



PARKERING GÖTEBORG

PARKERINGSRAPPORTEN



INNEHÅLL



sid 4
VD HAR ORDET



sid 6
SIFO



sid 14
**UNDERSÖKNING
OM ARBETSPENDLARE**



sid 38
**KRÖNIKA
JAN JÖRNMARK**





EN RAPPORT MED FOKUS PÅ KUNDEN.

Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag är ett långt och formellt namn för en tjänst som vi föredrar att kalla Parkering Göteborg. För det är ju det vårt uppdrag i grunden handlar om – att erbjuda parkeringsytor för fordon.



Men det räcker naturligtvis inte. Både vi och vår uppdragsgivare har högre ambitioner än så. Det ska vara enkelt att hitta till en ledig parkeringsplats också. Vi ska ligga i teknisk och innovativ framkant med våra betalsystem och skapa miljöer som är attraktiva och säkra även när det mörknar på kvällen.

Och framför allt ska vi vara en kreativ del av mobiliteten i staden. Vi ska underlätta resandet för göteborgare och besökare och ingå i en kedja av möjligheter där bilen inte nödvändigtvis är med från start till mål.

Så bidrar Parkering Göteborg till ett hållbart Göteborg.

För att lyckas med allt detta krävs dock en gedigen kunskap om våra kunders behov. Det är inte bilar vi ska koncentrera oss på utan människor. Vilka är det som utnyttjar våra p-hus och "rutor"? Hur ser de på vår service? Kan vi underlätta deras mobilitet i centrum med hjälp av hyrcyklar eller bekväm närhet till en kollektiv hållplats?

Denna parkeringsrapport är ett exempel på hur vi fortbildar oss, hur vi ständigt uppdaterar vår kunskap om våra kunder. Och den är intressant för en betydligt vidare krets. Så varsågod, här kan du också läsa om VTI:s kartläggning av arbetspendlare och en intressant Sifo-undersökning kring parkeringsvanorna i centrala Göteborg. Dessutom bad vi docenten och stadsutvecklingsdebattören Jan Jörnmark att fritt ge sin syn på de båda orden "parkering"

och "Göteborg". Vilket han gjorde med sedvanlig skärpa. Innehållet i denna rapport är både väntad och oväntad, ganska självklar på sina håll och tämligen förvånande på andra.

Men tre punkter är tydliga – åtminstone i mina ögon:

- Arbetspendlingen med bil till centrum är överraskande begränsad.
- En betydande del av dem som trots allt tar bilen till jobbet i stadskärnan gör det för att de av olika skäl måste.
- Och Göteborgs karaktär – med perifera förorter, befolkningsrika kranskommuner och evenemangsstråk – kräver faktiskt parkeringar. Även centralt.

Låter detta som en tolkning i eget intresse, som ett försvar för vår kärnverksamhet? Det var i så fall inte meningen. Se hellre rapporten som nyttig statistik och intressanta fakta – som stadens ALLA aktörer i mobilitetskedjan borde ta fasta på. Tillsammans kan och ska vi göra resandet bekvämt, hållbart och anpassat för mänskliga behov!

MARIA STENSTRÖM

VD GÖTEBORGS STADS PARKERINGSAKTIEBOLAG

DEM SOM PARKERAR I CENTRUM – OCH VARFÖR?

TNS SIFO HAR SVARET.

Trängselskatten ger tydlig statistik om antalet passager genom betalstationerna. I september 2016 passerade 13 585 800 fordon under 22 vardagar mellan 06:00 och 18:29. Det innebär ett snitt på cirka 620 000 betalande bilar och lastbilar per dag på de stora lederna längs E6, E20 och E45.

Men hur många är det egentligen som svänger av i moten vid Ullevi, Järntorget och Olskroken och parkerar i centrala stan?



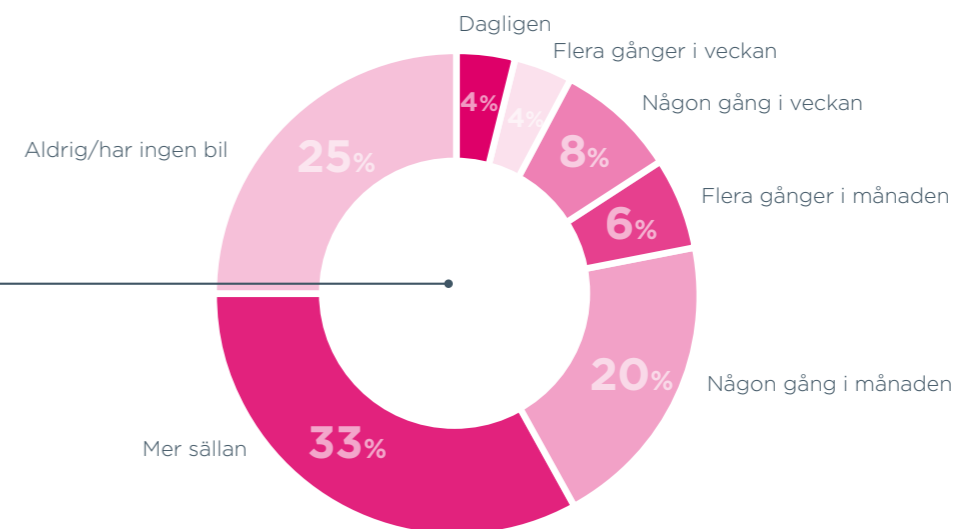
Under oktober 2016 genomförde TNS Sifo en undersökning på uppdrag av Parkering Göteborg om bil- och parkeringsvanor i centrala staden. Sammanlagt 1 324 personer deltog – 759 från Göteborgs kommun och 565 från Göteborgsregionen i stort – och resultatet blev detta:

Hur ofta parkerar du med bil i centrala Göteborg?

Av allt att döma en försvinnande liten del, endast 8 procent, uppger att de parkerar i centrala staden dagligen eller flera gånger i veckan.

Andelen svarande som uppger att de parkerar **någon gång i veckan** eller **flera gånger i månaden** är också blygsam – **8** respektive **6 procent**.

Någon gång i månaden, mer sällan och **aldrig** uppgår sammanlagt till hela 78 procent.



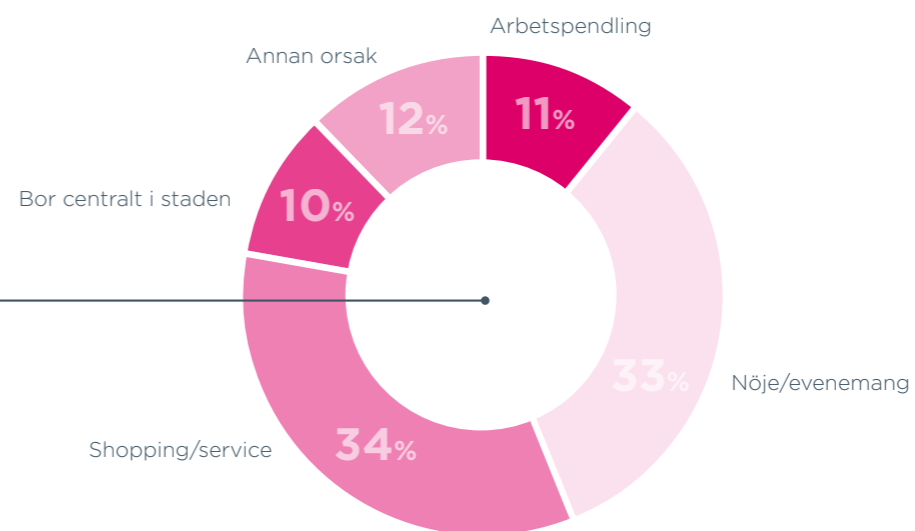
Vilken är den huvudsakliga anledningen till att du använder bilen i centrala Göteborg?

I absoluta tal innebär det ändå att cirka 55 000 av de fordon som passerar betalstationerna dagligen/flera vardagar i veckan svänger av lederna och parkerar i centrala Göteborg.

Vilken är den huvudsakliga anledningen?

Enligt den färskaste TNS Sifo-undersökningen står **arbetspendling** för **11 procent** av parkeringarna. Drygt en av tio tar alltså bilen till jobbet. Lika många av de tillfrågade bor i centrum med bil. Och **12 procent** tar bilen in för att **besöka vänner, släktingar, läkare** eller ha **affärsmöten**.

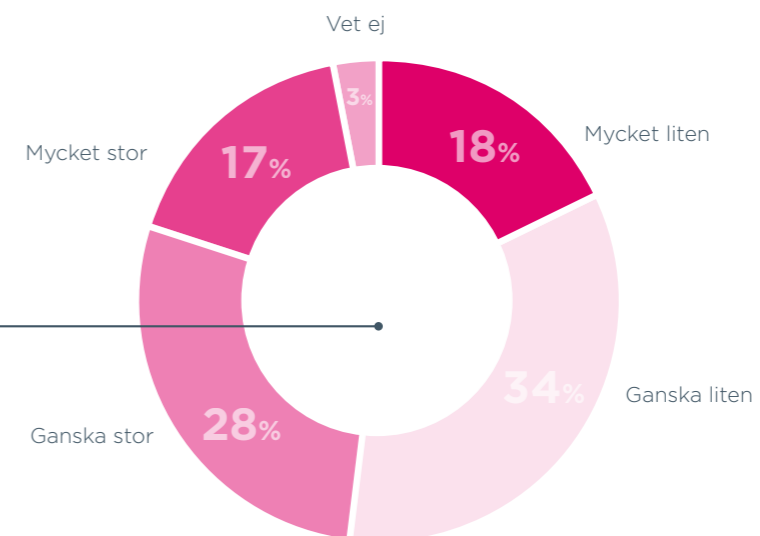
Men den stora majoriteten – **67 procent** – anger **nöje/evenemang** och **shopping/service**. Vilket i det förstnämnda fallet är resor som till stor del görs när trängselskatten slutat att gälla för dagen och trafikfrekvensen i Göteborgsområdet sjunkit dramatiskt. Inte helt överraskande anger dessutom 41 procent av kranskommunernas respondenter att det är nöje/evenemang som lockar till bilresande.





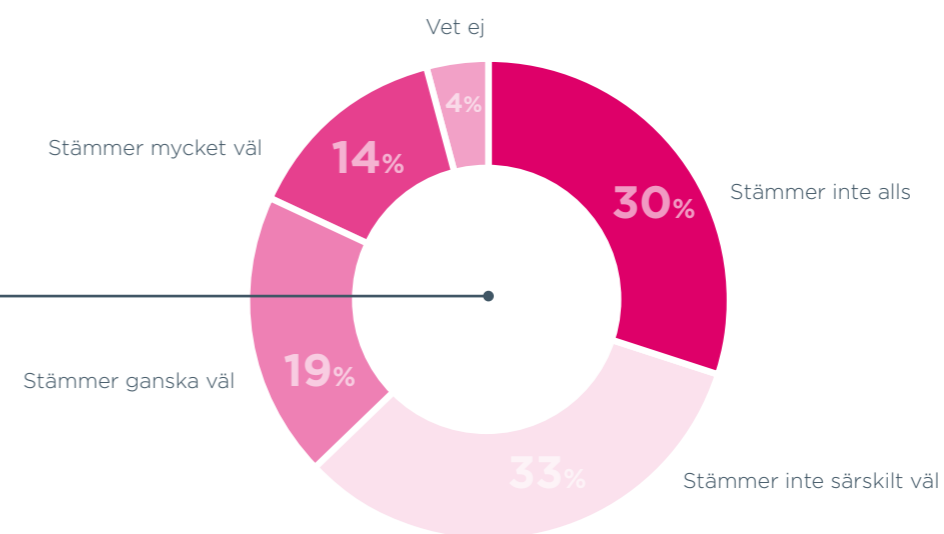
Vad betyder nivån på parkeringsavgifterna för dig som ställer bilen i centrala Göteborg?

En majoritet - **52 procent** - säger att priset är av **mycket liten** eller **ganska liten betydelse**. **45 procent** tycker att kostnaden har **ganska** eller **mycket stor påverkan**. Här finns en marginell skillnad när det gäller könen. Män är i viss mån mindre priskänsliga än kvinnor, men skillnaden är bara ett par procentenheter.



Hur väl stämmer detta in på dig: Höjda avgifter skulle få mig att använda bilen i mindre utsträckning.

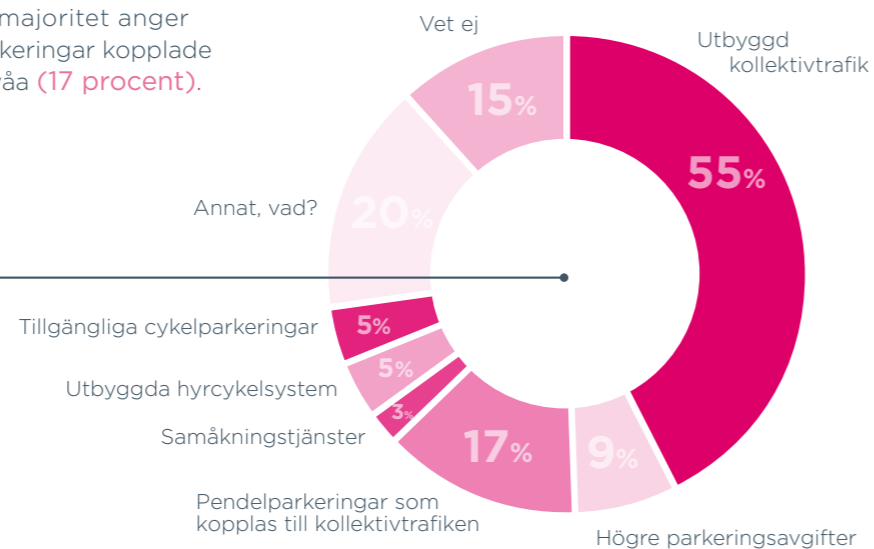
Intressant är att se vad som händer när frågan istället gäller i vilken mån höjda parkeringsavgifter skulle påverka bilanvändandet i centrala stan. Hela **63 procent** skulle fortsätta parkerandet med **samma frekvens**, jämfört med de **19 procent** som åtminstone skulle fundera på att parkera **mer sällan** och de **14 procent** som definitivt skulle **förändra** sitt beteendemönster. Priskänsligheten är alltså tämligen låg - delvis förmodligen beroende på att avgiften i många fall betalas av arbetsgivare.





Vad skulle kunna få dig att förändra dina parkeringsvanor i centrala Göteborg och välja bort bilen oftare?

Endast **9 procent** anger **höjda parkeringsavgifter** som trolig orsak. Istället är det **utbyggd kollektivtrafik** som en klar majoritet anger (**55 procent**), med pendelparkeringar kopplade till kollektivtrafiken som god tvåa (**17 procent**).



EN SAMMANFATTNING AV SIFO-RESULTATET GER FÖLJANDE BILD:

- Inte ens var **tionde** respondent parkerar dagligen eller flera gånger i veckan i centrala Göteborg.
- Av dessa är det bara **11 procent** som arbetspendlar.
- Den överväldigande majoriteten av de som någon gång parkerar i innerstaden gör det i samband med **shopping, evenemang, släktbesök** och **service**.
- Drygt hälften av de tillfrågade tycker inte att parkeringsavgiften har någon betydelse och **mer än 60 procent** skulle fortsätta att parkera i samma omfattning även om priserna höjdes.
- Vad som framför allt skulle få de tillfrågade att välja bort bilen är – helt klart – **utbyggd och förbättrad kollektivtrafik**.



MYTEN OM VANEBILISTEN ÄR KROSSAD

Bilpendling till jobbet bara en dålig vana? Nej, faktum är att de flesta arbetspendlare kan tänka sig både kollektivtrafik och cykel – om det bara vore möjligt rent praktiskt. Enligt en studie från VTI bör detta nu bli en viktig utgångspunkt i alla städers parkerings- och mobilitetsstrategier.

Arbetspendling med bil är ett stort problem för dagens städer med trängsel och avgaser som följd. Arbetspendlarna tar utrymme för andra typer av bilister – besökare och boende som tidvis får det svårt att hitta lediga parkeringsplatser. Det finns helt enkelt ett stort behov av att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering.

Men frågan är hur olika åtgärder påverkar olika typer av bilister. I en rapport från VTI har ett 50-tal kvalitativa intervjuer utförts i parkeringshus på strategiskt utvalda platser och tidpunkter i en mellanstor svensk stad.

Fem olika mobilitetstyper för människors vardagliga resor identifieras i rapporten:



- **STRESSADE BILISTEN** är en kvinna i 40-årsåldern som är frånskild med delad vårdnad om två barn. Hon bor centralt och relativt nära sitt jobb, men har skolskjutsar i två olika riktningar i stan som gör bil nödvändig under "kaos-veckorna" av tidsskäl. Buss, promenad eller cykel är något hon föredrar när hon är ensam.



- **HÅLLBARA RESENÄREN** är en singelman i 40-årsåldern som bor en halvmil utanför stadskärnan och som helst cyklar eller åker kollektivt. Av hållbarhets-skäl - men också för att det är smidigt, socialt och bekymmersfritt att åka buss. Bilen behöver han när han storhandlar åt sig själv eller sina föräldrar eller går på bio. Han tycker att fler skulle följa hans exempel.



- **BEKVÄMA BILISTEN** är några år från pensioneringen och bor bara ett par kilometer från centrum. Barnen har flyttat hemifrån och han har inga skjuts-plikter längre, men väljer ändå att ta bilen den relativt korta vägen till jobbet. Han rycker på axlarna åt anklagelserna om att vara en lat miljöbov. Att cykla eller åka buss finns inte i hans begreppsvärld och han känner att bilen gör honom så flexibel som han vill vara.



- **PÅ-LANDET-BILISTEN** bor relativt isolerad med sin man och två söner på landet, 5 mil från stan. En svag lokaltrafik med få turer gör att hon använder bilen flitigt och att hon ser bil in till jobbet i centrum som en nödvändighet för att kunna pendla. "Alla tänker så på landet!".



- **MED-BILEN-PÅ-JOBBET-BILISTEN** är en ung kvinna som bor centralt med sin sambo och skulle kunna gå till jobbet på en kvart. Hon tar bilen för att hon ofta behöver den i jobbet och dessutom får sin parkering betald. De dagar hon vet att hon skulle tillbringa på kontoret hade hon gärna cyklat eller gått. Men hon tar ändå bilen - eftersom dagparkeringen utanför hennes hus är dyr.



Det finns alltså stora skillnader i hur de olika mobilitetstyperna påverkas av åtgärder som styr parkering.

MEST SÅRBARA FÖR FÖRÄNDRINGAR ÄR:

- de grupper som har komplexa vardagsliv med många vardagliga resor med flera olika mål
- grupper som har begränsad tillgång till kollektivtrafik

Att många av de intervjuade inte är vanebilister, utan uppger att de gärna utnyttjar kollektivtrafiken eller cyklar när det är möjligt, tycker författarna är viktigt att framhålla eftersom forskningen ofta beskriver människors val av färdssätt som mycket endimensionella. Att man antingen åker bil eller kollektivt/cyklar/går. Studien ifrågasätter denna bild!

En central slutsats i rapporten är alltså att många av "typerna" inte är vanebilister. Fyra av fem kategorier uppger att de gärna åker kollektivt eller cyklar – när det är möjligt.

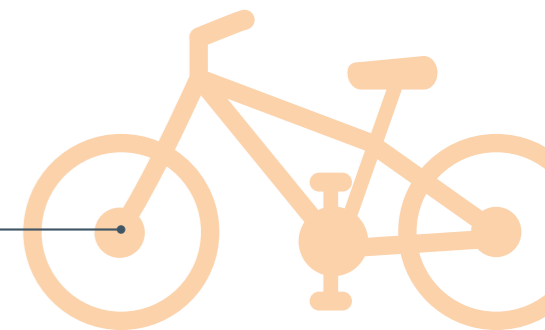
Detta bör uppmärksammas när förslag på åtgärder som ska styra parkering diskuteras menar författarna av rapporten och förespråkar parkeringsåtgärder som uppmuntrar individen att åka kollektivt eller cykla när hen kan, snarare än system som legitimerar och cementerar vanemässigt bilkörande.

När det gäller åtgärder som involverar arbetsgivaren finns det flera alternativ som kan vara negativa utifrån den stressade vardagsbilistens perspektiv.





Några exempel på åtgärder en grön resplan kan innehålla är:



SUBVENTIONERADE BUSSKORT OCH/ELLER CYKLAR

CASH-OUT-SYSTEM

Arbetsgivaren ersätter under en viss tid arbetstagarna ekonomiskt för höjd parkeringsavgift. Det har visat sig att eftersom avgiften för parkering tas ur den egna plånboken, kommer det upplevas som en stor kostnad som man gärna vill avstå från trots ekonomisk kompensation på lönen. På så sätt får bilisterna ett incitament att ställa bilen och prova på andra sätt att resa.

PARKERINGSAVGIFT KOPPLAT TILL ARBETSPLATS

Varje avdelning/arbetsplats måste betala en summa för utnyttjande av parkeringsplatser till en gemensam pool. De anställda behöver inte betala för användningen, men pengar kan användas till annat om p-platserna inte används.

INDIVIDUELL PARKERINGSBUDGET

De anställda får en rabatt på parkeringsavgiften under ett antal dagar på ett år, men får betala fullt pris (eller mer) under övriga dagar.

ERBJUDA ALTERNATIV TILL BILEN

Få en cykel i premie om man inte kör bil till jobbet, underlätta och främja cykel genom cykelparkering, företagscyklar och möjlighet till cykelreparationer.

HÅLLBARA RESENÄREN OCH BEKVÄMA BILISTEN

Båda typerna har flexibla vardagsliv, även om den ena redan reser kollektivt och den andra är mer bilburen. Här finns det ett större spelrum för att föreslå åtgärder, där många av förslagen inte har en påtaglig negativ effekt på deras vardagsliv.

För Hållbara bilisten, som alltså redan reser kollektivt i stor utsträckning, blir höjda parkeringsavgifter, zoner och blockering av långtidsparkering inte något negativt. Tvärtom kan sådana åtgärder till och med vara positiva eftersom de har potential att skapa större framkomlighet för cykel och kollektivtrafik. Eventuellt kan det bli besvär om det inte går att långtidsparkera alls i staden, när bilen för en gångs skull faktiskt behövs. Att betala för vad det kostar dessa dagar blir dock inte en så stor belastning.

När det gäller Bekväma bilisten finns det både individuella och samhälleliga vinster med att förändra hans resvanor. Att erbjuda honom incitament som individuella parkeringsbudgetar eller ett subventionerat busskort kan vara precis vad han behöver. Det finns en risk att många som prioriterar bilen inte har någon praktisk erfarenhet av att resa kollektivt eller att cykla, att de behöver testa detta för att veta om det passar dem eller ej. Det är ju mycket möjligt att även cykling kan bidra till det flexibla vardagsliv som Bekväma bilisten efterfrågar.

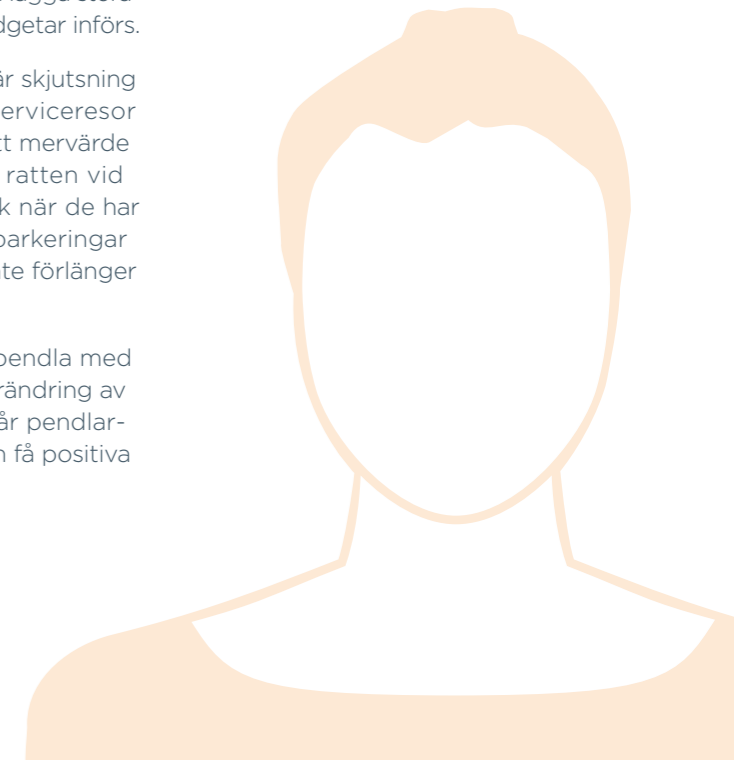
STRESSADE BILISTEN OCH PÅ-LANDET-BILISTEN

Detta är två kategorier som är svårare att hantera. Att lägga ansvar på individen – särskilt med moralistiska argument som "det är hälsosamt att cykla" eller "skadligt för miljön att köra bil" – är problematiskt när individen har litet handlingsutrymme i sitt vardagsliv. Här är det yttre faktorer som arbetstider, tillgång till bostäder inom rimligt avstånd och prissegment som styr individen. Individuella parkeringsbudgetar är därför inte att rekommendera för denna grupp, menar studiens författare. De kan förmodligen heller inte ta del av subventionerade busskort eller cyklar. Och när det gäller att "spara" de pengar som vanligtvis läggs på parkering till positiva åtgärder på arbetsplatsen kan det upplevas som betungande – eftersom man kanske inte har praktisk möjlighet att bidra.

Ett cash-out-system där arbetsgivaren kompenserar arbetstagaren för en generell höjning av parkeringsavgiften har inte samma negativa samband och passar bättre. Det är dessa grupper som riskerar få lägga stora summor på parkeringsavgifter om individuella parkeringsbudgetar införs.

För personer som lever mitt i det stressiga vardagslivet, där skjutsning och hämtning av barn och olika typer av inköps- och serviceresor ingår, har författarna svårt att se åtgärder "som innebär ett mervärde i deras liv". Däremot är inte heller denna grupp bakom ratten vid varje givet tillfälle. Det finns flera som åker kollektivtrafik när de har möjlighet till det. Åtgärder som zoner och pendlarparkeringar skulle kunna vara fullt tänkbara alternativ – så länge det inte förlänger resan tidsmässigt.

Bor man på landet är det inte alltid praktiskt möjligt att pendla med kollektivtrafik, vilket gör det problematiskt att kräva en förändring av färdmedelsval i större utsträckning. Men även här framstår pendlarparkering eller zoner som mer rimliga åtgärder som kan få positiva effekter för stadsmiljön.



MED-BILEN-PÅ-JOBDET-BILISTEN

Bilberoendet beror på arbetet snarare än på privatlivets organisering. En förändring skulle kräva att arbetsgivaren tar ansvar för situationen och förutsättningarna för medarbetarna. Eftersom arbetsgivaren ofta betalar parkeringsavgiften kommer högre avgifter eller zoner inte ha någon större effekt.

Kommuner borde stötta företagen i arbete med gröna mobilitetsplaner menar författarna. Att i större utsträckning arbeta med tjänstefordon så att arbetstagaren inte behöver använda sin egen bil kan vara ett sätt. Det kan också vara relevant att se över vilka tjänsteresor som kan göras med bil, och vilka som faktiskt kan utföras med cykel eller med kollektivtrafik. Det finns dock naturligtvis många situationer där det inte är möjligt.

SAMMANFATTNING:

- Generellt kan sägas att införande av **pendlarparkering** är en åtgärd som uppfattas som **positiv**.
- Ett **cash-out-system** kopplat till arbetsplatsen är en annan åtgärd som kan ha **stora positiva effekter för stadsmiljön**, samtidigt som de personer som har möjlighet att byta färdmedel får en push att göra det. Här drabbas heller inte de resenärer negativt som har liten möjlighet att sluta köra bil, samtidigt som denna grupp får samma fördelar som mer flexibla resenärer får.
- Ett alternativ kan också vara att styra bort från periodbiljetter, som månadsbiljetter, och istället erbjuda **köp av ett antal parkeringstillfällen som kan utnyttjas över en längre tid** (som "klippkort").

Människor verkar helt enkelt resa hållbart när de kan – men tar bilen när de måste.

När det gäller generella höjningar av parkeringsavgifter, zonerings- och blockerings- av långtidsparkeringar är det grupper som har liten flexibilitet i sitt vardagsliv som drabbas negativt av åtgärderna. Många menar att det ändå är rimligt att individer som kör bil ska betala de egentliga kostnaderna för billig eller gratis parkering. I dag får hela populationen gemensamt betala för den parkering som enbart vissa utnyttjar, vilket uttrycks framförallt med höga boendekostnader. Särskilt när det handlar om grupper som har välbetalda arbeten och som har ekonomiskt utrymme att betala för parkeringen.

Trender i samhällsutvecklingen, som att både mindre och större städer växer sett till invånarantal samtidigt som bostadsbyggandet inte hänger med, gör att människor bor allt längre ifrån sina arbetsplatser. Den stadsnära landsbygden växer. Reformen om det fria skolvalet får också stora konsekvenser för människors vardagsliv. Kollektivtrafiken bör vara ett rimligt alternativ för

dem som bor även utanför stadskärnorna, och som har många komplexa resor att utföra. Men många människor upplever med rätta att det inte ser ut så idag.

STYRKAN I STUDIENS RESULTAT?

Författarna pekar på att den möjliggör en kritisk diskussion – inte bara om vilka åtgärder som är mest effektiva utan också om vilka resenärer som kan komma att påverkas negativt eller positivt av olika planeringsinsatser. ”Sådana diskussioner är högst relevanta utifrån ett jämlikhetsperspektiv” skriver man.

Resultaten kan visserligen inte med säkerhet säga om grupperna kommer att påverkas av de föreslagna åtgärder som lyfts fram, men de kan användas för att välja ut grupper för ytterligare studier. Och på så sätt fånga in den mångfald av perspektiv och praktiker som gruppen bilister ger uttryck för.

Men framför allt menar författarna att man lyckats ifrågasätta val av färdmedel som vanemässigt och statistiskt.



VTI-RAPPORT 895

”Åtgärder för att frigöra parkeringsplatser för besöks-parkering och potentiella konsekvenser för arbetspendlare – En analys av parkering som social praktik.”

Genomförd av forskare på VTI och enheten Mobilitet, Aktörer och Planering på Svenska Parkeringsföreningen.

Författare: Malin Henriksson och Åsa Aretun

Syfte: Att undersöka varför besöksparkering används som arbetsplatsparkering.

Underlag för studien: Intervjuer med 49 personer vid olika tidpunkter i två parkeringshus i Linköping.

STINA – DEN STRESSADE BILISTEN

”Jag har redan svårt att klara mitt vardagsliv.”

- 37 år.
- Bor i hyresrätt på Friggagatan.
- Ensamstående med två barn, 4 och 8 år.
- Har bara en kilometer till jobbet i Olskroken, men äldsta barnet går i skolan i närheten av exmakens bostad i Askim – så när Stina har vårdnaden om barnen tvingas hon använda bilen för att klara alla transporter.
- Hon kallar dessa dagar ”kaotiska” och bilen krävs för att få tidsschemat att hålla.
- Att flexa hjälper till viss del – men inte tillräckligt.
- Hon har boendeparkering, men får snurra ibland för att hitta en ledig plats i närområdet.
- Trafiken på Friggagatan är tät och hon har full förståelse för att många av hennes grannar är irriterade på bilismen i innerstan.
- Stina skulle föredra att cykla, promenera eller åka buss, vilket hon gör när barnen är hos pappan. Men hon upplever det som omöjligt när ungarna bor hos henne och ska till dagis och Askimsskolan.



BENNY – DEN BEKVÄMA BILISTEN

”Jag vill vara flexibel och slippa titta på klockan.”

- 63 år.
- Bor i villa i Toltorpsdalen.
- Gift, barnen utflugna.
- Känner att han äntligen har ett ganska kravlöst och bekvämt liv utan ärenden som ska uträttas på väg hem från jobbet. Har flexibla arbetstider och kan arbeta sent om det behövs eller ta sov morgon när det är lugnare.
- Finns cykelvägar och busslinjer till jobbet i centrum – men han ser bilen som självklart transportmedel.
- Skäms inte för att kallas ”lat” eller ”miljöbov”. Ser bilen som en nödvändighet för flexibilitet.
- Har p-plats betald av arbetsgivaren. Betalar gärna när han står ”privat” – men slås varje gång han gör det av hur dyrt det är.
- Är ingen van cyklist och hatar att planera sitt liv efter busstidtabellen.

JENNY – MED BILEN PÅ JOBBET

- 29 år.
- Bor i Landala.
- Sambo utan barn.
- Jenny kan promenera till jobbet vid Skanstorget på en kvart, men hon behöver bilen i jobbet på grund av täta kundbesök.
- Det finns tjänstebil på jobbet, men Jenny föredrar sin egen bil och får dessutom milersättning och gratis parkering.
- Utanför den egna lägenheten har hon gratis parkering nattetid, men betalar taxan för efterjobbet-parkeringen fram till dess.
- Det gör att hon är tveksam till att cykla eller gå till jobbet även dagar som hon trots allt vet att hon kommer att tillbringa på kontoret. Timpriset för dagparkeringen hemma vid blir för saftigt.

”Om man inte fick parkera i stan skulle det påverka firman – inte mig.”

HAKEEM - DEN HÅLLBARA RESENÄREN

”Det kan gott bli dyrare att parkera i stan – då blir det färre bilar.”

- 40 år.
- Bor i radhus i Utby.
- Ensamstående.
- Helst cykel eller kollektivtrafik till jobbet – går lika fort som med bil och han slipper parkeringsavgifter och bilköer.
- Gillar att kunna slappna av på bussen och prata med bekanta.
- Använder bilen för storhandling till sig själv eller sina föräldrar som bor i närheten.
- Ibland kör han också för att gå på hockey eller bio – skönt och bekvämt när det mörknat.
- Har inget emot att betala för parkering de gånger han tar bilen. Tycker att det ska kosta att köra bil i innerstan.
- Han är miljömedveten och tycker att fler skulle göra som honom och trappa ner slentrianåkandet.



LINDA – MED BILEN FRÅN LANDET

”Vi som bor på landet och arbetar i stan är tvungna att ha bil – så är det bara.”

- 52 år.
- Bor på landet mellan Herrljunga och Vårgårda.
- Är gift och har två tonårspojkar.
- Linda kör bil till jobbet i Linnéstan nästan varje dag.
- Familjen bor ganska isolerat, men stortrivs med lugnet och naturen.
- Sönerna åker skolbuss och cyklar ibland – men Linda tycker att det känns osäkert eftersom vägen inte är anpassad för cyklister. Skulle killarna av någon anledning inte kunna ta skolbussen föredrar hon att skjutsa dem med bilen, om det funkar med jobbet.
- När Linda och hennes man är lediga tar de gärna buss eller tåg till Göteborg, kanske för ett krogbesök. Men att använda kollektivtrafik en vardag upplever hon som för krångligt och tidsödande med flera byten av linjer och färdmedel.
- För Linda och hennes grannar som jobbar i Göteborg är bilen en vana och en självklarhet. Den behövs på landsbygden och ska bilismen i centrum hejdas är det stadsbor som ska dra ner på åkandet.

KRÖNIKA

Foto: Anders Kling

Jan Jörnmark är författare, doktor i ekonomisk historia, docent vid Handelshögskolan och Chalmers. Och en vass och engagerad skribent när det gäller stadsutveckling. Vi gav honom fria händer att ge sin syn på Göteborg ur ett parkeringsperspektiv. Här är hans artikelsvar.

“EN TÄT OCH HÅLLBAR
STAD UPPNÅS INTE
GENOM ATT ELIMINERA
PARKERINGAR.”

Jan Jörnmark

Vad vi än gör med kollektivtrafiken kommer Göteborg ändå alltid att vara parkeringarnas förlovade stad. Orsaken ligger i det sätt som staden är konstruerad. Det har gjort regionen extremt otät och bilberoende, vilket gör att den som idag ifrågasätter parkeringarnas och tomytornas existens till och med kan bli betraktad som en opatriotisk tokstolle.



Jag hade många aha-ögonblick när jag skrev det som till slut blev en ganska uppmärksammad bok om Göteborg. Ett sådant var när jag insåg hur oerhört mycket otätare vi var jämfört med huvudstadsregionen och hur det ständigt hade fått oss att växa längre och längre utåt. Då fattade jag också vad det glesa mönstret betydde just för kollektivtrafiken – oftast kommer man att få långt till hållplatserna och turerna kan aldrig bli särskilt täta.

Det finns helt enkelt ett likhetstecken mellan otäthet och bilberoende.

Centrum och den stora kransen expanderar ständigt utåt med hjälp av ständigt nya lager av infrastruktur. När stan började svälla på allvar för mer än hundra år sedan var det egentligen aldrig Göteborg som växte – det var grannkommunerna Lundby och Örgryte som fick de nya fabrikena och bostadsområdena. När sedan spårvagnen kom fortsatte man oavbrutet att bygga nya förorter och förstäder. Motorvägsbyggandet fick sedan de sista hämningarna att släppa. När Älvsborgsbron var klar för femtio år sedan öppnades ett oändligt band av förstäder hela vägen från Torslanda och vidare söderut längs E6an och väg 158.

Det gamla centrumet omgavs däremot av stora jordbruksmarker och militära övningsområden. Stadens borgare hade för länge sedan fått landerimarkerna som kungliga donationer, vilket ledde till att kraven på användningen blev mycket hårda. Det gjorde att man från och med slutet av 1800-talet mest använde dem till att anlägga avenyer, parker, nöjesparker eller bygga att kyrkor och

stora skolor. Jättelika delar av landeriområdena blev till och med stående tomma och användes som grusplaner för fotboll eller soptippar.

I en region som är byggd på ett så upp- och nedvänt sätt blir kärnans roll till slut ganska oklar. Frågan för de allra flesta i regionen blir ganska snabbt vad man överhuvudtaget ska in i city att göra. Att gå i olika kyrkor eller vandra runt i parker är inte ett svar som tillfredsställer särskilt många, men lyckligtvis började ett annat svar utkristallisera sig på 1950- och 60-talen. Några decennier senare fick den spontana utvecklingen namnet ”Evenemangsstråket”.

Själv kom jag det som hänt på spåren när jag läste en amerikansk bok om arenaekonomi. Där stod det att Cleveland karakteriserades av ”De stora öppna parkeringsytor som alltid är förknippade med centrala arenor”.

Då slog det mig att Göteborg inte bara har en vägstruktur som påminner om Los Angeles – vi har dessutom ett centrum som är en spegel av Cleveland och många amerikanska städer.

För de flesta amerikanska städer har – precis som Göteborg – centrum med otydliga funktioner. I brist på bättre förkortningen CBD (Central Business District) som ett uttryck för att det var dit man åkte för att besöka banker och göra affärer. Men uttrycket är i hög grad en myt, för de centrala städerna är inte idealiska arbetsplatser. Riktigt stora företag som Volvo, SCA eller AstraZeneca sökte sig helst till platser som har bättre trafikförsörjning.

Men under 1950- och 60-talen växte en ny bransch fram som skulle rädda centrumen. Det var arenaidrotten som växte tillsammans med ett nytt segment i underhållningsindustrin. Allt fler expansiva städer ville skaffa fotbolls-, baseball- och ishockeylag och konkurrensen ledde snabbt till att en ny generation av jättearenor byggdes. När musikbranschen dessutom gick in i ett liknande uppsving skapades en helt nya arenaindustri.

För att konkurrera där krävdes en sak mer än något annat: stora tomma lågutnyttjade tomter som kunde användas både till arenorna och parkeringsplatser. Den naturliga trenden hade därför länge varit att bygga stora fotbollsarenor eller travbanor i förorter som Solna eller Mölndal. I en gammal tät kvartersstad som Stockholm var det helt enkelt omöjligt att klämma in en central jättearena.

Men i Göteborg vände den utvecklingen under 1950-talet, som blev stadens riktiga storhetstid. I de ständigt växande utkantsområdena växte den nya jätten Volvo fram, samtidigt som det gamla ödeområdet vid landerierna kunde fyllas med en av de få europeiska arenor som kunde konkurrera med de som byggdes på andra sidan Atlanten. I tidningsartiklar skrevs det om det "vänliga Göteborg", som bjöd besökarna på jättematcherna på fri parkering på den jättelika grusplan som gick under namnet Heden. Det som hände var ett klassiskt exempel på när en outnyttjad resurs plötsligt får ett nytt värde när en ny bransch växte fram.

Allt det här gör ända sedan dess att stadens centrum präglas av en svag egen befolkning och en stark inpendling av bilberoende förortsbor.

De stora och periodvis mycket väl använda parkeringarna är en så självklar del av vårt vardagsliv att vi inte ens tänker på hur speciella det gör oss. Det betyder också att det som vill förändra staden för att göra den mer tät och hållbar inte kan uppnå det målet genom att försöka eliminera parkeringarna.

Förändring är istället bara möjlig genom att ge staden en starkare egen struktur – men det är å andra sidan en mycket större och svårare politisk fråga.





GÖTEBORGS STADS PARKERINGSAKTIEBOLAG