



PARKERINGSPOLICY FÖR GÖTEBORGS STAD

Antagen av Kommunfullmäktige 2009-10-08

Rapporten är framtagen i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Göteborgs Stads Parkering AB, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen.

Ledningsgrupp:

Lars Ivarsson, Stadsbyggnadskontoret
Lars-Bertil Ekman, Trafikkontoret
Leif Johansson, Parkeringsbolaget
Christina Johnsson, Fastighetskontoret

Referenspersoner som stöd till ledningsgruppen:

Lena Jacobsson, Stadsbyggnadskontoret
Staffan Valinder, Fastighetskontoret

Arbetsgrupp:

Ann Catrin Kärnä, Stadsbyggnadskontoret
Marie Rosdahl, Stadsbyggnadskontoret
Ylva Löf, Stadsbyggnadskontoret
Carolin Folkesson, Stadsbyggnadskontoret
Hans Magnusson, Trafikkontoret
Anders Roth, Trafikkontoret
Gunilla Haglund, Parkeringsbolaget
Jonas Nilsson, Parkeringsbolaget
Åsa Friis, Parkeringsbolaget
Bertil Olander, Fastighetskontoret
Thomas Hammarlund, Miljöförvaltningen
Ann-Marie Ramnerö, Miljöförvaltningen

FÖRORD

Göteborg står inför stora förändringar, staden förtätas, marken används effektivare och samhällsplaneringen utvecklas i riktning mot hållbarhet. Samtidigt har efterfrågan på parkering ökat genom att människor med högre inkomster och anspråk flyttar in i innerstaden. Klimatfrågan sätter fokus på dagens livsmönster i ett långsiktigt perspektiv.

Göteborgs parkeringspolicy ska ange inriktningen för hur de förändrade förutsättningarna för parkering ska hanteras och hur tillgängligheten till olika delar av staden ska ordnas genom parkering. Policyn ska medverka till att trafiksystemet genom parkeringen stöder den stadsutveckling som anges i kommunens budget och översiktsplan.

Projektet bygger på den kunskap och erfarenhet som finns tillgänglig i kommunen och genomförs i en samverkande process där berörda planerare och beslutsfattare successivt involveras.

Parkeringspolicyn är framtagen på uppdrag av Byggnadsnämnden och Trafiknämnden, i samverkan med Parkeringsbolaget, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen.

Parkeringspolicyn godkändes av Byggnadsnämnden, Trafiknämnden och Parkeringsbolaget våren 2009 (BN 2009-05-26, TN 2009-05-28, P-bolaget 2009-06-10). Byggnadsnämnden beslöt även att översända förslaget till Kommunfullmäktige för antagande. Miljönämnden beslutade att ställa sig bakom parkeringspolicyn 2009-05-05.

Kommunfullmäktige antog parkeringspolicyn 2009-10-08.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord.....	5
Sammanfattning.....	7
Bakgrund	8
Förutsättningar	12
Mål - Parkeringspolicy.....	13
Strategiska åtgärdsområden	15
Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet.....	15
Förädla Göteborgs stadsmiljö	17
Främja ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel	19
Utveckla kedjan från översiktlig planering till avtal.....	20
Bättre samplanering	22

SAMMANFATTNING

Målsättningen med parkeringspolicyn är att den ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

Parkeringspolicyn ska:

- stödja en hållbar stadsutveckling
- skapa en gemensam syn på parkering för bil och cykel
- vara ett stöd för avvägningar av plats för parkering mot stadsmiljökvaliteter
- medverka till att resande med kollektivtrafik och cykel ökar
- ge vägledning för kommunala aktörer
- sprida kunskap om parkering inom och mellan berörda organisationer
- utgöra underlag för ett separat åtgärdsprogram

Inriktning för bilparkering

Policyns inriktning är att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att t.ex. ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer eller prioritering av andra slag av parkering. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ges emellertid förutsättningar för att minska antalet bilplatser, speciellt i områden i anslutning till god kollektivtrafik.

Inriktning för cykelparkering

Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i centrala Göteborg inom bekvämt gångavstånd till målpunkter. Cykelparkering ska också ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.

Parkeringsplatserna ska vara trygga, av god kvalitet, ha väderskydd och det ska finnas möjligheter att låsa in eller fast cykeln.

BAKGRUND

Parkeringstiden är olika för olika ändamål:

- Korttidsparkering
- Halvdagsparkering
- Heldagsparkering
- Dygnsparkering

Stort behov av en ny policy

Kommunfullmäktige antog 1993-03-25, nr 3 §10 en inriktning för planering och reglering av bilparkering. Sedan dess har konkurrensen om marken ökat och tillgängligheten blir alltmer en avvägning mot stadsmiljökvaliteter och stadens attraktivitet. Avvägningar av vad som ska prioriteras har skilt sig åt beroende på vilken kommunal instans som hanterat frågan. Miljöfrågor har samtidigt fått ett större utrymme i planeringen och ska genomsyra samtliga verksamheter inom kommunen. En medveten parkeringspolicy som uppmuntrar ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel är efterfrågad. Det finns ett stort behov av en ny policy som ger en gemensam inriktning för hur parkeringsfrågor ska hanteras inom Göteborgs stad.

Geografiska avgränsningar

Parkeringspolicyn ger olika inriktning för parkering i olika delar av staden. De geografiska avgränsningar som används i policyn är:

- City
- Innerstaden
- Centrala Göteborg

Denna indelning motsvarar i princip översiktsplanens områdesindelning. Med city menas området Inom Vallgraven och Nordstaden. Innerstaden är i princip området mellan E6, Chalmers, Masthugget och Göta älv. I centrala Göteborg ingår, förutom innerstaden, viktiga förnyelseområden som pekas ut i översiktsplanen, såsom Norra älvstranden, Gullbergsvass, Frihamnen, Backaplan, Ringön och Gamlestaden.

Olika slag av parkering:

Parkeringstiden är olika för olika ändamål:

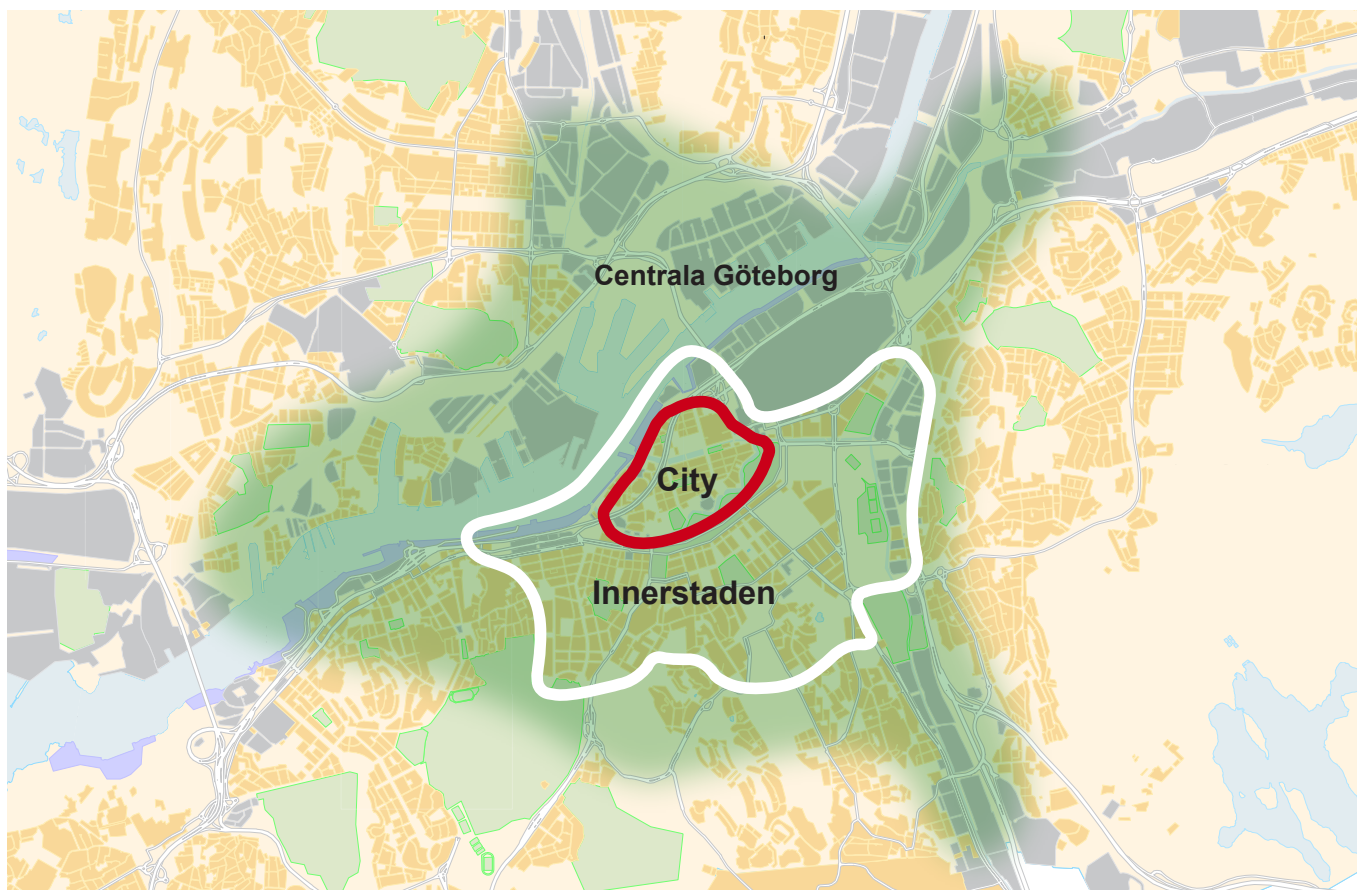
- Korttidsparkering är till för angöring (på- och avstigning och lastning och lossning) samt inköp eller ärenden upp till någon timme.
- Halvdagsparkering behövs för lite längre besök och ärenden till handel och service.
- Heldagsparkering är aktuell vid arbetsplatser.
- Dygnsparkering behövs för parkering vid bostaden.

Ökad trafik, pendling och pendlingsavstånd

Regionen kring Göteborg växer vilket har inneburit en kontinuerligt ökad pendling och ökade pendlingsavstånd. Idag pendlar ca 90 000 personer dagligen in till stadsdelarna Centrum och Linnéstaden för att arbeta. Av dessa åker idag en stor andel med egen bil, vilket leder till att Göteborg i många fall uppfattas som en bildominerad stad. Om resorna med bil fortsätter att öka kommer miljöproblem som buller, avgaser och ytbehov att vara svåra att lösa.

Centrala Göteborg viktig för regional tillväxt

Det är en målsättning i Göteborg och Göteborgsregionen att Göteborg ska utvecklas till kärnan i en pendlingsregion med ca 1,5 miljoner invånare. Inriktningen är att Göteborg ska vara en såväl attraktiv som tillgänglig regionkärna. Genom att bygga i centrala Göteborg finns förutsättningar att minska bilresandet jämfört med om man skulle bygga i perifera lägen med dålig kollektivtrafik. I Göteborgsregionens tillväxtstrategi talas totalt om en utbyggnad för 30 000 nya boende och 40 000 nya sysselsatta i centrala Göteborg till år 2025. Detta ligger i linje med målsättningen i kommunens översiktsplan, vilken pekar ut Älvstränderna, Gullbergsvass, Frihamnen, Backaplan, Ringön och Gamlestaden som viktiga förnyelseområden.



Utveckling av parkering i Göteborg

Många stadsmiljöer i innerstaden präglas idag av parkering. Torg, förgårdar, gator, kajer, skolgårdar m.m. tas i anspråk av parkerade bilar. För att höja stadsmiljökvaliteterna har man byggt om flera gator i city till gångfartsområden (gårdsgator). Parkeringsplatser längs dessa gator har då tagits bort. Totalt sett har antalet parkeringsplatser på gatumark i city i stort sett varit oförändrat sedan början av 90-talet.

På stor del av innerstadens gatumark är det möjligt att parkera hela dygnet om man har tillstånd till boendeparkering. På parkeringsplatser på tomtmark är det ofta möjligt att parkera hela dagen. Parkeringsplatser i innerstaden används därför i stor utsträckning av personer som antingen arbetar eller bor där. Detta har lett till brist på korttidsparkeringar. Samtidigt överstiger efterfrågan på boendeparkering tillgången i flertalet äldre områden.

Större förändringar av antalet parkeringsplatser i innerstaden sedan början av 90-talet:

- Norr om Långgatorna har flera parkeringsanläggningar tillkommit.
- Parkeringsplatser vid Gamla Ullevi har tagits bort i samband med byggnation av rättscentrum och den nya arenan.
- I evenemangsområdet har antalet besöksplatser ökat. Huvuddelen av ökningen har skett i den södra delen av evenemangsområdet.
- Antalet förhyrda parkeringsplatser på tomtmark i city (bl.a. för arbetsplatsparkering) har minskat.

Parkeringsplatser har hittills i stor omfattning byggts som markparkering eller enklare provisoriska parkeringsanläggningar. Det har därför varit en relativt billig tjänst. Avgifterna för parkering motsvarar inte det potentiella marknadsvärdet för marken. Stora markparkeringar i centrala Göteborg utgör också ett lågt markutnyttjande i förhållande till markens potentiella värde.

Avgifterna för parkering varierar kraftigt beroende på aktör, läge i staden samt typ av parkering. Avgiften för tillstånd till boendeparkering på gatumark är betydligt lägre än vad det skulle kosta i en ny gemensam anläggning som garage eller parkeringshus. Under senare år har obebyggd kvartersmark tagits i anspråk för byggnation och priset på de platser som har ersatts har därmed ökat kraftigt.

Det råder brist på ordnad cykelparkering i centrala Göteborg, samt vid infarts- och pendelparkeringar. Cykelparkering för angöring och ärenden, vid bostäder respektive vid arbetsplatser skiljs inte från varandra. Det saknas ofta väderskydd och möjligheter att låsa in eller fast cykeln.

Krav på tillgänglighet

För att Göteborg ska uppfattas som en fortsatt attraktiv stad att etablera sig i för företag spelar både stadsmiljön och tillgängligheten en stor roll. Många företag väljer att etablera sig i centrala Göteborg trots trängseln i trafiken och bristen på parkering som råder redan idag, samtidigt som många också efterfrågar att bo i innerstaden. Trycket på förtätning är stort och stadens utveckling ställer nya krav på tillgänglighet.

Kollektivtrafikprojektet K2020 har som målsättning att fördubbla andelen kollektivtrafikresor till 40 %, vilket innebär att den förväntade resandeökningen med bil till år 2025 ska föras över till kollektivtrafik. Samtidigt pågår projekt för att ge bättre förutsättningar för att cykla. Detta förväntas på sikt även påverka efterfrågan på bilparkering.

Definition tillgänglighet:

”Den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av.”

Transportbehov och efterfrågan på bilparkering kvarstår

K2020 visar samtidigt att antalet bilar i trafik till viss del kommer att fortsätta öka i Göteborgsregionen. På kort sikt minskar nu trafiken i centrala Göteborg och därmed även efterfrågan på bilparkering. Pågående bebyggelseplanering i centrala Göteborg sker bland annat på ytor för bilparkering på Gullbergsvass, Södra Älvstranden, Heden, kring vallgraven m fl vilket kan leda till brist på parkering.

Avvägning

Alla former av trafik kommer inte att få plats överallt i staden. Avvägningen av hur stor andel av tillgängligheten som ska utgöras av bil kontra kollektivtrafik och cykel i respektive del av staden måste utgöra en grund för var man placerar parkeringsanläggningar.

Två bakgrundsdokument

- **Nulägesanalys:** Nulägesbeskrivningen lyfter fram hur parkeringen fungerar i dagsläget ur tre olika perspektiv - tillgänglighet, stadsbild och miljöpåverkan
- **Parkering och stadsbild:** Rapporten är tänkt som en exemplsamling för att visa hur parkeringen ordnas idag, problem och möjligheter samt exempel på hur befintliga parkeringar kan kompletteras.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga mål för parkering finns i dag spridda i flera handlingar. I kommunfullmäktiges budget står det att ”kommunen genom en medveten parkeringspolicy och utbyggnad av pendelparkeringar skall uppmuntra göteborgarna att välja kollektivtrafik, bilpool och miljöfordon.”. För Trafiknämnden finns ett beslut i kommunfullmäktige från 1993-03-25, nr 3, §10, ”Beslut om mål och inriktning för parkeringspolitiken mm. Denna inriktning rör i huvudsak allmän platsmark, dvs. gatuparkering.

Denna parkeringspolicy ligger inom ramen för ovanstående handlingar men är bredare än beslutet från 1993. Policyn omfattar flera förvaltningar och bolag och parkering betraktas som en del av den sammanvägda tillgängligheten med alla transportmedel. Policyn omfattar vidare all parkering, såväl kvartersmark som gatumark och dessutom all parkering med cykel och bil, liksom yrkestrafikens angöring och parkering.

Turistbussparkering ingår inte i policyn. En redovisning för bussparkering i Göteborg görs i nulägesanalysen, och bedömningen är att denna typ av parkering är godtagbar i nuvarande utformning.

I policyn berörs inga nya avvägningar vad gäller utmärkning och information, taxe- och betalsystem eller felparkering och parkeringsövervakning.

MÅL - PARKERINGSPOLICY

Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen och Parkeringsbolaget har enats om ett gemensamt mål som en grund för arbetet med parkeringspolicyn:

Målsättningen med parkeringspolicyn är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen.

I parkeringspolicyn används begreppet ”tillgänglighet” på många ställen. En enkel definition av tillgänglighet är: ”Den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället de har behov av.”

En god och sammanvägd tillgänglighet

Utvecklingen av regionen och dess kärna är helt beroende av att tillgängligheten fortsätter vara god och gärna blir bättre. Göteborg är en av de mest dynamiskt växande tillväxtregionerna i Sverige och möjligheterna att nå staden är en avgörande konkurrensfaktor. Goda möjligheter att ta sig till olika delar av staden med kollektivtrafik, bil och cykel är förutsättningar för tillgängligheten.

Utgångspunkten för parkeringspolicyn är att arbeta med sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag, vilket innebär att tillgängligheten med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Därefter kan efterfrågan på bilparkering analyseras. En tydlig inriktning är dock att en del av tillgängligheten med bil måste ersättas med annan tillgänglighet för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt.

Attraktiva stadsmiljöer

Bilparkeringens utveckling ska även medverka till att vårda och stärka stadens karaktär och kvalitet i ett växande Göteborg. Göteborgs stadsmiljö behöver förädlas i takt med att staden expanderar och det är viktigt att återerövra delar av det offentliga utrymmet i staden. Bilparkeringen ska i första hand vara ordnad på kvartersmark och parkeringsanläggningar ska vara infogade i stadsbilden. Ytor som torg, gröna platser, förgårdar, vissa gator, kajer mm bör frigöras från bilparkering för att de som lever, arbetar och vistas i staden ska ges möjligheter till rekreation och så att Göteborg ska kunna utvecklas som en attraktiv stad.

Utgångspunkter:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska ges ökade möjligheter så att en effektivare och mer miljöanpassad trafiksituation uppnås!
- Arbeta för att utveckla Göteborg som en attraktiv stad!
- Ge ett bredare utbud av tillgänglighet!
- Utveckling ska ske i balans!

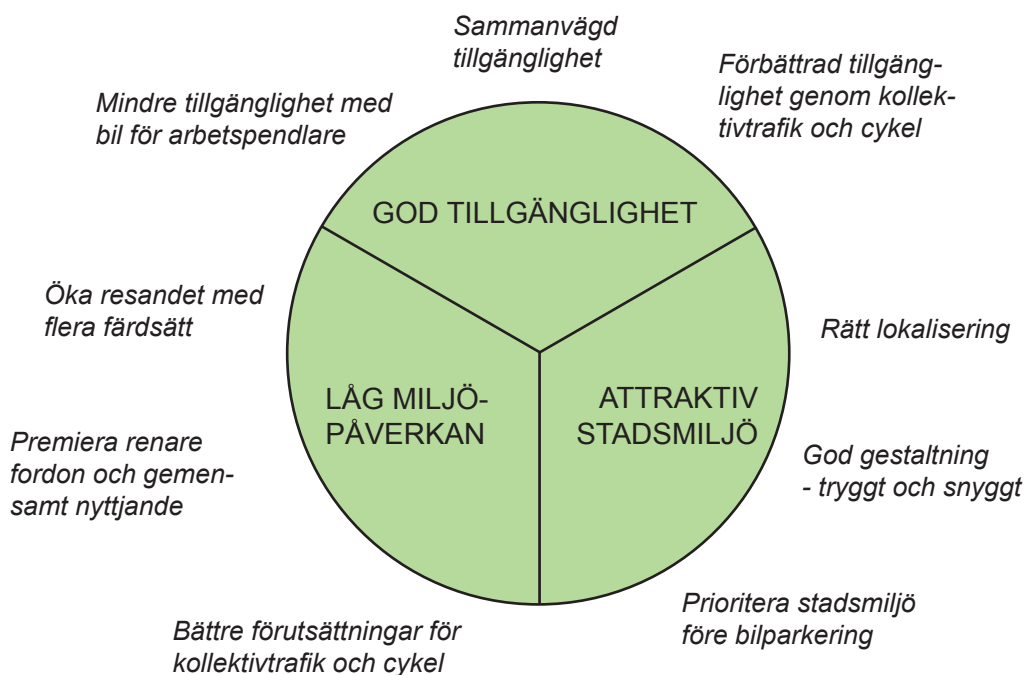
God miljö

Jämfört med dagens planering, som ofta baserats på efterfrågan på parkering, krävs en tydlig riktningsförändring för att kunna uppnå en effektivare och mer miljöanpassad trafiksituation. I kommunens budget för 2008 anges att kommunen genom en medveten parkeringspolicy ska uppmuntra Göteborgarna att välja kollektivtrafik, bilpool och miljöfordon och på olika sätt ge incitament för att åka kollektivt och cykla i stället för att åka bil. För att kunna uppfylla miljökvalitetsmålen "Frisk luft" och "Begränsad klimatpåverkan" samt klara miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet är planering och reglering av bilparkering en viktig åtgärd.

Utveckling i balans

Alla delar – god tillgänglighet, låg miljöpåverkan och attraktiva stadsmiljöer – hänger samman. Tillgänglighet krävs för att staden ska fungera, utan god tillgänglighet dör staden. Samtidigt krävs bättre miljöförhållanden med goda luft- och ljudmiljöer för att staden ska vara livskraftig på lång sikt. Om Göteborg även fortsättningsvis ska utgöra en konkurrenskraftig etableringsort för såväl boende som företag krävs attraktiva stadsmiljöer. Utan detta blir staden ointressant att etablera sig eller bo i och möjligheten att locka turister, nöjesliv och företag stagnerar.

Sammantaget ställs stora krav på både attraktiva stadsmiljöer, goda miljöförhållanden och en god tillgänglighet om Göteborg ska fortsätta utvecklas positivt. En utveckling måste ske i balans där inget särintresse kan tillåtas konkurrera ut de andra.



STRATEGISKA ÅTGÄRDS- OMRÅDEN

För att kunna nå parkeringspolicyns mål för personbils- och cykel-parkering har fem strategiska åtgärdsområden med underkategorier pekats ut. Fokus bör sättas på dessa strategiska områden i fortsatt arbete:

- Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet
- Förädla Göteborgs stadsmiljö
- Främja ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel
- Utveckla kedjan från översiktlig planering till avtal
- Bättre samplanering

För att ha kontroll över effekterna av planerade åtgärder är det nödvändigt med noggranna förstudier av dagsläget innan genomförandet samt uppföljning av hur situationen förändras i och med genomförda åtgärder.

■ Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet

Förändra dagens bilplatser i innerstaden

Dagens biltillgänglighet för verksamma i innerstaden minskas och tillgängligheten ersätts med kollektivtrafik och utbyggda pendel- och infartsparkeringar samt med bättre cykelparkeringar och cykelstråk. Arbetsplatsparkering på kvartersmark ersätts av parkering för boende, handel och service.

Boendeparkering på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar, främst garage, på kvartersmark i nära anslutning till större gator och leder. Detta ger möjlighet till att bättre kunna svara upp mot efterfrågan på korttids- och halvdagsparkering. Det ger också förutsättningar för att t.ex. ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk samt förskönade stadsmiljöer.

Planera för oförändrad tillgänglighet till Evenemangsområdet

Under de närmaste 15 åren kommer en rad förändringar att ske i området. På ett 15-20-tal platser kommer byggnation att leda till att bilplatser i vissa fall försvinner och att det i andra fall blir fler parkeringsplatser. Samtidigt kommer de tillkommande verksamheterna i många fall att öka efterfrågan på bilplatser. Det är framförallt i de södra delarna av området som platser tillkommer, medan de minskar i de norra delarna. Det är viktigt att planera genomförandet av förändringarna, så att en bibehållen sammanvägd tillgänglighet kan upprätthållas över tiden.

Kommunen ska med olika incitament verka för att öka kollektivtrafikandelen till evenemang inom evenemangsområdet, för att på så sätt minska efterfrågan på bilplatser samt för att minska trafikens miljöbelastning i anslutning till evenemangen.

Premiera bilpooler

Gemensamt nyttjande av bilar (som bilpooler m.m.) ska premieras ur parkeringshänseende. När det gäller att minska markbehovet för bilparkering i innerstaden är det bra att uppmuntra gemensamt nyttjande. Platser för poolbilar bör därför ordnas i attraktiva lägen, både på kvartersmark och på gatumark.

Bilar med liten miljöpåverkan ska också premieras, men ur parkerings- och trängselhänseende tar de lika mycket plats som andra bilar. På sikt bör därför förmånliga parkeringar för miljöbilar fasas ut till förmån för andra incitament och premier.

Använd avgifter och tidsbegränsad parkering för att nå målen

Avgiften för bilparkering på gata och allmän plats bör vara lika hög eller högre än avgiften för motsvarande parkeringsändamål på kvartersmark i samma område.

Detta är nödvändigt dels för att gatuparkeringen ska omvandlas till korttids- och halvdagsparkering, dels för att göra det ekonomiskt möjligt att bygga fler gemensamma lösningar. Det är också viktigt för att förhindra att befintliga anläggningar används för annat slag av parkering än vad de planerats för. Med detta följer att boendeparkering på gatan bör bli dyrare.

Ett komplement är att bara tillåta en begränsad parkeringstid. Försök med förändringar i utbud, avgifter och tidsbegränsningar för att minska arbetspendling med bil bör genomföras och utvärderas under en femårsperiod.

Prioritera korttids- och halvdagsparkering

Bilparkering på gatumark bör i första hand nyttjas för korttids- och halvdagsparkering, vilket ska prioriteras före boende och verksammas behov av heldags- och dygnsparkering.

Det är viktigt att även här planera utifrån sammanvägd tillgänglighet eftersom också kunder till handel och service får bättre tillgänglighet genom bl a bättre kollektivtrafik. Halvdagsparkering för handel och service ska i innerstaden samlas till större gemensamma anläggningar, som t.ex. Nordstan och Heden, för att förstärka korttidsparkering och kunna försköna stadsmiljön i city.

Tillgodose parkering för boende på kvartersmark

Boende ska kunna få tillgång till en dygnetruntplats, för att man inte ska tvingas flytta bilen eller ta den till jobbet då man inte har någonstans att parkera på dagtid. Däremot är det inte självklart att bilen ska finnas i direkt anslutning till bostaden. Nya väl infogade, säkra och avpassade parkeringsanläggningar bör byggas för att tillgodose efterfrågan på dygnsparkering för boende.

Mer samnyttjande

Bilplatser som kan nyttjas för olika ändamål vid olika tider ger bättre nytta än platser som reserveras för något särskilt. En bilparkering med förhyrda parkeringsplatser för boende är t.ex. aldrig utnyttjad till mer än ca 80 %. Dagtid används ofta bara 10-20 % av platserna på en sådan parkering.

Samnyttjande förutsätter upplåtelseformer där inga platser är reserverade. Erfarenheten visar dock att efterfrågan på fasta platser är mycket stor och att priskänsligheten är låg. De som hyr platserna sätter stort värde på att ha en reserverad plats och att inte riskera att just den är upptagen av någon annan. Det är därför svårt att åstadkomma samnyttjande genom prissättning, samtidigt som det är svårt att kontrollera upplåtelseformerna på kvartersmark. Där krav på parkering i samband med bygglov reducerats med hänsyn till samnyttjande, bör man också ställa krav på en lämplig upplåtelseform.

Förädla Göteborgs stadsmiljö

Prioritera stadsmiljö före bilparkering

För att höja attraktiviteten i respektive stadsdel bör förfulande parkeringar förnyas och överskott tas bort. Parkmiljöer, bostads- och innergårdar, gröna platser, kajer och publika ytor, som bl.a. torg, bör prioriteras före möjligheten till markparkering. Förändring av parkering som stör stadsbilden bör provas utifrån principen ”fulaste parkeringen ska bort först”. Även den visuella upplevelsen ska beaktas. Exempelvis bör man i långa sektioner med gatuparkering, där det överensstämmer med stadsbilden, sträva efter att bryta av perspektivet av bilar med inslag av t.ex. grönska.

Anpassa bilparkeringen till stadsbilden

Parkeringen i såväl ny som befintlig bebyggelse ska anpassas till kvaliteterna i den stadsbild som råder. Samma utformning av parkeringen kan inte tillämpas överallt utan måste provas gestaltningssmässigt för varje enskild plats och stadsdel.

Ersätt markparkering med gemensamma anläggningar

Bilparkering tar idag ett stort visuellt och fysiskt utrymme i stadsrummet. Markanvändningen behöver effektiviseras och stärka stadens skönhet, trevnad liksom möjligheterna till rekreation i innerstaden. Därför bör en viss andel av mark- och gatuparkeringen i innerstaden, samt den del av kvartersmarksparkeringen som tränger undan behoven av grönytor och lekplatser ersättas med gemensamma anläggningar eller annan tillgänglighet. I innerstaden är placering under mark att föredra.

Utveckla kraven på parkering vid externhandel

Externa handelsparkeringar har för närvarande stora brister i gestaltning och tenderar att uppmuntra till ett ökat bilberoende. Det vore önskvärt att avgiftsbelägga även externområdesparkering för att främja kollektivtrafiken som helhet. Samtidigt är en stor del av handeln i externa lägen volymhandel, som är svår att nå och varorna är svåra att transportera utan bil. För att få trivsammare stadsmiljöer bör större externa parkeringsplatser för bl.a. handel och verksamheter utformas med ca 10 % grönska med buskar eller träd inom respektive parkeringsyta. I större etableringar av extern karaktär i centrala Göteborg är det önskvärt att i lämpliga lägen planera för parkeringshus alternativt garage för att främja ökad effektivitet och gynna ett ökat kollektivtrafikresande.

Bygg tryggt, säkert och attraktivt

Parkeringsplatserna ska vara av god kvalitet, trygga och säkra oavsett om det är bil- eller cykelparkering och oavsett typ och läge inom kommunen. En attraktiv parkering upplevs ofta tryggare och lockar fler att nyttja anläggningen. Parkeringshus och garageinfarter bör anpassas till stadsmiljön så att det inte skapas otrygga stadsmiljöer med t.ex. helt ”döda fasader” eller ”gapande hål” i fasadliv, vilket ofta upplevs som otryggt av förbipasserande. Parkeringshus och garage ska utformas med hög omsorg om arkitektur och materialval så att anläggningen kan tillföra stadsrummet ett mervärde.

Pröva bilparkeringsfria områden

Möjligheten att planera områden med få bilparkeringar för annat än yrkestrafik, funktionshindrade och bilpooler bör prövas i planeringen för nya områden i innerstaden. De bilparkeringsplatser som tillåts i sådana områden lokaliseras i ytterkanterna, nära större gator och vägar.

■ Främja ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel

Möjliggör resande med flera färdssätt

Policyn ska medverka till att olika sträckor av en resa kan göras med olika färdssätt. Det ska t.ex. vara möjligt att åka bil eller cykla till en pendelparkering och fortsätta resa med kollektivtrafik. Utbudet av parkeringsplatser för inpendlande ska minska i centrala Göteborg och istället förläggas utanför staden i form av pendelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik. Pendelparkering har definierats som en parkering för dem som bl.a. arbetspendlar och tar bilen en kort sträcka för att sedan ta sig vidare med kollektivtrafik. En pendelparkering bör därför ligga relativt långt ut i systemet. Pendelparkeringarna bör tydligt skyltas upp med informationstavlor för kollektivtrafiken.

Det bör även ges möjlighet till infartsparkeringar närmare centrala Göteborg för dem som tar bilen en längre sträcka och parkerar nära centrala Göteborg, varefter man byter till kollektivtrafik eller cykel in mot city eller innerstaden.

Öka antalet cykelparkeringar

Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i centrala Göteborg inom bekvämt gångavstånd till målpunkter. Cykelparkering ska också ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.

Parkeringsplatserna ska vara trygga, av god kvalitet, ha väderskydd och det ska finnas möjligheter att låsa in eller fast cykeln.

Jämställ gångavstånd

Gångavstånd från kollektivtrafikhållplats och bilparkering bör samordnas och vara dimensionerande för lokalisering av parkeringsanläggningar. Med andra ord ska det vara ungefär lika långt eller kortare till hållplats för kollektivtrafik som till en gemensam parkeringsanläggning. Detta gäller främst i centrala Göteborg men bör även tillämpas i skälig utsträckning i övriga staden.

Minska efterfrågan på parkering vid arbetsplatser

En ökad kollektivtrafikandel enligt K2020:s målsättning är beroende inte bara av förbättrad kollektivtrafik i sig utan också på efterfrågedämpande åtgärder för biltrafiken. Att påverka arbetspendlingen med bil genom parkeringsåtgärder är därför nödvändigt för att uppnå målen.

Pendelparkering

Parkering för dem som bl.a. arbetspendlar och tar bilen en kort sträcka för att sedan ta sig vidare med kollektivtrafik.

Infartsparkering

Parkering närmare centrala Göteborg där man kan byta till kollektivtrafik eller cykel.

I syfte att öka andelen resor med cykel och kollektivtrafik bör efterfrågan på heldagsparkering, i första hand den dagliga arbetspendlarparkeringen, minskas genom en förbättrad kollektivtrafik och en ändring av avgifter, tidsbegränsning och utbud. Det är viktigt att de åtgärder som väljs i respektive område får en önskad effekt på miljön utan att onödigtvis drabba dem som av olika skäl är beroende av tillgänglighet med bil.

Att ändra avgifterna för att minska efterfrågan på bilparkering förutsätter en försiktighet och också att utbudet av kollektivtrafik är tillräckligt bra för att tillgängligheten ska upprätthållas. I områden som har god kollektivtrafik redan idag kan ändringar i avgift, tidsbegränsning och utbud prövas. Det är också lämpligt att bilplatser som frigörs vid minskad arbetspendling är belägna så att de istället kan komma till nytta för korttids- och halvdagsparkering eller för att ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, samt förskönade stadsmiljöer.

Den andel parkering vid arbetsplatser som kommunen kan påverka är inte så stor, varför samverkan med privata aktörer är viktig för att minska arbetspendlingen med bil.

Kommunen bör vara förebild i parkeringsfrågan och ska därför fortsätta att reducera parkeringen för kommunalt anställda där den totala tillgängligheten ger utrymme för det.

Utveckla kedjan från översiktlig planering till avtal

Sammanvägd tillgänglighet i planering och bygglov

I alla skeden från översiktlig planering till detaljplanering och genomförande ska analyser och förslag tas fram med utgångspunkt från ett samlat perspektiv på trafik där tillgänglighet med bil-, cykel-, gång- och kollektivtrafik vägs samman som ett underlag för bedömningar om vad som ska prioriteras.

För att hantera tillgänglighetsfrågan i ett tidigt skede bör det göras en bred tillgänglighetsanalys av varje detaljplan. Alternativa sätt att lösa tillgängligheten bör föreslås. En bedömning av sammanvägd tillgänglighet ska även läggas in i bygglovprövningen så att Plan och bygglagens (PBL) krav på parkering delvis kan tillgodoses med alternativa metoder som bilpoolsplatser, gröna resplaner, parkeringsköp, kollektivtrafik etc.

Förnya parkeringsnormen

Som ett komplement till PBL:s lagstiftning behövs fastlagda bedömningsgrunder för parkering i detaljplan och bygglov. Dagens parkeringsnorm, som är från 1996 och gäller som lokala anvis-

ningar till PBL 2, 3 och 5 kap, klarar i många lägen inte att hantera de frågor och problem som uppstår i aktuell planering.

Nya bedömningsgrunder behöver därför tas fram så snart som möjligt och anpassas till målen för stadens utveckling. Den sammanvägda tillgängligheten ska vara grunden. I områden där tillgängligheten är god med andra trafikslag kan ett lägre parkeringstal tillämpas. Den efterfrågan som ska tillgodoses kan i vissa fall uttryckas som ett intervall där både max- och minimalt antal parkeringar som ska anordnas anges.

Krav kring utbud och kvalitet på cykelparkering har fram tills idag saknats helt. Ett förslag till cykelparkeringsnorm med tillhörande principer för utformning av cykelparkeringar i Göteborg har tagits fram av Trafikkontoret. Krav på ordnad cykelparkering bör finnas med i alla detaljplaner.

Utveckla parkeringsköpet

I exploateringslägen där det inte är lämpligt att lösa parkeringen inom fastigheten, ska man istället söka en lösning i fastighetens närhet. Formerna för parkeringsköp bör ses över och parkeringsköp utvecklas till ett användbart verktyg. På så sätt kan man fånga upp intresset för av gemensamma parkeringslösningar, där det inte är möjligt att lösa efterfrågan på parkering inom fastigheten.

Håll samman från markanvisning till genomförande

Avtal om markanvisning och exploatering bör innehålla tillgänglighetskrav. Ramar för sådana krav ges av de uppdaterade bedömningsgrunderna för parkeringsbehov som nämns ovan och i de krav som eventuellt tagits fram i samband med program- och planarbetet.

Samordna planeringen genom områdesplaner

För att få överblick av problemen i olika delar av staden, balansera tillgängligheten och inte inrikta utbyggnaden av parkeringsplatser på osammanhängande punktinsatser bör tillgängligheten ses över för hela områden genom områdesplaner.

Olika delar av staden har olika förutsättningar för parkering, kollektivtrafik och cykel. Genom att studera förutsättningar, transportbehov, efterfrågan, utbud av kollektivtrafik, parkering och cykelstråk i olika typer av stadsmiljöer, kan områdesplaner vara en hjälp för att planera för god tillgänglighet. Genom att planera parkeringsutbudet i staden utifrån mindre områden kan tillgängligheten balanseras utifrån områdets förutsättningar.

Inriktningen för respektive stadsområde kan variera framför allt beroende på vilken stadsstruktur och bebyggelse typ området har.

Förslag till åtgärder:

- Beräkna efterfrågan och utbud av cykelparkering och gör bedömning av dess kvalitet.
- Utarbeta riktlinjer för hög kvalitet för parkering.
- Ta fram en områdesplan för den täta kvartersstaden som ett pilotprojekt.
- Ta fram underlag för att hantera efterfrågan i förhållande till utbud och hur tillgänglighet genom bilparkering ska vägas i förhållande till tillgänglighet med kollektivtrafik.

Genom att utgå från olika stadskaraktärer, kan man hitta paralleller och goda lösningar som kan appliceras på motsvarande områden i staden.

Bättre samplanering

Samordna kommunala och enskilda aktörer

Samverkansformerna inom kommunen måste utvecklas för att öka samordningen mellan kollektivtrafik, trafikstrategiska frågor, strategier för stadsbyggnad och parkering. Målsättningen ska vara att hitta samordnade och miljömedvetna lösningar som stärker stadens attraktivitet och tillgänglighet. Samarbetet måste utvecklas i allt från mer översiktliga till detaljerade skeden av planering och genomförande. Tillgängligheten ska analyseras utifrån sammanvägd tillgänglighet och genom medvetna avvägningar i nära samverkan mellan Stadsbyggnads-, Trafik- och Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen samt Parkeringsbolaget och med kollektivtrafikens huvudmän.

Kommunen ska även öka samverkansformerna kring parkeringsfrågor med privata aktörer.

Förtydliga ansvarsfördelningen

Ansvarsfördelningen ska klaras ut så att varje aktör kan ta sitt eget och se andras ansvar. Allmänheten har idag svårt att uppfatta vem som ansvarar för vad. För att öka förståelsen bör det tas fram ett gemensamt dokument som vänder sig till allmänheten och där ansvarsfördelningen framgår.



Göteborgs
Stad