

Ny parkeringspolicy ger bättre miljö utan att försämra tillgängligheten med bil

Tjänstemännen på bland annat trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till ny parkeringspolicy för Göteborgs stad. Förslaget har just blivit offentligt och kommer att behandlas av flera nämnder under de kommande veckorna. Naturskyddsföreningen i Göteborg ser positivt på förslaget och är oförstående till den kritik som moderaterna har framställt, bland annat i en debattartikel i GP 5 september. Som GP har skrivit tidigare (31/8 och 22/9) är huvuddraget i policyn att behålla nuvarande antal parkeringsplatser men omfördela dem mellan olika ändamål. Den högsta prioriteten ska ges till ärendeparkering, det vill säga parkering under kortare tid för att handla eller besöka ett evenemang. Därefter följer boendeparkeringarna, som inte kommer att minska men flyttas från gatan till parkeringshus som i viss mån kommer att behöva nybyggas. Däremot förväntas behovet av verksamhetsparkering, alltså parkering för arbetspendling, minska i linje med planerna i K2020-projektet som syftar till att få vissa av dagens bilpendlare att resa kollektivt istället.

Naturskyddsföreningen i Göteborg har tagit del av förslaget och är överlag imponerade av tjänstemännens arbete, även om vi som miljöorganisation helst skulle vilja gå ett steg längre. Förslaget ger stora fördelar utan att minska antalet parkeringsplatser eller minska tillgängligheten till staden med bil. Den nya parkeringspolicyn ger en effektivare användning av parkeringsplatserna genom koncentration, samnyttjande och bättre anpassning av antalet platser till lokalen. Detta frigör utrymmen för nybyggnation, gång- och cykeltrafikstråk och bättre nyttjande av trottoarer, grönområden och torg. Som en viktig bonus öppnar sig möjligheter att göra stadsbilden mer estetisk när parkeringsplatser försvinner från gatorna. Typiska exempel är Heden och de parkeringsplatser som idag blockerar hela sträckan längs Vallgraven från Kungstorget till Järntorget. Med mer lika avstånd till boendeparkering och kollektivtrafik ökar flexibiliteten vid valet av resesätt. Med den tänkta samplaneringen med kollektivtrafiken blir det dessutom enklare att ta bilen till en pendelparkering och åka kollektivt sista biten in i staden. Sammantaget kommer förslaget att göra Göteborg vackrare och attraktivare utan att göra det svårt för dem som behöver ta bilen.

Vi har därför svårt att förstå moderaternas kritik mot den nya parkeringspolicyn. I en debattartikel i GP 5 september skriver Jan Hallberg, Åke Björk och Roland Rydin att ”det är orealistiskt att tro att det allra mesta av bilåkandet kan försvinna.” Det är inte aktuellt. Parkeringspolicyn bygger på scenariot i kollektivtrafikprogrammet K2020 – som samtliga partier står bakom – där bilåkandet kommer att förbli ungefär som idag eller öka något. Moderaterna kallar också den nya parkeringspolicyn ”ett hot mot Göteborgs innerstad, med affärsverksamhet, kulturevenemang och som regioncentrum” trots att förslaget prioriterar ärendeparkering, alltså

parkering för just dessa ändamål! Moderaterna nämner evenemangsområdet runt Ullevi och Korsvägen som exempel på att parkeringspolicyn slår fel, trots att detta område pekats ut som ett särskilt prioriterat område för att tillföra nya platser. Man skriver också att dagens situation leder till rundkörning medan man letar efter parkeringsplats. Den nya policyn kommer att minska detta problem genom prioritering av ärendeparkering för kortare ärenden och tydligare och effektivare parkering i parkeringshus för boende.

Den moderata kritiken av det liggande förslaget är med andra ord taget ur luften. För oss i Naturskyddsföreningen är förslaget bara en början av en effektivisering av parkeringssituationen i Göteborg. I dagsläget subventioneras privatpersoners parkering oftast av arbetsgivare, fastighetsägare, medboende eller allmänna medel. Detta leder till onödigt mycket bilåkande och måste upphöra. Vår vision innebär följande: Kommunens föredömliga parkeringspolicy sprids även till privata fastighetsägare så att samma villkor gäller överallt. Tillämpningen av parkeringsnormer för nya byggnationer moderniseras och anpassas tydligare till de lokala förutsättningarna. Resurser tillförs till kollektivtrafiken så att den utgör ett kvalitativt och trovärdigt alternativ för fler än idag. Stadsplaneringen inriktas helt på förtätning i centrala och kollektivtrafiknära lägen så att alternativen till bilen blir attraktiva. Förmånsbeskattningen ses över så att arbetsgivare kan erbjuda sina anställda cykel- och kollektivtrafikförmåner på samma villkor som bilparkering. Företagen skaffar bilpooler för resor i tjänsten som ersätter privata eller leasade bilar, så att inte anställda blir låsta vid att pendla till arbetet med bil. På så sätt kommer fler än idag att välja att resa på annat sätt än med egen bil. Bilåkandet minskar, men de som fortfarande behöver har tillgång till staden med bil. Det liggande förslaget till parkeringspolicy är en bra början och vi riktar en uppmaning till stadens politiker att anta det.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom Gustav Sjöblom