

**Tjänsteutlåtande, beslut**  
**Styrelsehandling nr 15**  
Mötesdatum 2024-10-15  
Diarienummer 2024-00277

Handläggare  
Fredrik Davidsson, Fastighetsutvecklingschef  
Telefon: 0768-88 04 04  
E-post: fredrik.davidsson@framtiden.se

## Yttrande över remiss från stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stads policy för parkering

### Förslag till beslut

#### Styrelsen för Förvaltnings AB Framtiden:

Remiss från stadsbyggnadsförvaltningen avseende förslag till *Göteborgs stads policy för parkering* besvaras med den bedömning som framgår i yttrandet.

#### Sammanfattning

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts av stadsbyggnadsförvaltningen att inkomma med ett yttrande avseende förslag till *Göteborgs stads policy för parkering*. Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy från 2009. Parkeringspolicyn övergripande syfte är att använda parkering som ett styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag, samt uppnå stadens trafik-, miljö- och klimatmål. Framtiden bedömer att förslaget till policy i många delar främjar vårt arbete med hållbar mobilitet. Policyn bedöms dock behöva förtydligas och bearbetas på flera punkter för att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling.

Framtidens viktigaste synpunkt är att policyn behöver omhänderta frågor kring ersättningsparkering samt boendeparkering på gatumark och allmän platsmark i samband med nyproduktion av fastigheter. Detta för att kunna möjliggöra framdrift av nyproduktion på befintliga parkeringar utan risk för höga vakansgrader i nybyggda, samlade parkeringsanläggningar. I annat fall motverkas möjligheterna att flytta markparkering till parkeringsanläggningar för att på så sätt frigöra ytan för stadsutveckling. Vidare kommer såväl ekologiska som sociala och ekonomiska mål bli svåra att nå om inte policyn tydligare hanterar dessa frågor.

Sista svarsdatum är 2024-11-15.

#### Bedömning ur ekonomisk dimension

Framtiden bedömer att det i förslaget föreligger vissa ekonomiska risker kopplade till stadsutveckling, främst risken för höga vakanser i parkeringsanläggningar.

#### Bedömning ur ekologisk dimension

I stort ger parkeringspolicyn förutsättningar för att bättre uppfylla stadens miljö- och klimatmål men förslaget kan få negativa ekologiska konsekvenser om förutsättningarna att bygga på befintlig parkering motverkas. Ur klimatsynpunkt har boendes resor med bil

en klimatpåverkan där staden och exempelvis exploatörer, fastighetsägare och byggherrar har möjlighet att genom parkeringsreglering och goda hållbara alternativ göra skillnad.

## **Bedömning ur social dimension**

Framtiden vill framhålla att förslaget i sin nuvarande form kan få negativa sociala konsekvenser genom att försvåra tänkt stadsutveckling i mellanstaden och utsatta områden. Hyresgästerna reser redan idag i hög grad hållbart och potentialen att bebygga markparkeringar behöver säkras. Detta som ett led i att möjliggöra Bolagets mål att tillföra nyproduktion till rimliga hyror för att minska såväl bostadsbrist som trångboddhet och bidra till att stärka den sociala utvecklingen i enlighet med Framtidens strategi för utvecklingsområden.

## **Expedieras**

Stadsbyggnadsförvaltningen

## **Bilagor**

1. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

## Ärendet

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts av stadsbyggnadsförvaltningen att inkomma med ett yttrande avseende förslag till *Göteborgs stads policy för parkering*.

Yttrandet ska vara stadsbyggnadsförvaltningen tillhanda senast 2024-11-15.

## Beskrivning av ärendet

Förslaget till *Göteborgs Stads policy för parkering* bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsförvaltningen gavs där i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin.

Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till parkeringsanläggningar och strategiska parkeringsnoder. Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom daterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

I remissvaret ingår även att ge synpunkter på ett antal åtgärdsförslag, kallade remissfrågor.

## Förslagets huvudsakliga innehåll

Stadsbyggnadsförvaltningen har utarbetat ett förslag till policy för parkering för Göteborgs Stad. Policyn listar en rad grundläggande principer:

- 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.
- 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 kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Sammantaget ska dessa principer skapa förutsättningar för att:

- 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.
- en sammanhållande stadsstruktur genom en prioritering av hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering.

### Svar på remissfrågor

- a) Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.  
*Framtiden ställer sig positiv till en dynamisk prissättning som linjerar med minskad trängsel, miljö- och klimatmålen och stärker hållbart resande.*
- b) Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.  
*Framtiden ställer sig negativ till förslaget. Det är tvärtom viktigt att de bilparkeringsplatser som finns används på ett optimalt sätt, utan inbyggd överkapacitet. För att undvika söktrafik bör i stället digitala kommunikationsverktyg kunna nyttjas.*
- c) Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.  
*Framtiden ställer sig negativ till förslaget då det lätt blir komplext med den typen av styrning. Fordonstekniken förändras snabbt och förslaget kan få oväntade konsekvenser som är omöjliga att överblicka idag.*
- d) Prissättning som indexeras utifrån KPI med årligt påslag.  
*Framtiden anser att det är positivt med indexuppräknning men framhåller också att det förutsätter att priserna sätts rätt från början. Vi ser en hög vakansgrad i bolagets nyproducerade parkeringsanläggningar som följd av exempelvis billigare boendeparkering längs gata, alternativt till helt oreglerad gatuparkering (där det är gratis att parkera).*
- e) Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.  
*Framtiden avstår från att lämna synpunkter på detta åtgärdsförslag.*
- f) Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.  
*Framtiden menar att lokala torg stärks av att vara trygga och människovänliga tillsammans med förstärkt närhet till såväl bostäder som arbetsplatser. Det ska vara enkelt att gå, cykla och åka kollektivt för att utföra vardagsärenden på torgen. Besöksparkering för bil vid de lokala torgen bör utformas med olika tidsbegränsade lösningar exempelvis med fri parkering 1h-1,5h per dygn på platsen. Detta ger ökade möjligheter för bilburna kunder att hitta parkering med ökad rotation.*
- g) Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.  
*Framtiden ser positivt på en övergång från fasta platser till tillstånd vilket ligger helt i linje med Framtidens mobilitetsstrategi. Det bör dock ske där det gynnar*

*samnyttjande och bidrar till bättre förutsättningar för utbyggnad av laddinfrastruktur. Vid implementeringen är det viktigt att tillse att ytorna är större geografiskt sammanhängande och överblickbara. Detta för att undvika att tillskapa söktrafik i bostadsområden samt för att nå nyttorna som tillståndsparkeringen leder till.*

## **Framtidens synpunkter**

Bolaget ställer sig positiv till stora delar av policyn men föreslår omarbetning i vissa delar i linje med nedanstående synpunkter.

Framtiden har i sitt yttrande utgått ifrån att bolaget, dess fastigheter och hyresgäster fullt ut omfattas av skrivningarna i förslaget. En viktig förutsättning för att lyckas med bolagets mål för bostadsförsörjning är generellt att inte behöva bygga mer parkering än nödvändigt. Det kan åstadkommas med prisreglering, tillståndsparkering och hållbara mobilitetsinsatser som verktyg och därigenom kunna nyttja uppkomna vakanser av parkeringsplatser och på så sätt minska behovet av att bygga ersättningsparkering i kommande bostadsprojekt. Det är önskvärt ur Framtidens perspektiv att policyn stödjer ett sådant arbetssätt.

## **Bakgrund**

Framtiden har cirka 76 000 bostäder och 44 000 bilparkeringar. Många av dessa bilparkeringsytor utformades utifrån äldre parkeringsnormer och är inte kompatibla med dagens behov. Genom enkätundersökningar med hyresgäster har vi kunnat konstatera att över hälften reser på annat sätt än med bil. Samtidigt har nyproducerade parkeringsanläggningar som ersatt befintliga bostäders parkeringar höga vakansgrader. Därför är det önskvärt att policyn tar avstamp i framtida önskvärda utveckling av bilinnehav och biltrafik och inte i dagens boendeparkeringstal, efterfrågan och bilinnehav. Det krävs ett förutsägbart och träffsäkert sätt för bedömning av p-tal för ersättningsparkering vid planering av nyproduktion på befintliga bostäders parkering.

Framtiden har en ambitiös mobilitetsstrategi som har till syfte att främja hållbart resande för de hyresgäster som redan bor hos oss, det vill säga fler än var fjärde göteborgare. Huvuddelen av våra hyresrätter ligger i anslutning till god kollektivtrafik och nya bostäder bör med fördel kunna placeras på bolagets befintliga parkeringar. Detta är positivt av flera skäl. Det bidrar till att socialt stärka befintliga områden och torg. Det resulterar i en mer effektiv markanvändning med trivsamma utemiljöer och fler bostäder kan dessutom bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas så att exploateringskostnader kan hållas nere. Möjligheten att utveckla nya bostäder genom att nyttja befintliga parkeringsytor i exempelvis Frölunda/ Tynnered och Biskopsstaden gynnas av en framåtsyftande tolkning av p-tal för ersättningsparkering. Kostnaden såväl i kronor som koldioxid blir hög om bedömningen av ersättningsparkering utgår från att värna dagens befintliga uthyrningsgrad vilket inte bedöms omhändertas i nuvarande policyförslag.

## **Parkeringsanläggningar**

Framtiden ser det som positivt att flytta parkering från gatumark och samla dessa i effektiva anläggningar på kvartersmark då de nya parkeringsanläggningar som ersatt befintliga bostäders parkeringar i nyligen slutförda nyproduktionsprojekt har höga vakansgrader. Det förutsätter dock en harmoniserad prissättning och en reglering av gatumarksparkering som styr parkeringen dit. Annars är risken att dessa anläggningar

även fortsättningsvis har stora vakanser på grund av parkeringsflykt. Framtiden ser det också som positivt att för parkeringsanläggningar medge flexibilitet och möjlighet till omställning till andra funktioner. Viktigt är dock att detta också kan förverkligas genom plan-, bygglovs- och exploateringsprocessen utan att driva onödiga kostnader. Till detta hör en förändringsbenägen tolkning av parkeringstal i de bygglov som är kopplade till förändrad användning.

Framtiden anser att det inte är lämpligt att samtliga parkeringsanläggningar framöver ska utformas som mobilitetshubbar eller mobilitetsanläggningar med levande botten våningar. Detta då vissa lägen inte har förutsättningar för att kunna skapa en självbärande affär. Det saknas också styrning kring vilken aktör det är som ska driva arbetet med att utveckla mobilitetshubbar och mobilitetsanläggningar. Detta är särskilt angeläget i stadsutvecklingsområden som Biskopsstaden och Frölunda/Tynnered. För att kunna utveckla gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar med längre avstånd från bebyggelsen som främjar hållbart resande ser Framtiden gärna att placeringarna samordnas tidigt i planprocessen, exempelvis i arbetet med planprogram. Det är angeläget att tydliggöra ansvaret gällande samordning av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar inom och mellan respektive detaljplan.

### **Cykelparkering**

Framtiden anser inte att nya cykelparkeringstal bör gälla i befintligt bestånd då det blir kostnadsdrivande och resursineffektivt. Det är däremot positivt att policyn bjuder in till flexibilitet så att bilparkering kan omvandlas till cykelparkering. Det är viktigt att kunna använda befintliga och kommande parkeringsanläggningar betydligt mer effektivt och över tid kunna förändra användningen av ytorna.

Utöver ovanstående synpunkter vill Framtiden också skicka med att vissa förtydliganden kan behöva göras enligt nedan då de i nuläget kan tolkas på olika sätt.

*Boendeparkering.* Används på ett inkonsekvent sätt genom handlingen där begreppet ibland åsyftar kommunens tjänst för parkering på gata och ibland den parkering som bolaget som fastighetsägare erbjuder våra hyresgäster. Det resulterar i att det är svårt att förstå vilka det är som omfattas av förslaget.

*Tjänster för kombinerad mobilitet.* Detta är ett begrepp som kan ha olika betydelse för olika parter. Därför är en definition av begreppet önskvärd om begreppet ska användas.

Framtiden önskar en konkretisering av vad femstegsprincipen kan komma att innebära i exploateringsprocessen.

Vidare efterfrågas ett tydliggörande av meningen som lyder ”Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja”.

Punkt 7 på s. 7: ”Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.” Framtiden ser positivt på formuleringen men delar av förslaget till stödjer inte inriktningen. Exempelvis prissättning på gatu- och markparkering i förhållande till parkeringsanläggningar enligt ovan framförda synpunkter.

Policyn anger att laddplatser ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Framtiden önskar ett förtydligande att undvikande på gata och markparkering kan göras under förutsättning att det finns en parkeringsanläggning inom rimligt avstånd. I annat fall kan det leda till att invånare i områden med majoritet markparkeringar eller helt avsaknad av parkeringsanläggningar inte får tillgång till laddinfrastruktur.

Framtiden efterfrågar riktlinjer för ersättningstal under rubriken Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen.

## **Bolagets bedömning**

Bolaget bedömer att intentionerna bakom förslaget till policy för parkering i många delar är bra och framåtlutande. Förslaget bedöms dock behöva tydliggöras och bearbetas för att bättre kunna möta takten i framtida bostadsbyggande med rimliga ekonomiska, ekologiska och sociala förutsättningar. Bolagets uppfattning är att det kan uppnås genom att policyn stödjer möjligheten att med en effektiv hantering av ersättningsparkering även fortsättningsvis kunna ta befintliga parkeringsytor i anspråk.

Datum

Underskrift

.....

.....

Namnförtydligande

Terje Johansson  
VD Koncernchef

Anna-Karin Trixe  
Strategichef



# Göteborgs Stads policy för parkering

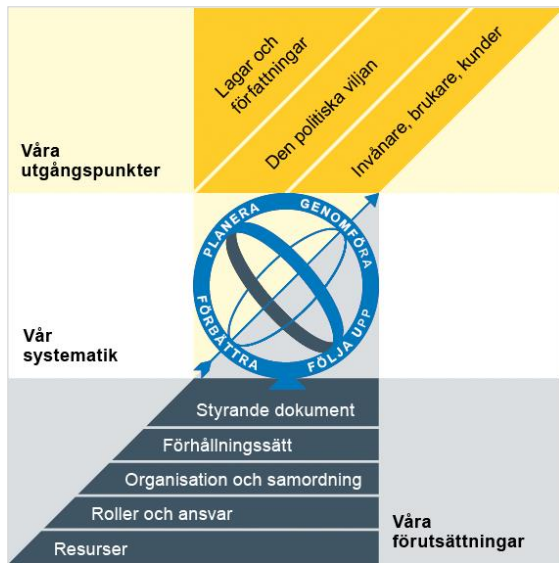


## Reglerande styrande dokument

- 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

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

# 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 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 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.