
Mobilitet och parkering - program för Frihamnen och del av Ringön

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2026-04-10

Sammanfattning

Dokumentets syfte är att beskriva planprogrammets övergripande parkerings- och mobilitetsstrategi och ge planeringsföresättningar till kommande detaljplanearbete.

Målsättningen är att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara de dominerande färdssätten i, till och från Frihamnen, medan andelen biltrafik ska uppgå till maximalt 5 procent. Strukturen som föreslås i programmet bygger på målsättningen för biltrafik, liksom att all parkering (bortsett från parkeringsplatser för rörelsehindrade och platser för angöring och lämna/hämta vid skolor och förskolor) samlas i gemensamma parkeringsanläggningar. Detta ligger i linje med Göteborgs Stads översiktsplan.

I Frihamnen planeras för bostäder, verksamheter, skolor och förskolor, idrottsanläggningar, hotell och befintliga verksamheter. Behovet av bilplatser i programområdet är cirka 1 200 platser, inklusive samnyttjande i de gemensamma parkeringsanläggningarna. Behovet av cykelparkering är cirka 15 500, varav den största delen är för boende och verksamma i låst utrymme på kvartersmark.

Mobilitetslösningar är ett dynamiskt arbetsfält där nya lösningar tillkommer, och föreslås därför att hanteras i kommande skeden, utöver bilpoolsplatser i de gemensamma parkeringsanläggningarna. För att nå det parkeringstal för bil som tagits fram behöver fullt antal mobilitetslösningar enligt riktlinjerna genomföras, vilket behöver krävas i markanvisningarna. Utrymme för publika mobilitetslösningar på allmän plats föreslås att placeras i anslutning till torg, kajer, parker och samt på utrymmen i föreslagna gatusektioner.

En avsiktsförklaring mellan fastighetsägarna Älvstranden Utveckling och exploateringsförvaltningen ska tas fram och undertecknas innan den första detaljplanen startar. Syftet med avsiktsförklaringen är att fastighetsägarna ska ställa sig bakom och verka för att bilparkering i Frihamnen ska förläggas i gemensamma parkeringsanläggningar.

I fortsatt arbete med utbyggnadsordning av Frihamnen behövs särskild vikt läggas vid planering av när de gemensamma parkeringsanläggningarna ska anläggas. Beroende på hur utbyggnadsordningen ser ut, så finns möjligheter till temporära parkeringslösningar. Exempelvis om gemensamma parkeringsanläggningar byggs ut först efter att de första kvarteren är inflyttade, bör tillfälliga parkeringslösningar finnas på befintliga ytor.

Innehållsförteckning

1. Inledning och bakgrund.....	4
1.1. Principiella förutsättningar och syfte.....	4
2. Stadens mål och viljeinriktning.....	5
2.1. Göteborgs stads översiktsplan.....	5
2.2. Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram	6
2.3. Göteborgs Stads policy för parkering.....	6
2.4. Riktlinjer för parkering och mobilitet.....	7
3. Trafikering.....	8
3.1. Trafikering på systemnivå	8
3.2. Trafik i programområdet och trafikstrategisk inriktning.....	8
4. Mobilitet och parkering i programområdet	11
4.1. Mobilitetslösningar i planprogrammet	11
4.2. Förutsättningar för beräkning av parkeringstal	11
4.3. Parkering för bil.....	12
4.4. Parkering för cykel	19
4.5. Fortsatt arbete parkering.....	20
5. Medskick till kommande skeden.....	21
5.1. Avsiktsförklaring.....	21
5.2. Mobilitetslösningar i markanvisningar.....	21
5.3. Detaljplan	21
5.4. Bygglov	21
5.5. Utbyggnadsordning och parkering under byggtid.....	22
5.6. Ansvar och uppföljning	22
Referenser.....	23

1. Inledning och bakgrund

Arbetet med planprogrammet för Frihamnen och del av Ringön har med sig flera års tidigare arbete och inkluderar ett utökat område mot Hjalmar Brantingsstråket.

Planprogrammet ska utgöra ett strategiskt underlag för detaljplaneringen. Frågor av särskild vikt i programmet är de systemfrågor som har ett större geografiskt påverkansområde än enskilda detaljplaner såsom trafiksystemet och parkerings- och mobilitetslösningar.

Ambitionerna vad gäller hållbara lösningar för mobilitet och parkering har varit höga sedan tidigare arbete med planprogrammet och framtaget material vad gäller mobilitet och parkering har beaktats i nuvarande programarbete. Mobilitet och parkering är emellertid ett område där stora förändringar skett och pågår, vilket beaktas i fortsatt programarbete.

1.1. Principiella förutsättningar och syfte

Med avstamp i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030¹, och de politiska målen i Göteborg avseende minskat bilresande till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik, är syftet med detta dokument att beskriva planprogrammets övergripande parkerings- och mobilitetsstrategi och ge planeringsförutsättningar till kommande detaljplanearbete. Dokumentet utgör också ett underlag för kravställningar i kommande markanvisningar i Frihamnen.

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

Strukturen som föreslås i programmet bygger på målsättningen för biltrafik (se vidare i avsnitt Trafikstrategisk inriktning), liksom att parkering för bostäder och verksamheter samlas i gemensamma parkeringsanläggningar. Detta ligger i linje med Göteborgs Stads översiktsplan².

¹ Göteborgs Stad (2021)

² Göteborgs Stad (2022)

2. Stadens mål och viljeinriktning

För att ge inriktning kring hur parkering ska hanteras i exploateringen av Frihamnen och del av Ringön, ska Göteborgs Stads ambitioner och viljeriktning för trafik och parkering beaktas. Ett antal strategiska dokument ligger till grund för detta:

- Göteborg Stads översiktsplan
- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030
- Förslag till ny parkeringspolicy
- Riktlinjer för parkering och mobilitet i Göteborgs Stad

2.1. Göteborgs stads översiktsplan

Göteborgs Stads översiktsplan visar på hur på mark och vattenområden inom staden ska utvecklas. En av strategierna i översiktsplanen är att utveckla ett finmaskigt gatunät och stadsmässiga gaturum. Bland annat innebär det att omdisponera och gestalta särskilda stråk och trafikrum med fokus på hållbar mobilitet, upplevelse i ögonhöjd och att möjliggöra för att sprida stadsliv. Det växande antalet bostäder och arbetsplatser genererar ett stort antal nya resor i staden som behöver kunna tas om hand.

I översiktsplanen beskrivs att parkering som används rätt kan ses som ett strategiskt planeringsverktyg som bidrar med stora mervärden till staden. Parkeringsplanering måste ske i ett tidigt skede och utgå från ett helhetsperspektiv. I stället för att bereda plats åt mer personbilstrafik i attraktiva lägen ska bilparkering samordnas på områdesnivå i gemensamma anläggningar. Bilparkering vid arbetsplatser bör ersättas med anpassad kollektivtrafik, samt att besöksparkeringen koncentreras till ett fåtal anläggningar, nära trafiklederna och med goda kopplingar till det lokala kollektivtrafiknätet. Det bör dessutom anläggas fler och större cykelparkeringar i strategiska lägen, i närhet till service och kollektivtrafik.

Frihamnen ligger inom vad som pekas ut som stadskärna i översiktsplanen för Göteborg. Inom stadskärnan ska tillgängligheten för fotgängare och cyklister stärkas. Frihamnens unika läge i staden gör att potentialen för stadsutveckling är mycket stor under förutsättning att gatunätet på olika sätt kan utvecklas från en trafikseparerad industristruktur till en integrerad del av stadskärnans gator och stråk. Flera viktiga kopplingar för gång- och cykeltrafik diskuteras och spårväg mellan Hisingsbron och Lindholmen gör att tillgängligheten till området är tillgodosett med spårburen kollektivtrafik.

I översiktsplanens tematiska inriktning kring mobilitet och infrastruktur, beskrivs att ett effektivt sätt att skapa förutsättningar för ett mer hållbart trafiksystem, är att arbeta med exempelvis styrmedel och påverkansåtgärder, som kampanjer för hållbart resande, eller prissättning på parkering. För Frihamnen och del av Ringön kan bidrag till detta ske genom de mobilitetslösningar som exploatörerna (genom krav i markanvisningarna) åtar sig att genomföra i respektive detaljplan. Mer om detta längre fram i dokumentet.

2.2. Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 fungerar som den gemensamma plattformen för stadens långsiktiga strategiska miljöarbete. Målet är att Göteborg ska genomgå en omställning till en ekologiskt hållbar stad senast år 2030. Det innebär att staden ska vara en av de mest progressiva i världen när det gäller att förebygga och hantera miljö- och klimatutmaningar och syftar till att driva på utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle. Miljö- och klimatprogrammet fokuserar på de största utmaningarna för ett ekologiskt hållbart Göteborg och är uppdelat i tre huvudsakliga miljömål: naturen, klimatet och människan.

Det övergripande målet för klimatet är att Göteborgs klimatavtryck ska vara nära noll. Ett av delmålen är att minska klimatpåverkan från transporter. För att uppnå detta mål krävs en minskning av vägtrafikens utsläpp med minst 90 procent till år 2030 jämfört med 2010, samt en reduktion av det motoriserade vägtrafikarbetet med 25 procent till 2030 jämfört med 2020. En viktig faktor för att nå dessa mål är att fler bilresor övergår till gång, cykel och kollektivtrafik.

För att uppnå programmets mål har sju strategier tagits fram. Två av dessa är *Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart* och *Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter*. Dessa strategier syftar bland annat till att underlätta miljösmarta val för stadens invånare och att planera Göteborg för att underlätta för en mer hållbar livsstil. Transportsektorn står inför stora utmaningar, och fokus ligger på att använda marken effektivt samt att säkerställa god luftkvalitet och en bättre ljudmiljö. Strategin för hållbara transporter innefattar även att Göteborgs Stad ska utveckla och tillämpa olika styrmedel, exempelvis att införa bilfria zoner i innerstaden.

Det kan konstateras att flera av målen i miljö- och klimatprogrammet kräver en överflyttning av bilresor till gång och cykel samt kollektivtrafik. För att uppnå det övergripande miljömålet kopplat till människan krävs att vägtrafiken minskar, och att gång, cykel samt kollektivtrafik prioriteras i stadens planering och förvaltning, såsom föreslås i Frihamnen.

2.3. Göteborgs Stads policy för parkering

Göteborgs Stads policy för parkering är under uppdatering och förväntas antas under 2026. Policyn syftar till att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att bidra till en hållbar stadsutveckling i enlighet med stadens mål. Genom en prioritering av hållbara transportslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

I plan- och exploateringsprocessen ska mobilitet och parkering användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt att bidra till ett minskat bilinnehav. Den strategiska planeringen, liksom markanvisningar ska användas som verktyg för att möjliggöra och ställa krav på exempelvis mobilitetslösningar och samnyttjande av samlade parkeringsanläggningar.

2.4. Riktlinjer för parkering och mobilitet

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad³ togs fram 2018 och används som grund för lämpliga mobilitetståtgärder och lämpligt utrymme för bil i plan- och bygglovsärenden. Riktlinjerna med tillhörande anvisningar används för att säkerställa att mobilitet och parkering hanteras på likartat sätt, samtidigt som parkeringstalen är flexibla och projektspecifika.

Riktlinjerna för mobilitet och parkering är en del av implementeringen av Göteborgs stads parkeringspolicy och är liksom policyn under uppdatering. I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att sänka parkeringstalen för bilar i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg. I juni 2024 presenterades information om förslag till nya riktlinjer för nämnden. Förslaget innebär nya områdeskartor för parkeringstalen som är baserade på tillgängligheten till hållbara färdmedel. I de centrala lägena av staden där tillgängligheten är god, kan parkeringstalet för bil bli lägre. När Frihamnen är exploaterat, kommer det att höra till de områden i centrala Göteborg med mycket god tillgänglighet, vilket kommer innebära att de lägsta parkeringstalen för bostäder och verksamheter föreslås.

³ Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2018)

3. Trafikering

3.1. Trafikering på systemnivå

Genom Göteborgs Stads budget för 2023 fick stadsbyggnadsnämnden i uppdrag av kommunfullmäktige att omvandla Hjalmar Brantingsgatan till ett stadsmässigt stråk, med fortsatt prioriterad framkomlighet för kollektivtrafik⁴.

En omvandling av gatan har betydande påverkan på såväl Backaplan som på Frihamnen. Omvandlingen innebär att nödvändig trafikering struktureras om och att ett antal nya gång- och cykelkopplingar möjliggörs. Befintligt spårläge behålls och separata bussfiler skapas genom området och vidare mot Hisingsbron. Förslaget stämmer överens med planerad spårväg till Brunnsbo. Dubbelriktade cykelvägar föreslås på båda sidor av Hjalmar Brantingsgatan. Den södra sidan rekommenderas för pendelcykeltrafik, med färre konflikter med svängande kollektivtrafik och bättre koppling till Frihamnen och Hisingsbron. Ett pendelcykelstråk på gatans södra sida ansluter även till den bredaste cykelbanan på Hisingsbron.

I det föreslagna vägnätet har den allmänna biltrafikens kapacitet i princip halverats på Hjalmar Brantingsgatan, från två till ett körfält per riktning. Stråket har även utformats med flera korsningspunkter över Hjalmar Brantingsgatan. Sedan december 2025 finns även anslutande spårväg genom Frihamnen mot Lindholmen, via Hisingsbron. Föreslagen utformning av Hjalmar Brantingsgatan ligger i linje med stadens övergripande ambitioner om att minska biltrafiken i centrum till förmån för alternativa och mera hållbara transportslag.

Trafikanalysen visar att ungefär 50 procent av alla bilresor som passerar Hjalmar Brantingsgatan väster om Frihamnsmotet (2025), har målpunkter i de centrala delarna av staden. Det finns potential att flytta över bilresor från redan befintlig bebyggelse till andra färdmedel genom exempelvis styrmedel och påverkansåtgärder, vilket skulle minska trafikbelastningen.

Föreslagen utbyggnad av Frihamnen och del av Ringön kommer att generera ett trafiktillskott till vägnätet i anslutning till Hjalmar Branting och Hisingsbron. En låg trafikalstring är viktig för att det framtida vägnätet ska kunna hantera trafiken.

3.2. Trafik i programområdet och trafikstrategisk inriktning

I programområdet föreslås en blandad stadsbebyggelse – en grön, tät och stadsmässig del av innerstaden med bostäder, arbetsplatser och verksamheter. Detta ska åstadkommas genom en sammanhängande bebyggelse där kopplingar och stråk knyter samman stadsdelen med angränsande områden och över älven. För att skapa en levande stadsmiljö som är till för människor behövs tydliga mål vad gäller trafik, parkering och mobilitet.

⁴ I skrivande stund är beslutet om att fortsätta planeringen för en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan bordlagt i Kommunstyrelsen (25.11.26).

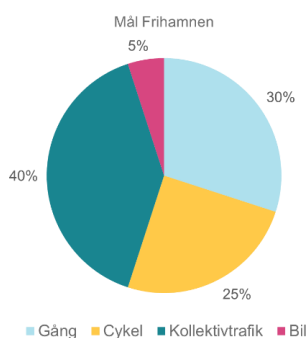
Bilparkering, utöver parkering för rörelsehindrade och angöring, planeras därför till gemensamma parkeringsanläggningar.

Baserat på miljö- och klimatprogrammets mål, pågår ett arbete med att ta fram en ny färdmedelsfördelning för Göteborgs stad. Generellt sett så är miljö- och klimatprogrammets mål högre satta i jämförelse med trafikstrategins mål och dessutom med en kortare tidshorisont (2030). Baserat på det, kan en lägre bilandel och högre andel hållbara resor väntas i alla geografier, vilket knyter an till resonemanget nedan.

3.2.1. Målsättning för bilresor i programområdet

I samband med programarbetet för Frihamnen och del av Ringön har det tagits fram en målsättning för bilresor inom programområdet. Målsättningen bygger på att kunna möjliggöra att innerstaden växer över älven, så som anges i översiktsplanen och Vision Älvstaden. Detta är relevant dels för utformning av gaturum och gatunät, dels för bedömningar av parkerings- och angöringsbehov. I tidigare programarbete för Frihamnen från 2014 användes en nedbrytning av trafikstrategins målsättningar där bilandelen skulle utgöra 10 procent eller mindre av alla resor till/från/inom området. Utifrån målstyrning i Miljö- och klimatprogrammet till 2030, tillsammans med översiktsplanen på längre planeringshorisont, behöver centralt belägna områden fortsatt bära ett ansvar för hållbart resande. Detta gäller särskilt för Frihamnen med blandad stadsbebyggelse, mycket god tillgång till kollektivtrafik, attraktiva cykelstråk och gångavstånd till mycket. Målstyrningen för bilandelen planeras därför till maximalt 5 procent av alla resor till/från/inom Frihamnen.

För att uppnå resandemålen för Frihamnen behöver stadsdelen planeras för att vara nära och sammanhållen. Det innebär bland annat finmaskiga trafiknät inom stadsdelen och kopplat till omkringliggande stadsområden, sammanhängande och prioriterade gång- och cykelstråk, liksom kollektivtrafikens framkomlighet på stadslivets villkor, samt säkerställande av robust kollektivtrafik för ökat resande regionalt och lokalt. Detta ger relativa fördelar för hållbart resande i en stadsmiljö som är attraktiv och där områdets infrastruktur ger möjlighet till att klara de flesta ärenden med gång, cykel och kollektivtrafik. Ett effektivt markutnyttjande av bilparkering är att planera den på stadsdelsnivå genom gemensamma parkeringsanläggningar i kombination med annat mobilitetsutbud. I kombination med prissättning är detta ett av Göteborg Stads viktigaste styrmedel för att verka för ett hållbart trafiksystem utifrån samtliga hållbarhetsdimensioner. Figur 1 nedan visar på målsättningen för färdmedelsfördelningen för Frihamnen.



Figur 1: Diagram över mål för färdmedelsfördelningen för Frihamnen

Vid nybyggnation/nyplanering/exploatering finns generellt större möjligheter att planera för ett hållbart resande, vilket kan motivera en låg färdmedelsandel med bil.

För arbetsresor skulle en ännu lägre färdmedelsandel för bil än 5 procent kunna vara rimlig, eftersom arbetsresor sker efter regelbundna mönster såväl tidsmässigt som geografiskt vilket innebär att de är lättare att försörja med kollektivtrafik.

Den befintliga trafikeringen av Frihamnen idag kommer utgöra en väldigt liten del av trafiken när programområdet är utbyggt, och kommer därtill att behöva förändras, med avseende på områdets omvandling.

4. Mobilitet och parkering i programområdet

Behovet av bil- och cykelparkering i programområdet har beräknats utifrån siffrorna i den gällande strukturplanen för Frihamnen och del av Ringön, se Tabell 1.

Typ av bebyggelse	Ca yta (m ² BTA *)
Bostäder	400 000
Verksamheter	250 000
Befintligt exkl. Frihamnskyrkan	35 000
Frihamnskyrkan	8 000
Bottenvåningar/handel	35 000
Hotell	12 000
Idrottsanläggningar	7 000
Skola F-6	9 000
Skola 7-9	8 000
Förskola	7 000

Tabell 1: Planerad bebyggelse i programområdet

*BTA - Bruttototalarea

Mobilitets- och parkeringsutredningen är en del i plan- och bygglovsprocessen, därför kommer förutsättningarna studeras mer ingående i kommande detaljplanearbete.

4.1. Mobilitetslösningar i planprogrammet

Detta dokument omfattar inte en beskrivning av vilka mobilitetslösningar som ska genomföras i programområdet, utöver bilpoolsplatser. Mobilitetslösningar är ett dynamiskt arbetsfält där nya lösningar tillkommer, vilket är anledningen till att detta lämnas till kommande skeden. Att mobilitetslösningar enligt den högsta nivån i riktlinjerna ska genomföras, behöver dock krävas i markanvisningarna och hanteras i respektive detaljplan, baserat på aktuella riktlinjer och egna förslag eller initiativ. Utrymme för publika mobilitetslösningar på allmän plats föreslås att placeras i anslutning till torg, kajer, parker och samt på utrymmen i föreslagna gatusektioner.

4.2. Förutsättningar för beräkning av parkeringstal

Eftersom riktlinjerna för mobilitet och parkering är under uppdatering har beräkningen av parkeringstalet delvis utgått från förslaget till nya riktlinjer och delvis från målsättningen om att maximalt 5 procent av resorna ska ske med bil.

Av erfarenhet från tidigare projekt samt studerat biläggande i centrum, kan konstateras att även om många reser med kollektivtrafik, cykel eller till fots i sin vardag, äger de ändå en bil. Därför dimensioneras bilparkering för boende utifrån riktlinjerna för mobilitet och parkering. För besökare och verksamheter i området har beräkningen av parkeringstalet utgått från målsättningen om 5 procents bilandel. Parkeringstalet för hotell har beräknats

på samma sätt som för Hotell Draken i Masthuggskajens detaljplan. Förutsättningarna summeras i Tabell 1 Tabell 2 nedan.

För att uppnå målet om att maximalt 5 procent av resorna ska ske med bil kommer det även ställas krav på högsta nivån vad gäller mobilitetslösningar (som nämnts ovan), därför beräknas parkeringstalet utifrån fullt avdrag i steget mobilitetslösningar enligt riktlinjerna.

	Förslag till nya riktlinjer	Målsättning 5 % bilandel	Från tidigare projekt
Bostäder	x		
Verksamheter		x	
Skola och förskola	x	x	
Idrottsanläggningar		x	
Frihamnskyrkan		x	
Hotell			x

Tabell 2: Förutsättningar för beräkning av parkeringstal

4.3. Parkering för bil

4.3.1. Parkering för bostäder och verksamheter

Lägesanpassat startvärde

I utkastet till de nya riktlinjerna sker bedömningen för parkeringstal utifrån antal platser per bostad. För Frihamnen som kommer ligga inom Område 1 är startvärdet 0,23 för boende och 0,2 platser för besökare till bostäderna. För anställda och besökare till verksamheter (kontor och handel) föreslås 5 procent bilandel för Frihamnen (se tidigare avsnitt Målsättning för bilresor i programområdet).

Projektanpassning

I programskedet kan inte antas någon justering av parkeringstalet utifrån projektanpassning.

Mobilitetslösningar

I de nya riktlinjerna kommer parkeringstalet för bostäder som mest kunna reduceras med 50 procent i steget mobilitetslösningar. För anställda inom verksamheter (inkl. kontor) antas reduktion enligt samma procentsats som i dagens riktlinjer, det vill säga 30 procent.

Parkeringstal

Utifrån de nya riktlinjerna samt ett antagande om fullt antal mobilitetslösningar och därmed en sänkning med 50 procent på startvärdet för boende uppskattas parkeringstalet enligt Tabell 3 nedan.

	<i>Lägesanpassat startvärde</i>	<i>Projektanpassning</i>	<i>Mobilitetslösningar</i>
Bostad boende [/bostad]	0,23	-	0,12 (-50%)
Besökare bostäder [/bostad]	0,02	-	0,02
Kontor [bilandel för anställda]	0,05	-	0,035 (-30%)
Kontor [bilandel för besökare]	0,05	-	0,05
Handel [bilandel anställda]	0,05	-	0,035 (-30%)
Handel [bilandel besökare]	0,05	-	0,05

Tabell 3: Parkeringstal för bil, beräknat utifrån uppgifter från SoT, SBF, om uppdatering av riktlinjer

4.3.2. Parkering för skola och förskola

Utifrån förslag till nya riktlinjer kommer Frihamnen ligga i det område med högst förutsättningar för hållbart resande till skola och förskola, vilket används som utgångspunkt för korttidsparkering (lämna/hämta). För anställda kommer samma procentsats som för övriga verksamma att användas, 5 procents bilandel.

Parkeringstalet för skola och förskola presenteras i Tabell 4 nedan.

	<i>Parkeringstal</i>
Skola åk F-3 anställda [/anställd]	0,05
Skola åk F-3 korttid [/klass]	0,2
Skola åk 4-9 anställda [/anställd]	0,05
Skola åk 4-9 korttid [/klass]	-
Förskola anställda [/anställd]	0,05
Förskola korttid [/avdelning]	0,3

Tabell 4: Parkeringstal för skola och förskola

4.3.3. Parkering för idrottsanläggningar

Parkeringstalet för besökande till idrottsanläggningar har beräknats utifrån förväntat antal besökare för veckomax och årsmax, se Tabell 5. Uppskattningen av antalet besökare har gjorts utifrån uppgifter från andra detaljplaner med idrottshallar runt om i Göteborg. Detaljplan för verksamheter söder om Wieselgrensplatsen inom stadsdelen Rambergsstaden och Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Smörgatan i Kallebäck). För veckomax uppskattas besökare till 0,025/BTA och årsmax 0,07/BTA. En justering görs därefter enligt färdmedelsfördelningen enligt målsättningen för Frihamnen, 5 procent, vilket som utgångspunkt. I Frihamnen planeras för tre olika idrottshallar, två som ligger i anslutning till skolor, samt en separat ishall. Ishallen avses i första hand för

konståkning, därav kan det förväntas att fler åker kollektivt dit, då det inte kräver lika mycket utrustning som för exempelvis ishockey. Parkeringstalet för veckomax används i dimensioneringen av parkering. För anställda kommer samma procentsats som för övriga verksamma att användas, 5 procents bilandel, se summering i Tabell 5.

	BTA	Antal personer	Bilandel	Bilplatser
Anställda		3	5%	1
Besökare (veckomax/årsmax)	7 000	175/490	5%	9/25
			Total	10/26

Tabell 5: Behov av parkering vid idrottsanläggningar beräknat från målsättning om 5 procents bilandel.

4.3.4. Parkering Frihamnskyrkan

Frihamnskyrkan är byggd och i bruk sedan år 2023. Kyrkan byggdes innan detaljplan, i samband med bygglov togs därför en mobilitets- och parkeringsutredning fram. Utredningen föreslår ett parkeringstal som gäller till dess att detaljplanen vinner laga kraft. Antalet parkeringar ska då ersättas av det parkeringstal som kommande detaljplan anger. Idag används befintlig parkering i anslutning till kyrkan. När området är färdigutbyggt kommer kyrkans parkering liksom för övriga fastigheter lösas genom parkeringsköp i de gemensamma parkeringsanläggningarna.

När mobilitets- och parkeringsutredningen för Frihamnskyrkan gjordes hade dåvarande trafikkontoret en målsättning om en bilandel på max 10 procent för Frihamnen. Då bilandelsmålsättningen nu är 5 procent, görs nu en ny bedömning om parkeringstal för kyrkan.

Liksom i tidigare mobilitets- och parkeringsutredning, så dimensioneras antalet parkeringsplatser efter behovet en söndag förmiddag, då Frihamnskyrkan har ca 600 besökare och sju anställda. Därtill görs ett antagande om att ca tre personer samåker per bil till gudstjänsten, baserat på dialog med besökare, se summering i Tabell 6.

Påverkande faktorer		Antal parkeringsplatser
Dimensionerande nivå besökare och anställda	607 personer	
Mål färdmedelsandel bil	5%	30
Samåkning	3 personer/bil	10

Tabell 6: Behov av parkering för Frihamnskyrkan

Utifrån förutsättningarna som beskrivs i mobilitets- och parkeringsutredningen för Frihamnskyrkan, samt målsättningen om 5 procent bilandel, beräknas behovet vara tio bilparkeringsplatser.

4.3.5. Preliminärt antal parkeringsplatser för bil

Tabell 7 redovisar de parkeringstal som beräknats utifrån de förutsättningar för parkering och mobilitet som nämns i avsnitt 4.1, samt antagande om idrottsanläggningar. Viktigt att poängtera är att riktlinjerna, som nämnts tidigare, är under uppdatering. Om

uppdateringen skulle ge möjlighet till ett än lägre parkeringstal än det som beräknats bör det lägre talet användas.

	<i>Yta (BTA)</i>	<i>Ca antal</i>	<i>P-tal</i>	<i>Antal parkeringsplatser</i>
Bostäder boende	400 000	5 000	0,12/bostad	600
Bostäder besökare	400 000	5 000	0,02/bostad	100
Kontor - anställda	250 000	8100 anställda*	0,035/anställd	284
Kontor - besökare	250 000	810 besökare*	0,05/besökare	40
Befintligheter - anställda	35 000	770 anställda**	0,035/anställd	27
Befintligheter - besökare	35 000	770 besökare**	0,05/besökare	39
Frihamnskyrkan	8000	Se tabell 6		10
Handel - anställda	35 000	390 anställda*	0,035/anställd	14
Handel - besökare	35 000	1 600 besökare*	0,05/besökare	80
Hotell - anställda	12 000		0,35/1000 BTA***	4
Hotell - besökare	12 000		1,35/1000 BTA***	16
Idrottsanläggningar	7 000	Se tabell 5		10
Skola F-6 anställda	9 000	30 klasser	0,05/anställd	4
Skola F-6 korttid (lämna/hämta)	9 000	30 klasser	0,2/klass	6
Skola 7-9 anställda	8 000	20 klasser	0,05/anställd	3
Skola 7-9 Korttid	8 000	20 klasser	-	
Förskola anställda	7 000	30 avdelningar	0,05/anställd	5
Förskola korttid (lämna/hämta)	7 000	30 avdelningar	0,3/avdelning	9
Total i samlad anläggning				1236
Angöring vid skola/förskola				15

Tabell 7: Parkeringstal beräknat från utkast till nya riktlinjer

* Då parkeringstalen i förslaget till nya riktlinjer baseras på antal anställda och besökare har de beräknats utifrån Nyckeltal för Göteborgs Stad⁵, se Tabell 8 (se nedan).

⁵ Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad (2024)

Verksamhet	Anställda	Besökare	Närvarograd
Kontor [BTA/person]	20	200	65%
Handel [BTA/person]	90	22	
Förskola [per avdelning]	3	-	
Skola F-3 [per klass]	2,5	-	
Skola 4-9 [per klass]	3,3	-	

Tabell 8: Antal anställda för kontor, handel, skola och förskola, används till beräkning av parkeringsplatser

** P-tal för befintligheter är uppskattat utifrån en blandning av verksamheter. Idag finns det i Frihamnen bland annat padelhall, dansverksamhet, kontor och en lunchrestaurang. Vad som kommer att finnas i dagens befintliga lokaler när programområdet byggs ut är ännu inte bestämt.

*** P-tal för hotell baserat på p-talet för Hotell Draken, Masthuggskajen.

4.3.6. Parkering för rörelsehindrade

Antalet platser för rörelsehindrade utgör 3 procent av det totala antalet parkeringsplatser utifrån startvärdet för parkering, vilket resulterar i 64 platser. Parkering för rörelsehindrade ska placeras inom 25 meter från entréer och i första hand på kvartersmark.

4.3.7. Samnyttjande

Samnyttjande av platser har beräknats utifrån procentsatserna i Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, se Tabell 9. I Tabell 10 visas vad ett samnyttjande av parkeringsplatser i programområdet ger för utfall, där högst beläggning är under dagtid måndag – fredag. För förskola och skola är det endast parkeringsplatserna för anställda som räknas med, eftersom angöring för att hämta och lämna ligger i anslutning till skolorna.

Kategori	Högsta nyttjandegrad %			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80	80	70	100
Kontor	100	20	10	10
Handel	40	80	100	5
Förskola, skola	100	20	5	0
Idrottsanläggningar*	10	60	100	0
Hotell	50	50	30	100
Kyrka**	30	20	30	0

Tabell 9: Procentsatser för samnyttjande av bilplatser

*Procentsatser för idrottsanläggningar och kyrka har uppskattats utifrån förväntad nyttjandegrad.

**100 % beläggning på söndag förmiddag. Då är beläggningen lägre inom vissa andra kategorier och kyrkobesökare kan nyttja de platserna.

	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	560	560	490	700
Kontor	389	78	39	39
Handel	37	75	94	5
Förskola och skola	12	2	1	0
Idrottsanläggningar	1	6	10	0
Hotell	10	10	6	20
Kyrka	3	2	3	0
Summa	1012	733	643	764

Tabell 10 Samnyttjande av parkeringsplatser

4.3.8. Platser för bilpool

I Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering⁶ är en av mobilitetslösningarna bilpoolplatser. Eftersom all parkering ska lokaliseras i gemensamma parkeringsanläggningar kommer även bilpoolsplatser att lokaliseras dit. Enligt riktlinjerna ska det lösas en bilpoolsplats per 50 bostäder, vilket skulle innebära ca 80 platser. I riktlinjerna för kontor och handel finns bilpoolsplatser för tjänsteresor med som ett alternativ, således bör utrymme även för dessa platser möjliggöras. Bilpoolsplatser för kontor och handel kommer troligen att kunna samnyttjas med bilpoolsplatserna för bostäder.

4.3.9. Sammanställning av parkeringsplatser

I Tabell 11 nedan presenteras det totala behovet av parkeringsplatser i Frihamnen.

Lokalisering	Antal
Samlad parkeringsanläggning vid Hamnbanan	
-Parkeringsplatser/tillståndsparkering	612
-Bilpoolsplatser	70
Totalt i samlad parkeringsanläggning vid Hamnbanan	682
Samlad parkeringsanläggning vid Hisingsbron	
-Parkeringsplatser/tillståndsparkering	400
-Bilpoolsplatser	30
Totalt i samlad parkeringsanläggning vid Hisingsbron	430
Platser för rörelsehindrade	60
Angöring för lämna/hämta vid skolor	15
Totalt behov av parkering för bil i Frihamnen	1187

Tabell 11: Sammanställning av bilparkeringsplatser i Frihamnen

All parkering i Frihamnen (bortsett från parkeringsplatser för rörelsehindrade och platser för angöring och lämna/hämta vid skolor och förskolor) föreslås lokaliseras i två gemensamma parkeringsanläggningar, en vid Hamnbanan och en vid Hisingsbron, se Figur 2 nedan. Enligt riktlinjerna för parkering och mobilitet måste avståndet till

⁶ Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2021)

parkering finnas inom 500 meters verkligt gångavstånd för boende (heldragen linje). För verksamheter ska det verkliga gångavståndet vara 700 meter (streckad linje).



Figur 2: Lokalisering av gemensamma parkeringsanläggningar, heldragna linjer visar vilka kvarter som ryms inom 500 meters gångavstånd från de gemensamma parkeringsanläggningarna, streckad linje visar ett gångavstånd på 700 meter.

4.4. Parkering för cykel

I de nya riktlinjerna föreslås parkeringstalet för cykel till 1,8/bostad och 0,2/besökare till bostäder. För verksamheter föreslås parkeringstalet för cykel till 0,35/anställd och 0,25/besökare. Cykelparkering för skola beräknas utifrån riktlinjer för mobilitet och parkering. För hotell uppskattas att inga övernattande kommer med cykel. Däremot föreslås att utrymme skapas för att hotellet ska kunna erbjuda lånecyklar till sina gäster. Hotellanställdas cykelparkering beräknas utifrån samma förutsättningar som kontor och handel se Tabell 12: Preliminärt behov av cykelparkering, nedan.

	Ca yta (BTA)	Ca antal	P-tal	Antal cykelparkeringsplatser
Bostäder boende	400 000	5 000 bostäder	1,8/bostad	9000
Bostäder besökare	400 000	5 000 bostäder	0,2/bostad	1000
Verksamheter anställda	250 000	8 100 anställda	0,35/anställd	2 835
Verksamheter - besökare	250 000	810 besökare	0,25/besökare	203
Befintligheter - anställda	35 000	770 anställda	0,35/anställd	270
Befintligheter - besökare	35 000	770 besökare	0,25/besökare	193
Frihamnskyrkan	8 000		Från MoP Frihamnskyrkan	113
Handel - anställda	35 000	390 anställda	0,35/anställd	137
Handel - besökare	35 000	1 600 besökare	0,25/besökare	400
Hotell - anställda	12 000	156 anställda	0,35/anställd	55
Hotell - besökare	12 000	200 rum		0
Idrottsanläggningar	7 000	210 besökare	0,35/besökare	74
Skola F-6 - anställda	9 000	30 klasser	0,35/anställd	26
Skola F-6 - korttid och elever	9 000	30 klasser	17/klass	510
Skola 7-9 - anställda	8 000	20 klasser	0,35/anställd	23
Skola 7-9 elever	8 000	20 klasser	17/klass	340
Förskola anställda	7 000	30 avdelningar	0,35/anställd	32
Förskola korttid och barn	7 000	30 avdelningar	8/avdelning	240
Boende/verksamma				12 296
Besökare				1 982
Skola				1 171

Tabell 12: Preliminärt behov av cykelparkering, uträknat enligt samma principer för anställda och besökare som bilparkering.

Cykelparkeringen för boende och anställda ska lösas inom kvarteren i låst utrymme. För besökare ska parkeringen placeras nära entréer, och kommer därför främst lösas på förgårdsmark. För skola föreslås att all parkering löses inom kvartersmark.

4.5. Fortsatt arbete parkering

Som tidigare nämnts kommer behovet av parkering studeras närmare i detaljplaneskedet. Alla aktörer som bygger eller markanvisas har som ansvar att en mobilitets- och parkeringsutredning tas fram inför antagande av detaljplan och bygglov. Utredningen ska utgå ifrån planprogrammets parkeringstal eller lägre. Den ska vidare beskriva de mobilitetslösningar som ska genomföras, liksom det fortsatta arbetet med lösning för bil- och cykelparkering samt parkeringsköp för bilparkering. Eftersom målet är att all parkering i Frihamnen ska samlokaliseras och samnyttjas i parkeringsanläggningarna, rekommenderas att en gemensam utredning görs, alternativt att utredningarna synkar med varandra. Om flera mobilitets- och parkeringsutredningar tas fram, behöver respektive utredning synkas bland annat vad gäller samnyttjan av bilplatser. Exempelvis kan utredningen beskriva hur många bilplatser som finns i olika skeden av byggtiden. Det behöver också finnas en tydlighet i respektive utredning, exempelvis att 100 bilplatser finns nattetid, men att det är ett lägre antal bilplatser som finns tillgängliga under dagtid, då bilplatserna ska samnyttjas.

Vilken avtalsform som är aktuellt för de gemensamma anläggningarna, kommer att behöva beskrivas i samband med bygglov. Utgångspunkt i planeringen är att avtalsformen ska vara parkeringsköp och att Göteborgs Stads förvaltningar och bolag ska möjliggöra en sådan lösning.

5. Medskick till kommande skeden

Nedan beskrivs ett antal punkter att beakta inför kommande skeden efter planprogram.

5.1. Avsiktsförklaring

En avsiktsförklaring med syfte att fastighetsägarna Älvstranden Utveckling AB och exploateringsförvaltningen ska ställa sig bakom och verka för att bilparkering i Frihamnen ska förläggas i gemensamma parkeringsanläggningar, ämnas tas fram. Avsiktsförklaringen ska vara undertecknad av fastighetsägarna innan den första detaljplanen i programområdet startar.

Avsiktsförklaringen ska beskriva hur parkering ska hanteras både under bygg- och driftskede i programområdet samt hur markanvisning kan användas som verktyg för att ställa krav gällande parkering och mobilitet.

5.2. Mobilitetslösningar i markanvisningar

För att nå det parkeringstal för bil som tagits fram ovan behöver fullt antal mobilitetslösningar enligt riktlinjerna genomföras, vilket behöver kravställas i markanvisningarna. Vad som ska ingå i de gemensamma parkeringsanläggningarna, utöver platser för bilpool, behöver lösas i dialog mellan inblandade parter.

5.3. Detaljplan

För att säkerställa att all parkering lokaliseras till de gemensamma parkeringsanläggningarna föreslås en planbestämmelse i plankartan med förbud mot bilparkering i kvarteren, förutom parkering för rörelsehindrade.

Genom planarbetet eftersträvas en flexibilitet för att möjliggöra en alternativ användning av de framtida parkeringsanläggningarna, med omställningsbarhet i åtanke.

5.4. Bygglov

För att få bygglov behövs en beskrivning kring hur parkering ska lösas och hur många bilplatser som finns. Beroende på hur utbyggnadsordningen ser ut, så finns möjligheter till temporära lösningar, exempelvis om gemensamma parkeringsanläggningar byggs ut först efter att de första kvarteren är inflyttade bör det finnas tillfälliga parkeringslösningar på befintliga ytor. Frihamnskyrkan är ett exempel i programområdet, där det i samband med bygglov fastställdes att parkeringsköp ska göras i en gemensam parkeringsanläggning när en sådan finns uppförd. Både de tillfälliga och permanenta parkeringslösningarna ska beskrivas i exploateringsavtalet. Detta är också viktigt med avseende på att Frihamnen kommer att delas in i flera detaljplaner där bilparkering inte ingår i samtliga planer.

5.5. Utbyggnadsordning och parkering under byggtid

I fortsatt arbete behöver resonemang föras kring utbyggnadsordningen av Frihamnen med avseende på bilparkering, där särskild vikt behöver läggas vid planering av när de gemensamma parkeringsanläggningarna byggs. En fråga att undersöka vidare är huruvida det är möjligt att bygga ut parkeringsanläggningarna etappvis. Befintlig markparkering inom planområdet, behöver begränsas under byggtiden, för att bidra till minskat bilanvändningsbeteende från början.

5.6. Ansvar och uppföljning

För att säkerställa att frågorna kring mobilitet och parkering i Frihamnen hanteras i kommande skeden rekommenderas en samordnande roll för uppdraget.

Referenser

Göteborgs Stad (2021), Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030, Diarienummer 0409/19

Göteborgs Stad (2022) Översiktsplan för Göteborg – antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs stad (2017), Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad (2021), Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad (2024), Nyckeltal – Användbara antaganden om personalintensitet och ytbehov

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2018) Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov

Stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2026), Policyförslag till Göteborgs stads policy för parkering 2026-03-24