Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2026-09-15
Ärendenummer PAR-2026-00286

Handläggare
Carl Engström
Telefon: 031-774 37 46
E-post: carl.engstrom@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande Planprogram Frihamnen

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag:

1. Styrelsen beslutar att anta bolagets yttrande som sitt eget och översända detta till Stadsbyggnadsnämnden som synpunkter på förslag till uppdatering av planprogrammet för Frihamnen och del av Ringön.
2. Styrelsen beslutar att förklara paragrafen omedelbart justerad,

Sammanfattning

Bolaget anser att planprogrammet är i linje med både stadens och bolagets syn på hur parkering och mobilitet ska hanteras och är på det hela taget mycket positiva till förslaget.

Förslaget bygger i på följande principer, vilka delas av bolaget:

- Parkering ska byggas ovan mark i samlade anläggningar med högt samnyttjande.
- Parkering ska generellt inte tillåtas på andra ställen än i anläggningarna.
- Anläggningarna ska byggas med levande bottenvåningar (där så är möjligt) och med ett samlat utbud av mobilitetstjänster.
- Parkering byggs i utkanten av planområdet, i anslutning till större trafikleder.
- Utbyggnadsordningen för parkering ska anpassas så att anläggningarna får en rimlig beläggning redan från öppningsdagen.
- Anläggningarna ska delfinansieras genom parkeringsköp.

Bolaget anser att det finns några punkter att reflektera över i det fortsatta arbetet framåt:

1. Den beräknade mängden parkeringsplatser för hela Frihamnen är 1 200 platser. Detta medför till exempel att knappa 1 lägenhetsinnehavare av 8 får möjlighet att hyra en parkeringsplats och att 1 av 29 som jobbar i kontoren i området kan få en parkeringsplats. Denna låga nivå på parkering ställer mycket höga krav på det övriga mobilitetssystemet. Inte minst för barnfamiljer och personer med särskilda behov. Bristen på parkering riskerar också att initialt försvåra försäljning av bostäder samt uthyrning av lokaler, vilket i sin tur påverkar värdet på byggrätterna.
2. Den mindre av de två parkeringsanläggningarna som ska byggas (L1) är preliminärt tänkt att placeras helt eller delvis under andra byggnader. Dessa 3D-lösningar kan skapa svåra avtalskonstruktioner med flera parter där stomme och grundläggning är gemensam. Bolaget anser att det skulle vara enklare och mer

kostnadseffektivt att lösa parkering i egna 2D-fastigheter med levande bottenvåningar, i likhet med det större huset (A3).

3. Eftersom flera av de tänkta framtida mobilitetslösningarna sannolikt kommer kunna centraliseras till de planerade parkerings- och mobilitetshusen bör det även undersökas om mobilitetsköp, på samma sätt som parkeringsköp, kan vara en del av planen.
4. Att räkna med 25 kvm per plats i parkeringshusen, inklusive körytor, ramper och angöring, är för lågt räknat. För att säkerställa att planerat antal platser faktiskt byggs bör minst 28 kvm användas som schablon.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Yttrandet medför i sig inga ekonomiska konsekvenser. Kostnader kommer att uppstå när detaljplanearbetet återupptas där bolaget är en part.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

1. Planprogram Frihamnen

2. Mobilitet och parkering 2026

Beskrivning av ärendet

Göteborgs Stads Parkering har fått en inbjudan att svara på en samrådsremiss från stadsbyggnadsförvaltningen gällande förslag till uppdatering av planprogram för Frihamnen och del av Ringön. Sista dag för svar på remissen är den 29 september 2026.

Inledning

Ett effektivt markutnyttjande för bilparkering kan åstadkommas genom att planera parkeringen på stadsdelsnivå och styra mot gemensamma parkeringsanläggningar, tillsammans med förbud mot annan parkering. I kombination med prissättning på parkering är detta ett av Göteborg Stads viktigaste styrmedel för att skapa ett hållbart trafiksystem utifrån samtliga hållbarhetsdimensioner.

I förslaget till uppdatering av planprogram för Frihamnen och del av Ringön är en av huvudprinciperna att all parkering (bortsett från parkeringsplatser för rörelsehindrade och platser för angöring och lämna/hämta vid skolor och förskolor) samlas i gemensamma parkeringsanläggningar ovan mark. Detta ska lösas genom en avsiktsförklaring mellan fastighetsägarna.

Övriga principer inkluderar följande:

- Anläggningarna ska byggas med levande bottenvåningar (där så är möjligt) och med ett samlat utbud av mobilitetstjänster.
- Parkering byggs i utkanten av planområdet, i anslutning till större trafikleder.
- Utbyggnadsordningen för parkering ska anpassas så att anläggningarna får en rimlig beläggning redan från öppningsdagen.
- Anläggningarna ska delfinansieras genom parkeringsköp.

Bolagets roll

Bolaget ingick våren 2015 markanvisningsavtal för utvecklingen av ett parkeringshus i Frihamnens första etapp. Markanvisningen har därefter förlängts årligen och är fortfarande gällande.

Under 2015 och 2016 tecknades även Samarbetsavtal 1 och 2 vilka reglerar hur markanvisade parter ska samarbeta i detaljplanen för etapp 1 samt, i Samarbetsavtal 2, en djupare detaljering av parternas ambitioner i utvecklingen etapp 1. I Samarbetsavtal 2 åtog sig bolaget också uppdraget att vara parkeringsaktör för hela etappen, ett betydligt större åtagande än markanvisningen. Avtalen gäller fram till dess att exploaterings- och markfördelningsavtal samt överlåtelseavtal tecknas.

Bolaget är fortsatt den aktör som enligt plan kommer att bygga parkerings- och mobilitetsanläggningarna Frihamnen.

Antalet parkeringsplatser för bil

Frihamnen ligger inom vad som pekas ut som stadskärna i översiktsplanen för Göteborg. Även om det inte kan anses vara en del av stadskärnan i dag så är det ändå grunden för beräkning av behov av parkering.

I Frihamnen ska gång, cykel och kollektivtrafik ska vara de dominerande färdsätten. Målsättningen är att andelen biltrafik i, till och från Frihamnen, ska uppgå till maximalt 5 procent.

Behovet av bilplatser i programområdet har beräknats till cirka 1 200 platser, inklusive samnyttjande i de gemensamma parkeringsanläggningarna. Av dessa avser 75 platser gatuparkering (angöring, PRH) medan resterande ska samlas i två större anläggningar.

För att komma fram till 1200 platser har följande mål använts (utdrag):

- Andel av bostäderna som kommer ha tillgång till en parkeringsplats: 12 %
- Andel kontorsanställda som kommer att ha tillgång till en parkeringsplats: 3,5 %
- Andel besökare till handel som kommer med bil: 5 %
- Andel besökare till hotell som kommer med bil: 7 %

För antalet parkeringsplatser för boende har beräkningarna av antalet parkeringsplatser utgått från förslaget till nya riktlinjerna för mobilitet och parkering snarar än de riktlinjer som nu är beslutade. För övriga beräkningar av antalet platser har målvärdet om 5 % använts.

Bolagets kommentarer

Måltalen för parkering är i linje med stadens målsättningar men är, i relation till dagens nyttjande av bil, låga. När tillgången till parkering blir en knapp resurs medför det ett antal risker:

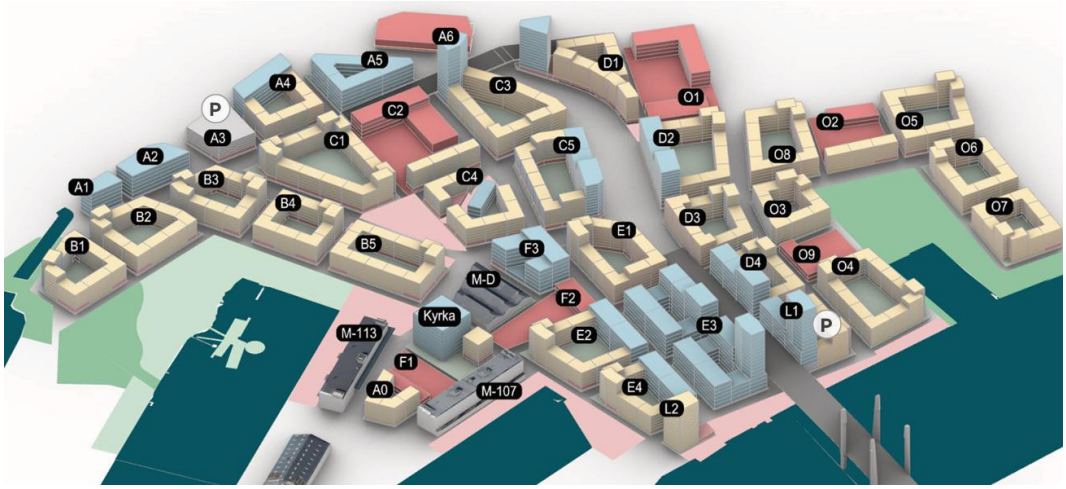
- Risk för minskad attraktivitet när lägenheter ska säljas eller lokaler hyras ut.
- Problem för barnfamiljer och hushåll med särskilda behov som behöver bilen i vardagen.
- Risk för ökat tryck på parkering i omkringliggande områden när parkeringen i Frihamnen ”är slut”.

Även om det finns exempel i Sverige med liknande p-tal så är det här första gången det testas i så här stor skala. Det ställer mycket höga krav på mobilitetsstrategin för att säkerställa att boende i området ska kunna lösa vardagsresor, storhandling, barn, fritid, gäster, sjukvård, semesterresor, etcetera utan bil.

En något högre parkeringskapacitet skulle sannolikt underlätta en initial försäljning av lägenheter och uthyrning av lokaler, och därmed också öka värdet på byggrätterna i området. Kapaciteten skulle därefter kunna minskas i takt med att resebeteenden ändras och efterfrågan minskar. Detta skulle till exempel kunna ske med hjälp av parkeringsanläggningar som redan från början byggs för att kunna konverteras till bostäder/lokaler.

Anläggningarna

Antalet parkeringsplatser för hela Frihamnen har från planeringsarbetet hösten 2025 fram till förslag på planprogram våren 2026 gått från ca 1500 platser i tre anläggningar till 1200 platser i två anläggningar. Dessa ska lokaliseras till lotterna A3, angränsande till Lundbyleden och L1, vid brofästet.



Anläggning A3 kommer enligt förslaget att vara ett parkerings- och mobilitetshus med levande bottenplan. Huset ska rymma 682 platser.

Anläggning L1 ska samsas med både lokal- och bostadsvolymer. Hur dessa volymer ska hänga ihop på fastigheten kommer att utredas i detaljplaneskeden men preliminärt föreslås parkering delvis under andra huskroppar samt under en upphöjd innergård. Anläggningen ska rymma 430 platser.

Det framgår också att man i förslaget som schablon har räknat med 25 kvm per plats i parkeringshusen, inklusive körytor, ramper och angöring.

Bolagets kommentarer

Den mindre av de två parkerings- och mobilitetsanläggningar som ska byggas (L1) är preliminärt tänkt att placeras helt eller delvis under andra byggnader. Dessa 3D-lösningar kan skapa svåra avtalskonstruktioner med flera parter där stomme och grundläggning är gemensam. Det kan också skapa problem om någon av parterna lyder under LOU och andra inte. Bolaget anser att det skulle vara enklare och mer kostnadseffektivt att lösa parkering i egna 2D-fastigheter med levande bottenvåningar, i likhet med det större huset (A3).

Att räkna med 25 kvm per plats i parkeringshusen, inklusive körytor, ramper och angöring, är lite lågt räknat. För att säkerställa att planerat antal platser faktiskt byggs bör minst 28 kvm användas som schablon.

Mobilitetslösningar

För att nå det parkeringstal för bil som tagits fram behöver fullt antal mobilitetslösningar enligt riktlinjerna genomföras, vilket enligt förslaget ska kravställas i markanvisningarna. Samrådshandlingen omfattar inte en beskrivning av vilka mobilitetslösningar som ska genomföras i programområdet, utöver bilpoolsplatser. Detta ska preciseras längre fram.

Antal bilpoolsplatser uppgår enligt plan till 100 stycken, vilket motsvarar 9 % av antalet platser i anläggningarna.

Bolagets kommentarer

Eftersom flera av framtida mobilitetslösningar borde kunna centraliseras till parkerings- och mobilitetshusen bör även konceptet mobilitetsköp kunna vara en del av planen.

Målsättningen om 100 bilpoolsplatser (9 %) kan anses vara en rimlig målbild. Det är dock i dag långt kvar till dessa nivåer. Som exempel kan nämnas anläggningarna på Masthuggskajen där vi i dag har mindre än 2 % bilpoolsplatser.

Utbyggnadsordning

Det konstateras i samrådshandlingen att det i det fortsatta arbetet med utbyggnadsordning av Frihamnen behövs läggas särskild vikt vid planering av när de gemensamma parkeringsanläggningarna ska anläggas. Temporära parkeringslösningar på områdets asfalterade ytor kan nyttjas som buffert under byggtiden.

Bolagets kommentarer

Det är mycket positivt att hänsyn tas till detta redan i programskedet. Att bygga nya parkeringsanläggningar först när det finns ett underlag bidrar till väsentligt lägre p-köpsnivåer och skapar därmed bättre ekonomiska förutsättningar för alla parter. Att börja med markparkeringar och sedan successivt flytta över till anläggningar kräver dock en ny flexibilitet vid handläggning av byggloven.

Bolagets bedömning

Bolaget anser att planprogrammet är i linje med både stadens och bolagets syn på hur parkering och mobilitet ska hanteras och är på det hela taget mycket positiva till förslaget.

Bolaget anser att det finns några punkter att reflektera över i det fortsatta arbetet:

1. Utvärdera om antal platser initialt ska vara något högre än nuvarande förslag på 1200 platser.
2. Ändra planerna för parkeringsanläggningen på lott L1 från 3D-lösning till 2D-lösning med levande bottenplan.
3. Se över möjligheterna att använda mobilitetsköp som ett verktyg.
4. Öka schablonvärdet för antal kvm per plats till minst 28 kvm.

Carl Engström	Emir Slavotic
avdelningschef investeringsprojekt och tidiga skeden	vd