

**Godkänd av byggnadsnämnden**

xx xxxxxxxx 2018

Dnr: 16-0469



**Göteborgs  
Stad**

Dessa riktlinjer beslutades av Byggnadsnämnden i Göteborg den 6 februari 2018. BN återremitterade den delen som anger parkeringstal för handel respektive kontor. BN ville ha högre p-tal än vad som föreslogs i riktlinjerna. På Byggnadsnämndens möte den 20 mars 2018 bordlades den återremitterade delen av Riktlinjer för mobilitet och parkering. Riktlinjerna tas upp igen på Byggnadsnämndens möte den 24 april 2018.

Riktlinjerna gäller och ska tillämpas.

Undantaget är nedanstående punkter som inväntar Byggnadsnämndens beslut.

- Sid. 17 gäller ej. Inga nya p-tal för handel resp. kontor är beslutade ännu.

Den tidigare Vägledning för parkeringstal (2009) gäller för kontor och handel tills

Byggnadsnämnden fattat nytt beslut.

- S. 13. Normalspannet för skärgården, zon E med p-tal 0, gäller ej förrän BN fattat beslut om riktlinjerna i sin helhet.

## Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad

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

Strategiska avdelningen på stadsbyggnadskontoret är ansvarig för rapporten »Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad - Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov«.

Illustrationer i rapporten är framtagna av Norconsult AB.

Rapporten finns att ladda ner i PDF-format på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

#### Projektgrupp:

Ann-Marie Ramnerö, Trafikkontoret, projektledare

Sara Brunnkvist (från 2016-09-20), Stadsbyggnadskontoret, biträdande projektledare

Annelie Kjellberg (till 2016-09-19), Stadsbyggnadskontoret, biträdande projektledare

Carolin Folkesson, Norconsult AB (från juli 2017)

Pelle Envall och Jesper Skiöld, Trafikutredningsbyrån AB (till remissen våren 2017)

#### Styrgrupp:

Alexander Danilovic, Stadsbyggnadskontoret, ordförande (från mars 2016)

Måns Werner, Stadsbyggnadskontoret, ordförande (till mars 2016)

Katja Ketola, Stadsbyggnadskontoret (från september 2016)

Birgitta Löof, Stadsbyggnadskontoret (från augusti 2016 till augusti 2017)

Martin Storm, Stadsbyggnadskontoret (från augusti 2017)

Gunnar Persson Stadsbyggnadskontoret (till juli 2016)

Marja-Leena Adolfsson, Trafikkontoret (från augusti 2017)

Suzanne Andersson, Trafikkontoret (till augusti 2017)

Jörgen Einarsson, Trafikkontoret

Lars Johansson, Fastighetskontoret

# INNEHÅLL

LÄSANVISNING .....	3
SAMMANFATTNING .....	4
INLEDNING .....	5
Uppdraget .....	5
Nya riktlinjer .....	5
Utgångspunkter .....	5
Lagstöd .....	6
FLEXIBLA, PROJEKTSPECIFIKA PARKERINGSTAL .....	9
Mobilitetsmöte .....	9
Mobilitets- och parkeringsutredning .....	10
Avsteg från normalspannen .....	10
Undantag - Ingen utredning .....	11
Parkeringsstal för bil .....	12
Parkeringsstal för cykel .....	19
Andra fordon .....	21
Uppföljning .....	21
Ordlista .....	22
Underlagsmaterial .....	23

## LÄSANVISNING

I *Inledningen* beskrivs uppdraget att ta fram nya riktlinjer, utgångspunkter utifrån stadens styrande dokument och hur parkeringsstal och mobilitetslösningar beslutas i detaljplaner och bygglov samt lagstöd i plan- och bygglagen, kommunallagen m.fl. lagar.

I kapitlet *Flexibla, projektspecifika parkeringsstal* beskrivs först mobilitetsmöte, kriterier för mobilitets- och parkeringsutredning och undantag utan utredning. Därefter anges riktlinjer för bil och cykel.

Riktlinjerna avslutas med en sammanfattande redogörelse av vad som bör följas upp och underlagsmaterial till riktlinjerna.

# SAMMANFATTNING

Riktlinjerna ersätter Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov (byggnadsnämnden 2011-10-31). Riktlinjerna ska ligga till grund för bedömningar om lämpliga mobilitetsåtgärder och lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i plan- och bygglovärenden. Riktlinjerna ska säkerställa att mobilitet och parkering hanteras på ett likartat sätt, samtidigt som parkeringstalen blir flexibla och projektspecifika. Läget i staden, projektets specifika förutsättningar och avtalade mobilitetsåtgärder påverkar bedömningen om lämpligt utrymme för parkering.

## Mobilitet

Rörlighet, möjlighet att förflytta sig från en plats till en annan.

Riktlinjerna:

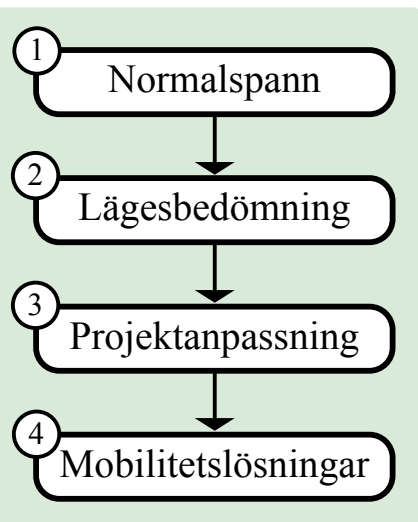
- anger flexibla, projektspecifika parkeringstal
- fokuserar på mobilitet
- utgår från stadens styrande dokument
- ska bidra till att minska behovet att äga och använda bil genom att underlätta för gång-, cykel och kollektivtrafik.

I ett tidigt skede av planprocessen (planstart) hålls ett mobilitetsmöte mellan kommunen och byggherren. Syftet är att mobilitets- och parkeringslösningar ska bli väl anpassade till platsens och projektets förutsättningar och främja nya innovativa lösningar så att bilanvändning och bilinnehav kan minska. Vid mobilitetsmötet avgörs om det behövs en mobilitets- och parkeringsutredning eller inte.

I de flesta ärenden tar kommunen, i samverkan med byggherren, fram en mobilitets- och parkeringsutredning. Utredningens syfte 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.

Utredningen utgår ifrån ett normalspann som kan variera beroende på läget i staden. Därefter bedöms läget mer i detalj, projektets specifika förutsättningar och mobilitetslösningar.

I undantagsfall sätts parkeringstalet noll för nyttillkommande bebyggelse utan särskild mobilitets- och parkeringsutredning. Syftet är att underlätta komplettering av befintlig bebyggelse. Bilparkering för att uppnå god tillgänglighet för funktionshindrade samt möjlighet att anordna lastning och lossning måste alltid tillgodoses.



# INLEDNING

## Uppdraget

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

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

## Nya riktlinjer

Riktlinjerna ersätter Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov (byggnadsnämnden 2011-10-31). Riktlinjerna ska ligga till grund för bedömningar om lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i plan- och bygglovärenden och ska säkerställa att mobilitet och parkering hanteras på ett likartat sätt, samtidigt som parkeringstalen blir flexibla och projektspecifika. Projektets förutsättningar och avtalade mobilitetsåtgärder påverkar bedömningen om lämpligt utrymme för parkering.

Riktlinjerna kompletteras med anvisningar om hur riktlinjerna ska tillämpas. Anvisningarna ska underlätta bedömningen i varje enskilt ärende samt klarlägga rutiner, arbetsprocesser och ansvarsfördelning mellan berörda förvaltningar.

## Utgångspunkter

### Stadens styrande dokument

Riktlinjerna utgår ifrån stadens styrande dokument avseende planering och byggande såsom översiktsplanen, parkeringspolicyn, Vision Älvstaden, Trafikstrategi för en nära storstad, Strategi för utbyggnadsplanering och Klimatstrategiskt program.

Riktlinjerna ska bidra till att Göteborg utvecklas till en livskraftig långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer. Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla både nu och i framtiden. Infrastrukturen ska kunna nyttjas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras. Göteborg ska vara ett lättillgängligt regioncentrum med attraktiva stadsmiljöer. Andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka.

Riktlinjerna ska bidra till att minska både användningen av bil och bilnehavet. Staden strävar efter att underlätta för gång-, cykel och kollektivtrafik.

Utbyggnadsstrategins prioriterade områden i mellanstaden kommer successivt att ändra karaktär och få en betydligt tätare stadsstruktur och exploatering än idag. I samband med nya detaljplaner och bygglov inom dessa områden bör därför innovativa mobilitetslösningar främjas så att bilanvändning och bilnehav kan minska.

## Detaljplan och bygglov

Byggnadsnämnden beslutar om lämpliga lösningar för mobilitet och parkering i detaljplaner. Förslag till detaljplaner remitteras bland annat till berörda nämnder för yttrande. Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret tar fram förslag till projektspecifika mobilitetslösningar och parkeringstal i samråd med övriga berörda förvaltningar, kommunala bolag och berörd byggherre m.fl. under detaljplaneprocessen. Parkeringstalen fastställs slutligen vid beslut om bygglov.

I de fall bygglov söks enligt en äldre detaljplan som antogs innan dessa riktlinjer togs fram eller om det finns anledning att förnya bedömningen om lämpliga lösningar för mobilitet och parkering, får byggherren ta fram en mobilitets- och parkeringsutredning och ta initiativ till att skriva avtal med kommunen om mobilitetsåtgärder.

## Lagstöd

### Plan- och bygglagen

Avsikten med plan- och bygglagen (2010:900) är att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer (1 kap 1 §).

Plan- och bygglagen anger i 8 kap 9 § att en tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Detta ska även tillämpas i skäligen utsträckning om tomten redan är bebyggd (8 kap 10 §). Som fordon räknas såväl bilar som cyklar.

Plan- och bygglagen anger vidare att kommuner i detaljplan får reglera placering och utformning av parkeringsplatser för fordon (4 kap. 13 §). Kommunen kan även reglera så att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Om tomten ska bebyggas med bostäder eller med lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska man i första hand ordna friyta.

Skyldigheten att anordna parkering ligger i första hand på fastighetsägaren. Innan bygglov beviljas är kommunen skyldig att se till att kravet om

parkering uppfylls. Om inte fastighetsägaren eller den som söker bygglov kan tillgodose parkeringskravet inom tomten är han/hon skyldig att ordna parkeringsplatser på annat håll – dock inom kravet på närhet. Angöringsplats för lastning och lossning och handikapplatser ska finnas i anslutning till entréer.

## Kommunallagen

Kommunen ska behandla alla invånare lika, så länge det inte finns sakliga skäl för något annat (Kommunallagen 1991:900, 2 kap 2§). Därmed gäller allas likhet inför lagen och att alla lika fall ska behandlas lika. I enlighet med regeringsformen (1 kap 9§) ska alla som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet.

Kommunallagens likabehandlingsprincip är en viktig utgångspunkt för behovet av riktlinjer för mobilitet och parkering. Bedömningen om lämpligt utrymme för parkering ger konsekvenser för enskilda byggherrar i form av bland annat byggkostnader och möjlig byggrätt.

## Tillgänglighet för funktionshindrade

Funktionshindrades perspektiv och tillgänglighetsaspekter ska belysas i all planering.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska anläggas vid viktiga målpunkter så att de blir användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Minst en parkeringsplats ska utformas så att rullstol kan tas in från sidan av ett fordon, med ramp eller lift. Vid publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska det finnas parkeringsplatser för rörelsehindrade inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré. Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov. (BFS 2011:5, ALM 2, 16§; BBR BFS 2011:6 med ändringar till och med 2017:5; BFS 2014:3).





# FLEXIBLA, PROJEKTSPECIFIKA PARKERINGSTAL

Riktlinjerna beskriver hur mobilitetslösningar och utrymme för parkering ska bedömas i detaljplaner och bygglov. Härigenom säkerställs att mobilitet och parkering hanteras på ett likartat sätt, samtidigt som parkeringstalen blir flexibla och projektspecifika.

## Mobilitetsmöte

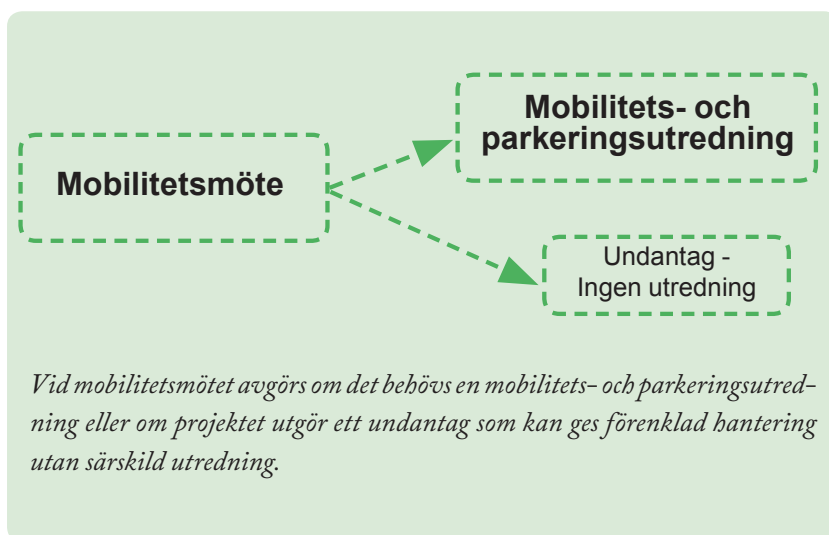
I ett tidigt skede av planprocessen (planstart) hålls ett mobilitetsmöte mellan kommunen och byggherren. Syftet är att mobilitets- och parkeringslösningar ska bli väl anpassade till platsen och främja nya innovativa lösningar så att behovet av att äga och använda bil minskar. Syftet är också att klargöra utredningsbehov och ansvarsfördelning mellan berörda parter.

Vid mobilitetsmötet avgörs om det behövs en mobilitets- och parkeringsutredning eller om projektet utgör ett undantag som kan hanteras utan särskild utredning. Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret beslutar om lämplig hantering av mobilitet och parkering i samråd med övriga berörda förvaltningar, kommunala bolag och byggherren.

Mobilitetsmötet ska dokumenteras.

### Parkeringstal

Kommunens bedömning av lämpligt utrymme för parkering i samband med detaljplaner och bygglov. Anges som antal parkeringsplatser för bil och cykel per lägenhet eller per 1000 m<sup>2</sup> BTA.



# Mobilitets- och parkeringsutredning

I de flesta ärenden tar kommunen fram en mobilitets- och parkeringsutredning i samverkan med byggherren. 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.

## Normalspann

Parkeringsstalet anges som ett intervall per bostad eller per m<sup>2</sup> BTA. I de flesta fall bör det slutliga parkeringsstalet hamna inom detta intervall.

## BTA

Bruttoarea, summan av alla våningplans area, begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

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.

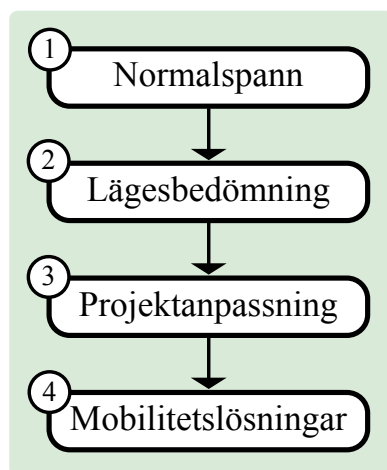
Resultatet av utredningen utmynnar i en projektspecifik lösning för vilka mobilitetsåtgärder och vilket utrymme för parkering av bil och cykel som ska tillgodoses.

Byggnadsnämnden beslutar om lämpliga lösningar för mobilitet och parkering i detaljplaner. Inför byggnadsnämndens beslut samråder stadsbyggnadskontoret med trafikkontoret, övriga berörda förvaltningar, kommunala bolag, berörd byggherre m.fl. och tar fram förslag till projektspecifika mobilitetslösningar och parkeringstal. Parkeringstalen fastställs formellt i vid beslut om bygglov.

## 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.



*Arbetsprocess i fyra steg vid bedömning av lämpliga mobilitetslösningar och utrymme för parkering i detaljplaner och bygglov.*

# Undantag - Ingen utredning

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 m<sup>2</sup> BTA för bostäder och/eller 1000 m<sup>2</sup> BTA för verksamheter/lokalyta.
- Byggherren åtar sig att tillhandahålla ett baspaket med mobilitetsåtgärder.

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.

Mobilitetsåtgärder ska utföras och bekostas av byggherren och regleras i avtal mellan byggherren och kommunen.

Stadsbyggnadskontoret beslutar i överenskommelse med trafikkontoret om undantaget är tillämpligt i varje enskilt fall.

### Urbana verksamheter

Sällanköpshandel, restauranger, kultur mm.

### Service

Dagligvaruhandel, förskolor, grundskolor, öppen hälsosjukvård, tandvård mm.

# Parkeringstal för bil

Parkeringsplatser för bil ska utformas i enlighet med parkeringspolicyn. Därutöver ska det vara möjligt att ladda elfordon på kvartermark vid flerbostadshus, handel och verksamheter av olika slag.

## Flerbostadshus

Arbetsprocessen följer ovan beskrivna fyra steg med normalspann, lägesbedömning, projektets specifika förutsättningar och mobilitetslösningar.

### Steg 1: Normalspann

I det första steget avgörs vilket normalspann som ska ligga till grund för bedömningen om lämpligt parkeringstal för bil. Det görs genom att projektet lokaliseras till ett av de områden som markeras på kartan på nästa sida. Kommunens yta är indelad i fem typer av områden med normalspann för parkeringstal 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.

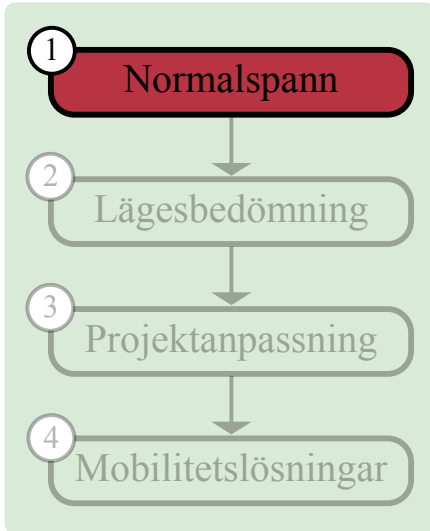
Normalspannen inkluderar besöksparkering. De övre värdena i intervallen ligger ungefär i nivå med genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden. De nedre värdena i intervallen utgör lämplig nivå om de efterföljande tre analysstegen visar på god sammanvägd tillgänglighet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

*A. Innerstaden inkl. Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter*  
För innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och de strategiska knutpunkterna tillämpas ett normalspann på 0,2 - 0,5 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

*B. Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden i mellanstaden*  
Inom de prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområdena tillämpas ett normalspann på 0,3 - 0,6 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

*C. Mellanstaden i övrigt*  
Inom mellanstaden i övrigt, dvs. utanför prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden tillämpas ett normalspann på 0,4 - 0,8 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.



### Flerbostadshus

Bostadsbyggnader med minst tre lägenheter inklusive loftgångshus.

### Sammanvägd tillgänglighet

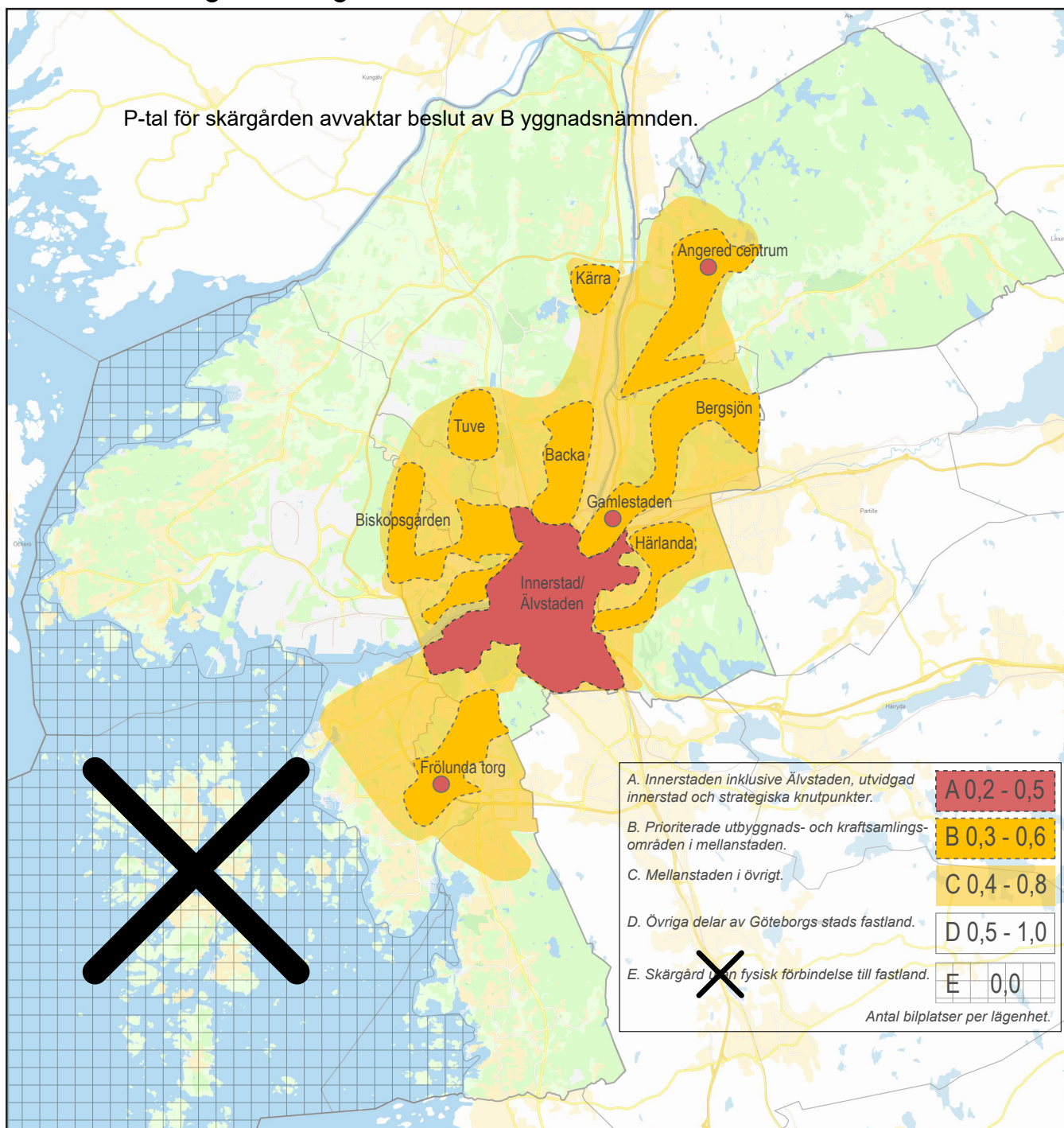
Tillgängligheten med bil, cykel och kollektivtrafik vägs samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet.

#### D. Övriga delar av Göteborgs stads fastland

Inom övriga delar av Göteborgs stad, (fastlandet utanför Mellanstaden) tillämpas ett normalspann på 0,5 – 1,0 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

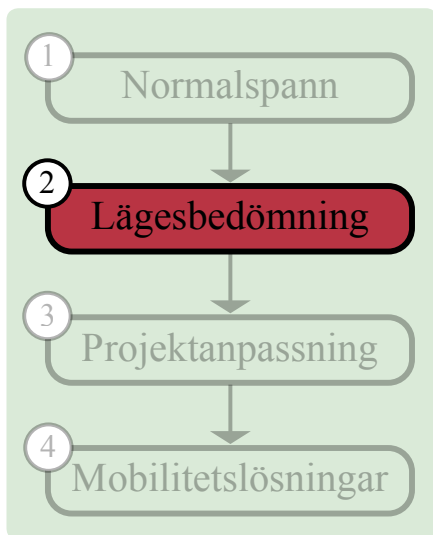
#### E. Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland

Inom skärgården tillämpas ett parkeringsstalet noll. För de bebyggda delarna av södra skärgården som inte har parkering vid Saltholmen, gäller detta tills det finns en varaktig lösning för ytterligare parkeringsplatser för bil.



Normalspann för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet.

Bilden utgår från översiktsplanens definition av mellanstaden och strategiska knutpunkter samt prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden enligt Strategi för utbyggnadsplanering.



### Samnyttjande

Flera aktörer använder/samsas om parkeringsplatser.

## Steg 2: Lägesbedömning

I det andra steget analyseras den specifika platsens läge i staden mer i detalj. Hur blir den sammanvägda tillgängligheten och hur kan människors vardagsliv fungera i området?

Parkeringsstalet sänks jämfört med startläget i den övre delen av normalspannet vid god sammanvägd tillgänglighet, dvs. direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet, exempelvis bilpool i närområdet. Vid planerade förändringar i området avses den framtida sammanvägda tillgängligheten, inte nuläget. Samtliga aspekter bör vara uppfyllda för att parkeringstalet ska sänkas.

Vid bristfällig sammanvägd tillgänglighet ligger parkeringstalet kvar i den övre delen av normalspannet.

Parkeringsvillkor på allmän plats och kvartermark i närområdet bör klarläggas (ledig kapacitet i befintliga anläggningar, gratis eller låg kostnad för parkering på gatumark mm). Ledig kapacitet bör om möjligt samnyttjas. Om parkering på allmän plats är underprissatt riskerar man att den nytillkommande bebyggelsen belastar omkringliggande gator. Parkering på gator och annan allmän plats i närområdet bör därför regleras genom avgifter och parkeringstid för att undvika att boende tar i anspråk platser som är avsedda som korttidsparkering för besökande till handel och andra verksamheter. Boende i nytillkommen bebyggelse bör inte medges boendeparkering på gatumark.

Möjligheter till gemensamma lösningar i närområdet bör eftersträvas.

## Steg 3: Projektanpassning

I det tredje steget analyseras projektets specifika förutsättningar såsom tänkt lägenhetssammansättning (små/stora lägenheter), möjligheter till samnyttjande mm.

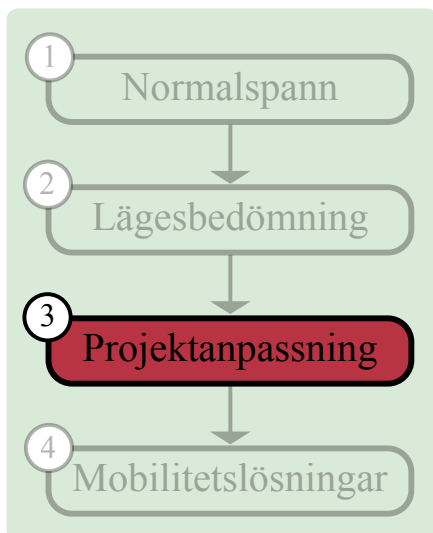
Parkeringsstalet sänks jämfört med resultatet av lägesbedömningen vid:

- Känd lägenhetsfördelning, med övervägande del små lägenheter (1-2 rum och kök med normal yta per rumsenhet) och/eller
- Särskilt goda möjligheter till samnyttjande av bilplatser eller annan projektspecifik förutsättning som kan förväntas ge låg efterfrågan på bilparkering

Parkeringsstalet höjs jämfört med resultatet av lägesbedömningen vid:

- Känd lägenhetsfördelning, med övervägande del stora lägenheter (minst 4 rum och kök) och/eller
- Särskilt dåliga möjligheter till samnyttjande av bilplatser.

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 hög



### Parkeringsköp

Istället för att anordna parkering bidrar byggherren ekonomiskt till befintlig eller ny parkeringsanläggning. Anläggningen kan vara antingen i kommunal eller privat regi.

kostnadstäckning för bilparkeringen bör också klargöras. Kostnader för parkering bör belasta den som nyttjar parkeringsplatsen.

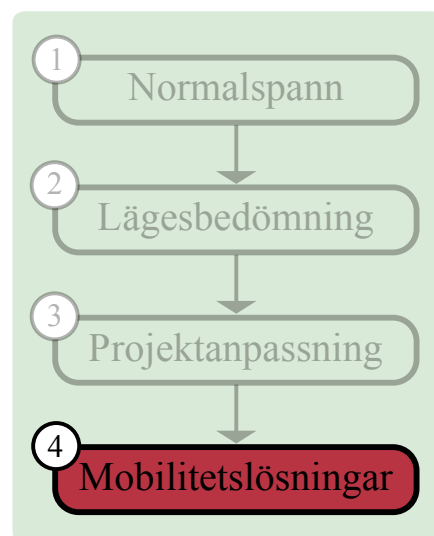
## Steg 4: Mobilitetslösningar

I det fjärde steget föreslås lösningar för att erhålla god mobilitet. Det åligger byggherren att utföra mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder ska regleras i avtal mellan byggherren och kommunen.

Mobilitetsåtgärder är ett frivilligt erbjudande till byggherren med ytterligare en sänkning av parkeringstalet om byggherren och staden ingår avtal om mobilitetsåtgärder – ju fler och större åtgärder som avtalas desto större sänkning. Avtalstiden ska vara så lång att kommunen bedömer att åtgärderna bidrar till att påskynda en övergång till hållbara transporter. I praktiken innebär det ofta en avtalstid om minst 10 år. Avtalet ska utgöra en bilaga till avtal om markupplåtelse eller exploateringsavtal och ska följa fastigheten. Avtalet ska inkluderas i bygglovsansökan.

Syftet med mobilitetsåtgärder är att ge nya möjligheter till mobilitet och minska behovet att äga och använda bil. Syftet är vidare att bidra till förutsättningar för en god ekonomi i bostadsbyggandet och attraktiva stadsmiljöer. Exempel på mobilitetsåtgärder som kan ge sänkta parkeringstal är bilpool eller medlemskap i bilpool, lastcykelpool, förstärkt utbud av kollektivtrafik, årlig cykelservice samt rabatter på kollektivtrafikresande och taxi. Staden är öppen för nya innovativa mobilitetslösningar och för tillämpningar av "mobilitet som tjänst".

Det är angeläget att följa upp hur mobilitetsåtgärder fungerar för att successivt öka kunskapen om hur olika åtgärder kan minska efterfrågan på bilparkering.



### Mobilitetsåtgärd

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

### Bilpool/cykelpool

En eller flera bilar/cyklar som ägs av en juridisk person och som hyrs ut på tim- och/eller dygnsbasis till poolens medlemmar.

## Andra boendeformer

### Kategoriboenden

I innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter bör parkeringstalet för kategoriboenden såsom exempelvis student-, ungdoms- och forskarbostäder, trygghetsbostäder/äldreboende och BMSS-boende (Bostäder med särskild service) sättas nära noll. Grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, samt möjlighet att anordna lastning och lossning ska alltid tillgodoses.

Studentbostäder och vissa andra kategoribostäder kan även utanför Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter ha parkeringstal som är lägre än normalspannet för flerbostadshus.

### En- och tvåbostadshus

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).

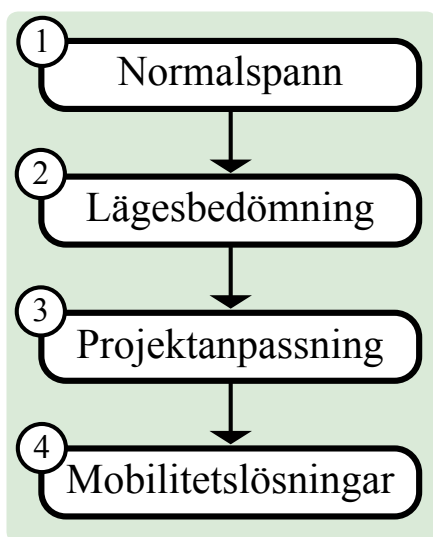
### Verksamheter

För verksamheter ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall utifrån en mobilitets- och parkeringsutredning som omfattar de fyra analysstegen (se sid. 11). 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.

### Kontor och handel - Normalspann

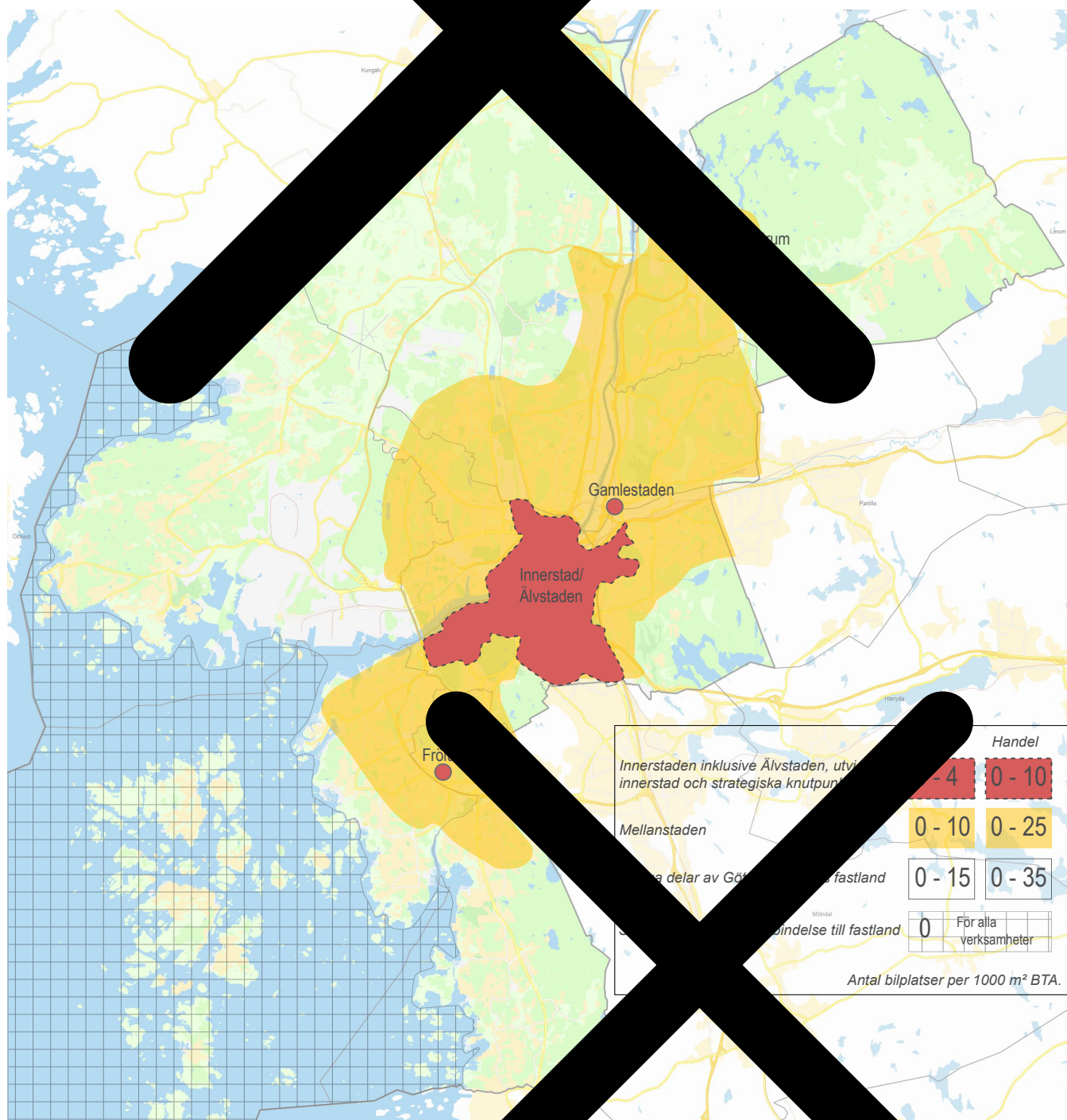
Efterfrågan på parkering vid handel varierar beroende på typ av handel samt geografiskt läge. Vid dagligvaruhandel är normalt efterfrågan större än vid andra verksamheter eller annan handel. Vid dagligvaruhandel bör därför företrädesvis de högre värdena i intervallen för handel tillämpas.



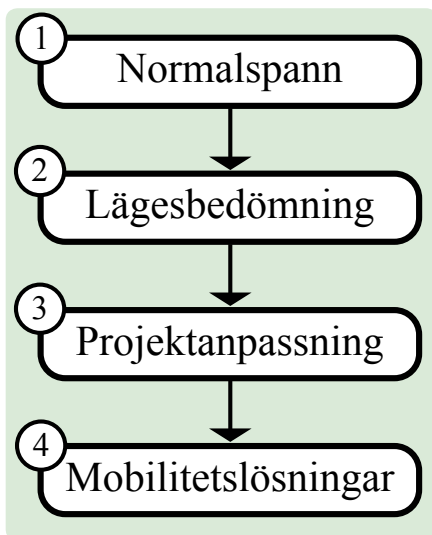


Område	Kontor	Handel
Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter	0-4	0-10
Prioriterade utbyggnadsområden och kraftsamlingsområden samt mellanstaden	0-10	0-25
Övriga delar av Göteborgsregionens fastland	0-15	0-35
Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland	0	För alla verksamheter

Normalspann för bilparkering vid kontor och handel. Antal bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.



Normalspann för parkeringstal för kontor och handel, antal bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.



## Förskolor och skolor

För förskolor och skolor ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall. Vid förskolor ska alltid anordnas lämpligt utrymme för lastning och lossning på eller i närhet av tomten. Därutöver gäller grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

I innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och strategiska knutpunkter, bör utrymme för parkering utöver ovan angivna ändamål hållas nära noll.

Saknas tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta för barn och parkering ska alltid friyta prioriteras.

## Övriga verksamheter

För övriga verksamheter såsom exempelvis industri, sjukhus, vårdcentraler, hotell, konferensanläggningar m.m. ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall.

I innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och strategiska knutpunkter bör parkeringstalet utgå från normalspann för kontor även för flertalet andra verksamheter.

## Ändrad användning av befintlig byggnad

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 (se sid. 10).

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

# Parkeringstal för cykel

Cykelparkeringars kapacitet och kvalitet ska säkerställas i samband med detaljplaner och bygglov.

## God kvalitet på cykelparkering

God kvalitet på cykelparkeringen är viktigt för att cykeln ska bli ett enkelt och smidigt alternativ och för att minska risk för stöld. Avtal om mobilitetsåtgärder kan rymma åtgärder för att öka cykelns attraktionskraft som färdmedel. För att räknas som mobilitetsåtgärd ska det handla om åtgärder som är utöver det som kan anses vara baskrav/normal nivå för att främja cykel som färdmedel.

Cykelparkeringars kvalitet bedöms utifrån följande kriterier:

- Närhet till viktiga entréer
- Lokalisering i relation till närbelägna cykelstråk
- Stöldsäkerhet som motsvarar förväntad uppställningstid
- Väderskyddat vid uppställningstider längre än ett par timmar
- Kapacitet som tillgodoser efterfrågan, både avseende antal platser och tillräckligt utrymme för olika typer av cyklar såsom lådcyklar och cykelkärror
- God upplevd trygghet och komfort
- Enkel laddning av elcyklar

## Flerbostadshus och kategoriboenden

För flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs minst två cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Cykelplatserna för besökare eller tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer.

Parkeringstalet för cykel utgår från genomsnittligt antal boende per lägenhet i flerbostadshus (cirka 1,8 boende per lägenhet). Vid känd lägenhetsfördelning med övervägande del små lägenheter sänks parkeringstalet utifrån förväntat antal boende per lägenhet. Vid känd lägenhetsfördelning med övervägande del stora lägenheter höjs parkeringstalet på motsvarande sätt. Detta blir särskilt relevant vid olika former av kategoriboenden exempelvis student-, ungdoms- och forskarbostäder, trygghetsbostäder/äldreboende och BMSS-boende (Bostäder med särskild service).

Lämpligt utrymme för lastcyklar och cykelkärror ska säkerställas.

## En- och tvåbostadshus

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

### Parkeringstal cykel

Minst 2,5 cykelplatser/lägenhet vid genomsnittlig lägenhetsfördelning.

## Verksamheter

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20-40 % av antalet samtidigt besökare till och anställda vid verksamheten.

Lämpligt utrymme för parkering av cykel ska bedömas i varje enskilt fall utifrån platsens och projektets specifika förutsättningar. Ibland kan ett högre parkeringstal behövas för att nå trafikstrategins områdesvisa mål om trafikfördelning. Byggherren ska redovisa hur förväntad efterfrågan och god kvalitet på cykelparkering ska tillgodoses. Utredningen ska baseras på en analys av befintlig och planerad cykelinfrastruktur i närområdet utifrån inriktningen i Göteborgs parkeringspolicy, trafikstrategi och cykelprogram för en nära storstad 2015-2025.

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

Vid skolor bör cykelparkering anordnas väderskyddat för både elever och personal.

Parkeringsplatser för cykel ska normalt anordnas inom kvartersmark. I tätbebyggda områden kan det ibland vara lämpligt att besöksparkering för cyklar uppförs som offentligt tillgänglig cykelparkering på allmän plats.

## Hållplatser för kollektivtrafik

Vid större hållplatser för kollektivtrafik ska det finnas cykelparkering i direkt anslutning till hållplatsen, väl avskild från hållplatsytan och gångbanan. Cykelparkeringen bör vara väderskyddad och ge möjlighet att låsa fast cykeln. Bedömning av lämpligt antal och utformning av parkeringsplatser för cykel ska baseras på Västtrafiks handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik (2014).

## Andra fordon

Eventuellt utrymme för parkering av andra fordon (exempelvis motorcyklar) inom eller i närheten av fastigheten, bedöms i varje enskilt fall.

## Uppföljning

Det är angeläget att följa upp hur mobilitetsåtgärderna fungerar för att successivt öka kunskapen om hur olika åtgärder kan minska efterfrågan på bilparkering. Uppföljningen bör omfatta:

- Undersökning om genomförda mobilitetsåtgärder och anlagda parkeringar fått avsedd standard och varaktighet.
- Statistik om ägande av fordon och var fordon parkeras vid fastigheten.
- Avgiftsnivåer för bilparkering på fastigheten och i dess närområde.
- Nöjdhet hos boende och hyresgäster med mobilitetsåtgärder.

# Ordlista

Bilpool/cykelpool	En eller flera bilar/cyklar som ägs av en juridisk person och som hyrs ut på tim- och/eller dygnsbasis till poolens medlemmar.
BTA	Bruttoarea, summan av alla våningplans area, begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.
Flerbostadshus	Bostadsbyggnader med minst tre lägenheter inklusive loftgångshus.
Mobilitet	Rörlighet, möjlighet att förflytta sig från en plats till en annan.
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 m <sup>2</sup> BTA. I de flesta fall bör det slutliga parkeringsstalet hamna inom detta intervall.
Parkeringsköp	Istället för att anordna parkering bidrar byggherren ekonomiskt till en befintlig eller ny parkeringsanläggning. Anläggningen kan vara antingen i kommunal eller privat regi.
Parkeringsstal	Kommunens bedömning av lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i samband med detaljplaner och bygglov.
Sammanvägd tillgänglighet	Tillgängligheten med bil, cykel och kollektivtrafik vägs samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet.
Samnyttjande	Flera aktörer använder/samsas om parkeringsplatser.
Service	Dagligvaruhandel, förskolor, grundskolor, öppen hälsosjukvård, tandvård mm.
Tillgänglighet	Den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av.
Urbana verksamheter	Sällanköpshandel, restauranger, kultur mm.

# Underlagsmaterial

Göteborgs Stad (2009) *Parkeringspolicy för Göteborgs stad*. Antagen av kommunfullmäktige, oktober 2009.

Göteborgs Stad (2011) *Vägledningstal till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov*. Godkänd av byggnadsnämnden, oktober 2011

Göteborgs Stad (2014) *Trafikstrategi för en nära storstad, Göteborg 2035*. Antagen av trafiknämnden, februari 2014

Göteborgs Stad (2014) *Strategi för utbyggnadsplanering, Göteborg 2035*. Godkänd av byggnadsnämnden, februari 2014

Västtrafik (2014) *Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken*.

Göteborgs Stad (2015) *Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025*. Antagen av trafiknämnden, mars 2015

Göteborgs Stad (2017) *Dimensionering av bilparkering vid handel - diskussionsunderlag*. Trafikkontoret, mars 2017

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

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

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

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



Göteborgs  
Stad