

Beslutad av styrgruppen för Mobilitet och parkering

Göteborg den 17 december 2021

Dnr: 16-0469



Göteborgs
Stad

Anvisningar till

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad

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

Version 1.2

Styrgrupp från och med anvisning 1.1 (april 2019):

Martin Storm, stadsbyggnadskontoret, ordförande

Alexander Danilovic, stadsbyggnadskontoret

Arvid Törnqvist, stadsbyggnadskontoret

Pia Hermansson, stadsbyggnadskontoret

Stefan Unger, fastighetskontoret

Lena Lundblad, parkeringsbolaget

Carina Abrahamsson, trafikkontoret

Josefine Johansson, trafikkontoret

Illustrationer i anvisningarna är framtagna av Norconsult AB.

Anvisningarna finns att ladda ner i PDF-format på www.goteborg.se

Tillämpning av Mobilitets- och parkeringsutredning (MoP)

Plan

Är detaljplanen innan samråd ska MoP tas fram enligt gällande version av anvisningarna. Är detaljplanen efter samråd så är det frivilligt för byggaktören att uppdatera MoP enligt gällande version.

Bygg

Godkänd MoP från detaljplan kan användas i bygglov.

Om MoP från detaljplan saknas ska en MoP enligt gällande anvisningar uppföras.

Byggaktören har alltid möjlighet att använda sig av senast gällande version av anvisningarna och därmed justera MoP.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	4
Läsanvisningar	5
Process vid upprättande av detaljplan	6
Process i bygglovsskedet	7
Mobilitetsmöte	8
Undantag Mobilitets- och parkeringsutredning	9
Mobilitets- och parkeringsutredning	11
Parkeringstal	13
Analyssteg 1 - Normalspann och startvärden.....	16
Analyssteg 2 - Lägesbedömning	20
Analyssteg 3 - Projektanpassning	24
Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar	27
Parkeringsplatser	35
Parkeringslösning	38
Reglering, kostnadstäckning och byggskede	42
BILAGOR	
Normalspannskarta för Flerbostadshus	44
Normalspannskarta för Verksamheter	45
Karta över de 21 tidigare stadsdelarna	46
Beskrivning mobilitetsåtgärder flerbostadshus	47
Beskrivning mobilitetsåtgärder kontor och handel	52
Begreppsförklaring	57

FÖRORD

Med de nya riktlinjerna för mobilitet och parkering i Göteborgs stad gick staden från att se parkering som enskild fråga till att se parkering som en del av människors resande i stort, en del av mobilitetsplaneringen. Riktlinjerna antogs av byggnadsnämnden den 6 februari och den 24 april 2018.

Dessa anvisningar ska ge stöd för tillämpning av *Riktlinjer för mobilitet och parkering i bygglov och detaljplan*.

I arbetet med anvisningarna har synpunkter inhämtats från stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret och parkeringsbolaget i Göteborg. Anvisningarna är ursprungligen framtagna av Norconsult på stadsbyggnadskontorets uppdrag och beslutades den 17 maj 2018 av direktörerna för stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret.

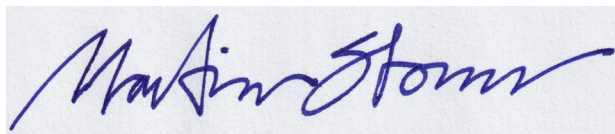
Riktlinjerna för mobilitet och parkering anger en ny arbetsprocess för Göteborgs stad när det gäller hur vi arbetar med människors möjligheter att resa, eller mobilitet, i detaljplaner och bygglov. Det finns därför inga upptrampade stigar att följa när det gäller tillämpningen.

Det är stadsbyggnadskontoret som är ansvariga för att uppföljning och justering sker. Erfarenheter från olika avdelningar på såväl trafikkontoret som stadsbyggnadskontoret från tillämpningen av riktlinjerna och anvisningarna blir viktiga underlag till detta. Justeringar i anvisningarna beslutas av styrgruppen.

Resultatet och effekten av riktlinjerna, det vill säga hur den nya arbetsprocessen och de nya parkeringstalen faller ut, ska följas upp och utvärderas. Stadsbyggnadskontoret är ansvariga för utvärderingen. Trafikkontoret är ansvariga för utvärderingen av arbetsprocess och effekt av mobilitetsåtgärderna i analyssteg 4.

Version 1.2

Beslutad 17 december 2021



Martin Storm

Ordförande

Styrgrupp för mobilitet och parkering

LÄSANVISNINGAR

Anvisningarna rymmer utdrag ur *"Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad"* med förtydligande texter som stöd vid bedömningar i arbete med detaljplanering och bygglov.

Anvisningarna ger både generella anvisningar samt specifika anvisningar för bilparkering och cykelparkering för olika markanvändningar.

I dokumentet används förkortningar för följande förvaltningar/bolag/enheter/funktioner/dokument:

FK	–	Fastighetskontoret
SBK	–	Stadsbyggnadskontoret
SBK-bygglov	–	Stadsbyggnadskontorets bygglovsavdelning
SBK-planchef	–	Ansvarig planchef på stadsbyggnadskontoret
SBK-byggchef	–	Ansvarig byggchef på stadsbyggnadskontoret
TK	–	Trafikkontoret

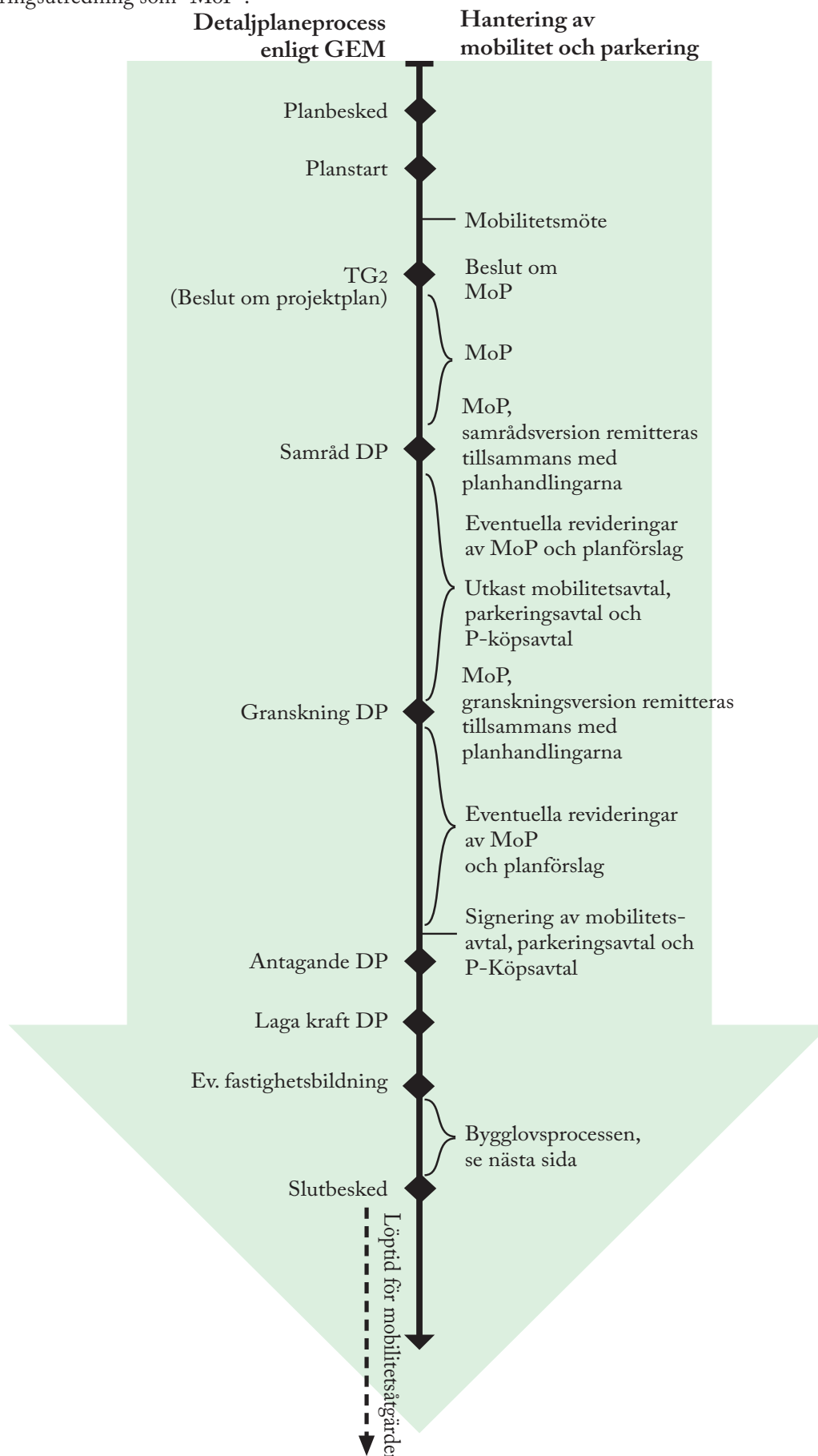
I slutet av anvisningarna finns ett kapitel med begreppsförklaringar. Här förtydligas och tolkas begrepp som förekommer i *"Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad"* och i dessa anvisningar. I texten finns ord och uttryck som förklaras i begreppsförklaringen på sidan 57.

Nytt i denna version

- Ny struktur på rubrikerna (upplägget) för att dels förtydliga kopplingen till hur en utredning kan läggas upp dels lyfta fram "parkeringsplatser" och "parkeringslösningar" som egna rubriker.
- Ingen utredning vid bygglov för ändrad användning och för åtgärder som inte påverkar användandet av byggnaden.
- Hantering av gränser mellan zoner.
- Parkeringstal för kategoriboende (vård- och omsorgsboende, bostäder med särskild service, studentbostäder).
- Parkeringstal vid förskolor och skolor för korttidsparkering cykel (hämta/lämna) och för barn/elever.
- Modell för lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar för kontor och handel med flera.
- Anvisningar för bil- och cykelparkering på allmän plats.
- Kvalitetskrav för cykelparkering på kvartersmark.
- Tre dokument från Teknisk handbok har flyttats till detta dokument.
- Flera begrepp i begreppsförklaringen har flyttats in direkt i texterna.
- Förtydliganden har gjorts av vissa texter.
- Redaktionella ändringar.

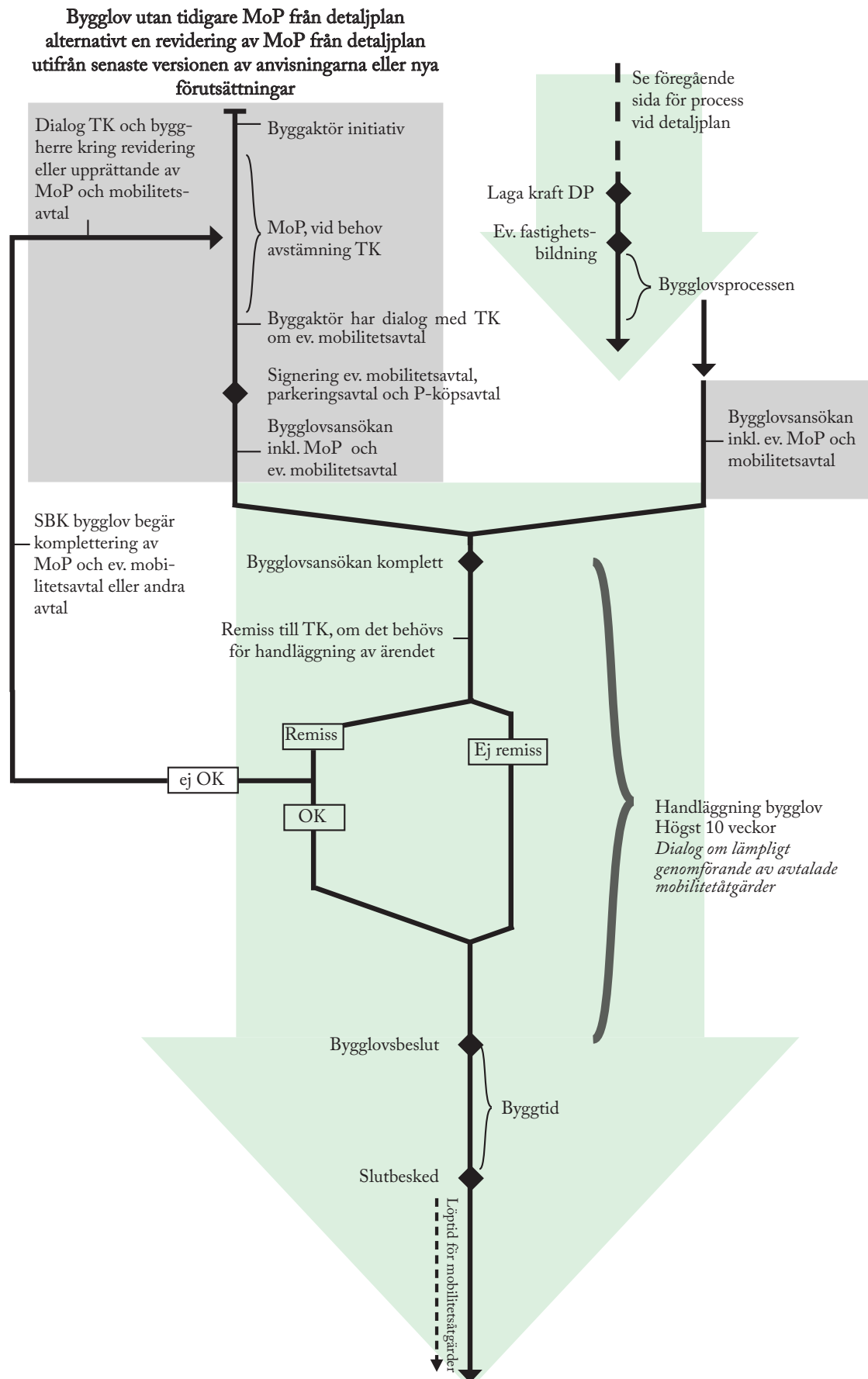
PROCESS VID UPPRÄTTANDE AV DETALJPLAN

Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor vid framtagande av detaljplan. I processpilen nedan förkortas mobilitets- och parkeringsutredning som "MoP".



PROCESS I BYGGGLOVSSKEDET

Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor vid bygglov. I processpilen nedan förkortas mobilitets- och parkeringsutredning som "MoP".



MOBILITETSMÖTE

Mobilitetsmötet ska hållas tidigt i detaljplaneprocessen och sätta agendan för det fortsatta arbetet med parkerings- och mobilitetsfrågor. Inga bedömningar eller utredningar krävs innan mobilitetsmötet, vid behov kan dock en bedömning göras.

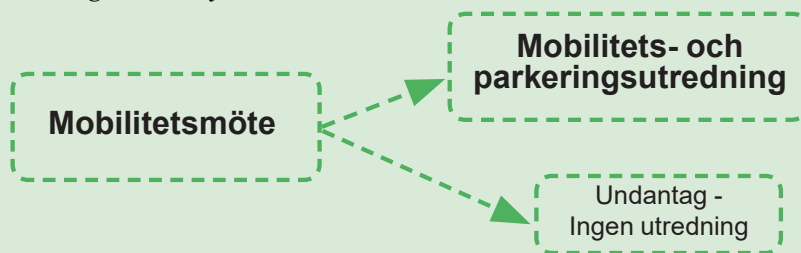
Mobilitetsmötet ska hållas med byggaktören och andra berörda förvaltningar. Mötet kan samordnas med arbetsmöten eller startmötet för detaljplan, men kan också vara ett fristående möte beroende på projektets omfattning och karaktär.

SBK är ansvariga för att mobilitetsmötet genomförs men kan vid behov ta stöd av plansamordnare från TK.

Projektplanen ska ange om en mobilitets- och parkeringsutredning ska genomföras eller inte.

Beslut om FKs deltagande i mobilitets- och parkeringsutredningen tas vid mobilitetsmötet. Om en exploatör inte finns ännu deltar FK alltid i arbetet med mobilitets- och parkeringsutredningen.

Utdrag ur riktlinjerna:



Vid mobilitetsmötet avgörs om det behövs en mobilitets- och parkeringsutredning eller om projektet utgör ett undantag som kan ges förenklad hantering utan särskild utredning.

UNDANTAG MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

Det finns tre fall för undantag från att genomföra en mobilitets- och parkeringsutredning:

- Mindre komplettering i befintlig bebyggelse.
- Ändrad användning av befintlig byggnad.
- Byggnad utan påverkan på användning.

Mindre komplettering i befintlig bebyggelse

Utdrag ur riktlinjerna:

I undantagsfall kan ett enklare förfarande tillämpas för att underlätta komplettering av befintlig bebyggelse. Undantaget innebär att den nytillkommande bebyggelsen ges parkeringstalet noll (för bil) utan särskild mobilitets- och parkeringsutredning. I dessa fall är det särskilt angeläget att säkerställa tillräckligt utrymme för cykelparkering.

Grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, samt möjlighet att anordna lastning och lossning ska alltid tillgodoses.

Kriterier för undantag

Undantaget tillämpas vid detaljplaner som uppfyller samtliga nedanstående kriterier:

- *Fastigheten ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, närbelägen service och andra urbana verksamheter.*
- *Fastigheten ligger i område A: Innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden eller i någon av de utpekade strategiska knutpunkterna.*
- *Ny parkering inom eller i närheten av fastigheten medför negativ påverkan på friytor eller försämrade gårdsmiljöer.*
- *Projektet utgör komplettering av befintlig bebyggelse inom befintliga strukturer t.ex. på-, till- eller ombyggnad av befintliga hus eller "infill" mellan befintliga byggnader.*
- *Projektet omfattar maximalt 30 lägenheter eller 3000 m² BTA för bostäder och/eller 1000 m² BTA för verksamheter/lokalyta.*
- *Byggherren åtar sig att tillhandahålla ett baspaket med mobilitetsåtgärder.*

Undantaget från att genomföra en mobilitets- och parkeringsutredning kan även gälla för ett bygglövn inom en gällande plan.

Utdrag ur riktlinjerna:

Om projektet uppfyller samtliga kriterier ovan, men byggherren ändå vill uppföra parkeringsplatser kan det accepteras om det bedöms möjligt utan stor negativ påverkan på friytor eller gårdsmiljöer. Ett parkeringstal om högst 0,25 parkeringsplatser per lägenhet får uppföras inom ramen för undantagskriterierna. Önskar byggherren uppföra fler bilplatser ska behovet av parkering utredas i en mobilitets- och parkeringsutredning.

Ändrad användning av befintlig byggnad

Utdrag ur riktlinjerna:

Vid ändrad användning av befintlig byggnad ställs i normalfallet inga krav från staden på utökat utrymme för bilparkering inom fastigheten. Eventuella krav på parkering utanför fastigheten (genom exempelvis parkeringsköp) eller behov av mobilitetsåtgärder, bedöms i varje enskilt fall om den ändrade användningen medför ny eller ändrad detaljplan. I dessa fall tar kommunen fram en mobilitets- och parkeringsutredning i samverkan med byggherren på samma sätt som för ny bebyggelse.

Bedömningen om lämpligt utrymme för parkering ska särskilt beakta vad som är skäligt med tanke på att tomten redan är bebyggd.

Ombyggnad utan påverkan på användning

Om ett bygglov inte påverkar användningen av en befintlig byggnad eller befintliga parkeringsplatser behövs varken en mobilitets- och parkeringsutredning eller mobilitetsåtgärder.

MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

Mobilitets- och parkeringsutredningen är uppdelad i fyra delar. Först beräknas parkeringstalen, därefter antalet parkeringsplatser för bil och cykel. Sedan redovisas hur och var dessa parkeringsplatser ordnas. Slutligen redovisas reglering, förutsättning för kostnadstäckning parkering under byggskedet samt planbeskrivning.

Utdrag ur riktlinjerna:

Syftet är att bedöma lämpliga mobilitetsåtgärder och lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel. Utredningen ska särskilt belysa faktorer som kan minska behovet av att äga och använda bil. Ofta bör utredningen omfatta ett större geografiskt område än enbart detaljplaneområdet.

Arbetsprocessen har fyra steg: Först avgörs vilket normalspann som är relevant för projektet. Därefter bedöms läget i staden mer i detalj, projektets specifika förutsättningar och möjliga mobilitetslösningar.

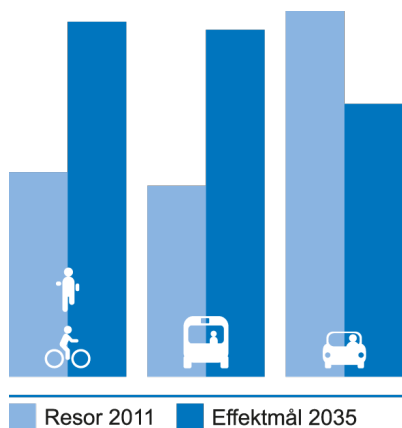
Resultatet av utredningen utmynnar i en projektspecifik lösning för vilka mobilitetsåtgärder och vilket utrymme för parkering av bil och cykel som ska tillgodoses.

I en mobilitets- och parkeringsutredning ska analyssteg 1-3 utföras. Analyssteg 4 är frivilligt för byggtören.

Analysstegen omfattar dessa bostäder och verksamheter:

- Flerbostadshus.
- En- och tvåbostadshus.
- Studentbostäder.
- Bostäder med särskild service.
- Vård- och omsorgsboende.
- Kontor och handel.
- För- och grundskolor.

För övriga bostäder och verksamheter, som inte utförs så ofta, görs en särskild utredning.



Trafikstrategins mål om framtida färdmedelsfördelning.

Särskild utredning

En särskild utredning bygger på att först beräkna antal *personer* (boende och anställda) som blir dimensionerande, därefter beräkna antalet *fordon* personer (anställda och besökare) använder enligt trafikstrategins mål om framtida färdmedelsfördelning och till slut hur många *platser* dessa fordon behöver. Mall för utredning finns i Göteborgs Teknisk handbok på webben.

Scenario och etapper

I en detaljplan finns inte möjlighet att utreda alla tänkbara scenarier som en flexibel detaljplan kan möjliggöra rörande parkeringsbehovet. Mobilitets- och parkeringsutredning i detaljplaneskedet ska därför utföras utifrån det mest sannolika användningsscenariot, oftast enligt exploatörens bebyggelseförslag eller enligt planbesked. SBK-planchef avgör vilket användningsscenario som ska anses vara det mest sannolika utifrån de förutsättningar som redovisas i detaljplanens projektdirektiv. Vid ändring av projektet kompletteras mobilitets- och parkeringsutredningen efter behov.

Kommer planen att byggas ut i etapper så att det blir flera bygglov, till exempel för stora planer eller flera byggaktörer, ska utredningen genomföras så att resultatet kan delas upp på varje etapp eller byggaktör.

Parkeringsstal

Kapitlet är uppdelat i fyra analyssteg:

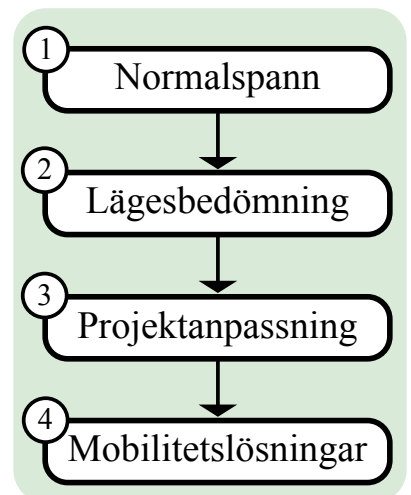
1. Normalspann.
2. Lägesbedömning.
3. Projektanpassning.
4. Mobilitetslösningar.

Utdrag ur riktlinjerna:

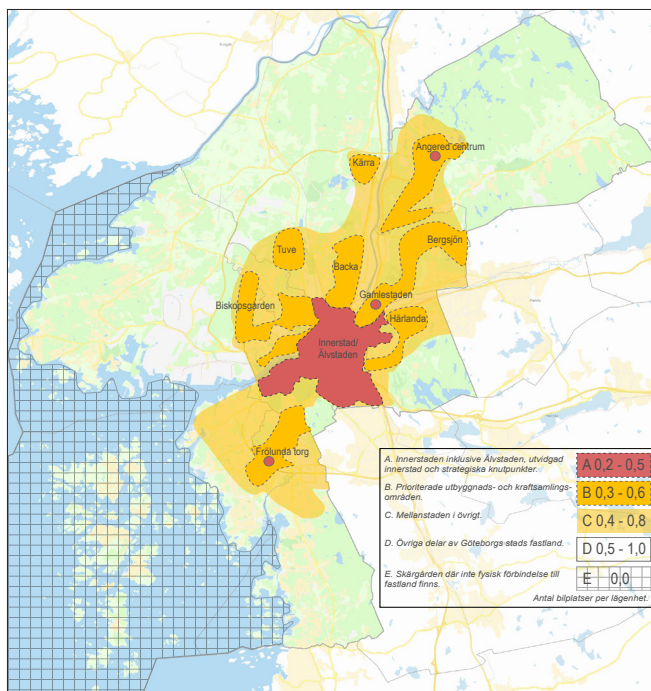
I det första steget avgörs vilket normalspann som ska ligga till grund för bedömningen om lämpligt parkeringsstal för bil. Kommunens yta är indelad i fem typer av områden med normalspann för parkeringsstal för flerbostadshus (A-E). Det övre värdet i normalspannet utgör startvärde för den projektspecifika bedömningen av mobilitet och parkering. I efterföljande analyssteg preciseras lämplig nivå inom normalspannet.

Normalspannen inkluderar besöksparkering. De övre värdena i intervallen ligger ungefär i nivå med genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden. De nedre värdena i intervallen utgör lämplig nivå om de efterföljande tre analysstegen visar på god sammanvägd tillgänglighet och god mobilitet utan egen bil.

Normalspannen för flerbostadshus utgår från genomsnittlig fördelning av lägenhetsstorlekar. Om endast bruttoarea (BTA) är känd översätts den till motsvarande antal lägenheter av genomsnittsstorlek. De geografiska områden som används baseras på Göteborgs stads översiktsplan och strategi för utbyggnadsplanering.

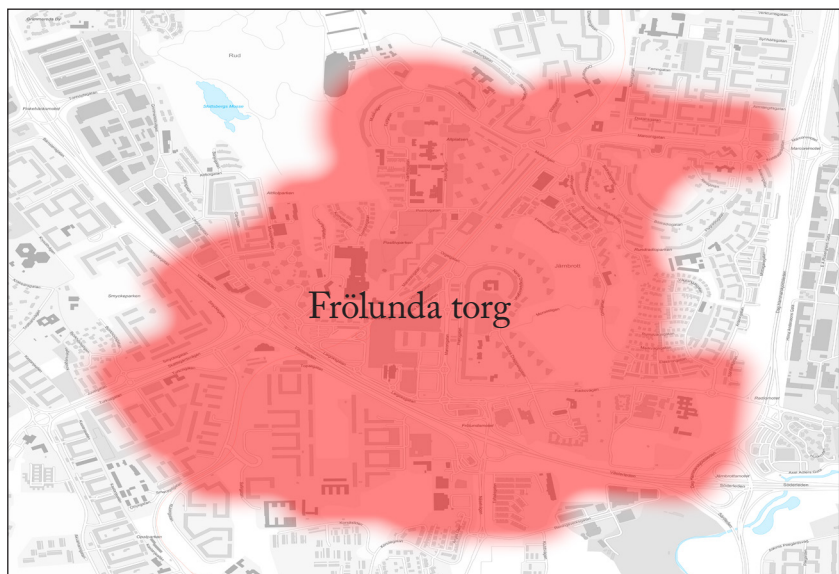
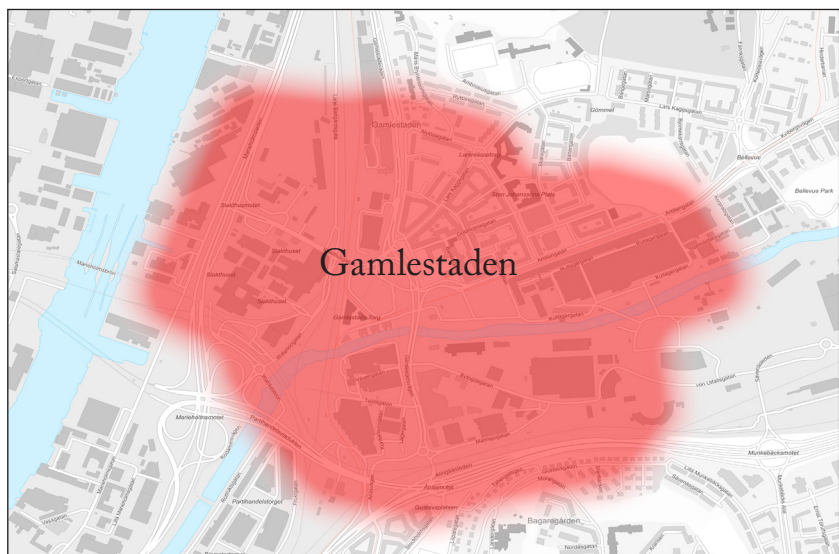
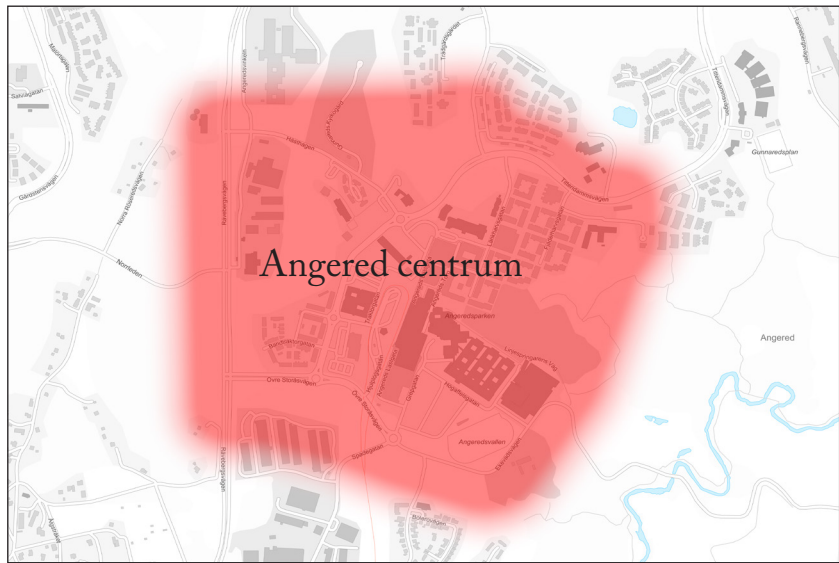


Analysstegen för en mobilitets- och parkeringsutredning.



Normalspann för parkeringsstal för flerbostadshus antal bilplatser per lägenhet. Kartan finns i större format på sidan 44.

Tre strategiska knutpunkter har identifierats, Angered centrum, Gamlestaden och Frölunda torg. De röda ytorna illustrerar zon A vid respektive strategisk knutpunkt.

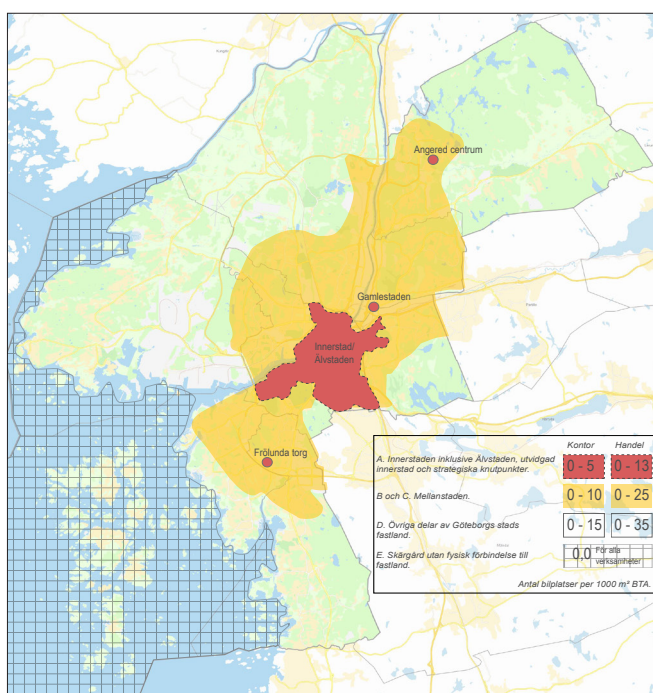


Utdrag ur riktlinjerna:

För verksamheter ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall utifrån en mobilitets- och parkeringsutredning som omfattar de fyra analysstegen. Parkeringstalet utgår från ett normalspann som preciseras genom lägesbedömning, projektanpassning och avtal om mobilitetsåtgärder. I de fall normalspann inte anges i dessa riktlinjer ska utredningen fokusera på analyssteg 2-4. Samnyttjande ska eftersträvas. Mobilitetsbehov med bil ska så långt möjligt ersättas med andra lösningar. Särskild hänsyn ska tas till läget i staden och platsens sammanvägda tillgänglighet, framförallt förutsättningar för kollektivtrafik och cykel.

Det övre värdet i normalspannet för verksamheter utgör ett maximalt tak för parkeringstalet. Det innebär att byggherren inte medges möjlighet att planera för eller anlägga fler bilplatser än det övre värdet utan särskilda skäl. Särskilda skäl ska beskrivas och motiveras.

Efterfrågan på parkering vid handel varierar beroende på typ av handel samt geografiskt läge. Vid dagligvaruhandel är normalt efterfrågan större än vid andra verksamheter eller annan handel. Vid dagligvaruhandel bör därför företrädesvis de högre värdena i intervallen för handel tillämpas.



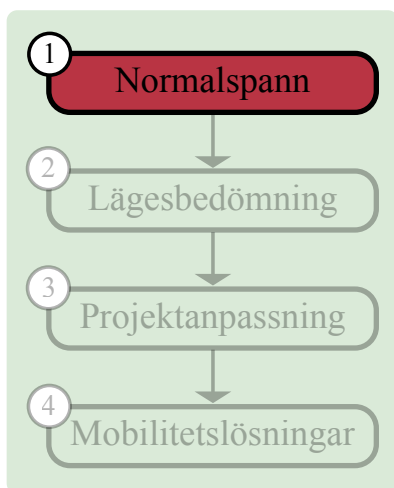
Normalspann för parkeringstal för verksamheter, antal bilplatser per 1000 BTA för verksamheter. Kartan finns i större format på sidan 45.

Utdrag ur riktlinjerna:

Avsteg från normalspannen

Ibland är det lämpligt att antingen under- eller överstiga normalspannet för antal parkeringsplatser. I dessa fall ska kommunen och/eller byggherren dokumentera motiv och konsekvenser av valt parkeringstal. Om normalspannet överstigs ska kommunen eller byggherren särskilt klarlägga varför andra mobilitetslösningar än bilparkering inte förväntas tillgodose verksamhetens eller de boendes mobilitet.

Om en byggherre önskar mer eller mindre utrymme för parkering än vad kommunen bedömer lämpligt ska detta dokumenteras.



Analyssteg 1

Zon	Startvärde
A	0,5
B	0,6
C	0,8
D	1,0
E	0,0

Möjliga startvärden att välja i analyssteg 1 - normalspann för flerbostadshus.

Analyssteg 1 - Normalspann och startvärden

För projektområden som ligger intill eller över en gräns mellan zoner kan SBK-planchef eller SBK-byggchef besluta om ett startvärde som ligger inom de angränsande zonernas startvärden. Ligger till exempel projektområdets mitt över en gräns kan ett medelvärde av zonernas startvärden väljas. För geografiskt stora projektområden kan SBK-planchef eller SBK-byggchef besluta att delar av projektområdet ska hanteras med olika startvärden.

Bilparkering

Flerbostadshus

Välj startvärde utifrån projektområdets läge i staden enligt tabellen *Analyssteg 1* till vänster.

En- och tvåbostadshus

Utdrag ur riktlinjerna:

För en- och tvåbostadshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en (1) bilplats inom eller i närheten av fastigheten.

För en- och tvåbostadshus eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats finnas på tomten (dvs. totalt två bilplatser per bostad).

Studentbostäder

Parkeringstalen avser de boende. Utöver detta ska platser för angöring, och rörelsehindrade ordnas samt vid behov platser för egna arbetsfordon.

Zon	Bilplatser/lägenhet
A	0,05
B och C	0,10
D	0,15
E	0

Bostad med särskild service

För bostäder med särskild service avses parkeringstalen för både anställda och besökare, inga boende antas ha bil.

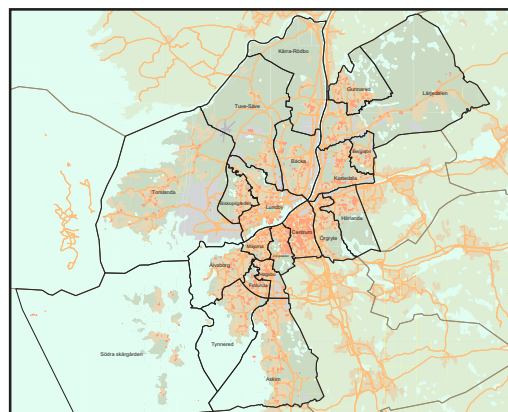
Zon	Bilplatser/lägenhet
A	0,2
B och C	0,3
D	0,4
E	0

ANALYSSTEG 1 - NORMALSPANN OCH STARTVÄRDEN

Vård- och omsorgsboende

För vård- och omsorgsboenden avser parkeringstalen anställda och besökare. Inga boende antas ha bil. Utifrån att det är mellan 55–75 anställda per 100 lägenheter, plus besökare och yrkestrafik baseras startvärdet på 0,7 personal (anställda + besökare + yrkestrafik) per lägenhet. Detta justeras till ett parkeringstal utifrån trafikstrategins bilandelar ifrån de 21 tidigare stadsdelarna i tabellen nedan.

Stadsdel	Bil [%]
Askim	47
Backa	36
Bergsjön	22
Biskopgården	27
Centrum	15
Frölunda	27
Gunnared	29
Härlanda	33
Högsbo	29
Kortedala	30
Kärra/Rödbo	46
Linnéstaden	13
Lundby	21
Lärjedalen	33
Majorna	14
Södra skärgården	34
Torslanda	50
Tuve/Säve	43
Tynnered	33
Älvsborg	39
Örgryte	27
Totalt Göteborg	25



Kartan med de 21 tidigare stadsdelarna finns i större format på sidan 46.

ANALYSSTEG 1 - NORMALSPANN OCH STARTVÄRDEN

Zon	Bilplatser/1000 BTA	
	Kontor	Handel
A	5	13
B och C	10	25
D	15	35

Startvärde för kontor och handel utifrån projektområdets läge i staden.

Kontor och handel

Välj startvärde utifrån projektområdets läge i staden enligt tabellen *Bilplatser/1000 BTA*.

För- och grundskolor

Parkeringsstal för anställda

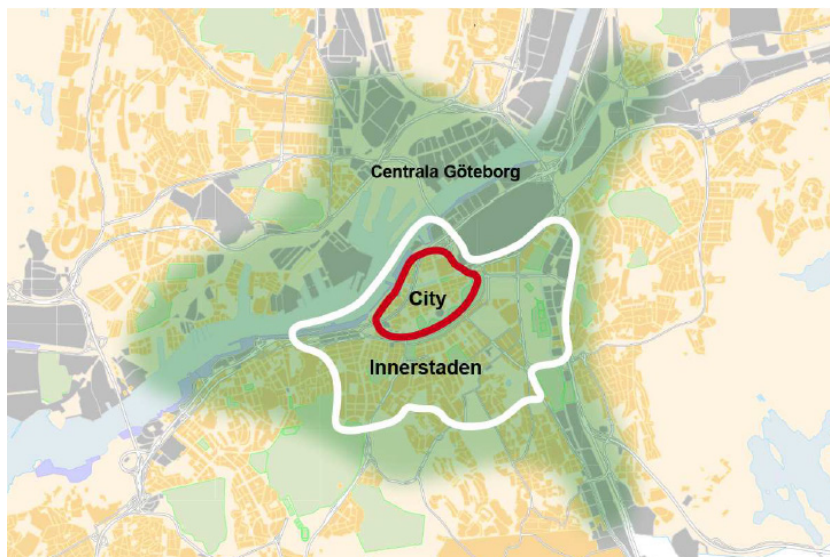
Välj startvärde utifrån projektområdets läge i staden samt utifrån vilken ålderskategori som förskolan/grundskolan riktar sig till. Parkeringsstal anges per avdelning/klass.

Zon	Förskola	F-3	4-9	F-6/F-9
A	0,5	0,4	0,5	0,4
B och C	0,9	0,8	0,9	0,8
D	1,4	1,1	1,4	1,2
E	0	0	0	0

Parkeringsstal för korttidsparkering

Välj startvärde utifrån projektområdets läge i staden enligt tabellen nedan och områdeskartan under tabellen.

Grundskola	Bilplatser/klass
City + Innerstaden	0,4
Centrala + Övriga Göteborg	0,8
Förskola	Bilplatser/avdelning
City + Innerstaden	0,6
Centrala Göteborg	1,0
Övriga Göteborg	1,4



Områdeskarta för korttidsparkering för för- och grundskolor.

Cykelparkering

Flerbostadshus

För flerbostadshus är startvärdet för cykelparkering 2 cykelplatser per lägenhet och ytterligare 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende.

En- och två bostadshus

För en- och tvåbostadshus anges inga parkeringstal för cykel, då det inte anses nödvändigt att reglera frågan.

Studentbostäder

För studentbostäder är startvärdet för cykelparkering 1 cykelplats per lägenhet och ytterligare 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende.

Bostad med särskild service

Cykelparkeringstalet för boende är 0. För cykelparkering för anställda, se "Kontor och handel" nedan.

Vård- och omsorgsboende

Cykelparkeringstalet för boende är 0. För cykelparkering för anställda, se "Kontor och handel" nedan.

Kontor och handel

Parkering ska anordnas så att efterfrågan för anställda och besökare vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Antalet anställda och besökare beräknas för veckomaxtimmen. Färdmedelsfördelningen per stadsdel anges i tabellen till höger.

För- och grundskolor

Anställda

Se kontor och handel ovan.

Barn/elever

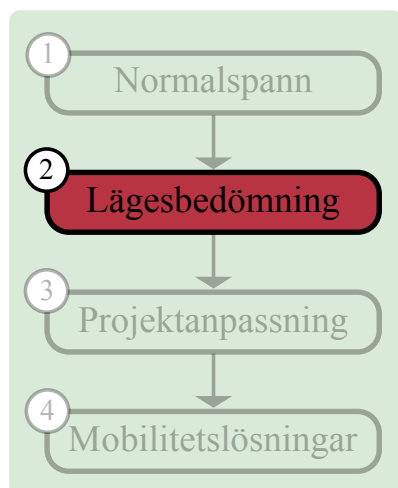
Förskola	2 platser/avdelning	
Grundskola	F-3	6 platser/klass
	F-6/4-9	15 platser/klass

Korttidsparkering (hämta/lämna)

Förskola	2 platser/avdelning
Grundskola F-2	2 platser/avdelning

Stadsdel	Anställda [%]	Besökare [%]
Askim	21	9
Backa	38	16
Bergsjön	6	2
Biskopgården	19	8
Centrum	25	11
Frölunda	35	15
Gunnared	22	9
Härlanda	50	22
Högsbo	41	18
Kortedala	19	8
Kärra/Rödbo	11	5
Linnéstaden	24	10
Lundby	36	15
Lärjedalen	15	6
Majorna	46	20
Södra skärgården	74	32
Torslanda	18	8
Tuve/Säve	18	8
Tynnered	17	7
Älvsborg	36	16
Örgryte	37	16

På sidan 46 finns en karta som visar de 21 tidigare stadsdelarna.



Analyssteg 2 - Lägesbedömning

I detta analyssteg analyseras projektets läge och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och service i detalj

Vid planerade förändringar i området avses den framtida sammanvägda tillgängligheten, inte nuläget. Det innebär att lägesbedömningen utgår från planerade åtgärder i projektområdet (exempelvis ny infrastruktur, hållplatsläget, tätare avgångstider, ny service etc). De åtgärder som tas med i lägesbedömningen ska ha avsatta medel i för åtgärden relevant budget, exempelvis i kommunens budget, i en regional/nationell plan för infrastruktur eller ökad trafikering. Om en planerad åtgärd, som bidrar till att minska parkeringsantalet, genomförs i ett senare skede eller inte blir genomförd, uppkommer ett tillfälligt eller permanent mobilitetsunderskott. Hur underskottet kan kompenseras ska framgå av mobilitets- och parkeringsutredningen, liksom om hur det säkerställs i planen. Det kan göras till exempel genom en liknande åtgärd utanför planen eller genom en flexibilitet i planen.

För geografiskt stora projektområden kan SBK-planchef och SBK-byggchef besluta att delar av projektområdet ska hanteras med olika lägesbedömningar. Projektområdet delas upp efter de etapper som utbyggnaden sker genom eller efter de fastigheter bygglovsansökan kommer att beröra. Ett riktvärde är att området delas upp om det är över 200 meter i någon riktning.

Bilparkering

De gång- och cykelavstånd som anges för "direkt närhet" nedan avser verkligt avstånd justerat med hänsyn till topografin. En meters höjdskillnad räknas som tio meter i gångavstånd.

Flerbostadshus

Lägesbedömningen kan ge avdrag i två delar; dels vid god sammanvägd tillgänglighet och dels om projektområdet i zon C eller D ligger i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum.

När lägesbedömningen visar god sammanvägd tillgänglighet ges projektområden i zon A och B avdrag med 0,05 mot startvärdet, och projektområden i zon C och D ges 0,1 i avdrag mot startvärdet. Vid direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum ges avdrag med 0,05 i zon C och 0,1 i zon D.

Ett stort stadsdelscentrum ska tillföra ett större innehåll än vad som ingår i "god service och urbana verksamheter", såsom stor dagligvaruhandel, många etableringar av sällanköpshandel, restauranger och kultur. Det stora stadsdelscentrumet ska ligga i direkt närhet till en hållplats med god kollektivtrafik.

För god sammanvägd tillgänglighet ska alla dessa kriterier nedan om "direkt närhet" uppfyllas:

1. Med direkt närhet till god kollektivtrafik menas att det inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet gräns finns en hållplats med 10 minuterstrafik under högtrafik (vardagar 06-0830 samt 15-18).
2. Med direkt närhet till bra cykelinfrastruktur avses att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.
3. Med direkt närhet till service och andra urbana verksamheter avses ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns. Detta avstånd gäller för servicefunktioner som bidrar till lägesbedömningen av mobilitetsförutsättningar för en plats. För att kriterier ska vara uppfyllt ska följande typer av funktioner finnas tillgängligt: dagligvaruhandel och förskola eller grundskola, samt öppen hälso-/sjukvård, tandvård eller apotek.

En- och tvåbostadshus

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus.

Studentbostäder

Ingen justering görs på studentbostäder.

Bostäder med särskild service

Ingen justering görs på bostäder med särskild service.

Amhults torg och Brottkärr (Nya Hovås) är exempel på två befintliga stora stadsdelscentrum i zon C och D.

Analyssteg 2

Zon	Stort stadsdelscentrum	Lägesbedömning
A	→	↘ 0,05
B	→	↘ 0,05
C	↘ 0,05	↘ 0,1
D	↘ 0,1	↘ 0,1
E	→	→

Analyssteg 2 - Lägesbedömningen ger olika avdrag för flerbostadshus beroende på vilken zon projektet ligger i.

ANALYSSTEG 2 - LÄGESBEDÖMNING

Vård- och omsorgsboende

Se kontor och handel nedan.

Kontor och handel

Avdrag görs om projektet har god sammanvägd tillgänglighet, det vill säga både är direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, se kriterier för flerbostadshus.

Zon	Procentuellt avdrag		
	Bas	Bytespunkt	Extra
A	15	15	10
B och C	15	15	-
D	15	-	-

På startvärdet görs avdrag procentuellt i tre steg:

1. Avdrag görs med 15 % enligt kolumn "Bas" om det är både direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt definitionerna ovan för flerbostadshus.
2. Därutöver görs ett avdrag med 15 % enligt kolumn "Bytespunkt" om projektet uppfyller ett av dessa villkor.

Projektet ligger inom 700 meter verkligt gångavstånd från:

Hållplatser Inom vallgraven
Järntorget
Hagakyrkan
Marklandsgatan
Korsvägen
Svingeln
Gamlestadstorg
Hjalmar Brantningsplatsen

Projektet ligger inom 500 meter verkligt gångavstånd från:

Stigbergstorget
Linnéplatsen
Sahlgrenska
Chalmers
Vasaplatsen
Liseberg
Redbergsplatsen
Brunnsbotorget
Wieselgrensplatsen
Eketräkatan
Hjällbo

Även andra bytespunkter med ett stort utbud av linjer kan ge avdrag och byggaktören ska då utreda och motivera detta.

3. Ytterligare avdrag görs med 10 % enligt kolumnen "Extra" om projektet ligger inom 900 meters verkligt gångavstånd från hållplatserna Brunns-parken eller Centralstationen.

För- och grundskolor

Startvärdet för verksamma och hämta/lämna justeras enligt modell för kontor och handel ovan.

Cykelparkering

Flerbostadshus

Parkeringstalet för cykel kan höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel.

Parkeringstalet för cykel kan sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras.

En- och tvåbostadshus

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus.

Studentbostäder

Ingen justering görs på studentbostäder.

Bostäder med särskild service

Se flerbostadshus ovan.

Vård- och omsorgsboende

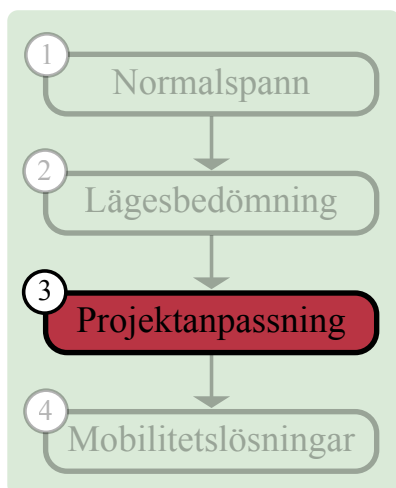
Se flerbostadshus ovan.

Kontor och handel

Se flerbostadshus ovan.

För- och grundskolor

Se flerbostadshus ovan.



Analyssteg 3

Zon	Projektanpassning
A	 0,05
B	 0,05
C	 0,05
D	 0,1
E	

Analyssteg 3 - Projektanpassningen ger olika avdrag beroende på vilken zon projektet ligger i. Zon A, B och C justeras med 0,05. Zon D justeras med 0,1.

Analyssteg 3 - Projektanpassning

Bilparkering

Flerbostadshus

Parkeringstalet sänks om projektet har mer än 75 % små lägenheter (1-2 rum och kök samt högst 50 m²) och höjs om projektet har mer än 25 % stora lägenheter (minst 4 rum och kök), se tabell *Analyssteg 3 - Projektanpassning*.

Justering kan ges för samnyttjande i de fall projektet endast består av bostäder. Det ska dock råda speciella förhållanden, då en viss grad av samnyttjande redan är medräknad i normalspannen. Parkeringstalet sänks om projektet har särskilt goda möjligheter till samnyttjande av bilplatser och höjs om projektet har särskilt dåliga möjligheter till samnyttjande av bilplatser.

Särskilt gynnsamt med samnyttjande är det sannolikt sällan då parkeringspolicyn anger att boende ska kunna få tillgång till en dygnet-runt-plats. Särskilt dåliga förutsättningar råder då projektet påvisar ett högt behov av tillgång till egen bil eller då projektet förutsätter fasta förhyrda parkeringsplatser.

Beräkning av samnyttjande i projekt med både bostäder och verksamheter görs i kapitlet *Parkeringsplatser*.

En- och tvåbostadshus

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus.

Studentbostäder

De angivna startvärdena baseras på 25 m² för korridorlägenheter och 35 m² för egna lägenheter. Justering av startvärdet kan göras för till exempel större studentlägenheter för familjer eller så kallade kompislägenheter/kollektivlägenheter.

Bostäder med särskild service

De angivna startvärdena baseras på värdena i tabellen nedan och kan justeras vid avvikelser. Justering kan också göras om det finns specifika förutsättningar för boendet.

Verksamhet	Yta per lägenhet	Personaltäthet
Bostäder med särskild service	30-35 m ²	0,4 anställda per lägenhet dagtid

Vård- och omsorgsboende

De angivna startvärdena baseras på värdena i tabellen nedan och kan justeras vid avvikelser. Justering kan också göras om det finns specifika förutsättningar för boendet.

Verksamhet	Yta per lägenhet	Personaltäthet
Vård- och omsorgsboende	30-35 m ²	0,55 anställda per lägenhet dagtid

Kontor och handel

Om personaltätheten påtagligt skiljer sig från värdena i tabellen kan parkeringstalet justeras.

Verksamhet	Anställda per 1000 m ²	Besökare per 1 000m ²
Kontor	36	4
Handel	10	45

För handel görs också justering utifrån typ av handel:

- För handel utan dagligvaror/livsmedel kan parkeringstalet sänkas.
- För viss bilorienterad handel kan parkeringstalet sänkas, såsom för handelscentrum som har god tillgänglighet med flera olika transportslag för de boende i närområdet (till exempel Frölunda Torg).
- För handel i blandad stadsbebyggelse kan parkeringstalet sänkas, såsom för handel i traditionell stadsbebyggelse i till exempel kvartersstruktur med handel i bottenplan och kan vara såväl cityhandel som lokala torg, det vill säga handel med i huvudsak lokalt kundunderlag.
- Mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkrets förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll.

Maximalt procentuellt avdrag från startvärdet för projektanpassning.

Zon	Projektanpassning
A	30 %
B och C	40 %
D	55 %

För- och grundskolor

Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta om SBK-planchef eller SBK-byggchef bedömer det som lämpligt.

De angivna startvärdena baseras på värdena i tabellen nedan och kan justeras vid avvikelser. Justering kan också göras om det finns specifika förutsättningar för för- eller grundskolan.

	Förskola	F-3	4-9	F-6/F-9
Antal barn per avdelning/klass	18	26	30	Blandat 26 och 30
Antal pedagoger per avdelning/klass	3	2,5	3,3	Blandat 2,5 och 3,3
Antalet anställda utöver pedagoger per förskola/grundskola	4	4	4	4

I vissa fall är BTA känd, men inte antalet avdelningar/klasser. Tabellen nedan anger BTA per avdelning/klass samt vanligt förekommande antal avdelningar/klasser per förskola/grundskola.

Utöver BTA per avdelning/klass kan skolidrottshall tillkomma eller extra utrymmen kopplade till om skolan anläggs med kulturskola. Även detta anges i tabell nedan och ska ses som en yta utöver den som kopplas till antal avdelningar/klasser. Tabellen används som stöd och därutöver ska avstämning inom planarbetet ske med lokalförvaltningen då BTA omvandlas till förväntade antal avdelningar/klasser.

	Förskola	F-3	4-9	F-6/F-9
BTA per avdelning/klass	230-270 m ²	290-330 m ²	380-460 m ²	300-370 m ²
Vanligt förekommande antal avdelningar/klasser	6, 8, 10	8, 12	12, 18	F-6: 14, 21 F-9: 20, 30
Skolidrottshall	-	592 m ²	1 264 m ²	F-6: 592 m ² F-9: 1 263 m ²
Kulturskola (extra utrymme)	-	375 m ²	1 125 m ²	F-6: 713 m ² F-9: 1 125 m ²

Cykelparkering

Flerbostadshus

Parkeringsstalet sänks med 0,5 platser per lägenhet om projektet har mer än 75 % små lägenheter (1-2 rum och kök samt högst 50 m²). Parkeringsstalet höjs med 0,5 platser per lägenhet om projektet har mer än 25 % stora lägenheter (minst 4 rum och kök).

En- och tvåbostadshus

För en- och tvåbostadshus görs ingen projektanpassning.

Studentbostäder

Parkeringsstalet justeras med hänsyn till avvikande lägenhetsstorlekar.

Bostäder med särskild service

Parkeringsstalet justeras beroende på avvikelser i personaltäthet, se tabellerna ovan för bilparkering.

Vård- och omsorgsboende

Parkeringsstalet justeras beroende på avvikande i ytor eller personaltäthet, se tabellerna ovan för bilparkering.

Kontor och handel

Parkeringsstalet justeras om verksamheten har specifika förutsättningar eller avvikande personaltäthet, se tabellerna ovan för bilparkering.

För- och grundskolor

Parkeringsstalet justeras med hänsyn till avvikande ytor eller personaltäthet, se tabellerna ovan för bilparkering.

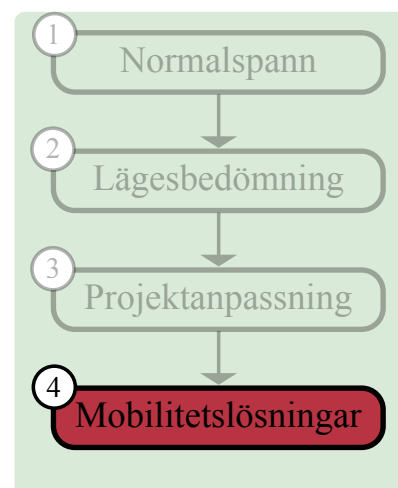
Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar

För fastighetsägare som vill sänka parkeringstalet ytterligare efter steg 1-3 är mobilitetsåtgärder ett möjligt, frivilligt steg. Mobilitetsåtgärder definieras i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* som åtgärder som ökar boende eller andras mobilitet men minskar behovet av att äga och använda bil. Genom mobilitetsåtgärder blir det enklare och mer attraktivt att resa hållbart.

Det finns många fördelar med att planera för mobilitetslösningar och ett lågt parkeringstal i detaljplaner och bygglov. Det kan till exempel innebära större möjligheter att anpassa detaljplanens utformning genom att använda ytor för parkering till andra ändamål. Det ökar också möjligheten till god projektekonomi och att hitta gemensamma mobilitets- och parkeringslösningar utanför den egna fastigheten.

I följande kapitel finns en modell för hur mycket parkeringstalet kan sänkas genom olika paket med mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder ger avdrag på parkeringstalet i ett baspaket och ett stjärnpaket. En mer utförlig beskrivning av mobilitetsåtgärder, inklusive syfte finns på sidorna 47-56.

Mobilitetsåtgärder är framtagna för att vara relevanta i många olika former av projekt samt hållbara över tid. Fastighetsägaren har stora möjligheter att utforma lösningarna så att de blir verkningsfulla i det specifika projektet och att föreslå egna åtgärder. Staden välkomnar nyttjande av befintliga ytor och tjänster när så är möjligt, exempelvis genom samarbete mellan flera projekt/fastighetsägare eller mellan ny och befintlig bebyggelse.



Bilparkering

Flerbostadshus

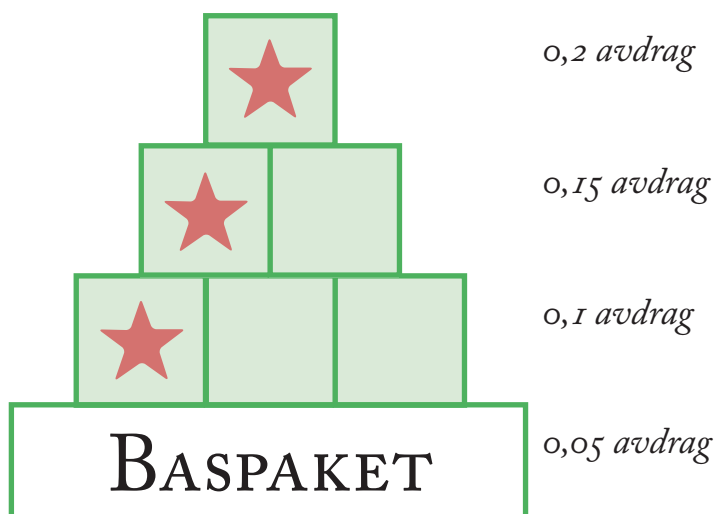
Mobilitetsåtgärder Baspaket – Samtliga åtgärder ska genomföras för att få avdrag om 0,05 bilplatser/lägenhet. Åtgärderna i baspaketet är noga utvalda för att den kombinerade effekten minskar behovet av att äga och använda bil. Det är möjligt att i särskilda fall byta ut en åtgärd i baspaketet mot en åtgärd ur stjärnpaketet. För att ett byte ska ske krävs att särskilda skäl redovisas. Staden bedömer om ett sådant byte är lämpligt.

Om projektet uppfyller kriterierna för undantag – ingen utredning på sidan 9 ska ett mobilitetsavtal tecknas för ett baspaket med mobilitetsåtgärder. I dessa avtal exkluderas åtgärderna i baspaketet under kategorin ”Bil”.

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket – Fritt val av åtgärder i tre steg. Varje steg ger avdrag om ytterligare 0,05 bilplatser/lägenhet. Totalt kan mobilitetsåtgärderna alltså ge ett maximalt avdrag om 0,2 bilplatser/lägenhet.

Avdrag enligt stjärnpaketet sker i tre steg och kräver att man först har klarat kraven för baspaketet. Stjärnpaketet består av en mängd valbara åtgärder (med och utan stjärna). Stjärnåtgärderna är mer krävande och ger starka incitament för hållbart resande.

- Baspaketet ger ett avdrag om 0,05 bilplatser/lägenhet. Samtliga åtgärder i baspaketet ska genomföras för att få avdraget.
- Avdrag om totalt 0,1 bilplatser/lägenhet om det utöver baspaketet genomförs minst tre åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 0,15 bilplatser/lägenhet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare två åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 0,2 bilplatser/lägenhet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare en valbar åtgärd som ska vara markerad med stjärna.



Baspaket flerbostadshus

Kategori	Åtgärd
Information	Startpaket till nyinflyttade
	Löpande information om mobilitet
Kollektivtrafik	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade
Cykel	Extra god cykelparkering
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser
	Bilparkeringshyran särredovisas
	Bilpoolplatser
Övrigt	Mobilitetsansvarig

Mobilitetsåtgärder i baspaketet för flerbostadshus. För baspaketet ska samtliga åtgärder genomföras. Fullständig beskrivning av åtgärderna finns på sidorna 47-51.

Stjärnpaket flerbostadshus

Kategori	Åtgärd	Stjärna
Information	Årlig mobilitetsaktivitet	
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik	
	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade	★
Cykel	Yta för cykelservice	
	Lastcykelpool	★
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå	
	Rabatt på bilpool	
	Bilpool	★
	Samlade bilparkeringsanläggningar	★
Övrigt	Leveranstjänster	
	Delade kontorsplatser	
	Digital tjänst för mobilitet	★
	Öppna mobilitetslösningar	★
	Fastighetsägarens egna förslag (kan vara stjärnåtgärd efter stadens bedömning)	★

Mobilitetsåtgärder i stjärnpaketet för flerbostadshus. Fullständig beskrivning av åtgärderna finns på sidorna 47-51.

En- och tvåbostadshus

För en- och tvåbostadshus tillämpas inte sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder.

Studentbostäder

Parkeringstalen kan sänkas med 0,05 bilplatser/lägenhet om minst tre mobilitetsåtgärder genomförs. Fastighetsägaren föreslår lämpliga mobilitetsåtgärder i mobilitets- och parkeringsutredningen och åtgärderna ska främst underlätta för cykling. Åtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringstalet bedöms i varje enskilt fall.

Bostäder med särskild service

För bostäder med särskild service finns ingen modell för sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Fastighetsägaren kan dock föreslå lämpliga mobilitetsåtgärder i mobilitets- och parkeringsutredningen. Mobilitetsåtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringstalet bedöms i varje enskilt fall.

Vård- och omsorgsboende

För vård- och omsorgsboende finns ingen modell för sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Fastighetsägaren kan dock föreslå lämpliga mobilitetsåtgärder i mobilitets- och parkeringsutredningen. Mobilitetsåtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringstalet bedöms i varje enskilt fall.

Kontor och handel

Mobilitetsåtgärderna och modellen för avdrag kan appliceras på kontor och handel för både anställda och besökare. För övriga verksamheter ska lämpliga åtgärder och avdrag bedömas i varje enskilt fall och redovisas i särskild mall för mobilitets- och parkeringsutredning.

Mobilitetsåtgärder Baspaket – Samtliga åtgärder ska genomföras för att få avdrag om 15% av startvärdet på parkeringstalet för bil. Åtgärderna i baspaketet är noga utvalda för att den kombinerade effekten minskar behovet av att använda bil. Det är möjligt att i särskilda fall byta ut en åtgärd i baspaketet mot en åtgärd ur stjärnpaketet. För att ett byte ska ske krävs att särskilda skäl redovisas. Staden bedömer om ett sådant byte är lämpligt.

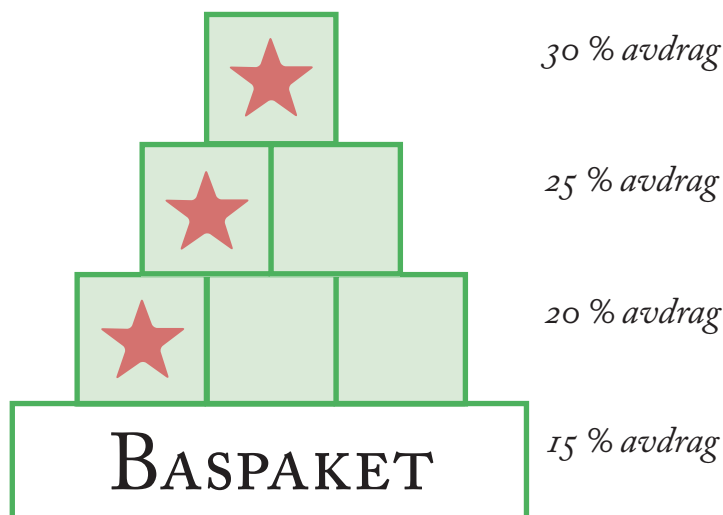
Om projektet uppfyller kriterierna för undantag – ingen utredning på sidan 9 ska ett mobilitetsavtal tecknas för ett baspaket med mobilitetsåtgärder. I dessa avtal exkluderas åtgärderna i baspaketet under kategorin "Bil" och "Kollektivtrafik".

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket – Fritt val av åtgärder i tre steg. Varje steg ger avdrag om ytterligare 5% av startvärdet på bilparkeringstalet. Totalt kan mobilitetsåtgärderna alltså ge ett maximalt avdrag om 30% av startvärdet. Fastigheter med betydande inslag av kunder och besökare, till exempel handel, ska inkludera valbara åtgärder som omfattar både anställda och besökare.

I Göteborgs Teknisk handbok på webben finns mallen för en särskild utredning under avsnitt 2IF Mobilitets- och parkeringsutredning.

Avdrag enligt stjärnpaketet sker i tre steg och kräver att man först har klarat kraven för baspaketet. Stjärnpaketet består av en mängd valbara åtgärder (med och utan stjärna). Stjärnåtgärderna är mer krävande och ger starka incitament för hållbart resande.

- Baspaketet ger ett avdrag om 15 % av startvärdet på bilparkeringstalet. Samtliga åtgärder i baspaketet ska genomföras för att få avdraget.
- Avdrag om totalt 20 % av startvärdet på bilparkeringstalet om det utöver baspaketet genomförs minst tre åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 25 % av startvärdet på bilparkeringstalet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare två åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
- Avdrag om totalt 30 % av startvärdet på bilparkeringstalet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare en valbar åtgärd som ska vara markerad med stjärna.



Baspaket kontor och handel

Kategori	Åtgärd
Information	Startpaket till nyinflyttade verksamheter
	Löpande information om mobilitet
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik
Cykel	Extra god cykelparkering
	Dusch och omklädningsrum
Bil	Bilparkeringshyran särredovisas
	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser
Övrigt	Mobilitetsansvarig

Mobilitetsåtgärder i baspaketet för kontor och handel. För baspaketet ska samtliga åtgärder genomföras. Fullständig beskrivning av åtgärderna finns på sidorna 52-56.

Stjärnpaket kontor och handel

Kategori	Åtgärd	Stjärna
<i>Information</i>	Årlig mobilitetsaktivitet	
<i>Kollektivtrafik</i>	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nya anställda	★
<i>Cykel</i>	Yta för cykelservice	
	Cyklar för tjänsteresor	★
<i>Bil</i>	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå	
	Bilpool för tjänsteresor	★
	Samlade bilparkeringsanläggningar	★
	Avgiftssystem för anställdas bilparkering	★
	Avgifter för besökandes bilparkering	★
<i>Övrigt</i>	Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande	
	Digital tjänst för mobilitet	★
	Öppna mobilitetslösningar	★
	Fastighetsägarens egna förslag (kan vara stjärnåtgärd efter stadens bedömning)	☆

Mobilitetsåtgärder i stjärnpaketet för kontor och handel. Fullständig beskrivning av åtgärderna finns på sidorna 52–56.

För- och grundskolor

För förskolor och grundskolor finns ingen modell för sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Fastighetsägaren kan dock föreslå lämpliga mobilitetsåtgärder i mobilitets- och parkeringsutredningen. Mobilitetsåtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringsstalet bedöms i varje enskilt fall.

Cykelparkering

Parkeringsstalet för cykel påverkas inte av valda mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsavtal

Hur fastighetsägaren avser att genomföra mobilitetsåtgärderna ska beskrivas i mobilitets- och parkeringsutredningen. Mobilitetsåtgärderna säkerställs sedan i ett avtal som skrivs mellan fastighetsägaren och Göteborgs Stad, ett så kallat mobilitetsavtal. Fastighetsägaren ansvarar för att mobilitetsåtgärderna planeras, byggs ut, förvaltas och följs upp under hela avtalsperioden.

Om mobilitetsavtal tecknas i detaljplaneskede ska avtalet signeras innan planens antagande och ytor för åtgärderna säkerställas och redovisas. Om en detaljplan omfattar flera fastighetsägare kan flera mobilitetsavtal tecknas. Inför bygglov ska avtal som tecknats i detaljplanen bifogas ansökan och ytor för åtgärderna redovisas i bygglovshandling. Det är också möjligt att teckna ett nytt mobilitetsavtal i bygglov om sådant saknas från detaljplaneskedet.

Mobilitetsavtalet följer fastigheten, inte byggaktören, och tecknas därför med fastighetsägaren. Exploateringsavtal/genomförandeavtal följer inte fastigheten, varför mobilitetsavtalet är utformat så att det självständigt kan överföras till nästa ägare vid en eventuell försäljning eller överlåtelse av en byggrätt.

Om fastighetsägaren är en kommunal förvaltning skrivs en överenskomst istället för ett mobilitetsavtal.

Trafikkontoret ansvarar för att avtalsmallar för mobilitetsavtal hålls uppdaterade.

Löptider och avtalslydelser

Med löptid avses den tid som en mobilitetsåtgärd ska finnas tillgänglig för en slutanvändare. Löptiden för mobilitetsåtgärder ska vara 10 (tio) år. Löptiden för samtliga mobilitetsåtgärder ska löpa från den dag då slutbesked för bygglov erhålls. Åtgärder i mobilitetsavtalet ska inte knytas till specifika tjänsteleverantörer, och ska därför utformas generella.

Med avtalstid avses den totala tiden från att mobilitetsavtalet tecknas tills dess att samtliga avtalade mobilitetsåtgärder har haft sin respektive löptid. Om en fastighetsägare under avtalstiden kan påvisa att en alternativ mobilitetsåtgärd kan ersätta den avtalade ska staden vara öppen för att omförhandla mobilitetsavtalet. Mobilitetsavtalet kan alltså omförhandlas över tid, allt eftersom utveckling av olika mobilitetsåtgärder sker eller om förutsättningarna i omvärlden eller projektet förändras. Exempelvis kan ett mobilitetsavtal som tecknats i detaljplaneskedet omförhandlas inför bygglov.

Slutbesked för olika delar av ett byggprojekt kan komma vid olika tider. Detta gör att mobilitetsavtalet kan få olika löptider för olika delar av exploateringen. I praktiken innebär det exempelvis att en bilpool som tecknats för 10 år i mobilitetsavtalet kanske behöver finnas på plats över en längre tid innan alla de inflyttade har erbjudits "sina" 10 år.

ANALYSSTEG 4 - MOBILITETSLÖSNINGAR

Uppföljning av mobilitetsavtal

Trafikkontoret ansvarar för att följa upp hur mobilitetsavtal efterlevs. Mobilitetsavtal som inte efterlevs ska rapporteras till fastighetskontoret för att kunna beaktas vid framtida markanvisningar.

Avtalsbrott

Om ett mobilitetsavtal inte efterlevs har staden möjlighet att vidta åtgärder enligt vad som specificerats i mobilitetsavtalet.

Parkeringsplatser

Beräkna antalet cykel- och bilplatser för exploateringen utifrån framräknade parkeringstal och exploaterings antal lägenheter/BTA. Dela upp antalet platser på bostäder och respektive verksamhet. Kommer planen att byggas ut i etapper så att det blir flera bygglov, till exempel för stora planer eller flera byggaktörer, ska antalet platser delas upp på varje etapp eller byggaktör. Om endast BTA är kända vid byggnation av bostäder tillämpas 85 m² som genomsnittlig bostadsstorlek.

Bilparkering

Platser enligt särskild utredning

Om en särskild utredning gjorts för verksamheter som saknar parkeringstal, ska den utredningen bifogas som en bilaga till mobilitetsutredningen.

Ersättning av befintliga platser

Bedöm om projektet påverkar befintlig parkering inom projektområdet. Om befintliga parkeringsplatser tas i anspråk för nybyggnation bedöm utifrån detaljplan, bygg- och marklov och befintliga förhållanden, hur många av dessa platser som bör ersättas. Om befintliga bostäder eller verksamheter i nuläget har ett högre parkeringstal än vad nuvarande riktlinjer anger efter *analyssteg 2*, kan mellanskillnaden betraktas som ledig kapacitet. Det förutsätter att de befintliga bostäderna eller verksamheterna ingår i den nya detaljplanen och att de platser som krävs är säkerställda över tid. Detta gäller om:

- Lägesbedömningen för befintlig bebyggelse är likartad den för projektet.
- Parkeringsplatserna inte är fastighetsrättsligt reglerade genom servitut, parkeringsköp, nyttjanderätt, mark- och bygglov eller dylikt.

Då ska samtliga parkeringsplatser återskapas i skälighetsomfattning enligt PBL kap 8 §10.

I övriga fall ska parkeringsbehovet för bostäderna och verksamheterna i de befintliga byggnaderna i projektområdet utredas genom beläggningsstudier. Studierna ska göras och redovisas så tidigt som det är möjligt. Förutom beläggning ska beläggningsstudier omfatta information om parkeringsplatserna är fastighetsrättsligt reglerade genom servitut, parkeringsköp, besittningsrätt eller dylikt.

Beläggningsstudierna ska godkännas av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. Den godkända beläggningsstudien ska bifogas som en bilaga till mobilitets- och parkeringsutredningen. I övriga fall måste endast det antal platser som motsvarar nuvarande riktlinjer återskapas. Kommunen kan välja att låta befintliga bostäder eller verksamheter behålla fler platser tills vidare om området kan utformas väl.

I Göteborgs Teknisk handbok på webben finns en vägledning för ersättningsutredning för befintlig parkering under avsnitt 2IF Mobilitets- och parkeringsutredning.

Detaljplanen eller bygglovet ska visa att platserna kan ordnas inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till bostadshus, arbetslokaler och publika lokaler.

Rörelsehindrade

I de flesta projekt ska tre procent av bilplatserna, dock minst en plats, kunna ordnas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Beräkningen görs på startvärdets antal platser och de är en del av parkeringstalet för bostäder och verksamheter. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, exempelvis vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av parkering för rörelsehindrade utredas särskilt.

Andra fordon

Redovisa hur många platser som behövs för bilpoolsplatser, angöring, servicefordon (egna arbetsfordon) och tjänstefordon (egna fordon för persontransporter). Dessa platser tillkommer utöver parkeringstalet för bostäder och verksamheter.

Samnyttjande av bilplatser

Samnyttjande kan beräknas för att minska behovet av antal platser som behöver byggas. Det har inget med parkeringstalet att göra, utan bara antalet faktiska platser. En parkeringsplats kan nyttjas av flera olika bilar om deras anspråk på platsen sker vid olika tidpunkter. Detta innebär att samnyttjande gör det möjligt att minska antalet parkeringsplatser som behöver byggas då parkeringsplatserna kan delas av anspråken.

Graden av möjlighet till samnyttjande är olika för olika anspråk och tid på dygnet och som exempel är boendeparkering under alla tider på dygnet olämplig att samutnyttja av anledningen att de boende ska ha möjligheten att ställa bilen hemma för att istället välja ett hållbart färdmedel. Den största potentialen för samnyttjande av parkeringsplatser finns när kombinationer av olika kategorier av bostäder och verksamheter vars huvudsakliga aktivitet sker vid olika tider.

För samnyttjande av parkeringsplatser behöver följande krav uppfyllas:

- Ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad.
- Platserna finns i en öppen anläggning.
- Möjligheterna till samnyttjande är varaktiga.
- Gångavstånden för respektive kategori inte överstiger de avstånd som anges på sidan 38.
- Antalet parkeringsplatser som ska samnyttjas ska inte understiga 50 parkeringsplatser.

Finns det inom projektområdet flera parkeringsanläggningar som ska samnyttjas får dessa beräknas var för sig om det inte ordnas ett parkeringsledningssystem som visar var det finns lediga platser.

För att beräkna antalet parkeringsplatser som behövs vid samnyttjande används tabellen nedan. Tabellen är för "normalfall" och i enskilda fall får andra procentsatser användas och dessa ska då motiveras väl. Ett exempel på en verksamhet där procentsatsen bedöms i enskilt fall är industrier med skiftarbete.

Kategori	Högsta nyttjandegrad %			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80	80	70	100
Kontor	100	20	10	10
Dagligvaruhandel	40	100	80	5
Sällanköpshandel	40	80	100	5
Förskola, skola,	100	20	5	0
Industri, lager	100	20	10	10
Hotell	50	50	30	100
Andra verksamheter	Ska utredas i varje enskilt fall			

Procentsatser vid samnyttjande.

För att beräkna samnyttjande behöver först antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori beräknas. Därefter multipliceras antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori med de definierade samnyttjandetalen i tabellen och summeras för respektive tidsintervall. Den högsta summan är det antal parkeringsplatser som behövs vid samnyttjande.

Kategori	Mån-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	500,8=40	500,8=40	500,7=35	501,0=50
Kontor	401,0=40	400,2=8	400,1=4	400,1=4
Dagligvaruhandel	100,4=4	101,0=10	100,8=8	100,05=1
Summa platser	84	58	47	56

Räkneexempel för samnyttjande.

Enligt tabellen ovan blir dagtid måndag-fredag dimensionerande. De tre kategorierna har då tillsammans det högsta antalet platser för sina parkeringar. I detta fall behövs därmed cirka 16 % färre platser genom samnyttjande, 84 platser.

Cykelparkering

Antal platser

Beräkna hur många cykelplatser som behövs för boende, anställda, besökare respektive barn och elever.

Samnyttjande av cykelplatser

Samnyttjande innebär att samma parkeringsplats kan användas av olika verksamheter som har parkeringsbehov vid olika tider. För att beräkna samnyttjande av cykelplatser tillämpas procentsatserna och modellen från avsnittet *Samnyttjande av bilplatser*.

Cykelparkering bör lokaliseras i nära anslutning till entréer då användarna är mer känsliga för gångavstånd. Eftersom cyklar är stöldbärliga är det också svårare att ha öppna anläggningar för cykelparkering dit många olika grupper har tillträde, vilket även det krävs för att samnyttja i större utsträckning.

Ett exempel är besöksparkering för kontor där den huvudsakliga aktiviteten sker på dagtid och för bostäder där besöksaktiviteten är som störst under kvällar och helger.

Parkeringslösning

Bilplatser

Maximalt gångavstånd

Gångavståndet till en parkeringsanläggning är ett mått för att bedöma om en den kan anses lösa parkeringen för en fastighet. Det är också en faktor som bilisten väger in i bland annat valet av färdväg och gångavståndet kan således påverka färdmedelsfördelningen och kan jämföras med gångavståndet till kollektivtrafik. Planen eller bygglovets ska visa att parkering för rörelsehindrade kan ordnas inom 25 meter från alla tillgängliga och användbara entréer till bostadshus, arbetslokaler och publika lokaler. Avståndet beräknas som det verkliga gångavståndet från fastigheternas entréer till parkeringsanläggningens entré. De angivna gångavstånden justeras med hänsyn till topografin, varvid en meters höjdskillnad räknas som tio meter i gångavstånd, räknat från start- till målpunkt.

Kategori	Max gångavstånd
Boende	500 meter
Anställda	700 meter

Besökare

- Bostäder	500 meter
- Handel	300 meter
- Övriga verksamheter	700 meter
- För-/grundskola	150 meter

Ledig kapacitet befintlig anläggning - Parkeringsavtal

Ledig varaktig kapacitet i befintliga anläggningar utanför projektområdet bör nyttjas. Dels för att inte behöva ordna egen parkering, dels för att om möjligt kunna samnyttja parkeringen. Nyttjandet av en befintlig anläggning regleras genom ett parkeringsavtal på 25 år. Avtalets löptid på 25 år ska avse den tid som parkeringsplatserna finns tillgängliga för slutanvändaren. Därefter bör det finnas möjlighet att teckna nytt avtal. Om fastighetsägaren har lediga parkeringsplatser i en egen annan fastighet i närområdet ska istället dessa redovisas och beskrivas. Att platserna är tillgängliga ska redovisas genom en beläggingsstudie som visar hur platserna har använts de senaste fem åren.

Ny gemensam anläggning - Parkeringsköp

Istället för att anordna egen parkering byggaktören bidra ekonomiskt till en ny gemensam parkeringsanläggning i närområdet. Det ger dels en möjlighet till ökat samnyttjande av parkeringen dels kan det innebära ett längre gångavstånd, vilket kan påverka valet av hållbara färdväg såsom kollektivtrafik. Nyttjandet av en ny gemensam anläggning regleras genom ett parkeringsköp på 25 år. Avtalets löptid på 25 år ska avse den tid som parkeringsplatserna finns tillgängliga för slutanvändare. Därefter bör det finnas möjlighet att teckna nytt avtal.

I Göteborgs Teknisk handbok på webben finns anvisningar för parkeringsavtal och parkeringsköp under avsnitt 2IF Mobilitets- och parkeringsutredning.

Egen parkeringsanläggning

Mobilitets- och parkeringsutredningen ska beskriva hur och var parkeringen anordnas exempelvis parkeringshus, underjordiskt garage eller som markparkering. Samt redovisa vilka platser som är tillgängliga för olika användare exempelvis boende, besökare och verksamma.

Utredningen ska redogöra för var platser finns för rörelsehindrade, bilpoolsfordon, angöring, servicefordon, och för tjänstefordon.

Vid skolor ska barnen kunna lämnas och hämtas på ett säkert sätt. Angöring och korttidsparkering separeras från barnens gångstråk och ska ske utan backande rörelser.

Uppställning på allmän plats GATA

Huvudregeln enligt plan- och bygglagen är att angöring och bilparkering ska ordnas på kvartersmark. Allmänna ytor ska vara allmänna och kan inte knytas till en särskild fastighet. Gatorna är till för gående, cyklister, bil- och kollektivtrafik samt för att förstärka stadens attraktivitet.

Uppställning kan dock ordnas på allmän plats GATA om dessa förutsättningar är uppfyllda:

- Det är svårt att på kvartersmark ordna en bra lösning för angöring, korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade.
- Staden inte avser att använda marken till annat mer prioriterat ändamål, inom överskådlig framtid.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska ordnas trafiksäkert för alla trafikanter.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska inte försvåra framkomligheten.

Platser för uppställning på allmän plats GATA ska redovisas så att förutsättningarna, lämpligheten och omfattningen kan bedömas.

Biluppställning kan ordnas på allmän plats GATA:

- I blandad stadsbebyggelse för angöring och korttidsparkering till verksamheter i bottenvåningen samt parkering för rörelsehindrade. Angöring och parkering för rörelsehindrade behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- I flerbostadsområden för angöring och korttidsparkering samt parkering för rörelsehindrade. Angöring och parkering för rörelsehindrade behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid förskolor och skolor för att hämta och lämna barn. Den del av uppställningen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.

Cykelplatser

Krav på cykelparkering på kvartersmark

I detaljplan ska kraven nedan om *Utrymme i detaljplan* och *Lokalisering och gångavstånd till entré* säkerställas. Vid bygglov ska kraven om *Utrymme i bygglov* samt efterföljande krav uppfyllas.

Utrymme i detaljplan

I detaljplan inomhus avsätts 2,0 m² per cykelplats (parkeringsyta och manöveryta/gångar) och utomhus 1,0 m² per cykelplats (endast parkeringsyta). Utrymmeskraven kan sänkas om byggaktören visar att cykelparkeringen ryms på en mindre yta och samtidigt uppfyller kraven för bygglov.

Utrymme i bygglov

Vid bygglov ska de mått som anges i kapitlet *Uppställning och ytbehov* i trafikkontorets *Cykelparkeringsguide* uppfyllas.

Minst 5 % av cykelplatserna för besökare, anställda, boende samt barn och elever ska ordnas för specialcyklar, dock minst en plats per kategori. En plats för specialcykel kan tillgodoräknas som två platser för standardcyklar. Specialcyklar avser exempelvis lastcyklar eller cykelkärror.

Lokalisering och gångavstånd till entré samt väderskydd

	Maximalt gångavstånd	Lokalisering
Besöksparkering	25 meter	Inomhus eller utomhus
Anställdas parkering	50 meter	Inomhus eller utomhus med väderskydd
Boende parkering	50 meter	Inomhus
Barns och elevers parkering	50 meter	Inomhus eller utomhus med väderskydd

Besöksparkering vid bostäder kan även användas av boende för tillfällig användning. Vid förskolor och grundskolor ska korttidsparkering med cykel (hämta/lämna) uppfylla kraven för besöksparkering. Med entré avses ingång i fastigheten som leder till bostad eller verksamhet. Begreppet inomhus inkluderar även cykelförråd eller andra slutna utrymmen lokaliserade utomhus. Med begreppet väderskydd menas tak och minst tre väderskyddade sidor.

Stöldsäkerhet

Inomhus	Ramlåsning
Utomhus	Ramlåsning och förankrade cykelställ

Tillgänglighet till cykelparkering inomhus endast avsedd för standardcyklar

- Dörrar inklusive hissdörrar ska ha en effektiv öppning på minst 0,9 meter.
- Vid höjdskillnader ska tillgänglig trappa, ramp eller hiss finnas.
 - » Trappa får endast användas vid höjdskillnad på högst 0,5 meter och ska förses med skena på båda sidor.
 - » Ramp ska maximalt ha en lutning på 1:12 vid höjdskillnad på högst 0,5 meter och 1:20 vid höjdskillnad över 0,5 meter.
 - » Hiss ska ha ett innermått på minst 1,1x2,0 meter.

Tillgänglighet till cykelparkering inomhus som inrymmer specialcyklar

- Dörrar inklusive hissdörrar ska ha en effektiv öppning på minst 0,9 meter.
- Vid höjdskillnader ska tillgänglig ramp eller hiss finnas.
Trappa tillåts inte.
 - » Ramp ska maximalt ha en lutning på 1:20.
 - » Hiss ska ha ett innermått på minst 1,1x2,3 meter.

Uppställning på allmän plats GATA

Huvudregeln enligt plan- och bygglagen är att cykelparkering ska ordnas på kvartersmark. Allmänna ytor ska vara allmänna och kan inte knytas till en särskild fastighet. Gatorna är till för gående, cyklister, bil- och kollektivtrafik samt för att förstärka stadens attraktivitet.

Uppställning kan dock ordnas på allmän plats GATA om dessa förutsättningar är uppfyllda:

- Det är svårt att på kvartersmark ordna en bra lösning för cykelparkering.
- Staden inte avser att använda marken till annat mer prioriterat ändamål, inom överskådlig framtid.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska ordnas trafiksäkert för alla trafikanter.
- Uppställningen på allmän plats GATA ska inte försvåra framkomligheten.

Platser för uppställning på allmän plats GATA ska redovisas så att förutsättningarna, lämpligheten och omfattningen kan bedömas.

Cykelparkering kan ordnas på allmän plats GATA:

- I blandad stadsbebyggelse för besökare till verksamheter i bottenväningen. Den del av cykelparkeringen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid förskolor och skolor för att hämta och lämna barn. Den del av cykelparkeringen som löses på allmän plats GATA behöver då inte ordnas på kvartersmark.
- Vid kollektivtrafiknoder och platser med flera besöksmål, där det finns en allmän efterfrågan på cykelparkering.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

Redovisa generellt hur parkeringen på allmän plats är reglerad för att på så sätt beskriva risken att besökare, boende och verksamma kan tänkas nyttja allmän plats för parkering istället för att hyra plats av fastighetsägaren. Använd tabellen för längsta gångavstånd under "Samnyttjande" ovan för att bestämma hur långt bort från projektområde som regleringen på gatumark ska undersökas.

Frågor som ska redovisas i detta avsnitt är:

- Närområdets reglering.
- Om risken är hög eller låg för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv.
- Hur de befintliga boende och verksamma i området kommer påverkas om parkeringen på gatan är mer attraktiv för exploateringen.
- Om kommunen har boendeparkering på gatumark ska det även i planbeskrivningen anges att den nytillkommande bebyggelsen inte kommer bli behörig till detta.

Vid omfattande exploateringar inom gratisområden kan en fördjupande gratisområdesutredning behöva genomföras. I Göteborgs Teknisk handbok på webben finns en mall för gratisområdesutredning.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Syftet är att klarlägga och synliggöra kostnaderna för parkering och uppskatta sannolikheten för att en del av den kommer att behöva delfinansieras av bostads-/lokalhyror och på så vis subventionera kostnaden för de som har bil.

- Uppskatta kostnaden för investering och drift och vad det motsvarar för månadskostnad per parkeringsplats,
- uppskatta hur månadskostnaden förhåller sig till marknadspriset i området och användarnas betalningsvilja och
- uppskatta sannolikheten för att en del av kostnaden för parkeringsanläggningen kommer att behöva delfinansieras av bostads-/lokalhyror och på så vis subventionera kostnaden för de som har bil.

Hantering av parkering under byggskedet

Om utbyggnaden av parkering behöver ske i etapper för att mobiliteten ska tillgodoses så behöver en beskrivning göras om hur parkering för projektområdet löses under byggskedet.

Utdrag ur riktlinjerna:

Förutsättningar för att lösa toppar i parkeringsbelastningen bör klarläggas. Samlokalisering, samnyttjande, servitut eller parkeringsköp bör eftersträvas för att minska utrymmet för bilparkering. Förutsättningar för att få högkostnadstäckning för bilparkeringen bör också klarläggas. Kostnader för parkering bör belasta den som nyttjar parkeringsplatsen.

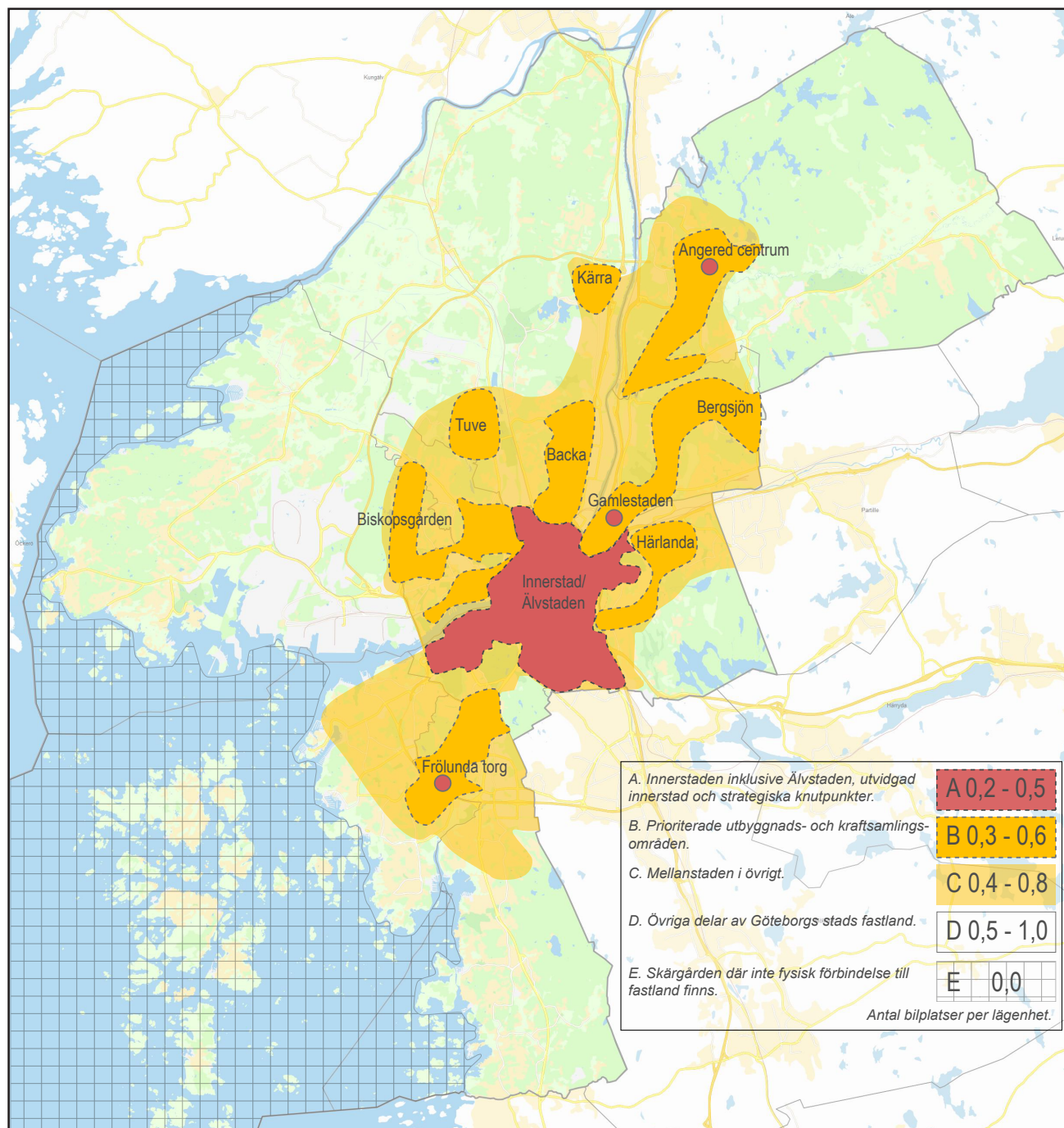
Planbeskrivning

Mobilitets- och parkeringsutredningen ska sammanfattas i planbeskrivningen och ange lämpliga parkeringstal för både bil och cykel. I planbeskrivningen ska också det antal parkeringsplatser som parkeringstalen innebär anges. Vidare ska planbeskrivningen beskriva hur parkeringslösningen ser ut, det vill säga var utrymme finns för de boende/anställda och deras besökare samt för angöring, rörelsehindrade och bilpoolsbilar. Kommer planen att byggas ut i etapper så att det blir flera bygglov, till exempel för stora planer eller flera byggaktörer, ska parkeringslösningarna redovisas för varje etapp eller byggaktör. Beslut om bygglov och lantmäteriförrättningar ska utgå ifrån planbeskrivningens text om parkering.

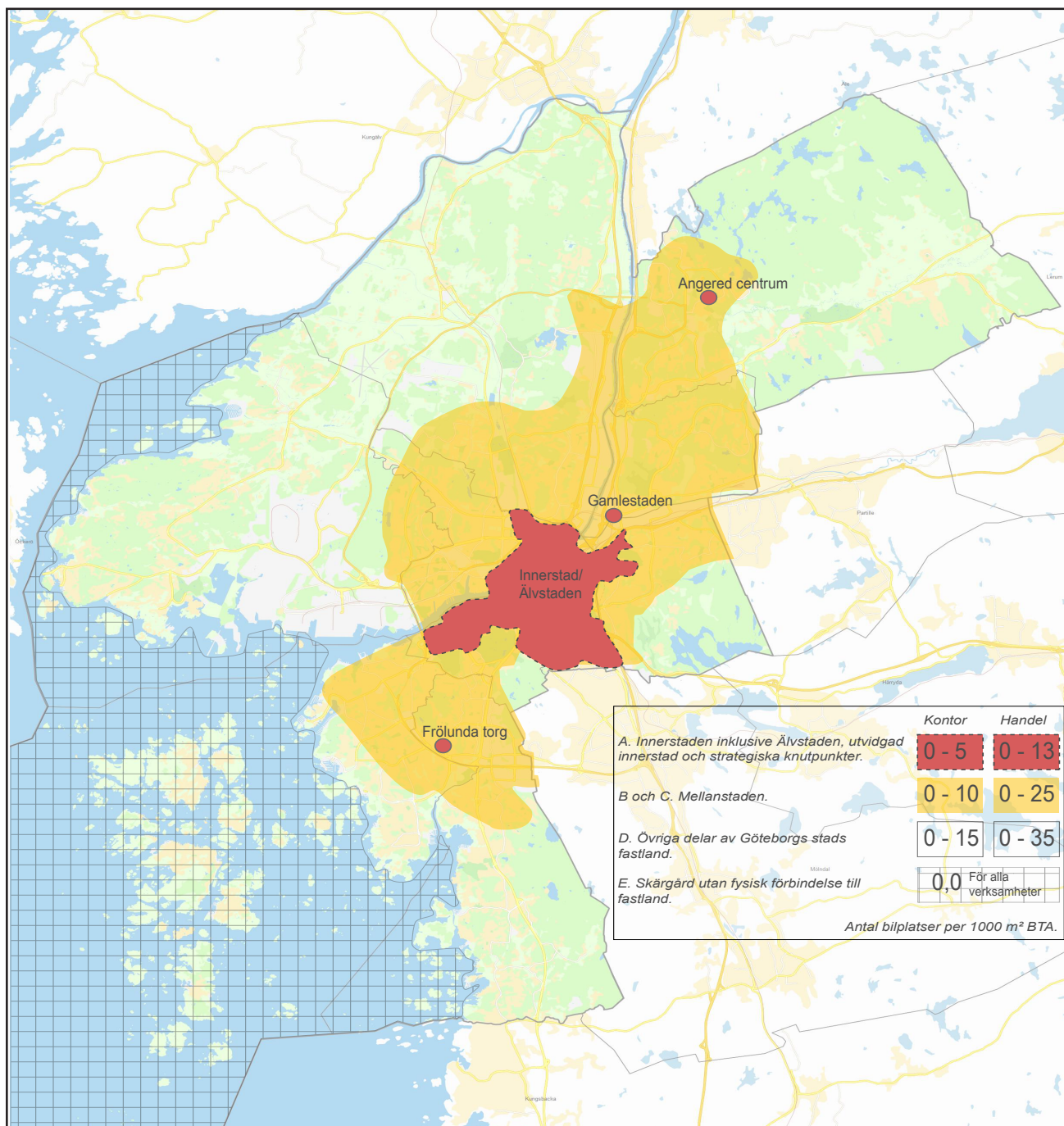
Vid lantmäteriförrättningar ska fastighetsrättsliga lösningar som främjar ett samnyttjande eftersträvas. Påverkan på befintliga servitut, gemensamhetsanläggningar och dylikt för parkering ska observeras och hanteras.

Den lämplighetsbedömning av parkeringstal som beslutas vid detaljplan eller bygglov gäller även om de boende eller verksamma senare visar sig vara missnöjda med det antal parkeringsplatser som ordnats. Detta innebär att det inte är lämpligt att reservera mark i detaljplaner för att kunna göra fler parkeringar på sikt. Gatuparkering ska inte tillgängliggöras som kompensation för att boende och besökare till en fastighet är missnöjda med parkeringssituationen.

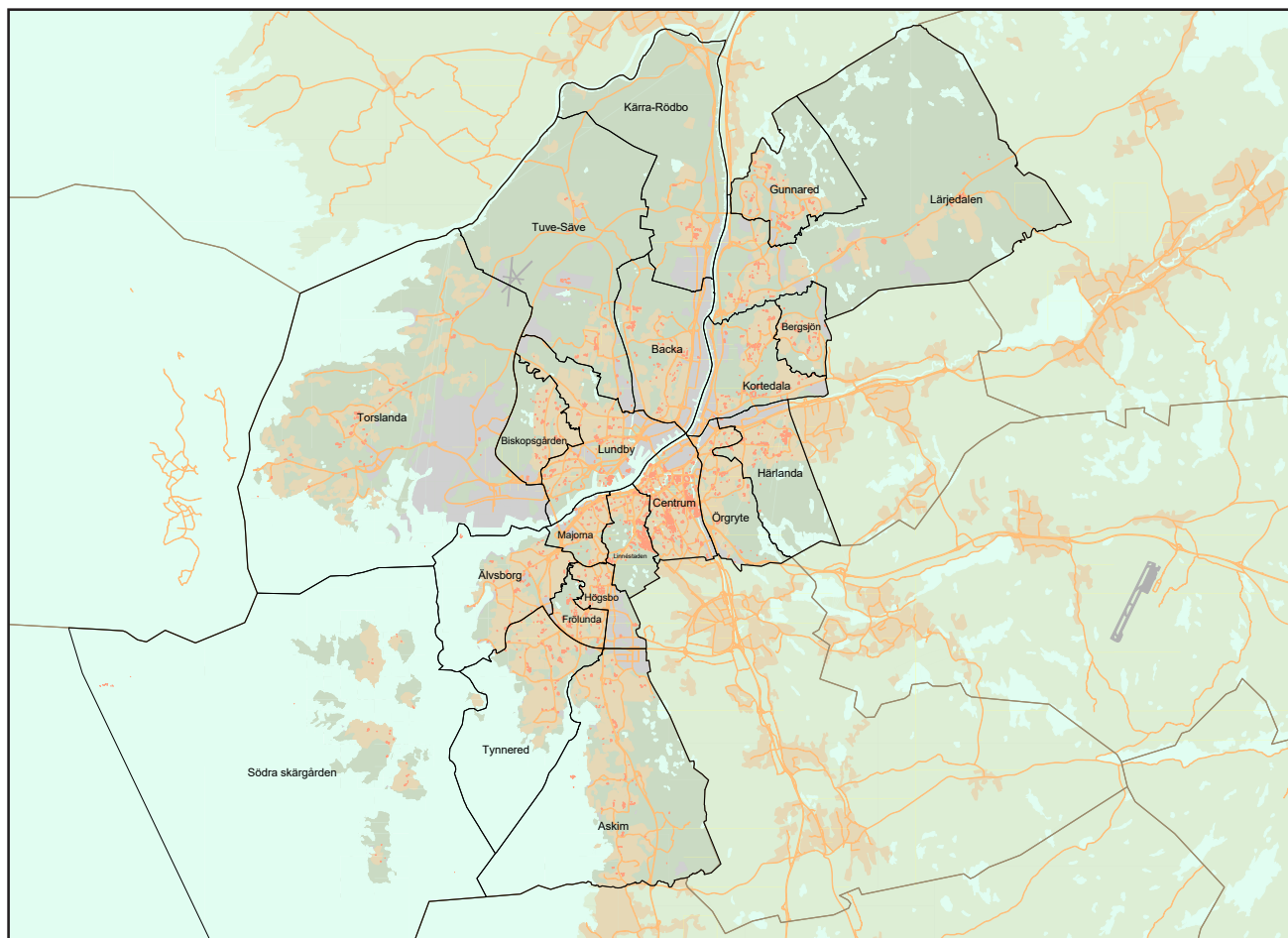
NORMALSPANNNSKARTA FÖR FLERBOSTADSHUS



NORMALSPANNSKARTA FÖR VERKSAMHETER



KARTA ÖVER DE 21 TIDIGARE STADSDELARNA



BESKRIVNING

MOBILITETSÅTGÄRDER

FLERBOSTADSHUS

Nedan beskrivs mobilitetsåtgärderna för bostäder. Varje åtgärd avslutas med ett syfte för att förtydliga åtgärdens innebörd.

Baspaket flerbostadshus

Information

Startpaket till nyinflyttade

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ordnas till alla boende vid inflyttning under hela mobilitetsavtalstiden. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som till exempel parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present som underlättar resor utan egen bil.

Syftet är att informera boende i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

Löpande information om mobilitet

Fastighetsägaren ska löpande hålla de boende informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Detta kan ske genom till exempel anslag, nyhetsbrev eller andra tillgängliga informationskanaler.

Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

Kollektivtrafik

Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade

Fastighetsägaren ska kostnadsfritt erbjuda en månadsbiljett på kollektivtrafiken i Göteborg till nyinflyttade. Erbjudandet ska motsvara 1 månadsbiljett (30 dagar) för zon A för varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten under hela mobilitetsavtalets löptid.

Syftet är att uppmuntra nyinflyttade att skaffa nya resvanor och prova på att resa kollektivt.

Cykel

Extra god cykelparkering

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av trasiga eller övergivna cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, till exempel extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning.

Syftet är att boende ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

Bil

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 50 procent av samtliga bilparkeringsplatser är fasta/personliga.

Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare och att färre platser därmed ska behövas.

Bilparkeringshyran särredovisas

Fastighetsägaren ska tillse att parkering inte ingår i hyresavtal eller upplåtelseavtal avseende bostadslägenhet. I de fall den boende hyr bilparkering ska kostnad för denna särredovisas på avtal och avier.

Syftet är att medvetandegöra de boende om kostnaden för bilparkering och därmed kostnaden att ha bil.

Bilpoolsplatser

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 utpekad parkeringsplats för poolbilar redovisas per 50 lägenheter (0-49 lägenheter = 0 platser, 50-99 lägenheter = 1 plats etc.). Bilpoolsplatserna ska lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Platserna ska vara utöver de ordinarie bilparkeringsplatser som krävs. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolsplatser ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga bilparkeringar.

Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.

Övrigt

Mobilitetsansvarig

Fastighetsägaren tillser att det finns en funktion/person med mobilitetsansvar för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs och är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Fastighetsägaren ska beskriva i mobilitets- och parkeringsutredningen på vilket sätt mobilitetsansvaret organiseras.

Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

Stjärnpaket flerbostadshus

Information

Årlig mobilitetsaktivitet

Fastighetsägaren ska genomföra en årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för boende att resa hållbart. Aktiviteten ska som minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och kan därutöver till exempel omfatta prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar.

Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande och uppmuntra boende att resa utan bil.

Kollektivtrafik

Realtidstavlor för kollektivtrafik

Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för boende, till exempel i uppgångar och/eller entréer. Tavlorna ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift.

Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

★ Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade

Fastighetsägaren ska kostnadsfritt erbjuda nyinflyttade en kollektivtrafikbiljett med giltighet 90 dagar (alternativt 3 st. 30-dagarsbiljetter) på kollektivtrafiken. Erbjudandet ska motsvara 90 dagar för zon A för varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten under hela mobilitetsavtalets löptid. Denna åtgärd ersätter 30 dagars kollektivtrafikbiljett i baspaketet.

Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och etablera en vana bland de boende att resa kollektivt.

Cykel

Yta för cykelservice

Fastighetsägaren ska tillse att yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende. Ytan ska möjliggöra tvätt, reparation och underhåll av de boendes egna cyklar. (Observera att cykeltvätt kräver avloppsbrunn med oljeavskiljare.) Det ska finnas minst en yta för cykelservice inom eller i nära anslutning till fastigheten.

Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i bra skick och uppmuntra fler att använda och hantera sin cykel.

★ Lastcykelpool

Fastighetsägaren ska tillse att en lastcykelpool finns i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Poolen ska omfatta minst 3 fordon per 100 lägenheter (0-29 lägenheter = 1 fordon, 30-59 lägenheter = 2 fordon etc.) och ska ordnas på ytor utöver ordinarie cykelparkering. Kontinuerlig service och reparation av cyklarna ska ske under hela mobilitetsavtalets löptid. Efterfrågan på poolcyklar ska årligen följas upp och tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga cykelparkeringar. Prismodellen ska vara attraktiv för de boende och stimulera till att många vill använda poolcyklarna.

Syftet är att möjliggöra för boende att klara fler typer av ärenden med cykel.

Bil

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 procent av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga.

Syftet är att bilplatserna ska utnyttjas effektivt och att färre platser därmed ska behövas.

Rabatt på bilpool

Fastighetsägaren ska tillse att alla hushåll erhåller ett attraktivt bilpoolerbjudande vid inflytt. Erbjudandet ska omfatta rabatterade bilpoolspriser i minst tre månader och ges till varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten under hela mobilitetsavtalets löptid. Åtgärden kan endast väljas under förutsättning att det finns bilpoolsbilar inom eller i nära anslutning till området.

Syftet är att erbjudandet ska få fler boende att vilja pröva bilpool istället för egen bil.

Bilpool

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 bilpoolsfordon per 50 lägenheter finns stationerat i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till området. Efterfrågan på bilpoolsfordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Observera att det inte är krav på att samma bilpoolsleverantör används under hela mobilitetsavtalets löptid.

Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.

Samlade bilparkeringsanläggningar

Fastighetsägaren ska tillse att en övervägande del (ca 80 procent eller mer) av bilparkeringarna är lokaliserade i en eller flera samlade bilparkeringsanläggningar i närområdet. Anläggningen ska vara gemensam, det vill säga samla parkeringsbehovet för flera fastigheter.

Syftet är att minska antalet bilar nära bostäderna och skapa förutsättningar för högt samnyttjande och minskad bilanvändning genom längre gångavstånd till parkeringen.

Övrigt

Leveranstjänster

Fastighetsägaren tillser att det finns utrymme för utlämning av paket inom eller i nära anslutning till fastigheten, till exempel leveransskåp. Fastighetsägaren ansvarar även för att det finns en leverantör som tillhandahåller paketutlämningstjänsten under hela mobilitetsavtalets löptid.

Syftet är att underlätta för boende att hämta ut paket utan tillgång till bil.

Delade kontorsplatser

Fastighetsägaren tillser att de boende har tillgång till en lokal med delade kontorsplatser inom eller i nära anslutning till fastigheten. Kontorsplatserna ska hålla hög standard avseende utrustning och ergonomi samt ha tillgång till god wi-fi.

Syftet är att möjliggöra för fler att arbeta på distans och därmed minska behovet av att resa till jobbet.

★ Digital tjänst för mobilitet

Fastighetsägaren ska tillse att de boende i fastigheten har tillgång till en digital tjänst som samlar fastighetsnära mobilitetstjänster. Den digitala tjänsten ska möjliggöra för boende att hitta, boka och betala sina resor på ett enkelt sätt. Åtgärden förutsätter att flera mobilitetstjänster finns tillgängliga inom eller i nära anslutning till fastigheten, till exempel kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, hyrbilar, lånecyklar och/eller leveranstjänster.

Syftet är att underlätta för kombinerat resande med olika färdslag och att det ska vara enkelt att boka, betala och få information om tillgängliga mobilitetstjänster.

★ Öppna mobilitetslösningar

Fastighetsägaren ska tillse att de mobilitetslösningar som erbjuds de boende görs tillgängliga också för andra målgrupper utanför fastigheten, till exempel anställda eller boende i närområdet. Fastighetsägaren ansvarar för att de öppna mobilitetslösningarna har tillräcklig kapacitet för att tillgodose efterfrågan. Ett sätt att samla och tillgängliggöra mobilitetslösningar är genom upprättande av mobilitetshubbar som betjänar ett större område än enbart en fastighet. Fastighetsägaren beskriver i mobilitets- och parkeringsutredningen hur den öppna lösningen ska fungera och vad den innehåller. Observera att bilpool och/eller lastcykelpool måste ingå i den öppna lösningen.

Syftet är ett mer effektivt nyttjande av mobilitetslösningarna samt att fler människor ska få tillgång till dessa och därmed minska behovet av att äga och använda bil.

★ Fastighetsägarens egna förslag – kan vara stjärnätgärd efter stadens bedömning

Fastighetsägaren beskriver ett eller flera egna förslag på åtgärder. Åtgärderna ska beskrivas utförligt i mobilitets- och parkeringsutredningen, inklusive syfte. Åtgärdernas lämplighet samt om de kan räknas som en stjärnätgärd eller ej bedöms av staden.

BESKRIVNING

MOBILITETSÅTGÄRDER

KONTOR OCH HANDEL

Nedan beskrivs mobilitetsåtgärderna för kontor och handel. Varje åtgärd avslutas med ett syfte för att förtydliga åtgärdens innebörd.

Baspaket Kontor och handel

Information

Startpaket till nyinflyttade verksamheter (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ges till samtliga anställda när en verksamhet flyttar in i fastigheten. Åtgärden gäller under hela mobilitetsavtalets löptid men bara när en ny verksamhet flyttar in. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som till exempel parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Paketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present till den anställda som underlättar resor utan bil. Mobilitetspaketet anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna.

Syftet är att informera anställda i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

Löpande information om mobilitet (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att anställda löpande informeras om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen ska anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna.

Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

För fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande ska fastighetsägaren, utöver ovan, i samverkan med verksamheten tillse att dessa löpande informeras om olika möjligheter att besöka fastigheten eller att transportera varor utan att använda bil. Det kan till exempel vara information om närmsta kollektivtrafikhållplats, cykelparkeringars lokalisering eller hemkörningstjänster av varor. Eventuell information på hemsidor bör anpassas i enlighet med ovanstående.

Syftet är att uppmuntra besökare att resa med andra färdssätt än bil.

Kollektivtrafik

Realtidstavlor för kollektivtrafik (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för anställda och besökare, till exempel i uppgångar eller entréer. Tavlorna ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift.

Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

*Cykel***Extra god cykelparkering (anställda)**

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder genomförs utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av gamla cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, till exempel extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning.

Syftet är att anställda ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

Dusch och omklädningsrum (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att dusch och omklädningsrum med möjlighet att förvara personliga tillhörigheter såsom hjälm, skor och ombyte erbjuds. Utrymmet kan med fördel även omfatta torkmöjligheter och ska finnas i eller i nära anslutning till fastigheten.

Syftet är att det ska vara enkelt för anställda att cykelpendla.

*Bil***Bilparkeringshyran särredovisas (anställda)**

Fastighetsägaren ska tillse att kostnad för bilparkering särredovisas på avtal och avier, det vill säga ska inte ingå i hyresavgift eller motsvarande. Fastighetsägaren ska verka för att bilparkering inte subventioneras.

Syftet är att medvetandegöra de som använder bil om kostnaden för bilparkering.

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 50 % av bilparkeringsplatserna är fasta, det vill säga reserverade för enskilda anställda.

Syftet är att platserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed behövs.

*Övrigt***Mobilitetsansvarig (anställda och besökare)**

Fastighetsägaren ska tillse att det finns en funktion/person med mobilitetsansvar för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs och är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Fastighetsägaren ska beskriva i mobilitets- och parkeringsutredningen på vilket sätt mobilitetsansvaret organiseras.

Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

Stjärnpaket kontor och handel

Information

Årlig mobilitetsaktivitet (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska genomföra en årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för anställda att resa hållbart till arbetet och i tjänsten. Aktiviteten ska som minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och kan därutöver till exempel omfatta prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar.

Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande och uppmuntra anställda att resa utan bil.

I fastigheter som planeras få ett betydande inslag av kunder eller besökare, till exempel handel, ska, utöver ovan, ett årligt event genomföras med särskilda aktiviteter och erbjudanden för att uppmärksamma kunder om möjligheten att gå, cykla eller resa kollektivt till fastigheten. Det kan till exempel vara kostnadsfri cykelservice, rabatter, tävlingar eller prova-på-aktiviteter.

Syftet är att återkommande och på ett positivt sätt uppmuntra kunder att resa utan bil.

Kollektivtrafik

★ Kostnadsfri kollektivtrafik 30 dagar för nya anställda (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att ett kostnadsfritt månadskort för kollektivtrafikresor, motsvarande 30 dagar för zon A i Göteborg erbjuds nya anställda i fastigheten. Ett kort per ny anställd under hela mobilitetsavtalets löptid. Kortet tillhandahålls av fastighetsägaren. (Observera att den som subventionerar ett kollektivtrafikkort till en anställd är skyldig att betala sociala avgifter för motsvarande värde. Den anställde ska betala förmånsskatt.)

Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och att anställda får prova på att resa kollektivt till och från arbetet.

Cykel

★ Cyklar för tjänsteresor (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att cyklar för tjänsteresor ordnas i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Cykelpoolen kan till exempel bestå av elcyklar, vikcyklar eller lastcyklar, beroende på typ av verksamhet. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses.

Syftet är att möjliggöra att fler tjänsteresor görs med cykel.

Bil

Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 % av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga, det vill säga reserverade för enskilda anställda.

Syftet är att bilplatserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed ska behövas.

★ **Bilpool för tjänsteresor (anställda)**

Fastighetsägaren ska tillse att anställda i fastigheten har tillgång till bilpool för tjänsteresor. Bilpoolen lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses.

Syftet är att ge anställda enkel tillgång till bil under arbetsdagen, för att minska privat bilanvändning i tjänsten och hålla nere efterfrågan på arbetsplatsparkering.

★ **Samlade bilparkeringsanläggningar (anställda och besökare)**

Fastighetsägaren ska tillse att en övervägande del (ca 80 procent eller mer) av bilparkeringarna är lokaliserade i en eller flera samlade bilparkeringsanläggningar i närområdet. Anläggningen ska vara gemensam, det vill säga samla parkeringsbehovet för flera fastigheter.

Syftet är att minska antalet bilar nära fastigheten och skapa förutsättningar för högt samnyttjande och minskad bilanvändning genom längre gångavstånd till parkeringen.

★ **Avgiftssystem för anställdas bilparkering (anställda)**

Fastighetsägaren ska tillse att avgifter för bilparkering är tim- eller dygnsbaserade för anställda istället för att vara månads- eller årsbaserade.

Syftet är att synliggöra kostnaden för varje parkeringstillfälle och uppmuntra ett aktivt färdmedelsval.

★ **Avgifter för besökandes bilparkering (besökare)**

Fastighetsägaren ska tillse att fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande, till exempel handel, har bilparkering för besökande som är avgiftsbelagd.

Syftet är att synliggöra kostnaden för varje parkeringstillfälle och uppmuntra ett aktivt färdmedelsval.

Övrigt

Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att alla verksamheter i fastigheten har rese- och mötespolicy som syftar till att främja hållbart resande och minska behovet av bilparkering. Åtgärden kan exempelvis inkluderas i gröna hyresavtal eller liknande.

Syftet är att uppmuntra verksamheterna till ett kontinuerligt arbete med att påverka anställdas resor i tjänsten samt till och från arbetet.

★ **Digital tjänst för mobilitet (anställda)**

Fastighetsägaren ska tillse att verksamheter i fastigheten erbjuds tillgång till en digital tjänst som samlar fastighetsnära mobilitetstjänster. Den digitala tjänsten ska möjliggöra för anställda att hitta, boka och betala sina resor på ett enkelt sätt. Åtgärden förutsätter att flera mobilitetstjänster finns tillgängliga inom eller i nära anslutning till fastigheten, till exempel kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, hyrbilar, lånecyklar och/eller leveranstjänster.

Syftet är att underlätta för kombinerat resande med olika färdslag och att det ska vara enkelt att boka, betala och få information om tillgängliga mobilitetstjänster.

★ Öppna mobilitetslösningar (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att de mobilitetslösningar som erbjuds anställda och besökare görs tillgängliga också för andra målgrupper utanför fastigheten, till exempel anställda eller boende i närområdet. Fastighetsägaren ansvarar för att de öppna mobilitetslösningarna har tillräcklig kapacitet för att tillgodose efterfrågan. Lösningar som kan vara öppna är till exempel bilpool, cykelpool, cykelservicerum och leveranstjänster. Ett sätt att samla och tillgängliggöra mobilitetslösningar är genom upprättande av mobilitetshubbar som betjänar ett större område än enbart en fastighet. Fastighetsägaren beskriver i mobilitets- och parkeringsutredningen hur den öppna lösningen ska fungera och vad den innehåller.

Syftet är ett mer effektivt nyttjande av mobilitetslösningarna samt att fler människor ska få tillgång till dessa och därmed minska behovet av att äga och använda bil.

★ Fastighetsägarens egna förslag – kan vara stjärnåtgärd efter stadens bedömning

Fastighetsägaren beskriver ett eller flera egna förslag på åtgärder. Åtgärderna ska beskrivas utförligt i mobilitets- och parkeringsutredningen, inklusive syfte. Åtgärdernas lämplighet samt om de kan räknas som en stjärnåtgärd eller ej bedöms av staden.

BEGREPPSFÖRKLARING

Angöring

Angöring är ett begrepp för att beskriva ett fordon som stannar för på- eller avstigning av passagerare eller för på- eller avlastning av gods. Föraren får inte lämna fordonet för annat än på- eller avlastning av gods. På en plats för endast angöring kan till exempel en förälder inte lämna fordonet vid hämtning och lämning av barn.

Bilpool

En tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera fordon. Fordonet eller fordonen ägs av en juridisk person och kan hyras av användare under en begränsad period, till exempel på tim- och/eller dygnsbasis. Minsta hyrestid ska vara en timme eller kortare och hyresavtal ska inte ingås vid varje användningstillfälle.

Byggaktör

Byggaktör är den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnads-, rivnings- eller markarbeten, som till exempel husbyggen och infrastrukturprojekt. Den juridiska benämningen av ordet byggaktör är byggherre. Byggaktören är oftast fastighetsägaren, men kan även vara brukaren av en annans fastighet.

Cykelpool

En tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera fordon. Fordonet eller fordonen ägs av en juridisk person och kan hyras av användare under en begränsad period, till exempel på tim- och/eller dygnsbasis. Minsta hyrestid ska vara en timme eller kortare och hyresavtal ska inte ingås vid varje användningstillfälle.

Dagligvaruhandel

Med dagligvaruhandel avses butiker med försäljning av varor för de dagliga behoven av exempelvis livsmedel. Storleken på butikerna ska motsvara en mindre livsmedelsbutik med flera tusen artiklar såsom ICA nära. Det innefattar inte små butiker såsom kiosker och servicebutiker som säljer livsmedel i mycket begränsad omfattning.

Korttidsparkering

En bilparkering för kortare ärenden upp till två timmar, till exempel för föräldrar som behöver lämna fordonet vid hämtning och lämning vid förskola och låg- och mellanstadieskola. På- eller avstigning samt på- eller avlastning kan utföras på en sträcka med korttidsparkering.

Mobilitetsåtgärder

Åtgärder som ökar boende eller andras mobilitet men minskar behovet av att äga och använda bil.

Normalspann

Parkeringsstalet anges som ett intervall per bostad eller per m² BTA. I de flesta fall bör det slutliga parkeringsstalet hamna inom detta intervall.

Parkeringsanläggning

En parkeringsanläggning kan exempelvis vara en samlad markparkering, parkeringshus eller ett garage.

Parkeringstal

Kommunens bedömning av lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i samband med detaljplaner och bygglov.

Projektområde

Projektområde är det område som projektet berör. Det vill säga i detaljplan är det att betrakta som planområdet, och vid ett bygglov är det att betrakta som den eller de fastigheter bygglovsansökan berör.

Sammanvägd tillgänglighet

Tillgängligheten med bil, cykel och kollektivtrafik vägs samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet.

Samnyttja

Olika användargrupper delar samma parkeringsplats under skilda tider på dygnet, till exempel boende parkerar på natten och arbetsparkering på dagen.

Sällanköpshandel

Med sällanköpshandel avses butiker som är inriktade på ett visst varuområde (dock inte livsmedel) eller viss funktion, till exempel sport, kläder eller heminredning.

Besöksadress:

Stadsbyggnadskontoret
Köpmansgatan 20
403 17 Göteborg
Telefon: 031-365 00 00



**Göteborgs
Stad**