Vägrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg ska vara 25 procent lägre jämfört med 2019.</i></p> <p>Miljömålet <i>Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö</i> med delmålen <i>Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna</i> samt <i>Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna.</i></p> <p>Den tvärgående strategin <i>Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter.</i></p> <p>Den tvärgående strategin <i>Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart.</i></p>

<p>Göteborgs Stads översiktsplan</p>	<p>Översiktsplanens utvecklingsinriktning kring nära, sammanhållen och robust stad.</p> <p>Särskilt den tematiska inriktningen för mobilitet och infrastruktur.</p> <p>Översiktsplanen ger en övergripande styrning att trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt i stället för att välja bilen. Fördjupade inriktningar beskrivs särskilt i området för <i>Effektiv användning av befintlig infrastruktur</i> och <i>Ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik</i> samt och i de geografiska inriktningarna, särskilt för innerstaden.</p>
<p>Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026</p>	<p>Målområde <i>Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer</i> med strategierna <i>Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö</i> samt <i>Jämlik tillgång till stadens resurser</i>.</p>
<p>Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad</p>	<p>Målområde <i>Resor</i> med strategin <i>Effektivisera användningen av vägar och gator</i>. Särskilt relevant är effektmål 1 och 2.</p> <p>Målområde <i>Stadsrum</i> med strategin <i>Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig</i>. Särskilt relevant är effektmål 4 och 5.</p>

Policy

Grundläggande principer

Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Parkeringssystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad. Genom en prioritering av hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkande åtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.
- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

- Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska:
 - ha hög geografisk täthet.
 - vara väl synliga.
 - ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska.
- Cykelparkeringar ska:
 - vara lokaliserade så att de är lätta att nå.
 - placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer.
 - vara användarvänliga.
 - vara säkra och upplevas som trygga.
- I *Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

- Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.
- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.
- Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Ett stort utbud av cykelparkering och parkering för delad mikromobilitet ska tillhandahållas vid hållplatser och stationer för att främja kombinationsresor med hållbara färdmedel.
- På Stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.
- Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.
- Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer.
- Pendelparkeringar ska placeras i ytterstaden samt mellanstadens ytterområden. Prioritering ska vara de stora pendlingsstråken.

Parkering för bil och motorcykel

Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringsskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.

- Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:
 - cykelparkering och delad mikromobilitet.
 - gång- och cykelvägar.
 - vistelse och grönska.
- Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.
- På nytillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas och/eller tidsregleras eller förbjudas.
- Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:
 - förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.
 - prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering.
 - tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning.
- Laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartersmark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar.

Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad anger enbart högsta tillåtna parkeringstal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.

- Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:
 - att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras framför närhet till parkering för bil och motorcykel.
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
 - att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.
 - att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.
 - att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.
- Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på:
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar, genom exempelvis parkeringsköp i befintliga anläggningar genom avtal.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.

- att parkeringsanläggningar byggs utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
- Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.
- Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:
 - skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats.
 - i samverkan med andra aktörer identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.
 - bidra till och kontinuerligt följa upp måluppfyllnad.

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

- Göteborgs Stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.

Yrkande
Ärende 14
2024-06-18

M, D, L, KD, SD

Yrkande – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

1. Att avslå förslaget och inte skicka ut Göteborgs Stads nya policy för parkering på remiss.
2. Att ge kontoret i uppdrag att, tillsammans med Stadsmiljönämnden och Parkeringsbolaget, utreda och föreslå ett tillräckligt antal ersättningsparkeringar för de platser som nuvarande styret tagit bort i Göteborgs centrum.

Yrkandet

Förslaget som nu är framtaget, och presenterades först på Stadsbyggnadsnämnden i december 2023, kommer från ett uppdrag i budget för 2023 från S, V och MP. Uppdraget innefattar att nämnden ska revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och trafikstrategin. Inriktningen ska vara att parkeringarnas fotavtryck ska minska, samtidigt som tillgängligheten ska vara god – exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder.

Vi konstaterar att det förslag som nu ligger på bordet inte är en parkeringspolicy, utan en mobilitetsutredning för Göteborg Stad. Även om underlaget är tunt går stora delar ut på att lyfta fram mobilitetslösningar och cykelåtgärder – vilket således inte innefattar policy för parkering. De delar som gäller parkering kan vi dock konstatera enbart försvårar och fördyrar vardagen för alla göteborgare med bil. Fientligheten mot detta fordon är total. Som vanligt när det gäller SVMPC är visionerna storslagna, men också helt verklighetsfrånvarande. Med detta förslag till policy kommer ingen längre kunna köra eller parkera bil till rimliga villkor i Göteborg. För att underlätta för verksamheter och näringsliv föreslår vi istället ett uppdrag om att utreda och föreslå ett tillräckligt antal ersättningsparkeringar för de platser som nuvarande styret tagit bort i Göteborgs centrum. Till exempel skulle man kunna ersätta fickparkering med vinkelparkering, så kallad snedparkering - men det finns också andra lösningar som skulle kunna utredas. Dessa ersättningsparkeringar är viktiga för att få göteborgsfamiljer att få ihop vardagspusslet men också för att handeln ska kunna överleva i city.

Därmed föreslår vi att förslaget på ny policy för Göteborg Stads parkering avslås, och att ett nytt uppdrag enligt ovan ges till stadsbyggnadskontoret ihop med Stadsmiljönämnden och Parkeringsbolaget.

Vi konstaterar också att SVMPC, i detta ärende inte ger oppositionen möjlighet att utöva sin granskande roll. Efter att styret har bordlagt ärendet 6 gånger i över ett halvår, fick vi som opposition inte lov att bordlägga deras sent inkomna yrkande när vi inte haft mer än några få timmar på oss att respondera på deras förslag. En möjlighet som vi tidigare haft

som standard i Göteborg Stad. Det är beklagligt att nuvarande styret frångår de demokratiska principer vi tidigare har varit överens om.

Yrkande

(SVMPC)

2024-06-18

Ärende nr 14

Yrkande angående remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering justeras i enlighet med ändringarna i bilaga 1. Förvaltningen får i uppdrag att göra redaktionella ändringar, exempelvis avseende disposition.
2. IVL Miljöinstitutet, VTI, RISE, Chalmers, KTH, Göteborgs klimatråd, Västra Götalands förskarråd, Cykelfrämjandet, Naturskyddsföreningen, Citysamverkans medlemsorganisationer, Trivektor Traffic AB och Spacescape AB läggs till som remissinstanser.
3. Utöver bilagan får remissinstanserna möjlighet att ge sin syn på följande:
 - a. Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.
 - b. Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.
 - c. Miljödifferierad prissättning på kvartermark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.
 - d. Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.
 - e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.
 - f. Lägre priser besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.
 - g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.
4. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att under det fortsatta arbetet med att utreda ett staden-gemensamt zonsystem som kan användas för prissättning av olika typer av kommunal parkering. Zonsystemet bör utgå från ett antal lägesfaktorer, exempelvis:
 - a. *förutsättningarna till hållbart resande*
 - b. *externa effekter av biltrafik*
 - c. *efterfrågan på parkering*
5. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Vi ser huvudsakligen positivt på förslaget till ny policy för parkering och att den kan remitteras, så att en bred genomlysning av möjliga konsekvenser kan genomföras.

Parkeringspolicyn är ett viktigt verktyg för att kunna nå det mål som finns i trafikstrategin och i miljö- och klimatprogrammet om att minska andelen transporter som utgörs av bil och öka andelen som utgörs av hållbara transporter. Det är viktigt att en god balans kan uppnås mellan att tillskapa mer yteffektiva parkeringslösningar samt ett bättre generellt markutnyttjande i staden och samtidigt säkerställa förbättrad tillgänglighet för de transporter av gods och personer som är nödvändiga. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. Däremot är långtidsparkering på gatumark hämmande för stadsutveckling, varför det kommer att krävas en överflyttning av boendeparkeringar från gatumark till kvartersmark.

Bilaga 1 – förslag på ändringar

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

[Inga ändringar]

Bakgrund

[Inga ändringar]

Definitioner

Med **delad mikromobilitet** avses enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning.

Med **mobilitetstjänst** avses fysiska och digitala tjänster som stöder mobilitet. Med mobilitetsåtgärd avses åtgärder som genomförs av exploitörer på kvartersmark i syfte att sänka parkeringstalet samt främja hållbar mobilitet.

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **pendelparkering** avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Med **subvention** avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän

platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även p-normer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Med **grön transportplan** avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Koppling till andra styrande dokument

[Inga ändringar]

Policy

Grundläggande principer

Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Parkeringsystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad. Genom en prioritering av hållbara transportslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöringsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkandeåtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.

- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompensande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

- Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska:
 - ha hög geografisk täthet.
 - vara väl synliga.
 - ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska.
- Cykelparkeringar ska:
 - vara lokaliserade så att de är lätta att nås.
 - placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer.
 - vara användarvänliga.
 - vara säkra och upplevas som trygga.
- *I Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå p-talet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

- Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.
- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.
- Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Ett stort utbud av cykelparkering och parkering för delad mikromobilitet ska tillhandahållas vid hållplatser och stationer för att främja kombinationsresor med hållbara färdmedel.
- På stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.

- Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.
- Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer.
- Pendelparkeringar ska placeras i ytterstaden samt mellanstadens ytterområden. Prioritering ska vara de stora pendlingsstråken.

Parkering för bil och motorcykel

- Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsläggningar kan i stället boendeparkeringar på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig. stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.
- Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:
 - cykelparkering och delad mikromobilitet.
 - gång- och cykelvägar.
 - vistelse och grönska.
- Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.
- På nytillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas, och/eller tidsregleras eller förbjudas.
- Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:
 - förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.
 - prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering
 - tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning.
- Laddplatser för elfordon finns tillgänglig på samtliga parkeringsanläggningar, men undviks på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartersmark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar. Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja. *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* anger enbart högsta tillåtna p-tal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.

- Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:
 - att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras framför närhet till parkering för bil och motorcykel.
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
 - att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.
 - att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.
 - att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.
- Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på:
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar, genom exempelvis parkeringsköp i befintliga anläggningar genom avtal.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion

- Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.
- Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:
 - skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats.
 - i samverkan med andra aktörer identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.
 - bidra till och kontinuerligt följa upp måluppfyllnad

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

- Göteborgs stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.

Yttrande

Sverigedemokraterna



Datum 2024-05-17

Ärende nr SBF-2023-00665

Yttrande angående – Remiss av Göteborgs Stads policy för parkering

Yttrandet

Vi Sverigedemokrater är ytterst oroliga över att P-talen sänks i hela staden. Under flera år har allt fler områden drabbats av en omfattande minskning av p-möjligheter. Bristen har orsakat stora problem för boende, företag och besöksnäringen. Handeln liksom tillgängligheten till stadskärnan påverkas negativt. Framkomligheten för bilar har drastiskt försämrats och övriga transportslag tvingas ta långa omvägar. En levande stad måste kunna ta emot alla resenärer, oavsett färdmedel.

Eftersom det redan idag råder en stor omfattande brist på parkeringsmöjligheter i staden, påverkas göteborgarnas tillgänglighet till bostäderna mycket negativt. De få p-platser som återstår räcker inte till och miljöpåverkan ökar på grund av onödig söktrafik.

Göteborgs Stad måste ha en övergripande plan för hur tillgängligheten till staden inte ska minska för bilburna besökare, boende och verksamma. Staden behöver lättillgängliga parkeringsplatser och de parkeringsmöjligheter som försvinner behöver ersättas. Centrumnära och bostadsnära bilparkeringar kommer alltid behövas.

Detta är ett medskick till alla remissinstanser och vi ämnar återkomma i ärendet vid kommande beslutshandling.