



Riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg

*Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i
detaljplan och bygglov*

Remiss, januari 2017

Titel: **Riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg**
Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov

Projekt: Översyn av ”Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov”

Beställare: Byggnadsnämnden

Projektgrupp: Ann-Marie Ramnerö, Trafikkontoret, projektledare
Sara Brunnkvist (från 2016-09-20), Stadsbyggnadskontoret, biträdande projektledare
Annelie Kjellberg (till 2016-09-19), Stadsbyggnadskontoret, biträdande projektledare
Pelle Envall och Jesper Skiöld, Trafikutredningsbyrån AB

Styrgrupp: Alexander Danilovic, Stadsbyggnadskontoret, uppdragsgivare och ordförande (från mars 2016)
Måns Werner, Stadsbyggnadskontoret, uppdragsgivare och ordförande (till mars 2016)
Suzanne Andersson, Trafikkontoret, uppdragsgivare
Gunnar Persson Stadsbyggnadskontoret (till juli 2016)
Birgitta Lööf, Stadsbyggnadskontoret (från augusti 2016)
Jörgen Einarsson, Trafikkontoret
Lars Johansson, Fastighetskontoret
Katja Ketola, Stadsbyggnadskontoret (från september 2016)

Versionshistorik

<i>Datum</i>	<i>Version</i>	<i>Beskrivning</i>
2016-11-10	0,7	Rapportutkast
2016-11-17	0,8	Preliminär version
2016-11-24	0,9	Version till nämnd

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
Sammanfattning	4
1. Inledning.....	5
2. Riktlinjernas grunder.....	7
3. Genomförande	11
4. Mobilitetsmöte	13
5. Normal hantering.....	14
6. Förenklad hantering.....	17
7. Parkeringstal för bil att utgå ifrån	18
8. Parkeringstal för cykel som ska uppfyllas.....	23
9. Uppföljning	25
10. Begreppsförklaringar.....	26
11. Förteckning över underlagsmaterial.....	27

Sammanfattning

Detta är förslag till riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborgs stad. Dokumentet redogör för hur mobilitets- och parkeringsfrågor ska hanteras i detaljplaner och bygglov vid ny- och ombyggnation av bebyggelse. Det ersätter tidigare ”Vägledning för parkeringstal vid detaljplaner och bygglov” från år 2011.

Riktlinjerna:

- inför flexibla parkeringstal, som är det sätt som forskning rekommenderar, för att lösa parkerings- och mobilitetsutmaningar i stadsbyggande.
- har mobilitet som utgångspunkt istället för att enbart titta på parkeringsfrågan.
- är samordnade med stadens gemensamma projektmodell för detaljplanering.
- är kopplade till kartan i stadens strategi för utbyggnadsplanering.

Den nya arbetsprocessen har två huvudsakliga moment. Det första momentet är ett *mobilitetsmöte*. Det andra momentet är antingen *normal hantering* eller *förenklad hantering*.

Mobilitetsmötet är ett nytt arbetsmoment kopplat till kontorens gemensamma arbetsprocess för detaljplanering; ett förvaltningsövergripande startmöte för hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i berört projekt. Syftet med mobilitetsmötet är att säkerställa att mobilitets- och parkeringsfrågor tas upp tillräckligt tidigt i planeringsprocessen. Detta ska i sin tur leda till att planeringen av projektet genomförs så att mobilitets- och parkeringslösningar blir väl anpassade, möjliggör en enklare vardag och inte sker med orealistiska förväntningar. Mötet genomförs enligt en checklista med frågor. Frågor som bland annat tar upp är de styrkor, svagheter, möjligheter och hot som finns på aktuell plats för att utforma projektets parkerings- och mobilitetslösningar för minskat bilberoende. Mobilitetsmötet är en grund för fortsatt arbete med normal hantering eller förenklad hantering.

Normal hantering är att genomföra *projektspecifika bedömningar*. Projektspecifika bedömningar innebär att en mobilitets- och parkeringsutredning tas fram för ny bebyggelse. Syftet är att bedöma hur mobilitet och parkering bäst ska hanteras i berört projekt. Bedömningarna genomförs i tre steg; lägesbedömning, projektanpassning och förslag till mobilitetslösning. I ett fjärde steg säkerställs lösningarna i en skriftlig överenskommelse. Upplägget följer etablerade metoder för tillämpning av flexibla parkeringstal. En handledning tas fram för att säkerställa bedömningarnas kvalitet utifrån Göteborgs stads mål i trafikstrategin.

Förenklad hantering används i de fall det finns möjlighet att förenkla och korta planeringsprocessen. Syftet med den förenklade hanteringen är att underlätta stadsmässig exploatering för bostäder på tomter med förväntat låg parkeringsefterfrågan. För att ett projekt ska genomföras med förenklad hantering krävs att ett antal grundkrav är uppfyllda. Stadsbyggnadskontoret fattar i överenskommelse med trafikkontoret beslut om förenklad hantering är tillämpligt i varje enskilt fall.

De nya riktlinjerna är framtagna i en process där ett 60-tal handläggare och chefer inom Göteborgs stad på olika sätt har bidragit. Det råder stor enighet i denna grupp att staden i större utsträckning ska börja tillämpa flexibla parkeringstal. Arbetet med riktlinjerna har letts av en projektgrupp med konsultstöd av Trafikutredningsbyrån AB.

1. Inledning

1.1. Uppdrag och utgångspunkter

1.1.1. Uppdraget

I Göteborg stads mål- och inriktningsdokument för Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Trafiknämnden 2015 gavs de tre nämnderna följande gemensamma uppdrag:

”Vägledning för parkeringstal ska ses över så att den bättre stöder trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande och medverkar till att säkerställa utbyggnadsplaneringens mål. Till exempel ska flexibla parkeringstal kunna prövas i detaljplaneskedet och vid ungdoms- och studentbostäder ska parkeringstalen hållas nära noll.”

Uppdraget har verkställts av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret i samverkan med fastighetskontoret, miljöförvaltningen, Göteborgs Parkeringsbolag, och Älvstranden Utveckling AB.

1.1.2. Utgångspunkter

Viktiga utgångspunkter för översynen har varit:

- Göteborg ska utvecklas till en livskraftig långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer. Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla både nu och i framtiden. Infrastrukturen ska kunna nyttjas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras.
- Göteborgs översiktsplan, som konkretiseras i Trafikstrategi för en nära storstad, Strategi för utbyggnadsplanering och Vision Älvstaden.
- Trafikstrategins fokus på lättillgängligt regioncentrum, med ökad andel resor till fots, med cykel och kollektivtrafik, och fokus på attraktiva stadsmiljöer.
- att skapa en ökad samsyn inom staden för hur mobilitets- och parkeringsfrågorna ska hanteras i detaljplan och bygglov.
- Parkeringspolicyn, antagen av Göteborgs kommunfullmäktige 2009.
- Plan- och bygglag (2010:900 t.o.m. SFS 2016:537).

1.2. Läsanvisning

Kapitel 2 ger en översikt över arbetsprocessen, motiv till tillämpning av flexibla parkeringstal, mål med mobilitetstjänster och riktlinjernas grund i fakta och forskning.

Kapitel 3 beskriver arbetssättets koppling till gemensam projektmodell för planering samt de två momentens inbördes förhållande. I avsnittet redovisas även tre viktiga regler för framgångsrikt genomförande.

Kapitel 4-6 beskriver utförande av mobilitetsmöte, normal hantering och förenklad hantering.

Kapitel 7, avsnitt 7.3-7.5 redovisar parkeringstal för bil att utgå ifrån för bostäder vid normal hantering. Avsnitt 7.6-7.8 innehåller motsvarande uppgifter för verksamheter.

Kapitel 8 redovisar parkeringstal för cykel som ska uppfyllas vid såväl normal hantering som förenklad hantering. Cykelparkeringstal för bostäder redovisas i avsnitt 8.2 och 8.3, verksamheter i avsnitt 8.4.

Kapitel 9 beskriver behov av uppföljning och Kapitel 10 innehåller en lista med begreppsförklaringar.

1.3. Riktlinjernas framtagande

Riktlinjerna har tagits fram av en projektgrupp bestående av projektledare Ann-Marie Ramnerö på trafikkontoret, biträdande projektledare Sara Brunnkvist (fr.o.m. 2016-09-20) och Annelie Kjellberg (t.o.m. 2016-09-19) på stadsbyggnadskontoret samt konsulterna Jesper Skiöld och Pelle Envall på Trafikutredningsbyrån.

Uppdraget har kontinuerligt stämts av med projektets styrgrupp. Arbetet har skett i en process med ett 60-tal handläggare, specialister och chefer i staden. Det har skett i form av djupintervjuer med handläggare, ett kunskapsseminarium, tre workshops, och enskilda dialoger med experthandläggare. Delar av Jubileumssatsningen BoStad 2021 har också varit testområde.

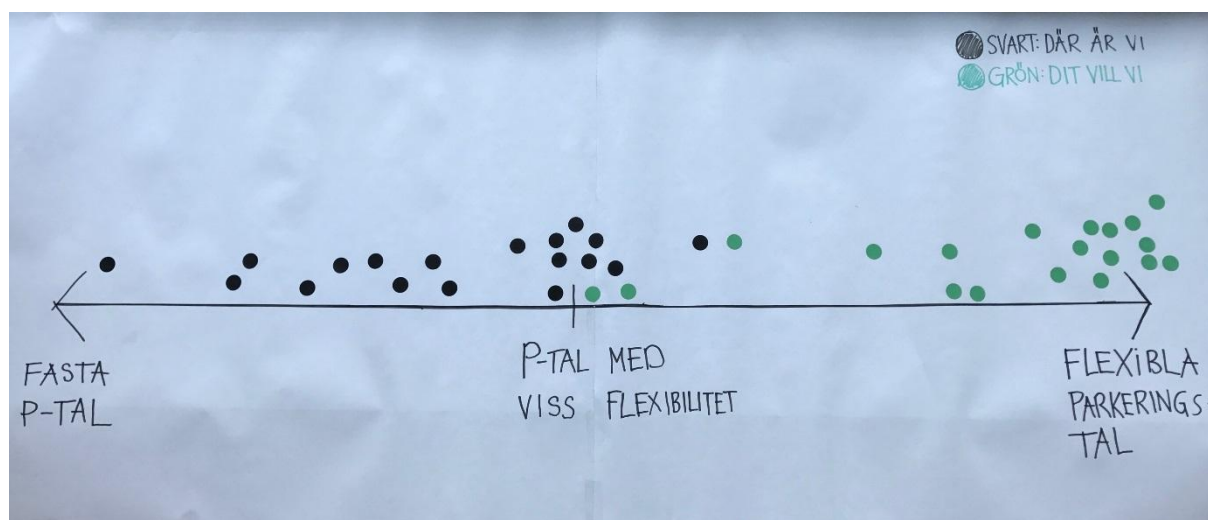
2. Riktlinjernas grunder

2.1. Arbetsprocess

Riktlinjerna ska göra det enklare att hantera mobilitet och parkering inom detaljplan och bygglov på ett konsekvent sätt. Det sker genom en platsspecifik tillämpning av parkeringstalen. Flexibla parkeringstal ska användas. För att åstadkomma detta införs en ny arbetsprocess som:

- har mobilitet som utgångspunkt istället för att hantera parkeringsfrågan separat.
- är samordnad med stadens gemensamma projektmodell för detaljplanering (GEM).
- har två huvudsakliga delar: mobilitetsmöte följt av antingen normal hantering eller förenklad hantering.
- är kopplad till kartan i stadens strategi för utbyggnadsplanering.

Arbetsprocessen är framtagen utifrån stadens mål, resultat från workshoppar, intervjuer, forskningsresultat och omvärldsanalys av andra kommuners arbete.



Figur 1. Inom arbetet med att ta fram riktlinjerna tydliggjordes en stor vilja bland stadens tjänstemän att arbeta med flexibla parkeringstal. Gröna prickar redovisar viljeriktning. Bild från workshop, maj 2016.

2.2. Medel för att nå uppställda mål

De medel som identifierats för att nå uppställda mål med den nya processen är att:

- planera så att bilen blir mindre nödvändig.
- underlätta för bilfria hushåll och hushåll med bil att kunna välja gång-, cykel och kollektivtrafik. Drygt 5 av 10 hushåll i flerfamiljshus i Göteborg är bilfria (Datakälla: SCB BILPAK).
- öka självfinansieringsgraden för bilparkering.

2.3. Motiv till och tillämpning av flexibla parkeringstal

2.3.1. Inledning

Med flexibla parkeringstal breddas planeringen till att inkludera mobilitetstjänster. För att processen ska fungera måste målet med mobilitetstjänsterna specificeras. För att dra full nytta

av den nya processen finns det också behov att förstå forskningsresultat och fakta om vilken roll parkeringstal kan spela, eller inte spela i samspel med andra åtgärder, för att lösa problem i stadsbyggandet.

2.3.2. Lagstöd för parkeringshantering

Plan- och bygglagen (2010:900) anger att kommuner i detaljplan får reglera placering och utformning av parkeringsplatser för fordon (4 kap. 13 §). Som fordon räknas såväl bilar som cyklar. Kommunen kan även reglera så att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. I Plan- och bygglagen anges vissa prioriteringar mellan olika ytanspråk. Om tomten ska bebyggas med bostäder eller med lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Det är friyta som ska ordnas i första hand, om det inte finns tillräckliga utrymmen för både friyta och parkering.

Avsikten med Plan- och bygglagen är att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer (1 kap. 1 §).

2.3.3. Mobilitetstjänsternas roll

Att använda mobilitetstjänster för att få ett reducerat parkeringstal är ett erbjudande till byggherrar för att uppnå goda lösningar för den enskilda människan och en hållbar livsmiljö. Det är en lösning som flera kommuner i Sverige börjat arbeta med. Istället för att enbart ställa krav på bilparkering ställs krav på att lösa förutsättningar för resande och transporter med olika färdssätt. Kostnader som fastighetsägaren sparar på färre bilplatser i ett hus ska investeras i olika mobilitetsåtgärder och kommunikation av dessa. Att genomföra mobilitetstjänster blir på så sätt en alternativ, och oftast lägre, utgift för fastighetsägaren istället för att anlägga bilparkering.

Bilpool, lastcykelpool, förstärkt utbud av kollektivtrafik, årlig cykelservice liksom rabatter på kollektivtrafikresande och taxi är exempel på mobilitetstjänster som ger sänkta krav på anläggning av bilparkering i detaljplan och bygglov. Det är viktigt att staden har en öppen och enad syn på vad som är fungerande mobilitetstjänster eftersom det i framtiden sannolikt etableras nya varianter och lösningar vad gäller mobilitet som tjänst. För mer information om mobilitetstjänster se underlagsrapporten *”Mobilitetstjänster istället för krav på subventionerad bilparkering i Göteborg”*. Mobilitetstjänsterna regleras i avtal och överenskommelser mellan byggherre och staden.

Bilpooler växer kraftigt i Sverige och kan på så sätt vara särskilt intressanta att integrera i den nya processen för att ge möjlighet att bygga fler lägenheter och använda ytor till byggnader istället för parkeringsplatser. När boende och verksamheter ges tillgång till bilpoolsbilar som tjänst så förväntas det öka möjligheterna att välja att inte äga en bil. Krav bör ställas på att bilpoolsfordon är nya bilar med låga utsläpp. Bilpoolsbilar bör kunna hyras av alla boende och verka i området.

2.3.4. Mål med mobilitetstjänster

Syftet med de mobilitetsåtgärder som genomförs av byggherrar är att de ska medverka till ett minskat bilberoende. Mobilitetstjänsterna ska ge såväl bilägare som hushåll utan egen ägd bil nya möjligheter till mobilitet och en enklare vardag. Syftet är vidare att genomföra åtgärder som ger god ekonomi i bostadsbyggande, attraktiva livsmiljöer och god närmiljö på lokal nivå med mera.

Åtgärderna och kommunikationsinsatser ska vidare så långt möjligt säkerställa:

- en låg parkeringsefterfrågan.
- att parkeringsplatser når kostnadstäckning.
- att det bilparkeringsbehov som finns tas om hand av fastighetsägaren.

Genom att mobilitetstjänster genomförs så bäddar det för en mjuk framtida övergång till autonoma delade fordonssystem, vilket är viktigt för att bibehålla en hög persontransportkapacitet i staden och undvika privata förarlösa fordon som körs tomma och orsakar trängsel.

2.3.5. Riktlinjernas grund i forskning och fakta

För att dra full nytta av den nya processen är fakta om vilken roll parkeringstal kan spela, eller inte spela i samspel med andra åtgärder en viktig utgångspunkt.

Kostnader och betalningsvilja vid anläggning av bilparkering måste vägas in i bedömningar av vad som är lämpliga lösningar. Om hanteringen av parkeringsytor inte ger långsiktig ekonomisk bärighet medför de ökade samhällsekonomiska kostnader, bidrar till ökat bilberoende och minskad andel kollektivtrafikresande. Det skulle i så fall styra bort från mål i Göteborgs trafikstrategi. Mål som bland annat inkluderar prioritering av kollektivtrafik, gång- och cykelresor och planering för minskat bilberoende. Införande av flexibla parkeringstal är det sätt som forskning rekommenderar för att lösa dessa utmaningar.

En föregångare inom forskning kring parkering är den amerikanske stadsbyggnadsprofessorn Donald Shoup som visat på de stora kostnader som bilparkeringsnormer i USA har lett till (Shoup 2005 och 2011). Genom de senaste årens forskning har ny kunskap om parkeringsnormers konsekvenser för byggkostnader, resmönster och fördelningseffekter tagits fram och gjorts tillgängliga. Här framgår att kommunala krav på parkeringstal har medfört att kostnader för drift och anläggning av bilparkering har dolts för användare och att parkering oftast inte är självfinansierande. Studier med liknande resultat finns även från Sverige. Kostnader har istället delats av alla boende i en fastighet, inklusive de hushåll som inte äger bil.

Forskning har belagt att:

- kostnader för parkeringsgarage i bostadshus ofta delas av alla.
- kommunala krav på bilparkering i sig inte är en garanti för att bilar som används av boende och verksamma i ett hus verkligen parkeras i byggda anläggningar.
- när det är billigare att parkera på gatan än i parkeringsgarage så töms en del garageanläggningar. Anläggningarna omvandlas på sikt till lokaler för verksamheter som betalar högre hyra.
- det saknas empirisk grund för att bestämma vad som är ett korrekt parkeringstal för en viss byggnadstyp. Framförallt ger olika platser i en stad varierande förutsättningar för att lösa transportbehov med olika färdmedel. Härutöver påverkar användarens kostnad för parkering till stor del var man parkerar vid bostad och arbetsplats.

Vid tät exploatering finns normalt inte utrymme för ytparkering utan parkeringsplatserna måste lokaliseras i garage eller under mark. Kostnaderna för att anlägga dessa platser, vanligen flera hundra tusen kronor per plats, överstiger normalt de boendes betalningsvilja (Trafikverket 2013). Konsekvensen blir att underskottet måste täckas av samtliga

lägenhetsinnehavare. I centrala lägen kan det innebära att de som inte äger någon bil subventionerar bilägare med flera hundra kronor i månaden. De största problemen med skillnader mellan anläggningskostnad och betalningsvilja för parkeringsplatser i garage finns ofta i mindre centrala lägen.

Trafikverksrapporten ”*Parkering i täta attraktiva städer: dags att förändra synsätt*” beskriver hur varje större stad behöver välja ett antal nya och kompletterande policyer och åtgärder inom parkeringsområdet, för att komma bort från parkeringsnormer. I rapporten identifieras flexibla parkeringstal som huvudspåret vid denna förändring.

För mer information om parkeringstal och bilberoende se underlagsrapporten ”*Bilparkering och bilanvändning i Göteborgs stadsbyggnad*”. Kapitel 11 redovisar en litteraturförteckning med ytterligare underlag.

3. Genomförande

3.1. Koppling till gemensam projektmodell för planering

3.1.1. Processens två moment

De två arbetsmomenten är som tidigare nämnt:

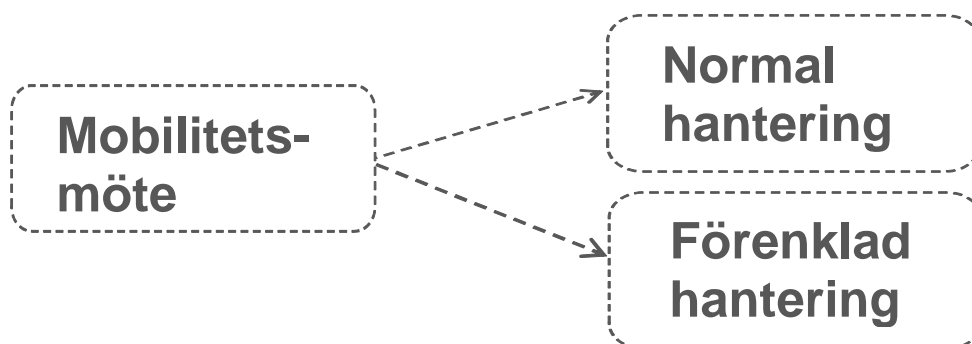
- mobilitetsmöte
- normal hantering *eller* förenklad hantering

Mobilitetsmötet startar normalt hanteringen av mobilitet och parkering i planeringen. Förenklad hantering ersätter normal hantering där projekt uppfyller vissa kriterier.

I den gemensamma projektmodellen för planering kopplas mobilitetsmötet till det steg som heter *planstart*. Normal hantering innebär att en projektspecifik bedömning genomförs vilket enligt den gemensamma arbetsmodellen är en *teknisk utredning*. Förenklad hantering förväntas kunna ske som en del i projektmodellens *samrådsskede*.

3.2. Mobilitetsmöte bereder förslag till hantering

Mobilitetsmötet ska bland annat ta upp om projektet ska genomföras med normal eller förenklad hantering med avseende på parkering och mobilitet. Detta illustreras i Figur 2.



Figur 2. På mobilitetsmötet diskuteras bland annat om projektet ska genomföras med normal eller förenklad hantering.

3.3. Tre viktiga framgångsfaktorer för genomförande

Stadsbyggnadskontoret bestämmer i samråd med trafikkontoret vad som är en adekvat hantering av mobilitet och parkering. Men för att göra det behövs en dialog föras med byggherrar om optimala lösningar. Tre viktiga regler för att genomförandet ska fungera är att:

- mobilitetstjänster inte påverkar de krav som ställs på fastighetsägare om att tillhandahålla parkering för lastning, lossning eller parkering för funktionshindrade.
- för hela staden gäller att fastighetsägaren skall tillgodose cykelparkering baserat på parkeringstal för cykel (se Kapitel 8).
- parkeringsanläggningar placeras så att de inte leder till försämringar för fotgängare.

3.4. Lösningar bestäms i detaljplan

Riktlinjernas intentioner är att stadsbyggnadskontoret i samråd med trafikkontoret och berörd byggherre i detaljplaneskedet tar ställning för plats specifika lösningar och parkeringstal.

Dessa fastställs formellt i bygglovsskedet. Om ett projekt skulle medför stora förändringar mellan detaljplan och bygglov kan det finnas behov av att göra en översyn.

3.5. Byggnadsnämnden fattar beslut

Byggnadsnämnden avgör i varje enskilt ärende om lämpliga lösningar för mobilitet och parkering är tillgodosedda i skäligen utsträckning.

4. Mobilitetsmöte

4.1. Syfte

Mobilitetsmötet är ett förvaltningsövergripande startmöte för hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i berört projekt. Syftet med mobilitetsmötet är att säkerställa att mobilitets- och parkeringsfrågor tas upp tillräckligt tidigt i planeringsprocessen så att:

- lösningar går att påverka vad gäller parkeringsutbud, kostnader och mobilitetstjänster.
- styrkor, svagheter, möjligheter och hot med planering för minskat bilberoende redovisas.
- utredningsbehov och ansvarsfördelning klargörs.

Att frågornas lyfts i ett tidigt skede ska leda till att planeringen av projektet genomförs så att mobilitets- och parkeringslösningar blir väl anpassade, möjliggör en enklare vardag och inte sker med orealistiska förväntningar.

Mobilitetsmöte genomförs vid planstart.

4.2. Ansvarig part och deltagare

Deltagare på mobilitetsmötet är representanter från stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret. Andra förvaltningar och intressenter kan bjudas in när man finner lämpligt.

4.3. Utförande

Mobilitetsmötet genomförs enligt en checklista med frågor. Checklistan tar bland annat upp de styrkor, svagheter, möjligheter och hot som finns på aktuell plats för att utforma projektets parkerings- och mobilitetslösningar för minskat bilberoende.

Mobilitetsmötet ska dokumenteras. Dokumentation inkluderar motiv, ställningstagande och eventuella avsteg från övergripande mål. Mötets resultat är en grund för fortsatt arbete med *projektspecifika bedömningar* inom *normal hantering* eller *förenklad hantering*.

5. Normal hantering

5.1. Syfte

Normal hantering är att genomföra en *projektspecifik bedömning* i detaljplaneskedet. Det innebär att en mobilitets- och parkeringsutredning tas fram. Utredningens syfte är att analysera, kvantifiera och konsekvensbedöma mobilitets- och parkeringsefterfrågan samt behandla de faktorer som påverkar bilberoende i berört projekt.

Momentet innebär:

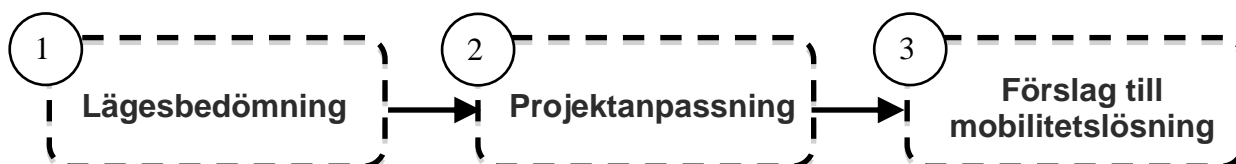
- Projektspecifika bedömningar tas fram vid planering för nya bostäder, kontor, handel eller annan förändrad markanvändning.
- Platsens förutsättningar, kommunens projektspecifika mål och fastighetsägarens ambitioner bestämmer lämpliga åtgärder.

5.2. Ansvarig part och deltagare

Stadsbyggnadskontoret ställer i samråd med trafikkontoret kvalitetskrav på hur utredningar ska genomföras. Stadsbyggnadskontoret är stadens formella beställare och den part som slutgiltigt godkänner utredningens resultat som underlag för detaljplan och bygglov. Trafikkontoret ansvarar för kvalitetssäkring och har dialog med byggherre kring lämpliga mobilitetsåtgärder. Fastighetskontoret ansvarar för att genomförande formaliseras i avtal, vid behov i samarbete med parkeringsbolaget eller privata aktörer. Fastighetsägaren är en aktiv part och finansierar direkt eller via planavgift utredningen samt bekostar åtgärder. Det är fastighetsägarens ansvar att säkerställa att parkeringsutbudet tillgodoser efterfrågan.

5.3. Utförande

Baserat på resultatet av genomfört mobilitetsmöte, stadens övergripande mål, projektspecifika mål och fastighetsägarens ambitioner genomförs en projektspecifik mobilitets- och parkeringsutredning. Utredningen sker i tre steg för att inkludera och belysa de faktorer som väntas påverka parkeringsefterfrågan inom projektet för berörd fastighet. De tre stegen är:



Resultatet av utredningen utmynnar i en projektspecifik lösning för vilka mobilitetstjänster och vilket parkeringsutbud som ska tillgodoses. Hur dessa ska genomföras, löptid, fastighetsägarens ansvar och krav på uppföljning med mera fastställs i processens fjärde steg:



I det fjärde steget upprättas ett avtal eller en överenskommelse om hur mobilitetstjänsternas genomförande ska säkerställas i utbyte mot sänkta parkeringskrav.

5.3.1. Projektspecifik bedömning och genomförande i fyra steg

Analys av lämpliga mobilitetsåtgärder och bedömning av det projektspecifika parkeringstalet sker i en utredning om tre steg vilka primärt ska belysa följande aspekter:

1. Lägesbedömning

I det första steget analyseras den specifika platsens läge i staden. Här genomförs en bedömning av kollektivtrafikutbud och närbeläget serviceutbud. En övergripande analys görs av befintligt mobilitetsutbud så som cykelinfrastruktur, tillgängliga bilpoolsbilar och annat relevant utbud. Inte minst tydliggörs förutsättningar att parkera gratis eller till låg kostnad på gatumark och angränsande fastigheter.

Det första utredningssteget avser ge svar på frågan: I vilken omfattning är det möjligt att bo, leva eller verka på platsen utan egen ägd bil? Här sker även en analys av om underprissatt parkering i närområdet medför en risk för ”parkeringsflykt”, det vill säga i vilken omfattning de parkeringsplatser som anordnas kan komma att användas.

2. Projektanpassning

Det andra steget syftar till att belysa fastighetsägarens ambitioner och vilja. En analys sker av lägenhetssammansättningen (små/ stora lägenheter) samt de fastighetsekonomiska förutsättningarna att anordna bilparkering för boende, verksamma och besökare.

Det andra utredningssteget avser ge svar på frågan under vilka förutsättningar bilparkering kan uppföras med hög kostnadstäckning. Resultatet kan exempelvis vara förslag till annan reglering av närbelägen gatumark.

3. Förslag till mobilitetslösning

Inom det tredje steget föreslås en projektspecifik lösning för vilka mobilitetsåtgärder och tjänster som behöver genomföras av fastighetsägaren. Här redogörs för hur och i vilken omfattning parkering för bil och cykel ska tillgodoseas. Detta sker genom tre delsteg:

- Mobilitetstjänster och åtgärder

Här redovisas vilka mobilitetstjänster och åtgärder som genomförs av fastighetsägaren eller andra. Fastighetsägaren tydliggör hur denne avser marknadsföra husets mobilitetsförutsättningar och prissätta parkeringsutbudet.

- Parkeringseffektivitet

I detta steg presenteras lösningar för att toppar i parkeringsbelastningen ska kunna mötas med så få bilparkeringsplatser som möjligt. Om samlokalisering, samutnyttjande, servitut, parkeringsköp eller andra avtal kan tillämpas.

- Parkerings efterfrågan

Det platsspecifika parkeringstalet för bil och cykel beräknas baserat på fastighetens mobilitetstjänster, åtgärder och parkeringslösningar.

Ställningstagande tas om bilparkering kan möjliggöras med acceptabel parkeringsekonomi och om utbudsnivån av cykelparkering är rimlig eller behöver anpassas (uppåt/neråt).

4. Säkerställa genomförande

När det projektspecifika parkeringstalet beräknats utifrån fastighetsanpassade mobilitetsåtgärder ska dess genomförande fastställas i ett avtal eller en överenskommelse. Detta kan exempelvis ske som en bilaga till avtal om markupplåtelse ett med ett genomförandavtal. Den skriftliga överenskommelsen ska

inkluderas i bygglovsansökan inför formell fastställelse av mobilitets- och parkeringslösning.

För enskilda utredningar kan steg 1-3 behöva hanteras iterativt i syfte att säkerställa väl anpassade lösningar. Upplägget enligt ovan följer etablerade metoder för flexibla parkeringstal, vilket tillämpas med varierande flexibilitet i flera svenska kommuner.

Förutom stegen ovan ska projektövergripande uppföljning av metodik och genomförande inkluderas i processen (se Avsnitt 9). Syftet med uppföljningen är att successivt skaffa sig mer kunskap om hur olika mobilitetstjänster minskar efterfrågan av bilparkering och sammansättning av mobilitetstjänster för olika typ av byggprojekt.

5.3.2. Handläggarsstöd

En handledning för projektspecifika bedömningar tas fram för att säkerställa bedömningarnas kvalitet utifrån Göteborgs stads övergripande stadsbyggnadsmål inkl. mål inom trafikstrategin och stadens parkeringspolicy.

6. Förenklad hantering

6.1. Syfte

Förenklad hantering används för att underlätta stadsmässig exploatering för bostäder på tomter med förväntat låg parkeringsefterfrågan. Fastigheter där parkeringskrav innebär t.ex. negativ påverkan på friytor eller försämrade gårdsmiljöer. Förenklad hantering innebär att planeringsprocessen för mobilitet och parkering görs enklare och kortas.

6.2. Ansvarig part och deltagare

Stadsbyggnadskontoret fattar i överenskommelse med trafikkontoret beslut om förenklad hantering är tillämpligt i varje enskilt fall. Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ansvarar tillsammans för att det finns ett fastställt baspaket med mobilitetsåtgärder. Baspaketet ska beskrivas i handläggarstödet. De geografiska områden som avsnitten 6.3 och 6.4. hänvisar till definieras i Göteborgs stads översiktsplan och strategi för utbyggnadsplanering.

6.3. Utförande för bostäder

För projekt som uppfyller *samtliga tre* nedanstående kriterier medges möjlighet att bygga bostäder med parkeringstal 0 (noll):

- Fastigheten ligger i innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden eller i någon av de utpekade strategiska knutpunkterna.
- Projektet inkluderar upp till 30 lägenheter.
- Fastighetsägaren åtar sig att tillhandahålla ett baspaket med förbestämda mobilitetsåtgärder.

Om fastighetsägaren ändå vill uppföra parkeringsplatser (för att kunna hyra ut eller sälja lägenheter till förväntad målgrupp) kan det vara möjligt. Dock får med förenklad hantering ett parkeringstal om högst 0,25 parkeringsplatser per lägenhet uppföras. Önskar fastighetsägaren uppföra fler parkeringsplatser för bil ska projektet hanteras med normal hantering. Baspaketet med mobilitetsåtgärder bekostas och genomförs av fastighetsägaren. Baspaketet kan till exempel omfatta att marknadsföra kollektivtrafik och bilpool till hyresgäster, att informera om regler för gatumarksparkering och möjligheter att hyra privat bilparkering i närområde.

6.4. Utförande för handel och verksamheter

För nybyggnation av verksamheter och handel som uppfyller *båda* nedanstående kriterier medges möjlighet att bygga med parkeringstal 0 (noll):

- Fastigheten ligger i innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden eller i någon av de utpekade strategiska knutpunkterna.
- Projektet omfattar mindre än cirka 2 000 kvm BTA lokalyta

I övrigt reglerar staden maxvolym på bilparkering för handel och verksamheter, se Kapitel 7.

6.5. Flera funktioner inom samma fastighet

Förenklad hantering kan medges för till exempel 30 lägenheter samt 2000 kvm BTA lokalyta. Det kan vara en handelslokal i gatuplan och bostäder ovanpå. Det är inte möjligt att genom förenklad hantering bygga till exempel 30 lägenheter, 2000 kvm BTA handel samt 2000 kvm BTA kontor. Ställningstagande kring om förenklad hantering kan tillämpas tas av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret i varje enskilt fall.

7. Parkeringstal för bil att utgå ifrån

7.1. Koppling till utbyggnadsstrategin

Utgångsvärden för bilparkeringstal i de projektspecifika bedömningarna är kopplade till Göteborgs strategi för utbyggnadsplanering.

Vissa av utbyggnadsstrategins prioriterade områden i Göteborg kommer successivt att ändra karaktär och få en betydligt tätare stadsstruktur och exploatering än idag. Utbyggnadsområdena kan därmed förväntas få ett minskat bilinnehav per capita. Områden i staden kommer att omvandlas till att bli mer lika den situation som finns idag i innerstaden med ett lägre bilägande och större andel kollektivtrafikresande. För att hantera denna utmaning behöver parkeringslösningar som skapas helst vara möjliga att omvandla till annan användning. Mobilitetsbehov med bil bör så långt möjligt ersättas med andra lösningar.

7.2. Användning av normalspann

De projektspecifika bedömningarna av parkeringsefterfrågan baseras på respektive plats unika förutsättningar. För att fastställa det projektspecifika parkeringstalet för bil ska bedömningarna förhålla sig till ett normalspann för bilparkering vid kartläggning av möjliga mobilitets- och parkeringslösningar. Normalspannen är ett stöd för att bedöma efterfrågan på bilparkering.

Normalspannen inkluderar besöksparkering men specificerar inte antal besöksplatser. Detta för att styra i riktning mot att parkeringsytor som anläggs används effektivt och inte står tomma stora delar av tiden. Att ställa ett enda parkeringskrav gör det även enklare att uppfylla intentionerna i Plan och bygglagen om friytor eftersom besöksplatser ofta anläggs i markplan, Plan- och bygglagen säger att om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta (8 kap. 9 §). I flera områden tillåts dessutom korttidsparkering och angöring på gatumark.

En anledning till att besöksparkering anläggs i markplan är att det är svårt att varaktigt säkerställa att parkering i t.ex. garage för flerbostadshus görs tillgängliga för besökare. Ett enda enhetligt normalspann förväntas därför i praktiken förenkla för bilburna besökare att finna parkeringsplats genom att t.ex. underlätta genomförande av större anläggningar och samutnyttjande.

Normalspann för olika områden och byggnadstyper framgår i tabeller nedan samt illustreras på karta i Figur 4. Normalspannen baseras på uppgifter om dagens bilinnehav i olika delar av staden (Göteborg 2016) och avser styra mot stadens utbyggnadsstrategi och förväntad efterfrågan av bilparkering. Den högre delen av spannen redovisar ett ungefärligt genomsnittligt bilinnehav för olika områden och bostäder. Den lägre delen av spannen baseras på en bedömning av i vilken mån en ambitiös satsning på mobilitetstjänster kan ersätta bilinnehav och bidra till en attraktiv stadsmiljö. Notera att dagens bilinnehav i många fall påverkas av att parkeringsanläggningar inte bär sina egna kostnader.

För de allra flesta hus kommer nyanläggning av parkeringsplatser för bil vara en viktig del av mobilitetshanteringen även i fortsättningen. Specifikt parkeringstal inom normalspannet utreds i den projektspecifika bedömningen (se Kapitel 5). För vissa projekt kan parkeringstalet behöva vara ett annat (lägre eller högre) än vad spannen redovisar. Om så sker ska motiv och konsekvenser av valt parkeringstal särskilt belysas och dokumenteras.

7.3. Normalspann för flerbostadshus

För flerbostadshus finns tre delområden med olika normalspann, A, B och C.

Normalspannen för flerbostadshus baseras på ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar i ett projekt eller detaljplan. För varje delområde redovisas i tabeller nedan även normalspann för olika lägenhetsstorlekar. Tabellerna med spann för olika lägenhetsstorlekar ska användas när lägenhetsfördelning är känd och ett projekt består av en övervägande del stora eller små lägenheter. På så sätt hålls kontinuitet i hanteringen och bästa kända information om projektets utformning används.

I de fall då endast bruttoarea (BTA) är känd översätts den till motsvarande antal lägenheter av genomsnittsstorlek. Normalspann anges då fortfarande som antal parkeringsplatser per lägenhet. De geografiska områden som används nedan definieras i Göteborgs stads översiktsplan och strategi för utbyggnadsplanering.

A. Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter

För innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och de strategiska knutpunkterna används ett *normalspann på 0,2 – 0,5 parkeringsplatser per lägenhet* i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

Observera att ett projekt med många stora eller små lägenheter medför att parkeringstalet kan bli lägre eller högre än för motsvarande normalspann för ett projekt med ett genomsnitt av olika lägenhetsstorlekar. Vid variation i lägenhetsstorlekar tillämpas normalspann enligt Tabell 1.

Lägenhetsstorlek	1 Rok	2 Rok	3 Rok	4 Rok	5+ Rok
Parkeringsstal för bil	0 - 0,2	0 - 0,3	0,2 - 0,6	0,3 - 0,7	0,5 - 0,8

Tabell 1. Normalspann för olika lägenhetsstorlekar i innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och de strategiska knutpunkterna.

B. Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden

Inom de prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområdena tillämpas ett *normalspann på 0,3 – 0,6 parkeringsplatser per lägenhet* i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar. Vid variation i lägenhetsstorlekar tillämpas normalspann enligt Tabell 2.

Tabell 2. Normalspann för olika lägenhetsstorlekar i prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden.

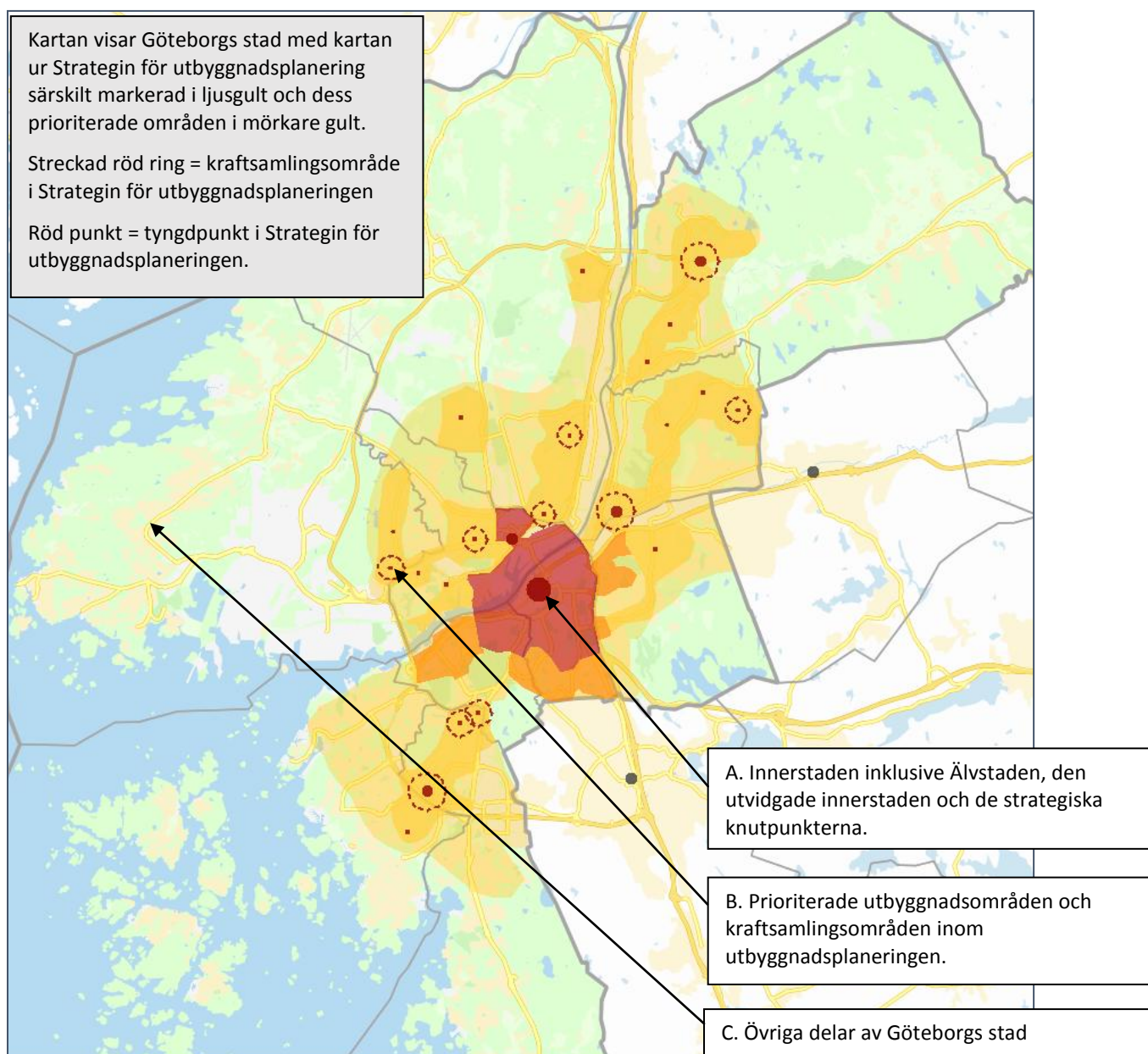
Lägenhetsstorlek	1 Rok	2 Rok	3 Rok	4 Rok	5+ Rok
Parkeringsstal för bil	0 - 0,2	0,1 - 0,5	0,3 - 0,7	0,4 - 0,8	0,5 - 1,0

C. Övriga delar av Göteborgs stad

Inom övriga delar av Göteborgs stad (som inte ryms inom områdena A eller B) tillämpas ett normalspann på 0,4 – 1,0 parkeringsplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar. Vid variation i lägenhetsstorlekar tillämpas normalspann enligt Tabell 3.

Tabell 3. Normalspann för olika lägenhetsstorlekar i övriga delar av Göteborgs stad

Lägenhetsstorlek	1 Rok	2 Rok	3 Rok	4 Rok	5+ Rok
Parkeringsstal för bil	0,1 - 0,5	0,3 - 0,6	0,4 - 0,7	0,5 - 1,0	0,6 - 1,2



Figur 3. Karta över exempel på områden för vilka de olika normalspannen ska tillämpas.

7.4. Utförande för kategoriboenden

Det finns olika kategoriboenden för vilka framtagna normalspann inte är tillämpbara. Dessa är studentrum, student-, ungdoms- och forskarbostäder, seniorbostäder och BMSS-boende (Bostäder Med Särskild Service för funktionsnedsatta) med flera. För dessa boendeformer behöver parkeringstalet sättas utan stöd av ovanstående normalspann.

Som underlag för fastställande av lämpliga parkeringstal kan konstateras att bilinnehavet bland unga upp till 25 år i riket är under 10 % samt att höga kostnader för bostäder i storstäder medför att bilen ofta behöver prioriteras bort. I centrala delar bör parkeringstalet normalt sättas ner mot noll för student- och ungdomsbostäder. För forskarbostäder behöver särskild hänsyn tas till läge i staden och kollektiva förbindelser till utbildningsinstitutioner i den projektspecifika bedömningen när lämpliga mobilitets- och parkeringslösningar utreds. För forskarbostäder och seniorbostäder som anläggs i mer perifera delar av staden är det sannolikt att parkeringstalet närmar sig nivåer i normalspann för flerbostadshus (se Avsnitt 7.3).

7.5. Utförande för enfamiljsbostäder

För bebyggelse i enfamiljshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en (1) parkeringsplats. Om det inom omgivande gatunät och närområde saknas möjlighet till offentlig besöksparkering ska även utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats uppföras på tomten. För småhusbebyggelse eftersträvas där så är möjligt samlokalisering och samutnyttjande av besöksparkering.

7.6. Normalspann för verksamheter

För kontor och handel ska den projektspecifika bedömningen, motsvarande som för bostäder, utgå från platsen lägesbedömning och projektanpassning. Efterfrågan av parkering vid handel, framförallt livsmedelshandel, är normalt större än vid andra verksamheter. Fastighetsägaren ska på ett adekvat sätt redovisa hur besökare och anställdas mobilitet ska tillgodoses.

Tabell 4: Normalspann för bilparkering vid kontor och handel. Tal i tabellen avser antal parkeringsplatser för bil per 1000 kvm BTA.

Område	Kontor	Handel
Innerstaden, Älvstaden, den utvidgade innerstaden och de strategiska knutpunkterna	0 - 4	0 -12
Övriga delar av Göteborg stad	0 - 8	0 - 30

För verksamheter är det övre angivna värdet i normalspannet ett maxtak. Detta innebär att byggherrar inte medges möjlighet att planera och anlägga för fler bilparkeringsplatser än vad den övre nivån anger om inte särskilda skäl finns. Dessa ska i så fall beskrivas och dokumenteras.

Beslut om lämpligt parkeringstal fattas av Stadsbyggnadskontoret i samråd med trafikkontoret baserat på fastighetsägarens bedömning och redovisning av parkeringsefterfrågan inom normalspannet.

7.7. Utförande för förskolor

Vid nybyggnation av förskolor ställs inga krav på bilparkering. När inga krav ställs innebär det att fastighetsägaren får planera för och anordna bilparkering utifrån det behov man bedömer kommer att finnas. Finns inte tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta för barn och parkering ska alltid friyta prioriteras i enlighet med Plan- och bygglagen.

Vid förskolor ska alltid på tomten eller i närhet av denna lämpligt utrymme avsättas för på- och avstigning samt lastning och lossning. Härutöver gäller grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

7.8. Utförande vid annan markanvändning

Det finns många olika typer av verksamheter för vilka framtagna normalspann inte är tillämpbara. Dessa är industri, skolor, sjukhus, hotell, konferensanläggningar och andra verksamheter. För dessa verksamhetsformer sätts parkeringstalet utan stöd av ovanstående normalspann.

Vid fastställande av parkeringstal för övrig markanvändning ska särskild hänsyn tas till läge i staden och kollektiva förbindelser i den projektspecifika bedömningen. I centrala lägen kan parkeringstalet för många verksamheter, exempelvis vårdcentraler och skolor, förhålla sig till normalspann för kontor. I mer perifera lägen kan fastighetsägaren se ett behov av att parkeringsutbudet ligger inom normalspann för handel vid uppförande av exempelvis sjukhus och hotell.

Utgångspunkten vid platspecifika bedömningar för övrig markanvändning är att finna lösningar för att minska efterfrågan av bilparkeringsplatser. Inom ramen för projekt med övrig markanvändning ska särskilt förutsättningar för samlokalisering och samutnyttjande beaktas. Detta då övrig markanvändning ofta kan förväntas ha stora skillnader mellan toppbeläggning och normal beläggning av parkeringsplatser.

7.9. Utförande vid ändrad verksamhet

Vid förändrad verksamhet inom befintlig byggnad ställs inga krav från staden på utökad volym bilparkeringsplatser inom fastigheten.

Det är fastighetsägarens ansvar att redovisa hur mobilitet och parkering ska tillgodoses för byggnadens nya användningsområde samt anordna nödvändiga åtgärder.

Stadsbyggnadskontoret ska i samråd med trafikkontoret godkänna fastighetsägarens förslag om det exempelvis finns behov av att genomföra lösningar med parkeringsköp eller mobilitetstjänster.

7.10. Möjligheter till avsteg

Om en fastighetsägare önskar uppföra en större volym parkeringsplatser för bil än normalspannet ska förutsättningarna för detta analyseras i den projektspecifika bedömningen. Vid avsteg från normalspann och utgångsvärden ska det särskilt motiveras och dokumenteras varför andra mobilitetslösningar än bilparkering inte förväntas tillgodose verksamhetens krav på resor.

8. Parkeringstal för cykel som ska uppfyllas

8.1. Koppling till trafikstrategin och utbyggnadsstrategin

Utgångsvärden för cykelparkeringstal är kopplade till trafikstrategins mål om en kraftigt ökad andel resor med cykel. För att cyklingen ska kunna öka i denna omfattning är tillräcklig kapacitet och tydligare krav på cykelparkeringars kvalitet vad gäller stödsäkerhet, komfort och utrymme för lådcyklar och cykelkärror liksom enkel laddning av elcyklar viktig. Stadens strategi för utbyggnadsplanering innebär att staden byggs tätare. Även det gör cykeln viktigare för många resande. I tät stadsmiljö är cykeln ofta det snabbaste och enklaste fordonet på kortare resor.

8.2. Miniminivå för flerbostadshus inklusive kategoriboenden

Parkeringstalet för cykel är:

- ett minimikrav om 1 (en) cykelparkeringsplats i cykelrum eller förråd per beräknat antal boende.
- ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende.

Cykelplatser för besökare och för tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer.

Miniminivån innebär att kravet på antal cykelplatser anpassas efter boendeantal i olika lägenhetsstorlekar. För stora lägenheter innebär miniminivån ett något högre krav än i tidigare vägledning och för små lägenheter ett lägre krav, vilket bedöms vara en riktig avvägning jämfört med efterfrågan. Kravet på cykelplatser omfattar kategoriboenden inkl. studentrum, student-, ungdoms- och forskarbostäder samt seniorbostäder.

8.3. Utförande för enfamiljsbostäder

För enfamiljsbostäder använts inte parkeringstal för cyklar, då det inte anses nödvändigt att reglera frågan.

8.4. Miniminivå för handel och verksamheter

För verksamheter och handeln ska besöksparkering anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20 - 40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid fastigheten.

En projektspecifik bedömning ska genomföras om vilket som är det platsspecifika cykelparkeringstalet och om ett högre utbud behöver tillämpas i syfte att nå trafikstrategins områdesvisa mål om trafikfördelning. En projektspecifik utredning kring cykelparkering ska utgå från Göteborgs parkeringspolicy, Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025 samt förväntad efterfrågan och en analys av befintlig cykelinfrastruktur i närområdet.

För arbetsplatser ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddat inom byggnad eller i nära anslutning till entréer. För besökare ska cykelparkering uppföras i anslutning till entréer med för dess ändamål anpassad kvalitet.

8.5. Utförande vid specifika omständigheter

För vissa byggobjekt kan det finnas specifika omständigheter som innebär att det behöver göras en projektspecifik bedömning av lämpligt antal cykelplatser inom kvartersmark. Det

kan till exempel gälla vissa former av BMSS-boende eller en biograf. Ytterligare en anledning att genomföra en projektspecifik bedömning av cykelparkeringslösningar är att krav på cykelparkering på kvartersmark inte skulle leda till för cykelanvändare funktionella och komfortabla lösningar.

8.6. Krav på utrymme för lastcyklar och cykelkärror

En av de saker som skiljer ut städer med mycket hög cykelandel från andra är användningen av lastcyklar. Till exempel så äger en av fyra tvåbarnsfamiljer i Köpenhamn en lastcykel. Användning av lastcyklar och cykelkärror har därför sannolikt en viktig roll för att Göteborg ska nå sina mål om ökad cykling.

I samband med planläggning och inför godkännande av bygglov ska säkerställas att fastighetsägaren med hänsyn till förväntad målgrupp har tillgodosett utrymme för lastcyklar. Detta innebär att en anpassad andel av cykelparkeringen ska möjliggöra uppställning av lastcyklar och cykelkärror. Fastighetsägaren ska redovisa hur denna parkeringsefterfrågan ska tillgodoses, och stadsbyggnadskontoret ska i samråd med trafikkontoret godkänna lösningen.

8.7. Krav för att uppfylla god kvalitet

God kvalitet på cykelparkeringen är viktigt för att cykeln ska bli ett enkelt och smidigt alternativ och för att bland annat minska risk för stöld. Plan och bygglagen (4 kap. 13 §) anger att kommunen får bestämma placering och utformning av parkeringsplatser för fordon. Möjligheter för kommunen finns i avtal och/eller i samråd med byggherrar att komma överens om kvalitativa lösningar, i syfte att öka cykelns attraktionskraft som färdmedel.

Cykelparkeringskvalitet bedöms utifrån följande kriterier:

1. Närhet till de viktigaste entréerna
2. Lokalisering i relation till angöringsriktning från närbelägna cykelstråk
3. Stöldsäkerhetsnivå som motsvarar förväntad uppställningstid
4. Vädskyddat för uppställningstider längre än ett par timmar
5. Med kapacitet som tillgodoser efterfrågan, både avseende antal platser och fackdelning mellan cyklar
6. God upplevd trygghet.

Ovanstående sex punkter är hämtade från forskning om cykelparkeringsroll för cykling (Envall 2011). Punkterna ska beaktas vid framtagande av samt godkännande av cykelparkeringslösningar. Ett handläggarstöd tas fram för att underlätta för handläggare och byggherre att åstadkomma cykelparkeringslösningar av god kvalitet.

Det är fastighetsägarens ansvar att utreda och bekosta cykelparkeringsplatser. Parkeringsplatser ska normalt anordnas inom kvartersmark. I tättbebyggda områden kan besöksparkering för cyklar vid godkännande av trafikkontoret uppföras som offentligt tillgänglig cykelparkering på allmän plats.

9. Uppföljning

9.1. Behov av uppföljning

För att successivt förbättra avvägningen mellan mobilitetstjänster och krav på bilparkering är uppföljning av genomförda lösningar viktig. Uppföljningen behöver omfatta:

- undersökning om genomförda mobilitetstjänster och anlagda parkeringar fått avsedd standard och varaktighet.
- data om ägande av fordon (bil, cykel) och var fordon parkeras vid fastigheten.
- avgiftsnivåer för bilparkering på fastigheten och i dess närområde.
- nöjdhet hos boende och hyresgäster med mobilitetstjänster.

För att uppföljningen ska fungera så behöver fastighetsägaren vara involverad. Stöd för vad som behöver följas upp i mer detalj och hur ingår i det handläggarstöd som tas fram.

10. Begreppsförklaringar

<i>Autonoma fordon</i>	Förlös bil eller buss. Fordonet kan känna av sin omgivning, navigera utan mänsklig inmatning och uppfyller de viktigaste transportfunktionerna hos en traditionell bil eller buss. Det finns förlösa fordon med olika nivåer av självnavigering. Det är viktigt att skilja på delade autonoma fordonssystem och privata förlösa bilar eftersom de senare ger lägre persontransportkapacitet i städer.
<i>Bilpool</i>	En bilpool består av en eller flera bilar som ägs av en juridisk person och som hyrs ut på tim- och dygnsbasis till poolens medlemmar. Fordonen delas av flera användare och innebär därför ökad resurs- och yteffektivitet jämfört med eget ägda fordon. Det finns olika former av bilpooler, t.ex. ”back to base” där bilarna har en fast hemmaparkering och pooler för envägsresor inom en geografisk zon.
<i>BTA</i>	Bruttoarea. Avser area av mätvärda delar av våningsplan, begränsade av omslutande byggnadsdelars utsida eller annan för mätvärdhet angiven begränsning.
<i>Flerbostadshus</i>	Flerbostadshus avser bostadsbyggnader innehållande tre eller flera lägenheter inklusive loftgångshus (hyresrätt + bostadsrätt).
<i>Mobilitetstjänst (mobilitetsåtgärd)</i>	Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Exempel på mobilitetstjänster är integrering av en bilpool vid nybyggnad av bostäder, rabatt på kollektivtrafikkort och marknadsföring av hållbart resande till hyresgäster.
<i>Parkeringsnorm</i>	Parkeringskrav med en fast miniminivå som ej tar hänsyn till platsens förutsättningar, möjligheter till kollektivtrafikresande och mobilitetstjänster. Tar inte heller hänsyn till kostnader för att anlägga bilparkering.
<i>Parkeringsstal och flexibla parkeringsstal</i>	Parkeringsstal anger hur många parkeringsplatser för cykel och bil som ska tillhandhållas i samband med nybyggnation. Flexibla parkeringsstal innebär att antalet parkeringsplatser som ska anläggas varierar med den specifika platsens förutsättningar och de mobilitetstjänster som genomförs.
<i>Plan- och bygglagen</i>	Plan- och bygglag (2010:900 till och med SFS 2016:537)

11. Förteckning över underlagsmaterial

11.1. Workshopmaterial

Presentationer och PM med minnesanteckningar från workshopar 19 maj, 12 september och 28 september 2016.

Resultat av djupintervjuer redovisas i presentationer från workshop den 19 maj 2016.

11.2. Underlagsrapporter

Trafikutredningsbyrån (2016a) *Mobilitetstjänster istället för krav på subventionerad bilparkering i Göteborg*

Trafikutredningsbyrån (2016b). *Bilparkering och bilanvändning i Göteborgs stadsbyggnad.*

11.3. Stadens policydokument

Göteborgs stad (2009) *Parkeringspolicy för Göteborgs stad*. Antagen av Kommunfullmäktige 2009-10-08.

Göteborgs stad (2014) *Trafikstrategi för en nära storstad*. Antagen av Trafiknämnden februari 2014

Göteborgs stad (2014) *Strategi för utbyggnadsplanering*. Godkänd av Byggnadsnämnden februari 2014

11.4. Övrig litteratur

Envall P. (2011) *Parkering i storstad: Litteraturstudie om cykelparkering*. Rapport framtagen inom CyCity på uppdrag av Trafikverket. Utgiven av WSP.

http://cycity.se/docs/2011-03-22%20Litteraturstudie%20om%20cykelparkering_Slutlig.pdf

Envall P. (2012) *Finns det tomma garage på Södermalm?* Utgiven av WSP 2012-08-27

Göteborgs stad (2011) *Vägledningstal till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov*

Göteborgs stad (2016) *Statistik och analys. Statistik som beskriver Göteborg avseende befolkningens sammansättning och utveckling*. www.statistik.goteborg.se

Lundin P. (2014) *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Doktorsavhandling. Stockholmia förlag

Shoup (2005 och 2011) *The High Cost of Free Parking*. Planners Press

SCB BILPAK Data redovisad i rapporten *Bilnehav och läget i staden*. Daterad 2016-05-13

SKL (2013) *Parkering för hållbar utveckling*. Sveriges kommuner och landsting.

SKL (2016) *Parkeringshandbok. -Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning*. Sveriges kommuner och landsting.

Trafikverket (2013) *Parkering i täta attraktiva städer – Dags att förändra synsätt*.

http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001701_001800/Publikation_001730/Parkering_i_teta_attraktiva_stader_100_599_WEBB.pdf

Åkerman J. och Nyblom Å. (2014) *Kunskapsammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande*. KTH



Göteborgs
Stad