



# VÄGLEDNING TILL PARKERINGSTAL VID DETALJPLANER OCH BYGGLOV GÖTEBORGS STAD 2011



Göteborgs Stad  
Stadsbyggnadskontoret

Rapporten är framtagen i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret, Göteborgs Stad.

**Ledningsgrupp:**

Ylva Löf, Stadsbyggnadskontoret

Henrik Petzäll, Trafikkontoret

Mikael Ivari, Trafikkontoret

**Arbetsgrupp:**

Carolin Folkesson, Stadsbyggnadskontoret

Johan Jerling, Trafikkontoret

# FÖRORD

Vägledningen till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov har utarbetats i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret. Arbetet har initierats på uppdrag av Byggnadsnämnden. Parkeringstalen bygger på Parkeringspolicy för Göteborgs Stad, antagen av Kommunfullmäktige den 8 oktober 2009 och avser att ersätta Parkeringsnormer för Göteborg 1996, som beslutades av Byggnadsnämnden i december 1996. Under våren 2011 remitterades förslaget till berörda nämnder och bolag för synpunkter.

Parkeringstalen är avsedda att användas som vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden. Denna bedömning skiljer sig åt i detaljplaneskedet och bygglovsskedet och har olika utgångspunkter för bostäder respektive andra ändamål.

Parkeringstalen kommer att tillämpas genom ett digitalt frågeformulär, som fylls i av berörda handläggare. Formuläret räknar automatiskt ut hur många bil- respektive cykelplatser som en detaljplan bör möjliggöra eller som kommunen bör kräva i samband med ett bygglov. Formuläret ger dessutom utformningsrekommendationer utifrån parkeringspolicyn och denna rapport. Formuläret omfattar frågor om:

- Detaljplan och bygglov
- Läge i staden
- Föreslagen markanvändning
- Kollektivtrafik
- Möjligheter till samnyttjande av platser
- Ledig kapacitet i närheten

September 2011  
Stadsbyggnadskontoret

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</b> .....	<b>4</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>6</b>
<b>INLEDNING</b> .....	<b>7</b>
Parkeringstalen bygger på parkeringspolicyn.....	7
Vad är parkeringstal? .....	8
Uppdatering av parkeringstalen .....	8
Skillnad på detaljplan och bygglov .....	8
Särskild parkeringsutredning.....	9
Samnyttjande .....	10
Kapacitet i befintliga anläggningar .....	10
<b>PARKERINGSTAL</b> .....	<b>11</b>
Bostäder.....	11
Verksamheter – generellt.....	15
Handel .....	16
Kontor och industri .....	18
Skolor .....	19
Servicehus/äldreboende.....	21
Sjukhus/vårdcentral.....	22
Hotell/konferens.....	23
Kollektivtrafikhållplatser.....	24

<b>BILAGA 1: Vad säger lagen om parkering?.....</b>	<b>25</b>
Parkeringskrav för nybebyggelse.....	25
Parkeringskrav för befintlig bebyggelse .....	25
Fastighetsägarens respektive kommunens ansvar.....	25
Planbestämmelser om parkering.....	26
<b>BILAGA 2: Beräkningsunderlag .....</b>	<b>28</b>
Bostäder.....	28
Verksamheter.....	34
<b>BILAGA 3: Utformningsrekommendationer.....</b>	<b>39</b>
Placering på kvartersmark eller gatumark?.....	39
Höga stadsmiljövärden.....	39
Cykelplatser.....	39
<b>BILAGA 4: Jämförelse med gällande parkeringsnormer .....</b>	<b>40</b>
Bostäder.....	42
Handel .....	45
Kontor och industri .....	47
Skolor .....	49
Servicehus/äldreboende.....	50
Sjukhus/vårdcentral.....	51
Hotell/Konferens.....	51
<b>Bilaga 5: Jämförelse med parkeringstal i olika kommuner .....</b>	<b>52</b>
Bostäder.....	52
Verksamheter.....	57

# SAMMANFATTNING

Parkeringsstalen bygger på Parkeringspolicy för Göteborgs Stad och avser att ersätta Parkeringsnormer för Göteborg 1996. Parkeringsstalen är en vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovärenden. Parkeringsstalen tillämpas genom ett digitalt frågeformulär.

## Markanvändning

Parkeringsstalen omfattar riktlinjer för bil- och cykelplatser vid:

- Bostäder
- Handel
- Kontor
- Industri
- Skolor
- Servicehus/äldreboende
- Sjukhus/vårdcentral
- Hotell/konferens

Vid övriga ändamål bör lämpligt utrymme för parkering bedömas utifrån en särskild parkeringsutredning.

## Detaljplan eller bygglov

I detaljplaneskedet anger parkeringsstalen rekommenderat antal bil- och cykelplatser som en detaljplan bör möjliggöra. Om detaljplanen rör verksamheter och ligger i ett område med god tillgänglighet med kollektivtrafik anger talen maximalt antal bilplatser som detaljplanen bör möjliggöra.

I bygglovsskedet anger parkeringsstalen minsta antal bil- och cykelplatser som fastighetsägaren måste anordna. Dessa miniminivåer utgör i princip 80 procent av detaljplanens rekommenderade eller maximala nivå.

## Parkeringsstal för bostäder och verksamheter

Parkeringsstalen för bostäder består av tal för boende och besökande och bygger på en prognos om framtida bilinnehav och tillgänglighet med kollektivtrafik. Parkeringsstalen ska bidra till att ge boende tillgång till en dygnetruntplats, för att man inte ska tvingas flytta bilen eller ta den till jobbet för att man saknar parkering dagtid.

Parkeringsstalen för olika typer av verksamheter består av tal för sysselsatta och besökande och bygger framförallt på tillgänglighet med kollektivtrafik, uppskattningar av ytor per sysselsatta i olika verksamheter och jämförelser med andra kommuner.

# INLEDNING

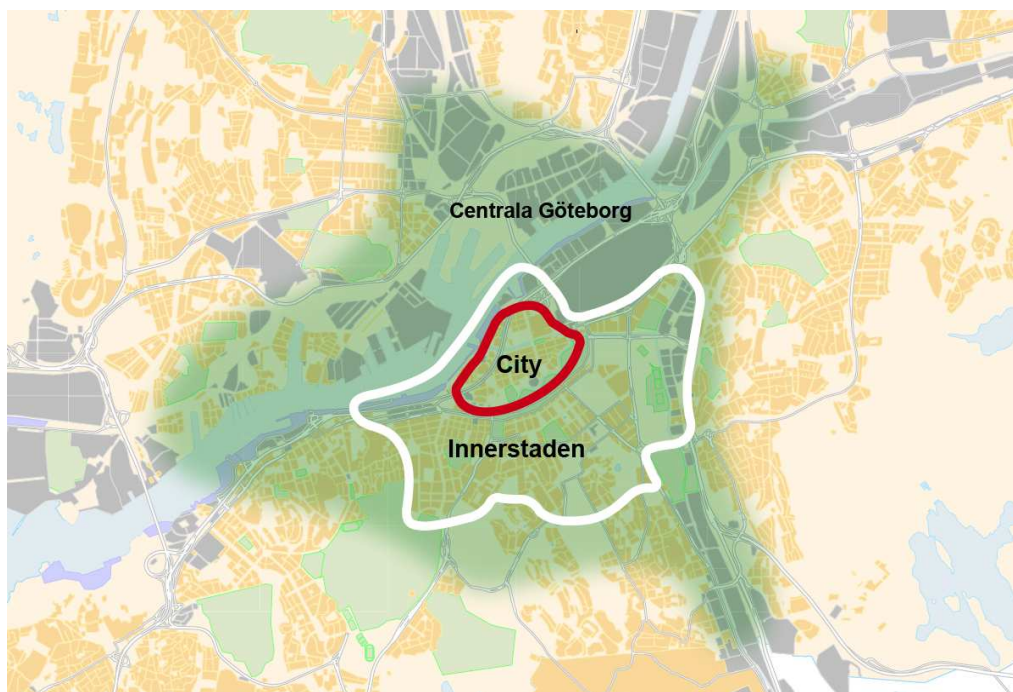
## ***Parkeringstalen bygger på parkeringspolicyn***

Parkeringstalen för Göteborgs Stad bygger på Parkeringspolicy för Göteborgs Stad, antagen av Kommunfullmäktige den 8 oktober 2009. Parkeringstalen avser att ersätta Parkeringsnormer för Göteborg 1996, som Byggnadsnämnden godkände den 10 december 1996, § 699.

Målsättningen med parkeringspolicyn är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafik eller cykel framför bil. Parkeringspolicyn ger olika inriktning för parkering i olika delar av staden och för olika slag av parkering.

De geografiska avgränsningar som används i parkeringspolicyn är:

- City
- Innerstaden
- Centrala Göteborg
- Övriga Göteborg



**Figur 1: Geografiska avgränsningar enligt parkeringspolicyn.**

## **Vad är parkeringstal?**

Parkeringsstalen är en vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden. De har ingen direkt rättsverkan, utan är en lokal tillämpning av plan- och bygglagens regler om parkering. Byggnadsnämnden måste avgöra om lämpligt utrymme för parkering är tillgodosett i skälig utsträckning i varje enskilt ärende. Parkeringsfrågan ska alltid analyseras utifrån de specifika förutsättningarna i varje enskilt projekt. Parkeringsstalen ska underlätta nämndens bedömning, förenkla handläggningen och ge vägledning så att likartade ärenden bedöms på ett likartat sätt. Bytet av namn från ”normer” till ”tal” syftar till att förtydliga talens roll och Byggnadsnämndens ansvar.

Bedömning av lämpligt utrymme för parkering skiljer sig åt i detaljplaneskedet och bygglovsskedet och har olika utgångspunkter för bostäder respektive andra ändamål.

## **Uppdatering av parkeringstalen**

Byggnadsnämnden bevakar eventuella förändringar av parkeringstalens bakomliggande variabler och initierar vid behov revidering av parkeringstalen. Om kollektivtrafikens utbud ändras så att det påverkar bilderna som visar tillgängligheten med kollektivtrafik kan uppdaterade bilder läggas in i webbformuläret utan beslut i Byggnadsnämnden. Om bilinnehavet ändras så att det finns anledning att revidera prognosen för framtida bilinnehav bör parkeringstalen revideras genom beslut i Byggnadsnämnden.

## **Skillnad på detaljplan och bygglov**

### **Detaljplan**

I detaljplaneskedet anger parkeringstalen *rekommenderat* antal bil- och cykelplatser som en detaljplan *bör möjliggöra*. Om detaljplanen rör verksamheter och ligger i ett område med god tillgänglighet med kollektivtrafik anger talen *maximalt* antal bilplatser som detaljplanen bör möjliggöra. Detaljplanen anger i princip en byggrätt för parkering. Hur stor del av denna byggrätt som kommunen kräver att exploitören minst tar i anspråk, preciseras i samband med bygglov.

Kommunen ska i detaljplaneskedet säkerställa lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel, samt vid behov reglera utformningen av parkeringen (till exempel garage). Parkeringsstalen bör utgå från detaljplanens bestämmelser eller en sannolik användning av marken utifrån syftet med planen. Detaljplanens parkeringstal bör dimensioneras efter den mest parkeringskrävande användningen eller en sannolik fördelning mellan tillåtna användningar.

Om ett projekt har en speciell inriktning som medför att parkeringstalen inte motsvarar lämpligt utrymme för parkering bör en särskild parkeringsutredning tas fram.

### **Rekommenderad nivå**

Detaljplaneskedets rekommenderade nivåer överensstämmer relativt väl med dagens efterfrågan på parkering. Vid bostäder med god tillgänglighet med kollektivtrafik ligger den rekommenderade nivån under dagens efterfrågan. Begränsade möjligheter till parkering vid bostäder syftar till minskat bilinnehav. Det innebär att boende i områden



där transportbehovet ofta kan tillgodoses med andra färdmedel än bil, inte kommer att kunna ha bil i lika stor utsträckning som idag.

### **Maximal nivå**

Detaljplaneskedets maximinivåer är lägre än dagens efterfrågan på parkering och används vid verksamheter i områden med god tillgänglighet med kollektivtrafik. Begränsade möjligheter till parkering vid arbetsplatser syftar till att minska arbetspendlingen med bil. Vid maximinivåer måste detaljplanen minst möjliggöra det antal bilplatser som krävs i bygglovsskedet.

### **Bygglov**

I bygglovsskedet anger parkeringstalen *minsta* antal bil- och cykelplatser som fastighetsägaren *måste anordna*. Dessa miniminivåer utgör i princip 80 procent av detaljplanens rekommenderade eller maximala nivå. Intervallet upp till detaljplanens nivå utgör en reserv inför framtida efterfrågan eller en flexibilitet utifrån bygglovssökandes anspråk. I samband med bygglovet bör kommunen kontrollera att områdets utformning inte omöjliggör att man i framtiden kan komplettera antalet bil- och cykelplatser så att man uppnår detaljplanens rekommenderade eller maximala nivå.

Det är som regel först utifrån bygglovhandlingar som kommunen närmare kan avgöra lämpligt utrymme för parkering i ett projekt. Det är viktigt att detaljplanens byggrätt för parkering är så pass väl tilltagen att det minsta antal bil- och cykelplatser som kommunen kräver i samband med bygglovet alltid ryms inom detaljplanens byggrätt för parkering.

### **Särskild parkeringsutredning**

Parkeringsstalen kan behöva specialanpassas utifrån de specifika förutsättningarna i enskilda projekt. Till exempel bostäder med särskilt god tillgång till bilpool, studentbostäder, bostäder som riktar sig till personer med högre eller lägre bilinnehav än genomsnittet, verksamheter med gröna resplaner eller planer och bygglov i Södra Skärgården. Sådan specialanpassning bör i första hand göras i bygglovsskedet.

Lämpligt utrymme för parkering bör bedömas utifrån en särskild parkeringsutredning eller specialanpassning av parkeringstalen om:

- Projektet avser andra ändamål än de som ges parkeringstal.
- Projektet har en speciell inriktning som medför att parkeringstalen inte motsvarar lämpligt utrymme för parkering
- Byggnadsnämnden så finner påkallat.

Parkeringsstalen bör alltid utgå från en långsiktigt varaktig nivå. För att parkeringstalen ska specialanpassas efter ett specifikt projekt bör därför byggherren visa hur projektets särskilda inriktning *varaktigt* påverkar lämpligt utrymme för parkering.

En särskild parkeringsutredning bör utgå från:

- Parkeringspolicy för Göteborgs Stad, antagen av KF oktober 2009.
- Förslag till cykelparkeringsriktlinjer, Trafikkontoret 2008.
- Intressentens efterfrågan på bil- och cykelplatser.
- Om det finns ledig kapacitet i närområdet som kan användas.

## **Samnyttjande**

Bilplatser och cykelplatser som kan användas för olika ändamål vid olika tider ger effektivare markanvändning än platser som reserveras för ett särskilt ändamål. Om befintliga parkeringsanläggningar tas i anspråk vid detaljplaner eller bygglov bör man analysera om hela eller delar av parkeringen bör ersättas utifrån nedan angivna principer om samnyttjande och ledig kapacitet.

Samnyttjande kan ske mellan olika ändamål inom eller utom planområdet om:

- Efterfrågan på platserna för olika ändamål infaller vid olika tider.
- Platserna inte reserveras för en specifik användare.

## **Bostäder**

Samnyttjande av bilplatser för boende är generellt sett olämpligt, då parkeringspolicyn anger att boende ska kunna få tillgång till parkering dygnet runt. Erfarenheten visar dock att parkeringsplatser för boende sällan används till mer än cirka 80 procent. Det är därför möjligt med samnyttjande av bilplatser för boende med maximalt 20 procent, om det är viktigt att minimera antalet parkeringsplatser. Besöksplatser vid bostäder kan samnyttjas med annat ändamål. Samnyttjande av cykelplatser vid bostäder är olämpligt, då cykelplatserna bör placeras i förråd och på kvartermark i anslutning till entrén.

## **Annat än bostäder**

Bedömning om lämpligt samnyttjande av bil- och cykelplatser bör göras i varje enskilt fall. Det totala antalet parkeringsplatser bör inte understiga parkeringstalet för det mest parkeringskrävande ändamålet.

## **Kapacitet i befintliga anläggningar**

Om det finns ledig kapacitet i befintliga parkeringsanläggningar kan de lediga platserna tas i anspråk antingen genom ny bebyggelse på själva parkeringsanläggningen eller till ny bebyggelse inom rimligt gångavstånd från anläggningen (cirka 400 meter verklig väg eller 300 meter fågelvägen).

En befintlig parkeringsanläggning kan anses ha ledig kapacitet:

- Vid bostäder – Om bilplatserna inte är varaktigt uthyrda eller i hög utsträckning upptagna och om parkeringstalen visar att bilplatser kan frigöras.
- Vid verksamheter – Om parkeringstalen visar att bilplatser kan frigöras.

Om befintliga parkeringsplatser påverkas av en detaljplan eller bygglov bör man bedöma om dessa platser bör ersättas eller inte. Bedömningen bör i första hand utgå från parkeringspolicyn.

Om en parkeringsanläggning ska användas för flera fastigheters parkeringsbehov, bör berörda fastigheters anspråk regleras genom servitut eller gemensamhetsanläggning. Enligt plan- och bygglagen kan långvariga avtal (25 år) övervägas om servitut eller gemensamhetsanläggning inte är genomförbara. Avtalen ska följa äganderätten till fastigheten och gälla såväl nuvarande som framtida ägare.

# PARKERINGSTAL

## *Bostäder*

### **Parkeringstal för bostäder – bil**

Parkeringstalen för bostäder består av tal för boende och besökande. Talen baseras på:

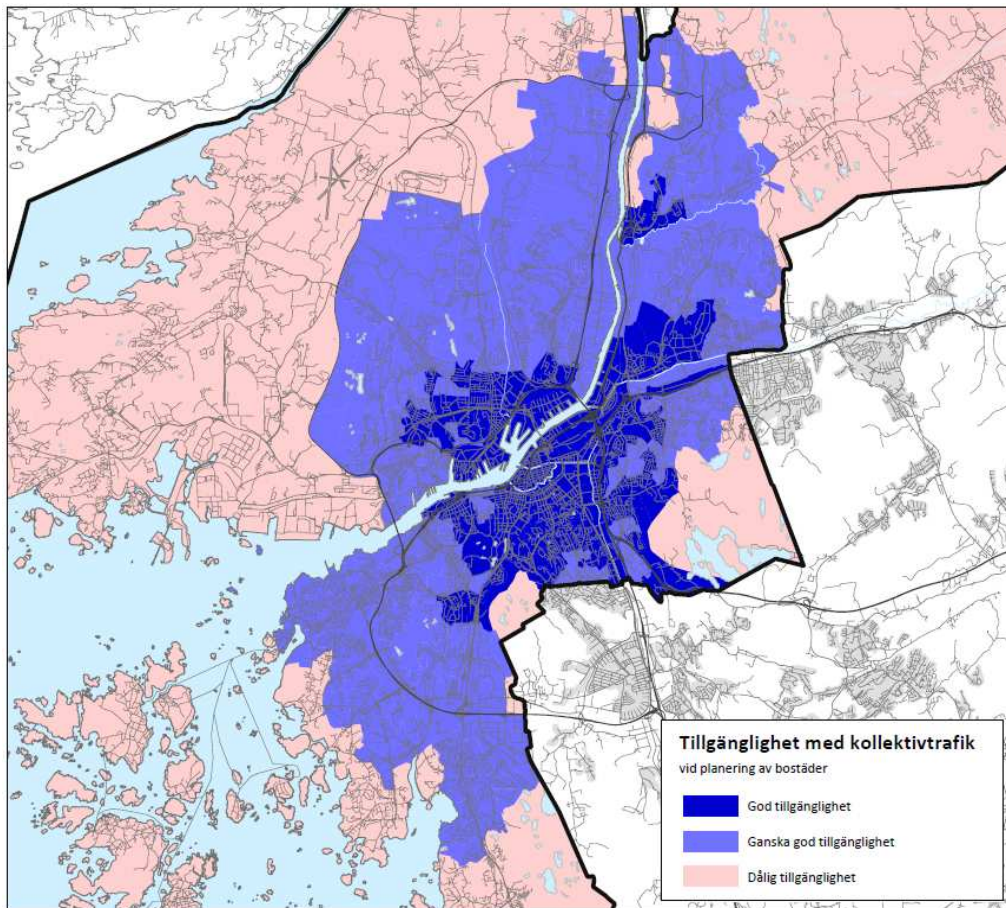
- Bilinnehav enligt SCB:s BILPAK 2008
- SCB:s befolknings- och bostadsstatistik 2008
- Tillgänglighet med kollektivtrafik (se vidare i bilaga 2)

Parkeringstalen ska bidra till att boende ska kunna få tillgång till en dygnetruntplats, för att inte tvingas flytta bilen eller ta den till jobbet för att man saknar parkering dagtid. I de fall bilinnehavet eller befolknings- och bostadsstatistiken varierar mellan olika typer av bostäder eller olika delar av staden anges därför olika parkeringstal (geografiska avgränsningar enligt figur 1, sidan 7).

Bilinnehavet varierar kraftigare mellan olika stadsdelar än vad skillnaderna mellan City, Innerstaden, Centrala Göteborg och Övriga Göteborg signalerar, sannolikt beroende på socioekonomiska och demografiska skillnader mellan olika delar av staden.

I områden med god tillgänglighet med kollektivtrafik minskas parkeringstalen för bil med 10 procent. Syftet är att minska bilinnehavet i områden där transportbehovet ofta kan tillgodoses med andra färdmedel än bil.

Definitionen av god kollektivtrafik för bostäder utgår från att man ska kunna ta sig från bostaden till jobbet inom rimlig tid med hjälp av kollektivtrafik. För bostäder är det god kollektivtrafik i hela City och Innerstaden och i stort sett i hela Centrala Göteborg. Även delar av Övriga Göteborg har god kollektivtrafik för bostäder. När kollektivtrafiken byggs ut och förbättras kommer området med god respektive ganska god kollektivtrafik att utökas.



**Figur 2: Tillgänglighet med kollektivtrafik vid planering av bostäder.**

Flera aspekter som påverkar efterfrågan på parkering vid bostäder, till exempel socioekonomiska faktorer, kan inte regleras i detaljplan, eftersom en detaljplan inte får göras mer detaljerad än nödvändigt. Därför föreslås endast olika parkeringstal för:

- Lägenheter i flerbostadshus
- Småhus (en- och tvåbostadshus)

Vid bygglovsskedet bör parkeringstalen baseras på det specifika projektets lägenhetssammansättning. Därför föreslås olika parkeringstal för:

- Genomsnittlig sammansättning lägenheter i flerbostadshus
- Små lägenheter i flerbostadshus (max två rum och kök)
- Småhus (en- och tvåbostadshus)

Vid särskilda kategori-boenden som till exempel studentbostäder eller boende med särskild service (BmSS) bör lämpligt utrymme för parkering bedömas genom en särskild parkeringsutredning. Sådan specialanpassning bör i första hand göras i bygglovsskedet.

Antalet bilplatser för besökande har uppskattats utifrån jämförelser med andra kommuner i Sverige och Norden. Besöksplatser vid småhus kan med fördel samlas på någon eller några gemensamma platser på kvartersmark.

Tabellen nedan visar parkeringstalen innan avvägning mot god kollektivtrafik.

<b>Flerbostadshus, boende – bil</b>	<b>Detaljplan bilplats/1000 m<sup>2</sup></b>	<b>Bygglov bilplats/lägenhet</b>
Lägenhet, City/Innerstaden	5,5	0,49
Lägenhet, Centrala Göteborg	6,0	0,54
Lägenhet, Övriga Göteborg	7,2	0,65
Små lägenheter, City/Innerstaden	5,5	0,34
Små lägenheter, Centrala Göteborg	6,0	0,42
Små lägenheter, Övriga Göteborg	7,2	0,46
<b>Flerbostadshus, besök – bil</b>		
Lägenhet, City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	0,6	0,05
Lägenhet, Övriga Göteborg	1	0,07
<b>Småhus, boende – bil</b>		
Småhus, egen uppställning	2 per hus	2 per hus
Småhus, gemensam uppställning	1,7 per hus	1,5 per hus
<b>Småhus, besök – bil</b>		
Besök, småhus	0,2 per hus	0,2

Tabell 1: Parkeringstal, bostäder – bil, innan avvägning mot god kollektivtrafik.

***Beräkningsexempel vid detaljplan***

Parkeringstal = boendeplatser + besöksplatser – 10 % vid god kollektivtrafik

Ex. lägenheter, flerbostadshus i Innerstaden, god kollektivtrafik:

Boendeplatser:	5,5 - 10 %	= 5,0 bilplatser/1 000 m <sup>2</sup>
Besöksplatser:	0,6 - 10 %	= 0,5 bilplatser/1 000 m <sup>2</sup>
Totalt:	5,0 + 0,5	= 5,5 bilplatser/1 000 m <sup>2</sup>

***Beräkningsexempel vid bygglov***

Parkeringstal = boendeplatser + besöksplatser – 10 % vid god kollektivtrafik

Ex. små lägenheter, flerbostadshus i Innerstaden, god kollektivtrafik:

Boendeplatser:	0,34 - 10 %	= 0,31 bilplatser/lägenhet
Besöksplatser:	0,05 - 10 %	= 0,04 bilplatser/lägenhet
Totalt:	0,31 + 0,04	= 0,35 bilplatser/lägenhet

## Parkeringsstal för bostäder – cykel

Parkeringsstalen för cykel baseras på SCB:s befolknings- och bostadsstatistik 2008 (se vidare i bilaga 2).

Parkeringsstalen utgår från:

- 1 cykelplats per invånare i förråd.
- 0,1 cykelplats per lägenhet för boende i anslutning till entrén.
- 0,5 cykelplats per lägenhet för besökande i anslutning till entrén.

För småhus anges inga parkeringsstal för cyklar, då det inte anses nödvändigt att reglera utrymme för cyklar vid en- och tvåbostadshus.

	Detaljplan cykelpl/1 000 m <sup>2</sup>	Bygglov cykelpl/lägenhet
<b>Flerbostadshus, boende, förråd – cykel</b>		
Lägenhet, hela Göteborg	25	2
Små lägenheter, hela Göteborg	25	1,5

### Flerbostadshus, besök och boende, i anslutning till entrén – cykel

Lägenhet, hela Göteborg	10	1
-------------------------	----	---

Tabell 2: Parkeringsstal, bostäder – cykel.

#### **Beräkningsexempel vid detaljplan (oavsett lägenhetsstorlek)**

Parkeringsstal för cykel = cykelplatser i förråd + cykelplatser vid entrén

Cykelplatser i förråd: 25 cykelplatser/1 000 m<sup>2</sup>  
Cykelplatser vid entrén: 10 cykelplatser/1 000 m<sup>2</sup>  
Totalt: 25 + 10 = 35 cykelplatser/1 000 m<sup>2</sup>

#### **Beräkningsexempel vid bygglov (normalstora lägenheter)**

Parkeringsstal för cykel = cykelplatser i förråd + cykelplatser vid entrén

Cykelplatser i förråd: 2 cykelplatser/lägenhet  
Cykelplatser vid entrén: 1 cykelplatser/lägenhet  
Totalt: 2 + 1 = 3 cykelplatser/lägenhet

## Verksamheter – generellt

Parkeringsstalen för olika typer av verksamheter består av tal för sysselsatta och besökande.

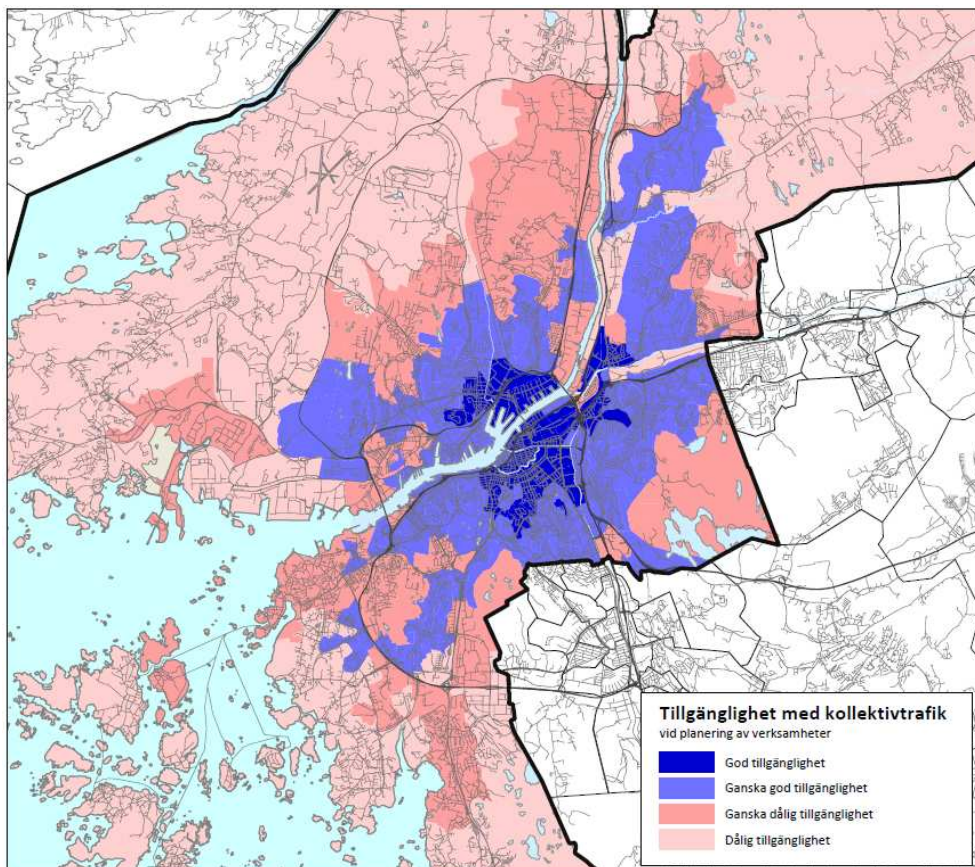
Parkeringsstalen för sysselsatta i olika verksamheter baseras på:

- uppskattning av yta per sysselsatt.
- färdmedelsval vid arbetsresor.
- tillgänglighet med kollektivtrafik (se vidare i bilaga 2).

Vid god eller ganska god tillgänglighet med kollektivtrafik utgår parkeringsstalen från en lägre andel arbetsresor med bil än dagens färdmedelsval. Syftet är att stimulera till minskad arbetspendling med bil.

Definitionen av god kollektivtrafik för verksamheter utgår från att man ska kunna ta sig till de tänkta arbetsplatserna med hjälp av kollektivtrafik. Det är god kollektivtrafik för verksamheter i princip i hela City och Innerstaden, samt i delar av Centrala Göteborg. Det är ganska god kollektivtrafik i relativt stora delar av den bebyggda ytan inom kommunen. När kollektivtrafiken byggs ut och förbättras kommer området med god respektive ganska god kollektivtrafik att utökas.

Parkeringsstalen för besökande baseras på olika faktorer beroende på typ av verksamhet, till exempel samtal med handelns aktörer, studier av beläggningsgraden vid handelsetableringar i Göteborg och jämförelser med andra kommuner.



Figur 3: Tillgänglighet med kollektivtrafik vid planering av verksamheter.

## **Handel**

### **Parkeringsstal för handel – bil**

Parkeringsstalen för handel består av tal för sysselsatta och besökande. Parkeringsstalen för besökande gör skillnad på handel i blandad stadsbebyggelse, bilorienterad handel med bostäder och kollektivtrafik i närområdet, samt externt lokaliserad bilorienterad handel. Vid handel med dagligvaror/livsmedel görs ett tillägg.

Parkeringsstalen för besökande baseras på jämförelser med andra kommuner i Sverige och Norden, samt tal med handelns aktörer och studier av beläggningsgraden vid 15 handelsetableringar i Göteborg, genomförda av Stadsbyggnadskontoret 2009. Flertalet av de studerade handelsetableringarna hade mindre än 50 procent beläggning under lönehelgen i slutet av augusti 2009. En kontroll under lönehelgen i slutet av oktober 2009 visade ungefär samma beläggningsgrad. Övriga studerade tidpunkter (helgen före lönehelgen och en vardag mitt i månaden) hade ännu lägre beläggning.

### **Handel i blandad stadsbebyggelse**

Blandad stadsbebyggelse utgörs av traditionell stadsbebyggelse i till exempel kvartersstruktur med handel i bottenplan och bostäder eller kontor i de övre våningarna. Handel i blandad stadsbebyggelse kan vara såväl cityhandel som lokala torg, det vill säga handel med i huvudsak lokalt kundunderlag. Vid dagligvaror/livsmedel bör antalet bilplatser vara något högre än för övrig handel i blandad stadsbebyggelse.

### **Bilorienterad handel**

Bilorienterad handel utgörs av externhandelscentrum och stormarknader som i stor utsträckning riktar sig till bilburna kunder. Många handelscentra är tillgängliga med flera olika transportslag genom att de har boende i närområdet och god eller ganska god tillgänglighet med kollektivtrafik (till exempel Frölunda Torg). Sådan handel kallas i tabellen nedan för ”bilorienterad handel, nära” och ges lägre parkeringstal än externt lokaliserad handel, det vill säga utan boende i närområdet och med dålig eller ganska dålig tillgänglighet med kollektivtrafik. Sådan handel kallas för ”bilorienterad handel, extern” och bör av princip inte komma ifråga i Centrala Göteborg. Vid dagligvaror/livsmedel bör antalet bilplatser vara något högre än för övrig bilorienterad handel.

Parkeringsstalen för ”bilorienterad handel, nära” är i samma storleksordning som befintliga parkeringsanläggningar vid Frölunda Torg, Ica Maxi vid Mölndalsvägen och Allum i Partille.

Vid bilorienterad handel i Centrala Göteborg är det önskvärt att parkering löses i parkeringshus alternativt garage för att främja effektiv markanvändning.



<b>Handel, besökande – bil</b>	<b>Detaljplan bilplats/1000 m<sup>2</sup></b>	<b>Bygglov bilplats/1000 m<sup>2</sup></b>
Blandad stadsbebyggelse, City/Innerstaden	15	12
Blandad stadsbebyggelse, Centrala Göteborg/Övriga Göteborg	20	16
Bilorienterad handel, nära, Centrala Göteborg	30	24
Bilorienterad handel, nära, Övriga Göteborg	35	28
Bilorienterad handel, extern, Övriga Göteborg	45	36
Dagligvaror/livsmedel, hela Göteborg	Tillägg 10	Tillägg 8
<b>Handel, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	1,5 (max)	1
Ganska god tillgänglighet	2,5 (max)	2
Ganska dålig tillgänglighet	5	4
Dålig tillgänglighet	6	5

**Tabell 3: Parkeringstal för handel – bil.**

### **Parkeringstal för handel – cykel**

Parkeringstalen för cykel gör skillnad på handel i blandad stadsbebyggelse, bilorienterad handel med bostäder i närområdet, samt externt lokaliserad bilorienterad handel. Dessutom påverkar handelns läge i staden antalet cykelplatser. Centrala Göteborg har dubbelt så höga cykeltal som Övriga Göteborg.

Antalet cykelburna kunder varierar beroende på olika typer av handel. Vid försäljning av skrymmande varor och vid bilorienterad handel är oftast efterfrågan på cykelparkering mindre. Handel med ett lokalt upptagningsområde har ofta en högre efterfrågan på cykelparkering, då många resor till och från handelsplatsen är korta.

<b>Handel, besökande – cykel</b>	<b>Detaljplan cykelpl/1000 m<sup>2</sup></b>	<b>Bygglov cykelpl/1000 m<sup>2</sup></b>
Blandad stadsbebyggelse, City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	18	14
Blandad stadsbebyggelse, Övriga Göteborg	9	7
Bilorienterad handel, nära, City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	9	7
Bilorienterad handel, nära, Övriga Göteborg	4	3
Bilorienterad handel, extern, Övriga Göteborg	2	1,5
<b>Handel, sysselsatta – cykel</b>		
City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	4	3
Övriga Göteborg	2	1,5

**Tabell 4: Parkeringstal för handel – cykel.**

## Kontor och industri

### Parkeringsstal för kontor och industri – bil

Parkeringsstalen för kontor och industri består av tal för besökande och sysselsatta. Talen bygger på platsens tillgänglighet med kollektivtrafik.

Parkeringsstalen för besökande till kontor och industri har uppskattats utifrån jämförelser med andra kommuner i Sverige och Norden.

	Detaljplan bilplats/1000 m <sup>2</sup>	Bygglov bilplats/1000 m <sup>2</sup>
<b>Kontor, industri, besökande – bil</b>		
God tillgänglighet	0,5	0,4
Ganska god tillgänglighet	0,8	0,6
Ganska dålig tillgänglighet	2	1,6
Dålig tillgänglighet	3	2,4
<b>Kontor, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	5 (max)	4
Ganska god tillgänglighet	8 (max)	7
Ganska dålig tillgänglighet	17	13
Dålig tillgänglighet	20	16
<b>Industri, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	3 (max)	2
Ganska god tillgänglighet	5 (max)	4
Ganska dålig tillgänglighet	10	8
Dålig tillgänglighet	12	10

Tabell 5: Parkeringsstal för kontor och industri – bil.

### Parkeringsstal för kontor och industri – cykel

Parkeringsstalen för cykel vid kontor består av tal för besökande och sysselsatta, medan industri endast har cykeltal för sysselsatta. Cykeltalen vid kontor påverkas av verksamhetens läge i staden, medan cykeltalen för industri är samma över hela staden.

	Detaljplan cykelpl/1000 m <sup>2</sup>	Bygglov cykelpl/1000 m <sup>2</sup>
<b>Kontor, besökande – cykel</b>		
City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	2	1,5
Övriga Göteborg	1	0,8
<b>Kontor, sysselsatta – cykel</b>		
City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	13	11
Övriga Göteborg	7	5
<b>Industri, sysselsatta – cykel</b>		
Hela Göteborg	6	5

Tabell 6: Parkeringsstal för kontor och industri – cykel.

## Skolor

### Parkeringsstal för skolor – bil

#### Universitet/högskolor/gymnasium

Parkeringsstalen för bil vid universitet/högskolor och gymnasium i Centrala Göteborg består av ett rekommenderat intervall. Intervallet omfattar både studenter, besökande och sysselsatta. Den lägre delen av intervallet utgörs av det antal bilplatser som angavs i detaljplanen för Kv. Jungfrustigen (Sociala Huset) som antogs 2002. Den övre delen av intervallet är samma som parkeringsnormer från 1996 för universitet/högskolor i det som kallas Övriga centrala staden. En särskild utredning bör göras i varje enskilt fall för att avgöra det specifika projektets och platsens förutsättningar.

#### Grundskolor och förskolor

Parkeringsstalen för bil vid grundskolor och förskolor består av tal för besökande och sysselsatta. Talen för sysselsatta bygger på platsens tillgänglighet med kollektivtrafik. Parkeringsstalen ligger ungefär i linje med bedömningen om lämpligt utrymme för parkering i aktuella detaljplaner för skolor och förskolor i Göteborg.

Besöksplatserna vid grundskolor och förskolor bör företrädesvis utformas som trafiksäker angöring för hämtning och lämning av barn.

Universitet/högskola/gymnasium studenter, besökande, sysselsatta – bil	Detaljplan	Bygglov
	bilplats/1000 m <sup>2</sup>	bilplats/1000 m <sup>2</sup>
City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	3-6	2,5-5
Övriga Göteborg	Särskild utredn.	Särskild utredn.
<b>Grundskola, besökande – bil</b>		
City/Innerstaden	1,5	1,2
Centrala Göteborg/Övriga Göteborg	3	2,4
<b>Grundskola, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	1 (max)	0,8
Ganska god tillgänglighet	2 (max)	1,6
Ganska dålig tillgänglighet	4	3,2
Dålig tillgänglighet	5	4
<b>Daghem/förskola, besökande – bil</b>		
City/Innerstaden	3	2,5
Centrala Göteborg	5	4
Övriga Göteborg	7	5,5
<b>Daghem/förskola, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	2,5 (max)	2
Ganska god tillgänglighet	4 (max)	3
Ganska dålig tillgänglighet	8	6
Dålig tillgänglighet	10	8

Tabell 7: Parkeringsstal för skolor – bil.

## Parkeringsstal för skolor – cykel

Cyklandet ökar ju högre utbildningen är. Universitet/högskolor och gymnasium ges därför högre parkeringsstal för cykel än grundskolor, som i sin tur ges högre cykeltal än förskolor.

Parkeringsstalen för cykel vid skolor och förskolor består av ett rekommenderat intervall. Intervallet omfattar både studenter/elever/barn, besökande och sysselsatta. En särskild utredning bör göras i varje enskilt fall för att avgöra det specifika projektets och platsens förutsättningar.

	Detaljplan	Bygglov
Universitet/högskolor/gymnasium studenter, besökande, sysselsatta – cykel	cykelpl/1000 m <sup>2</sup>	cykelpl/1000 m <sup>2</sup>
Hela Göteborg	60-90	50-70
Grundskolor, elever, besökande, sysselsatta – cykel		
Hela Göteborg	20-45	15-35
Förskolor, barn, besökande, sysselsatta – cykel		
Hela Göteborg	20-30	15-25

Tabell 8: Parkeringsstal för skolor – cykel.

## Servicehus/äldreboende

### Parkeringstal för servicehus/äldreboende – bil

Servicehus/äldreboende skiljer sig från bostäder genom att ha karaktär av vård. De boende antas inte ha möjlighet till egen bil. Parkeringstalen för bil vid servicehus/äldreboende består därför av tal för besökande och sysselsatta. Talen för sysselsatta bygger på platsens tillgänglighet med kollektivtrafik. Antalet besökande till servicehus har uppskattats till något högre än besökande till bostäder.

<b>Servicehus/äldreboende, besökande – bil</b>	<b>Detaljplan bilplats/1000 m<sup>2</sup></b>	<b>Bygglov bilplats/1000 m<sup>2</sup></b>
Hela Göteborg	3	2,5
<b>Servicehus/äldreboende, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	0,6 (max)	0,5
Ganska god tillgänglighet	1 (max)	0,8
Ganska dålig tillgänglighet	2	1,6
Dålig tillgänglighet	2,5	2

Tabell 9: Parkeringstal för servicehus/äldreboende – bil.

### Parkeringstal för servicehus/äldreboende – cykel

Parkeringstalen för cykel vid servicehus/äldreboende består av tal för besökande och sysselsatta. Talet för besökande vid servicehus/äldreboende är samma som för besökande till bostäder. Talet för sysselsatta utgår från 0,4 cykelplatser per sysselsatt.

<b>Servicehus/äldreboende, besökande – cykel</b>	<b>Detaljplan cykelpl/1000 m<sup>2</sup></b>	<b>Bygglov cykelpl/1000 m<sup>2</sup></b>
Hela Göteborg	7	5,5
<b>Servicehus/äldreboende, sysselsatta – cykel</b>		
Hela Göteborg	1,3	1

Tabell 10: Parkeringstal för servicehus/äldreboende – cykel.

## ***Sjukhus/vårdcentral***

### **Parkeringsstal för sjukhus/vårdcentral – bil och cykel**

Parkeringsstalen för bil och cykel vid sjukhus/vårdcentral utgörs av ett rekommenderat intervall av bil- och cykelplatser som en detaljplan bör möjliggöra och som kommunen minst bör kräva i samband med bygglov. Intervallet omfattar både besökare och sysselsatta.

När det gäller parkeringsstalen för bil är den lägre delen av intervallet samma som för besökande till handel i blandad stadsbebyggelse. Den övre delen av intervallet är samma som den högsta nivån i gällande parkeringsnormer för sjukhus/vårdcentral.

En särskild utredning bör göras i varje enskilt fall för att avgöra det specifika projektets och platsens förutsättningar.

	<b>Detaljplan bilplats/1000 m<sup>2</sup></b>	<b>Bygglov bilplats/1000 m<sup>2</sup></b>
<b>Sjukhus/Vårdcentral, besök, sysselsatta – bil</b>		
Hela Göteborg	15-25	12-20

**Tabell 11: Parkeringsstal för sjukhus/vårdcentral – bil.**

	<b>Detaljplan cykelpl/1000 m<sup>2</sup></b>	<b>Bygglov cykelpl/1000 m<sup>2</sup></b>
<b>Sjukhus/Vårdcentral, besök, sysselsatta – cykel</b>		
Hela Göteborg	15-50	12-40

**Tabell 12: Parkeringsstal för sjukhus/vårdcentral – cykel.**

## Hotell/konferens

### Parkeringsstal för hotell/konferens – bil

Parkeringsstalen för hotell/konferens består av tal för besökande och sysselsatta. Talen för sysselsatta bygger på platsens sammanvägda tillgänglighet med olika trafikslag.

	Detaljplan bilplats/1000 m <sup>2</sup>	Bygglov bilplats/1000 m <sup>2</sup>
<b>Hotell/konferens, besökande – bil</b>		
Hotell/konferens, City/Innerstaden	2	1,6
Hotell/konferens, Centrala Göteborg	4	3
Hotell/konferens, Övriga Göteborg	10	8
Motell, hela Göteborg	27	22
<b>Hotell/konferens, sysselsatta – bil</b>		
God tillgänglighet	0,5 (max)	0,4
Ganska god tillgänglighet	0,8 (max)	0,6
Ganska dålig tillgänglighet	1,7	1,4
Dålig tillgänglighet	2	1,6

Tabell 13: Parkeringsstal för hotell/konferens – bil.

### Parkeringsstal för hotell/konferens – cykel

Parkeringsstalen för cykel vid hotell/konferens består av tal för besökande och sysselsatta. Cykeltalen påverkas av verksamhetens läge i staden.

	Detaljplan cykelpl/1000 m <sup>2</sup>	Bygglov cykelpl/1000 m <sup>2</sup>
<b>Hotell/konferens, besökande – cykel</b>		
City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	2	1,5
Övriga Göteborg	1	0,8
<b>Hotell/konferens, sysselsatta – cykel</b>		
City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	1,0	0,8
Övriga Göteborg	0,5	0,4

Tabell 14: Parkeringsstal för hotell/konferens – cykel.

## ***Kollektivtrafikhållplatser***

Vid hållplatser för kollektivtrafik bör det finnas cykelparkering. Cykelparkeringen bör lokaliseras i direkt anslutning till hållplatsen men väl avskild från hållplatsytan och gångbanan. Cykelparkeringen bör ha väderskydd och ge möjlighet att låsa fast cykeln.



# BILAGA 1: Vad säger lagen om parkering?

## ***Parkeringskrav för nybebyggelse***

Plan- och bygglagen, PBL, anger i 8 kap 9 § att lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning ska ordnas på tomten eller i närheten av den. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för både parkering och friyta, ska i första hand friyta anordnas.

I PBL 4 kap 13 § anges att en detaljplan får reglera det utrymme som behövs med hänsyn till 8 kap 9 §. Detaljplanen får reglera placering och utformning av parkeringsplatser och att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

I kommentarerna till lagtexten preciseras att med ”lämpligt utrymme för parkering” avses att det ska vara lämpligt beläget och tillräckligt stort. Kommunen bör bestämma i vilken omfattning som utrymme för parkering ska krävas genom allmänna riktlinjer för parkering och grunder för beräkning av parkeringsbehov i plan- och bygglovärenden.

## ***Parkeringskrav för befintlig bebyggelse***

Bestämmelserna i 8 kap. 9 § ska enligt 10 § i samma kapitel tillämpas ”i skälig utsträckning” för befintlig bebyggelse. Kraven på parkering vid befintlig bebyggelse får alltså inte drivas längre än vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Vikten av att utreda möjliga sätt att anordna parkering vid befintlig bebyggelse, till exempel genom gemensamma lösningar, poängteras av propositionen inför PBL (Prop. 1985/86:1 sid. 522-523).

## ***Fastighetsägarens respektive kommunens ansvar***

Enligt PBL ansvarar kommunen för lämplig markanvändning. 2 kap. 1 § anger att kommunen vid planläggning och lokalisering av bebyggelse ska beakta att:

*”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företråde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.”*

Skyldigheten att anordna parkering ligger dock 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. I parkeringspolicyn jämföras rimligt avstånd till parkering med gångavstånd till kollektivtrafikhållplats. Det innebär att man bör kunna acceptera cirka 400 meter gångavstånd till parkeringsplatsen eller 300 meter fågelvägen. Angöringsplats och handikapplats ska dock finnas i anslutning till entréer.

## **Planbestämmelser om parkering**

Detaljplanen ska säkerställa tillräckligt utrymme för parkering av bil och cykel. Enligt Plan- och bygglagen 5 kap 7 § punkt 8 får detaljplanen bestämma:

- placering och utformning av parkeringsplatser
- förbud att använda viss mark eller byggnader för parkering
- skyldighet att anordna utrymme för parkering, lastning och lossning

### **Garage eller parkeringsanläggning**

Om detaljplanen förutsätter att parkering löses under mark eller i en parkeringsanläggning i flera våningar bör parkeringen regleras genom planbestämmelser. Det kan vara lämpligt att reglera såväl användningen av kvartersmark, högsta antal våningar och exploateringsstal för parkeringsanläggningen. Om det är viktigt att parkeringen löses i garage eller anläggning istället för på mark, bör planbestämmelse införas som förbjuder parkering på den kvartersmark som är olämplig för parkering.

### **Maximalt antal bilplatser**

I de fall parkeringstalen anger maximalt antal bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> bruttototalarea som detaljplanen bör möjliggöra, bör planbestämmelser förbjuda parkering på kvartersmark som inte avses för parkering. Annars går det inte att neka bygglov till fler bilplatser än parkeringstalen avser. En sådan bestämmelse är särskilt viktig om exploatörens efterfrågan på parkering är högre än de maximala parkeringstalen.

Om en planbestämmelse anger maximalt antal bilplatser inom en viss yta på eller under mark bör ytorna vara relativt små och anpassade efter tänkt fastighetsindelning.

### **Punktprickad mark**

Rättsläget är oklart om parkering får anordnas på mark som inte får bebyggas, så kallad punktprickad mark. Om man avser att tillåta parkering på punktprickad mark bör man därför särskilt ange att parkering får finnas där.

### **Exempel på lämpliga planbestämmelser**

#### **Användning av kvartersmark**

- |   |                      |
|---|----------------------|
| P | Parkering under mark |
| P | Parkering            |

#### **Utnyttjandegrad** (för den kvartersmark som ges användningen "P")

- |                |   |
|----------------|---|
| e <sub>1</sub> | Största byggnadsarea i m <sup>2</sup> för parkering                 |
| e <sub>2</sub> | Maximalt antal bilplatser inom en viss yta på respektive under mark |

#### **Placering, utformning, utförande** (för den kvartersmark som ges användningen "P")

- |                |  |
|----------------|--|
| III            | Högsta antal våningar  |
| f <sub>1</sub> | Underjordiskt garage får uppföras mellan aktuella plushöjder |

### **Markens anordnande**

ej parkering	Parkering får ej finnas
parkering	Parkering får finnas (bör anges på punktprickad mark om man avser att tillåta parkering där)

### **När är det onödigt med planbestämmelser om parkering?**

Om detaljplanen syftar till att ange en flexibel markanvändning och det finns flera alternativa sätt att utforma såväl byggnader som parkering, är planbestämmelser om parkering ofta onödiga och därmed olämpliga. För att detaljplanen ska hänvisa till gällande parkeringstal kan man ändå *informera* om att gällande parkeringstal ska tillämpas i samband med bygglov på plankartan. Det är olämpligt att införa en planbestämmelse som generellt hänvisar till gällande parkeringstal, eftersom parkeringstalen i vissa fall ger utrymme för bedömning i varje enskilt fall.

Om detaljplanen saknar planbestämmelser om parkering får parkering anordnas för det ändamål som planen medger på all kvartersmark. I princip får parkering alltså anordnas hur som helst och i hur stor omfattning som helst, så länge parkeringen är till för det ändamål som planen medger. Det gäller även garage. Om detaljplanen inte förbjuder garage, får garage anordnas för planens ändamål, även om det inte uttryckligen anges.

## BILAGA 2: Beräkningsunderlag

### Bostäder

#### Befolknings- och bostadsstatistik

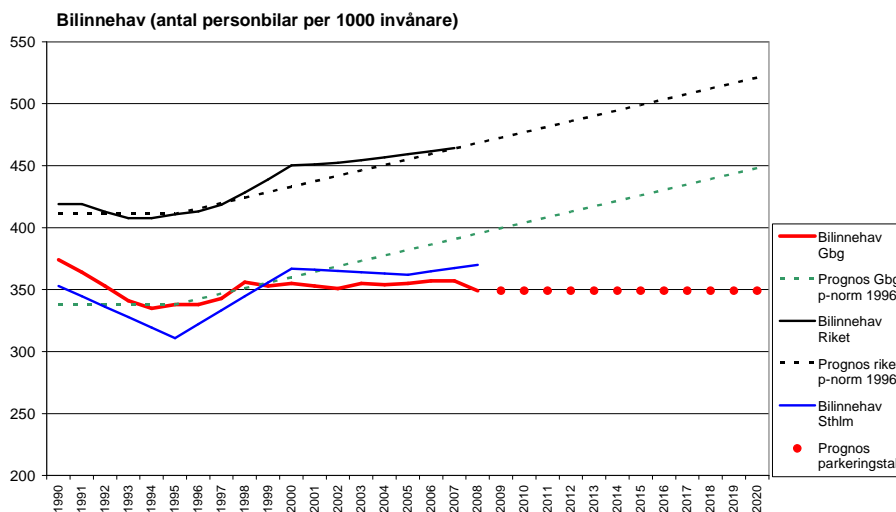
Antalet invånare i varje bostad varierar, framför allt mellan småhus (en- och tvåbostadshus) och lägenheter i flerbamilshus, men även storlek på lägenheten och läget i staden påverkar. Med små lägenheter avses maximalt två rum och kök.

Bostadstyp	Antal invånare/bostad
Lägenhet, flerbostadshus, City/Innerstaden	1,6
Lägenhet, flerbostadshus, Centrala Göteborg	1,7
Lägenhet, flerbostadshus, Övriga Göteborg	1,8
Lägenhet, flerbostadshus, hela Göteborg	1,8
Små lägenheter, flerbostadshus, City/Innerstaden	1,4
Små lägenheter, flerbostadshus, Centrala Göteborg	1,5
Små lägenheter, flerbostadshus, Övriga Göteborg	1,4
Små lägenheter, flerbostadshus, hela Göteborg	1,4
Småhus, hela Göteborg	3,0

Bilaga tabell 1: Antal invånare per bostad.

#### Bil innehav i Göteborg som helhet

Bil innehavet i Göteborg har legat konstant på 350-360 bilar per 1 000 invånare de senaste tio åren. Under första halvan av 90-talet minskade bil innehavet i Göteborg från cirka 375 till 335 bilar per 1 000 invånare. Därefter ökade bil innehavet till 1998 då utvecklingen planade ut till en konstant nivå. Bil innehavet i Stockholm har förändrats på ett likartat sätt. Bil innehavet i Göteborg är ett av landets lägsta.



Bilaga figur 1: Bil innehav i Göteborg, Stockholm och riket.

I parkeringsnormerna från 1996 antog man att bilinnehavet skulle öka från cirka 340 personbilar per 1 000 invånare år 1995 till 450 personbilar år 2020. Göteborgs tidigare parkeringsnormer (från 1988) antog att bilinnehavet skulle öka från cirka 360 personbilar per 1 000 invånare år 1987 till 420 personbilar år 2020.

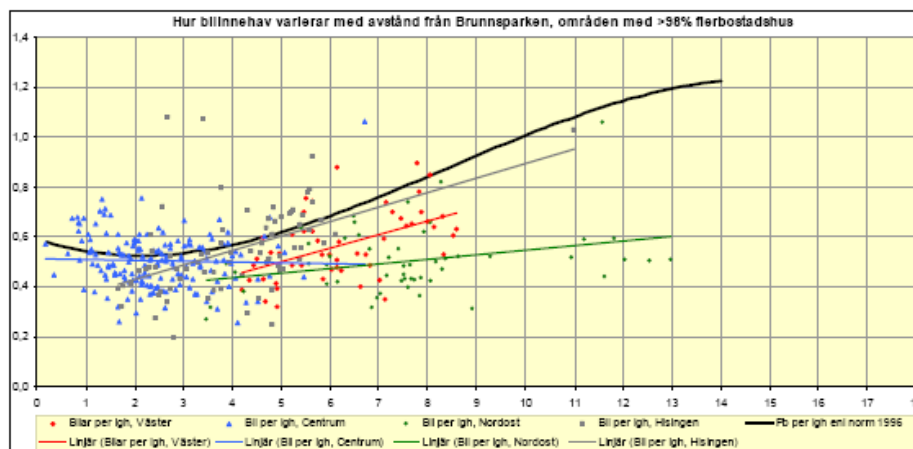
SIKA (Statens Institut för Kommunikationsanalys) har tagit fram en prognos som förutspår att bilinnehavet i Västra Götalands län i snitt kommer att öka med 16 procent mellan åren 2001-2020 (Rapport 2005:8, Prognos för persontransporter år 2020 (sid. 11-12)). För Göteborgs del skulle denna prognos medföra ett bilinnehav på cirka 410 personbilar per 1 000 invånare år 2020.

Parkeringstalen utgår från att framtida bilinnehav i Göteborg fortsätter att ligga på 2008 års nivå. Mot bakgrund av att bilinnehavet har legat konstant i tio år antas att bilinnehavet i Göteborg har nått en form av mättnadsgrad och även fortsättningsvis kommer att ligga på ungefär oförändrad nivå. Detta antagande medför att parkeringstalen för bostäder baseras på lägre bilinnehav än parkeringsnormerna från 1996. Om bilinnehavet förändras väsentligt bör parkeringstalen revideras.

### Bilinnehav i olika delar av Göteborg

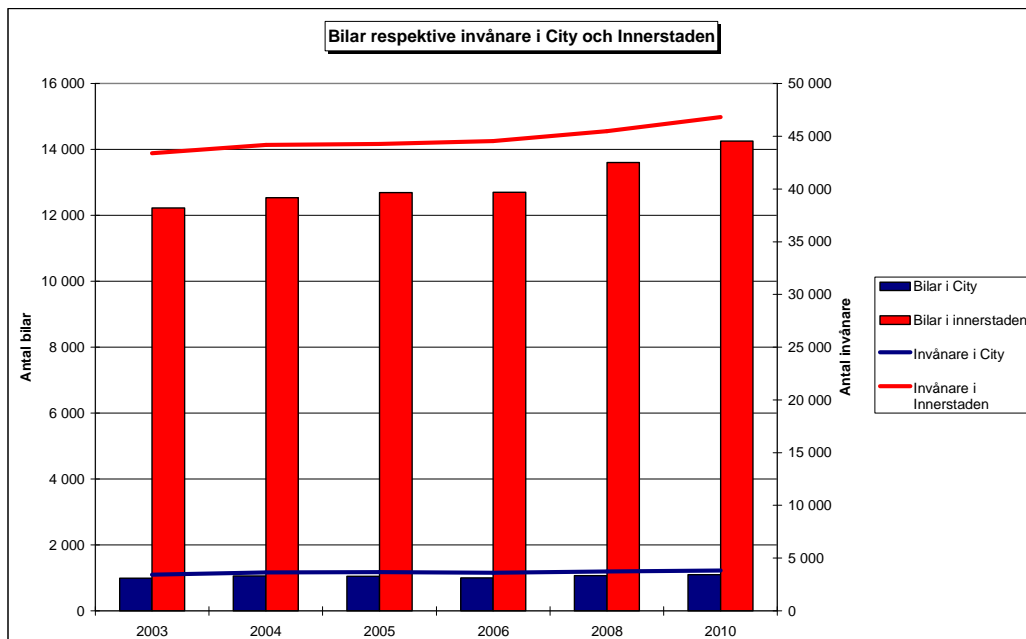
Under 2006-2008 tog Trafikkontoret fram ett kunskapsunderlag om bilinnehav i olika delar av Göteborg (Riktlinjer för parkering – underlag för bedömning av parkeringsbehov, Trafikkontoret 2008). Rapporten utgår från bilinnehavet enligt SCB:s BILPAK 2005. Figuren nedan visar hur bilinnehavet i basområden med i princip enbart flerbostadshus varierar med avstånd från Brunnsparken. Den svarta linjen visar vad gällande parkeringsnormer från 1996 anger som nödvändigt antal bilplatser per lägenhet. Rött visar bilinnehavet i basområden i västra Göteborg, blått visar bilinnehavet i Centrum, grönt visar bilinnehavet i nordöstra Göteborg och grått visar bilinnehavet på Hisingen.

Bilinnehavet i olika delar av Göteborg påverkas mindre av avståndet från centrum än vad gällande parkeringsnormer förutsätter. De föreslagna parkeringstalen för bostäder har därför mindre skillnad mellan centrala och perifera lägen i staden än gällande parkeringsnormer.

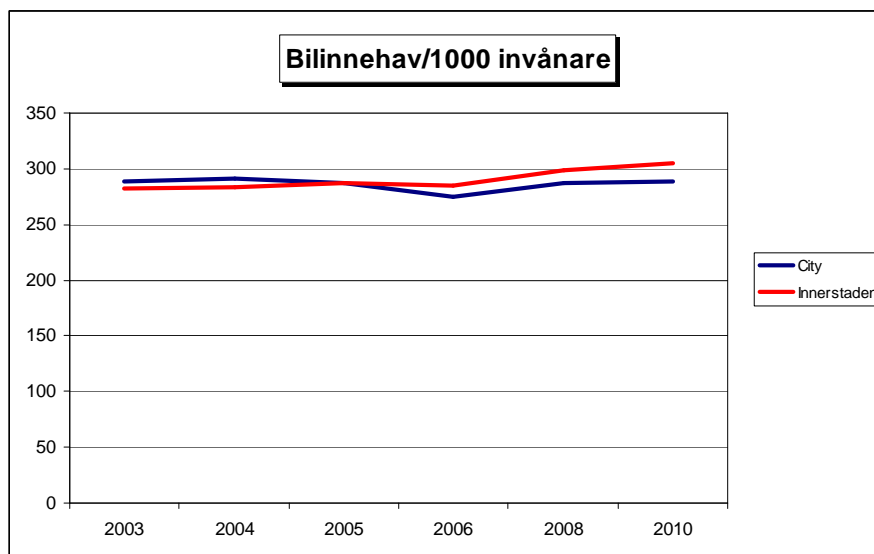


**Bilaga figur 2: Hur bilinnehav varierar med avstånd från Brunnsparken, ur Riktlinjer för parkering – underlag för bedömning av parkeringsbehov, Trafikkontoret 2008.**

Antalet bilar i City och Innerstaden har de senaste åren ökat med ca 14 %. Det beror i huvudsak på att antalet boende i området har ökat (med drygt 8 %). Antal lägenheter i City och Innerstaden har ökat med 3,5 % under perioden 2004 till 2008. Bilinnehavet per invånare i City och Innerstaden har ökat marginellt från 285 till 295 bilar/1000 invånare under åren 2003 och 2010. 2006 var bilinnehavet som lägst på 280 bilar/1000 invånare.



Bilaga figur 3: Antal bilar och invånare i City och Innerstaden 2003-2010



Bilaga figur 4: Bilinnehav i City och Innerstaden 2003-2010

I City och Innerstaden utgår parkeringstalen för lägenheter i flerbostadshus från bilinnehavet hos 60 procent av invånarna i de aktuella basområdena (60-percentilen). I Centrala och Övriga Göteborg utgår talen från bilinnehavet hos 80 procent av invånarna i de aktuella basområdena (80-percentilen).

<b>Bostadstyp</b>	<b>Bilar/invånare</b>
Lägenhet, flerbostadshus, City/Innerstaden	0,31
Lägenhet, flerbostadshus, Centrala Göteborg	0,32
Lägenhet, flerbostadshus, Övriga Göteborg	0,36
Små lägenheter, flerbostadshus, City/Innerstaden	0,24
Små lägenheter, flerbostadshus, Centrala Göteborg	0,28
Små lägenheter, flerbostadshus, Övriga Göteborg	0,33
Småhus	0,55

**Bilaga tabell 2: Bilinnehav per invånare i olika typer av bostäder.**

### **Lägenhetsytor**

Parkeringstalen för bostäder utgår i detaljplaneskedet från 90 m<sup>2</sup> per lägenhet, vilket är något mindre än en genomsnittlig lägenhet (cirka 100 m<sup>2</sup> bruttototalarea). Det minskar risken att detaljplanens rekommenderade nivå understiger minimikravet i samband med bygglovet. I bygglovsskedet utgår talen från bilinnehavet i faktiska lägenheter i olika delar av staden.

### **Tillgänglighet med kollektivtrafik – bostäder**

God kollektivtrafik för bostäder definieras som att man från det aktuella området når mer än hälften av Göteborgs arbetsplatser inom 30 minuter. Det är alltså möjligt att ta sig till jobbet inom en halvtimme med hjälp av kollektivtrafik. Vid ganska god kollektivtrafik når man mer än hälften av Göteborgs arbetsplatser inom 45 minuter och vid dålig tillgänglighet tar det mer än 45 minuter. Restiden är beräknad utifrån restid i fordon, bytestid samt gångtid vid byte. Gångtiden från startpunkten och gångtiden från sista hållplatsen till målpunkten ingår inte.

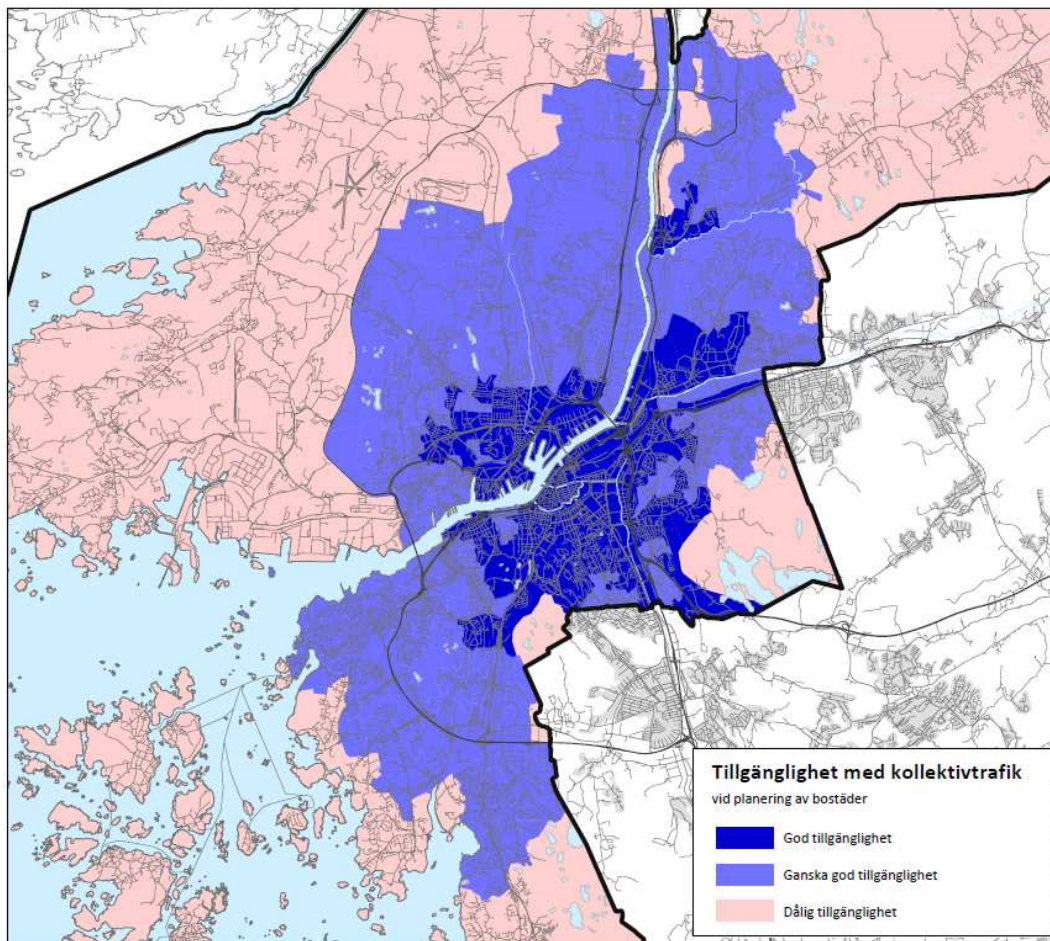
Med denna definition är det god kollektivtrafik för bostäder i hela City, Innerstaden och i stort sett i hela Centrala Göteborg. Även delar av Övriga Göteborg har god kollektivtrafik för bostäder. Det är ganska god kollektivtrafik i en stor del av den bebyggda ytan inom kommunen. När kollektivtrafiken byggs ut och förbättras kommer området med god respektive ganska god kollektivtrafik att utökas.

Om avståndet till närmaste hållplats är längre än 500 meter eller antalet avgångar i högtrafik är färre än 4 avgångar/timme, bedöms området ha ganska dålig kollektivtrafik oavsett om figuren nedan anger god eller ganska god kollektivtrafik.

### Avvägning mot kollektivtrafik vid bostäder

Vid god tillgänglighet minskas parkeringstalen med 10 procent. Vid ganska god respektive dålig tillgänglighet minskas inte parkeringstalen alls.

Begränsade möjligheter till parkering vid bostäder med god tillgänglighet med kollektivtrafik syftar till minskat bilinnehav. Det innebär att boende i områden där transportbehovet ofta kan tillgodoses med andra färdmedel än bil, inte kommer att kunna ha bil i lika stor utsträckning som idag.



Bilaga figur 5: Tillgänglighet med kollektivtrafik vid planering av bostäder. Analys utifrån Västtrafiks modell för kollektivtrafik enligt 2006-2007 års turlista.



## Beräkningsexempel parkeringstal för bostäder – bil

### Detaljplan

Parkeringstal för bostäder = boendeplatser + besöksplatser

Boendeplatser = antal invånare/lägenhet \* bilinnehav/invånare \* 1 000 m<sup>2</sup> / uppskattad lägenhetsyta

Ex. Lägenhet, flerbostadshus i Övriga Göteborg:

1,8 invånare/lägenhet

0,36 bilar/invånare

90 m<sup>2</sup>/lägenhet

Boendeplatser:  $1,8 * 0,36 * 1000/90 = 7,2$  bilplatser/1000 m<sup>2</sup>

Besöksplatser: 1 bilplats/1000 m<sup>2</sup>

Totalt:  $7,2 + 1 = 8,2$  bilplatser/1000 m<sup>2</sup>

### Bygglov

Parkeringstal för bostäder = boendeplatser + besöksplatser

Boendeplatser = antal invånare/lägenhet \* bilinnehav/invånare

Ex. Lägenhet, flerbostadshus i Övriga Göteborg:

1,8 invånare/lägenhet

0,36 bilar/invånare

Boendeplatser:  $1,8 * 0,36 = 0,65$  bilplatser/lägenhet

Besöksplatser: 0,07 bilplatser/lägenhet

Totalt:  $0,65 + 0,07 = 0,72$  bilplatser/lägenhet

## Beräkningsexempel parkeringstal för bostäder – cykel

### Detaljplan

Parkeringstal för cykel = cykelplatser i förråd + cykelplatser vid entrén

Cykelplatser i förråd = antal invånare/lägenhet \* 1 000 m<sup>2</sup> / uppskattad lägenhetsyta + 5 cykelplatser i reserv

Cykelplatser vid entrén = (0,3 boendeplats + 0,6 besöksplats) \* 1 000 m<sup>2</sup> / uppskattad lägenhetsyta

Ex. Lägenhet, flerbostadshus:

1,8 invånare/lägenhet

90 m<sup>2</sup>/lägenhet

Cykelplatser i förråd:  $1,8 * 1000/90 + 5 = 25$  cykelplatser/1000 m<sup>2</sup>

Cykelplatser vid entrén:  $(0,3 + 0,6) * 1000/90 = 10$  cykelplatser/1000 m<sup>2</sup>

Totalt:  $25 + 10 = 35$  cykelplatser/1000 m<sup>2</sup>

### Bygglov

Parkeringstal för cykel = cykelplatser i förråd + cykelplatser vid entrén

Cykelplatser i förråd = antal invånare/lägenhet (avrundat uppåt)

Cykelplatser vid entrén = 0,3 cykelplats/lägenhet + 0,6 besöksplats/lägenhet

Ex. Lägenhet, flerbostadshus:

1,8 invånare/lägenhet

Cykelplatser i förråd: 2 cykelplatser/lägenhet

Cykelplatser vid entrén:  $0,3 + 0,6 = 1$  cykelplatser/lägenhet

Totalt:  $2 + 1 = 3$  cykelplatser/lägenhet

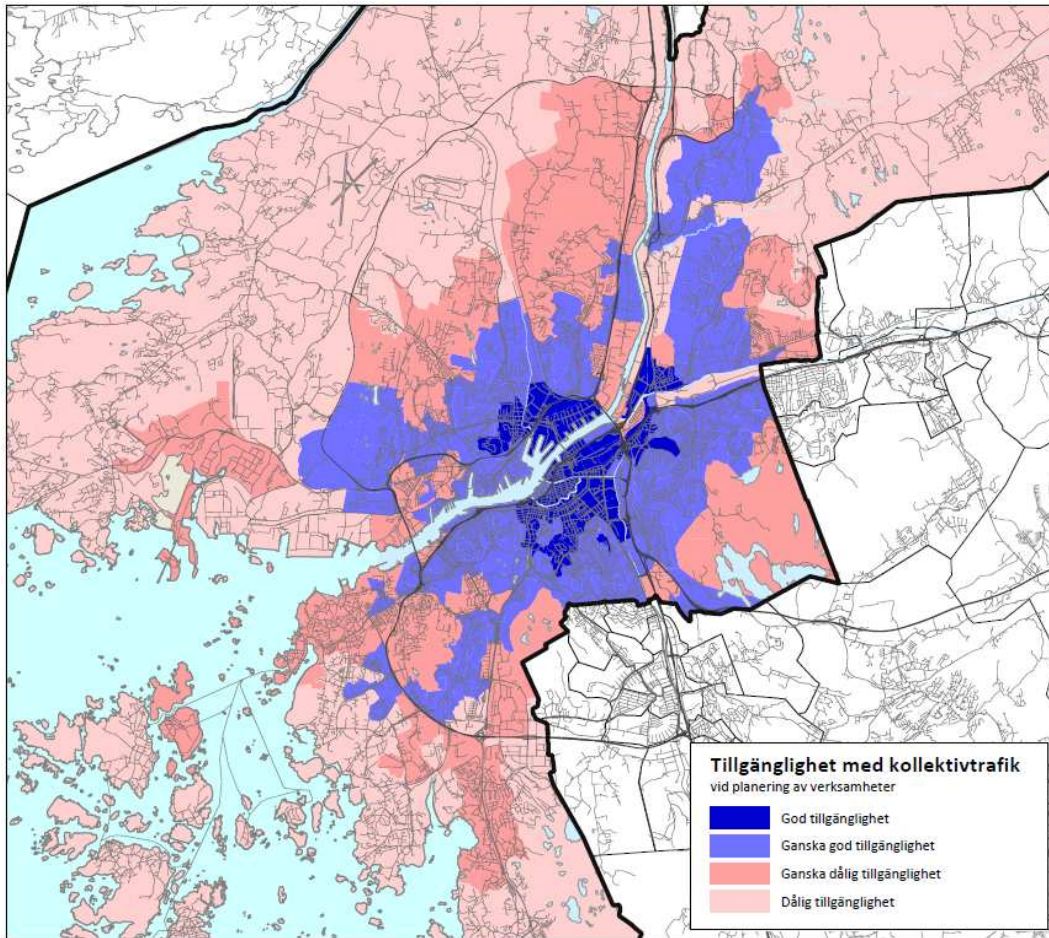
## Verksamheter

### Tillgänglighet med kollektivtrafik – verksamheter

God kollektivtrafik för verksamheter definieras som att minst hälften av invånarna i Göteborg, Partille, västra Härryda och norra Mölndal når området med kollektivtrafik inom 30 minuter. Vid ganska god tillgänglighet kan minst hälften av invånarna nå området med kollektivtrafik inom 40 minuter. Vid ganska dålig tillgänglighet tar det 50 minuter, och vid dålig tillgänglighet mer än 50 minuter för hälften av invånarna att nå området med kollektivtrafik. Restiden är beräknad utifrån restid i fordon, bytestid samt gångtid vid byte. Gångtiden från startpunkten och gångtiden från sista hållplatsen till målpunkten ingår inte.

Med denna definition är det god kollektivtrafik för verksamheter i princip i hela City, Innerstaden och i delar av Centrala Göteborg. Det är ganska god kollektivtrafik i relativt stora delar av den bebyggda ytan inom kommunen. När kollektivtrafiken byggs ut och förbättras kommer området med god respektive ganska god kollektivtrafik att utökas.

Om avståndet till närmaste hållplats är längre än 500 meter eller antalet avgångar i högtrafik är färre än 4 avgångar/timme, bedöms området ha ganska dålig kollektivtrafik oavsett om figuren nedan anger god eller ganska god kollektivtrafik.

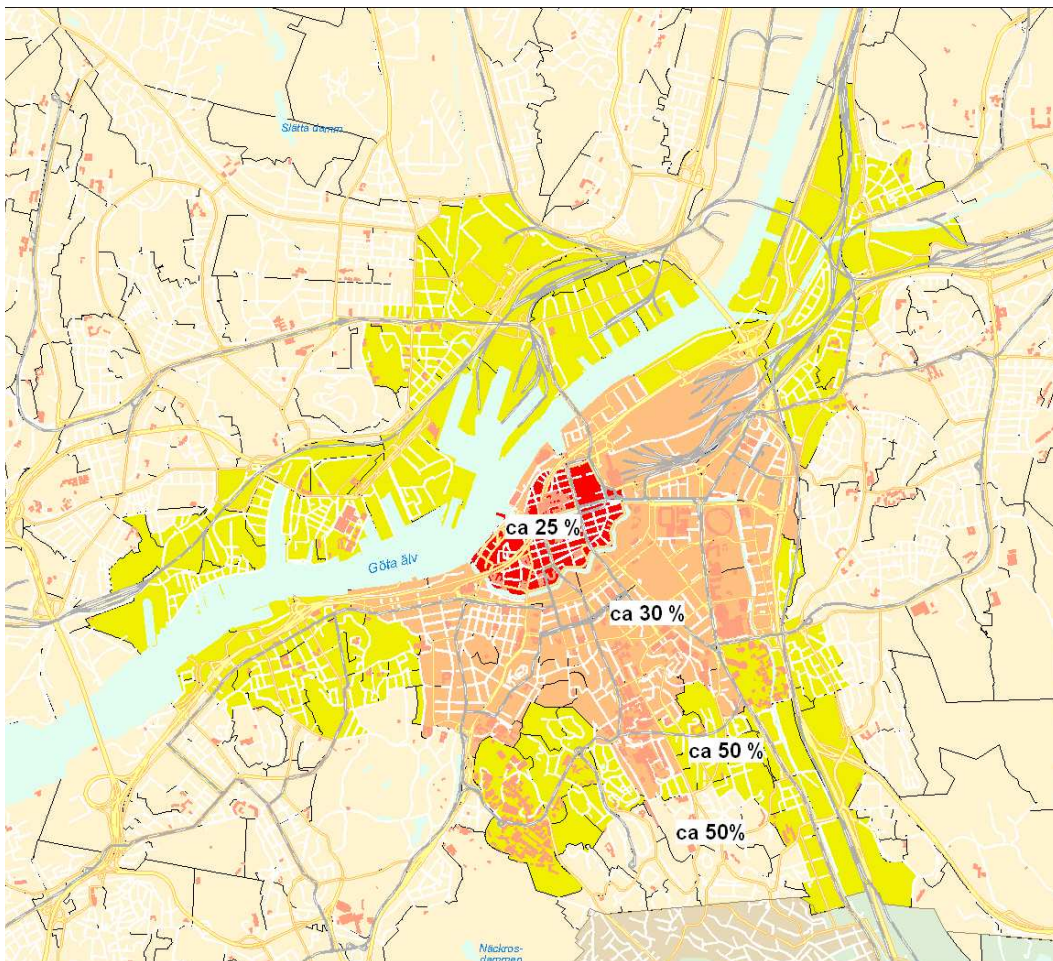


**Bilaga figur 6: Tillgänglighet med kollektivtrafik vid planering av verksamheter. Analys utifrån Västtrafiks modell för kollektivtrafik enligt 2006-2007 års turlista.**

### Färdmedelsval vid arbetsresor

Enkätstudier till företag i Göteborg, som genomförts på uppdrag av Trafikkontoret 2004-2009, indikerar att cirka 25 procent av dem som arbetade i Göteborgs City tog sig till jobbet med bil. Motsvarande andel för Innerstaden var cirka 30 procent medan andelen i resten av Göteborg var cirka 50 procent. Studien omfattar enbart ett stickprov av arbetsplatserna i staden. Resultatet ger därför endast en fingervisning om dagens färdmedelsval vid arbetsresor.

Valet av färdmedel skiljer sig kraftigt åt mellan olika arbetsplatser. Enkätsvaren indikerar att det förekommer arbetsplatser där endast cirka fem procent av de anställda tar bilen till jobbet. Vid andra arbetsplatser tar uppemot 90 procent bilen till jobbet. Vid majoriteten av arbetsplatserna i City och Innerstaden väljer 10-30 procent bilen som färdmedel. I Centrala och Övriga Göteborg är spridningen större, med en bilandel på 20-80 procent hos majoriteten av arbetsplatserna.



Bilaga figur 7: Andel bilresor till arbetsplatser i Göteborg utifrån enkätstudier på uppdrag av Trafikkontoret 2004-2009.

### Avvägning mot kollektivtrafik vid verksamheter

Parkeringsalen för sysselsatta utgår från att en lägre andel tar bilen till jobbet i områden som har god eller ganska god tillgänglighet med kollektivtrafik, än vad enkätstudierna indikerar om dagens beteende. Talen innebär ungefär en halvering av bilandelen vid

arbetsresor till områden med god eller ganska god tillgänglighet med kollektivtrafik. Begränsade möjligheter till parkering vid arbetsplatser som har god tillgänglighet med andra trafikslag syftar till att minska arbetspendlingen med bil.

Parkeringsstalen för sysselsatta baseras på:

- God tillgänglighet: max 15 procent bilandel vid arbetsresor
- Ganska god tillgänglighet: max 25 procent bilandel vid arbetsresor
- Ganska dålig tillgänglighet: 50 procent bilandel vid arbetsresor
- Dålig tillgänglighet: 60 procent bilandel vid arbetsresor

## Yta per sysselsatt

Ytan per sysselsatt varierar mellan olika branscher och har uppskattats enligt nedanstående tabell.

Bransch	Sysselsatta/ 1 000 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> /sysselsatt	Uppgifter från
Handel	10	100	Utbyggnadsplanering 05 (BN maj 2006) och jämförelse med andra kommuners uppskattningar
Kontor	30	30	Utbyggnadsplanering 05 (BN maj 2006) och jämförelse med andra kommuners uppskattningar
Industri	20	50	Jämförelse med andra kommuners uppskattningar
Grundskola	7	150	Skolverket och Göteborgs Lokalsekretariat
Daghem/förskola	17	60	Skolverket och Göteborgs Lokalsekretariat
Servicehus/ äldreboende	4	250	Göteborgs Lokalsekretariat
Hotell/konferens	3	300	Uppskattning utifrån samtal med hotellkedjorna Scandic och Radisson och jämförelser med andra kommuners uppskattningar

**Bilaga tabell 3: Yta per sysselsatt.**

Den uppskattade ytan för olika branscher bygger bland annat på jämförelser med andra kommuner och uppgifter från Lokalsekretariatet, Skolverket och Utbyggnadsplanering 05 (BN maj 2006). Den senare byggde på erfarenhet och statistik över dagens förhållanden.

Enligt Skolverkets webbplats har Göteborgs grundskolor i snitt 15 m<sup>2</sup>/elev och varje förskoleavdelning i Göteborg har i snitt 17 barn och fem barn per anställd.

Enligt Lokalsekretariatet går det cirka tio elever per anställd inom grundskolan och en förskoleavdelning kräver cirka 200 m<sup>2</sup> (inklusive kök och personalutrymmen). Varje boende på ett serviceboende/äldreboende har cirka 75 m<sup>2</sup> (inklusive gemensamma ytor). En avdelning rymmer cirka åtta boende och har i regel två-tre anställda.

För hotell/konferens uppgår ytan per gästrum till cirka 50 m<sup>2</sup> (inklusive biutor såsom korridorer, kök, konferensanläggning). Parkeringstalen för sysselsatta vid hotell baseras på ett uppskattat snitt på 20 personers bemanning för ett hotell med cirka 120 rum.

## Utgångspunkt för beräkningar av parkeringstal

För vissa verksamheter har parkeringstalen baserats på ett antal bakomliggande faktorer, som används vid beräkning av tal för cykel och bil vid verksamheter i olika delar av staden.

### Handel

Cykeltal för handel baseras på:

- 30-60 besökande per 1 000 m<sup>2</sup> handel (medelvärde)
- 0,4 cykelplatser per besökare till handel i blandad stadsbebyggelse i Centrala Göteborg
- 0,2 cykelplatser per besökare till handel i blandad stadsbebyggelse i Övriga Göteborg
- 0,2 cykelplatser per besökare till bilorienterad handel med bostäder i närområdet i Centrala Göteborg
- 0,1 cykelplatser per besökare till bilorienterad handel med bostäder i närområdet i Övriga Göteborg
- 0,05 cykelplatser per besökare till bilorienterad handel i externt läge (utan bostäder i närområdet) i Övriga Göteborg
- 0,4 cykelplatser per sysselsatt inom all form av handel i Centrala Göteborg
- 0,2 cykelplatser per sysselsatt inom all form av handel i Övriga Göteborg

### Kontor och industri

Parkeringstalen för kontor och industri baseras på:

- 30 sysselsatta per 1 000 m<sup>2</sup> kontor
- 20 sysselsatta per 1 000 m<sup>2</sup> industri
- 3-6 besökande per 1 000 m<sup>2</sup> kontor (medelvärde)
- 0,4 cykelplatser per sysselsatt eller besökande inom kontor i Centrala Göteborg
- 0,2 cykelplatser per sysselsatt eller besökande inom kontor i Övriga Göteborg
- 0,3 cykelplatser per sysselsatt inom industri i hela Göteborg

### Skolor

Parkeringstalen för besökande vid grundskolor baseras på:

- 0,4 bilplats/klass i Innerstaden
- 0,8 bilplats/klass i Centrala och Övriga Göteborg
- 250 m<sup>2</sup>/klass (uppskattning utifrån Skolverkets uppgift att Göteborgs grundskolor i snitt har 15 m<sup>2</sup>/elev)

Parkeringstalen för besökande vid förskolor baseras på:

- 0,6 bilplats/avdelning i Innerstaden
- 1 bilplats/avdelning i Centrala Göteborg
- 1,5 bilplats/avdelning i Övriga Göteborg
- 200 m<sup>2</sup>/avdelning (enligt Lokalsekretariatets uppgifter om lokalbehov för förskolor)

### **Hotell/konferens**

Parkeringsstalen för bilplatser för besökande vid hotell/konferens baseras på:

- 0,1 bilplats/gästrum i Innerstaden
- 0,2 bilplats/gästrum i Centrala Göteborg
- 0,5 bilplats/gästrum i Övriga Göteborgs stad
- 0,8 bilplats/gästrum vid motell
- 50 m<sup>2</sup>/gästrum (uppskattning utifrån samtal med hotellkedjorna Scandic och Radisson)
- 30 m<sup>2</sup>/gästrum vid motell (uppskattning utifrån samtal med hotellkedjan Scandic)

Cykeltal för hotell/konferens bygger på följande antaganden:

- 2,5 sysselsatta per 1 000 m<sup>2</sup> hotell/konferens
- 3-6 besökande per 1 000 m<sup>2</sup> hotell/konferens (medelvärde)
- 0,4 cykelplatser per sysselsatt eller besökande inom hotell/konferens i Centrala Göteborg
- 0,2 cykelplatser per sysselsatt eller besökande inom hotell/konferens i Övriga Göteborg

## **BILAGA 3: Utformningsrekommendationer**

### ***Placering på kvartersmark eller gatemark?***

Bilplatser för boende och sysselsatta ska företrädesvis ordnas på kvartersmark, då parkeringspolicyn anger att gatemark i första hand bör användas för korttids- och halvdagsparkering. Även bilplatser för besökande bör ordnas på kvartersmark, för att fastighetsägarens ansvar för att anordna parkering ska fungera. På allmän plats kan inte bilplatserna reserveras för en specifik användargrupp. Fastighetsägaren kan alltså inte påverka hur bilplatserna i praktiken används om de ligger på gatemark.

### ***Höga stadsmiljövärden***

Parkeringsanläggningar bör anpassas till den stadsbild som råder och måste prövas gestaltungsmissigt för varje enskild plats och stadsdel. Bilplatser bör endast placeras på gatemark om det förbättrar stadsmiljön. I Innerstaden bör i princip all parkering utom korttidsparkering (besök) lösas i garage under mark. Bilplatser för boende bör företrädesvis lösas i garage i hela Centrala Göteborg. Enligt parkeringspolicyn bör rimligt gångavstånd till parkeringen jämföras med rimligt gångavstånd till kollektivtrafik.

Läs mer om stadsmiljövärden i:

- Stadsbyggnadskvaliteter, SBK, 2008
- De stadsdelsvisa beskrivningarna, SBK, 2008
- Parkering och Stadsbild, SBK, 2005
- Göteborg – att bygga staden, SBK, 2003

### ***Cykelplatser***

Parkeringstalen för cykel baseras på en studie av behov av cykelparkering (Förslag till Göteborgs Cykelparkeringsriktlinjer, Trafikkontoret, 2008).

Cykelplatser för boende och dess besökare bör finnas i nära anslutning till bostadens entré och alltid på kvartersmark. Enligt Boverkets byggregler, BBR, ska det dessutom finnas förrådsutrymme i anslutning till bostaden för förvaring av cyklar. Det är viktigt att dessa förrådsutrymmen placeras lättåtkomligt.

Cykelplatser för sysselsatta bör ordnas på kvartersmark, helst inomhus för att främja ett flexibelt resande där man tryggt kan lämna cykeln kvar under natten. För besökande till verksamheter bör cykelplatser ligga lätt tillgängliga i anslutning till entré. Vid handel kan cykelplatser för besökande ordnas på gatemark (allmän plats), men vid övriga verksamheter bör de alltid ordnas på kvartersmark. Cykelplatserna bör ha väderskydd och ge möjlighet att låsa in eller fast cykeln.

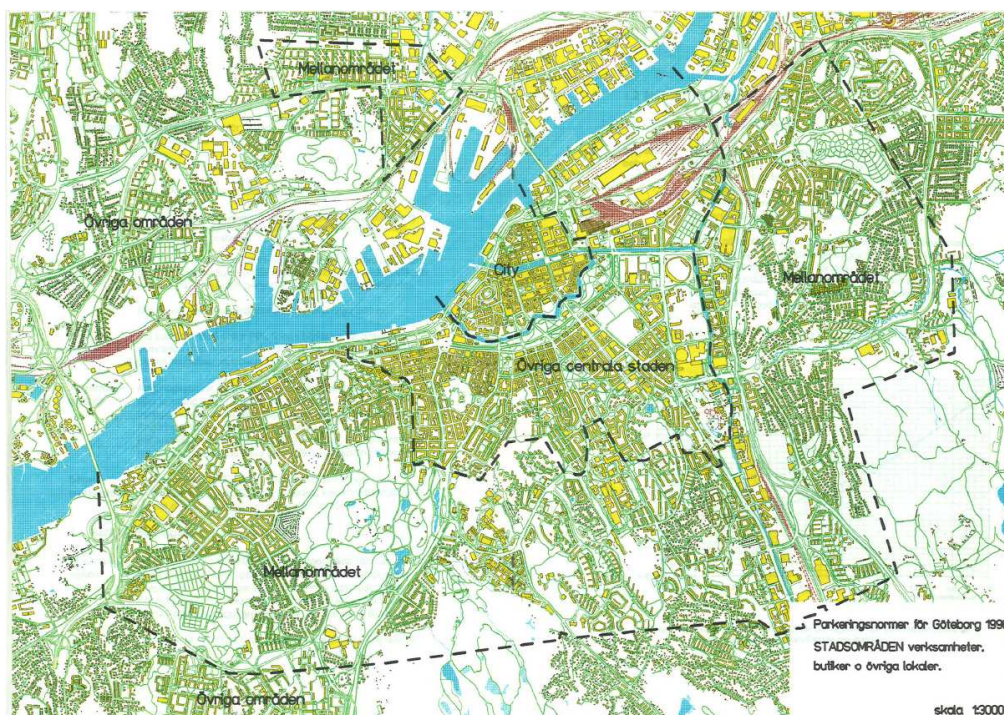
## BILAGA 4: Jämförelse med gällande parkeringsnormer

Gällande parkeringsnormer från 1996 bygger på prognoser om framtida biltäthet och bilanvändning. Bilplatsantalet bestäms bland annat utifrån antal lägenheter, lokalytans storlek och antal anställda. Prognosen för biltäthet gäller fram till år 2020 och visar en tro på ett ständigt ökat antal personbilar.

Parkeringsnormerna utgörs av en byggnorm och en planeringsnorm. Byggnormen måste ordnas i samband med bygglov, medan planeringsnormen är ett reserverat utrymme för ett ökat bilplatsbehov inom de närmaste 15 åren. Därför görs ett schablon tillägg på 15 procent i planeringsnormen.

Antalet parkeringsplatser som krävs enligt gällande normer varierar beroende på geografiskt läge i staden. Skillnaderna kan i en del fall förklaras mot en trafikpolitisk bakgrund. Gällande parkeringsnormer saknar tal för cyklar.

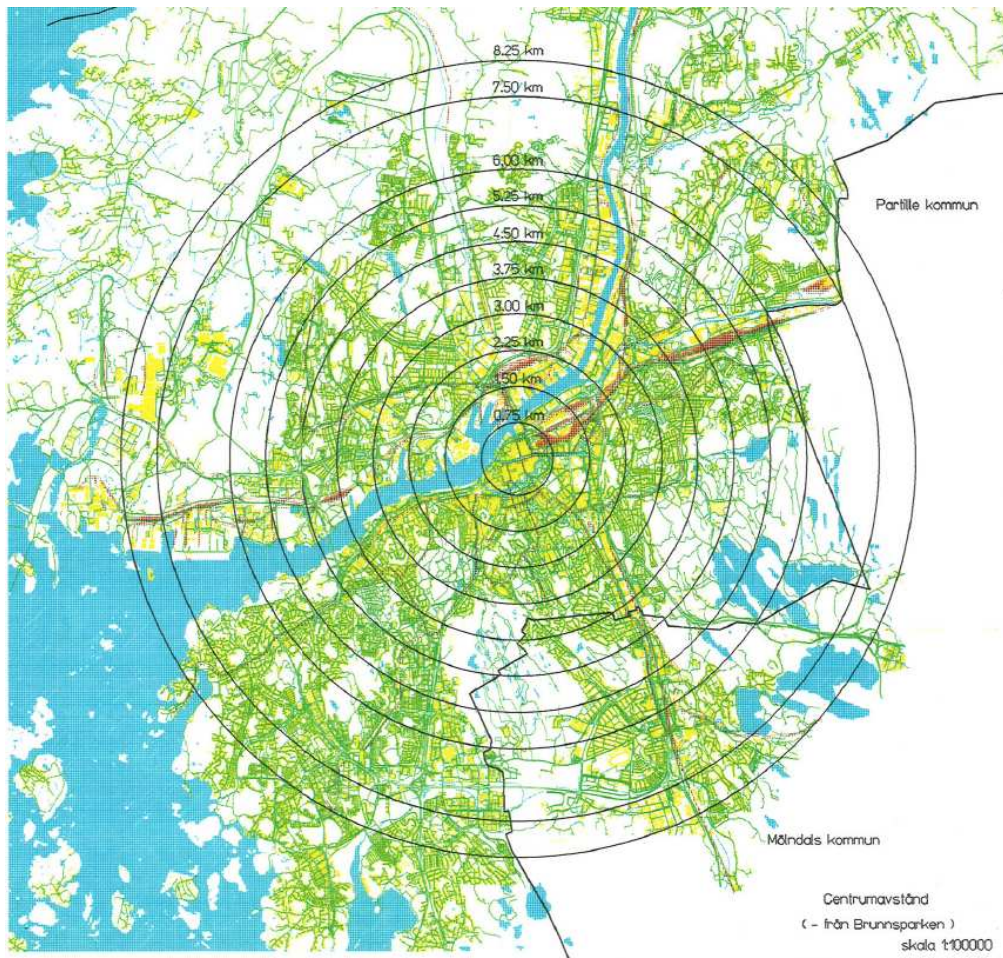
Parkeringspolicyns geografiska avgränsningar skiljer sig från indelningen i olika stadsområden enligt parkeringsnormerna från 1996. En stor skillnad är att de centrala delarna av Hisingen och Gamlestaden enligt parkeringspolicyn ingår i Centrala Göteborg, medan gällande parkeringsnormer från 1996 i huvudsak anger det som Övriga områden. Den del av Centrala Göteborg som ligger söder om älven motsvarar i stora drag Mellanområdet och Innerstaden motsvarar i princip Övriga centrala staden.



Bilaga figur 8: Indelning i stadsområden enligt gällande parkeringsnormer från 1996.



Gällande parkeringsnormer från 1996 använder centrumavstånd för att bedöma bilplatsbehov vid bostäder. Ju längre bort från centrum desto fler bilplatser anser man behövs per lägenhet eller per 1 000 m<sup>2</sup>.



**Bilaga figur 9: Gällande parkeringsnormer från 1996 använder centrumavstånd för att bedöma bilplatsbehov vid bostäder.**

## **Bostäder**

Gällande parkeringsnormer har två tabeller för bilplatser vid bostäder; en som anger antal bilplatser per lägenhet och en som anger antal bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> boendeyta vid olika avstånd från Göteborgs centrum. Den senare är avsedd att användas i detaljplaneskedet. Normerna har dock oftast tillämpats utifrån bilplatser per lägenhet i både plan- och bygglovsskedet.

Om man jämför detaljplaneskedets förslag till nya parkeringstal för flerbostadshus med den tabell som avser detaljplaneskedet i gällande normer (som sällan tillämpats) är förslaget avsevärt lägre än gällande normer i hela staden. Jämförelsen bygger på 100 m<sup>2</sup>/lägenhet.

I detaljplaneskedet är förslaget till parkeringstal för flerbostadshus:

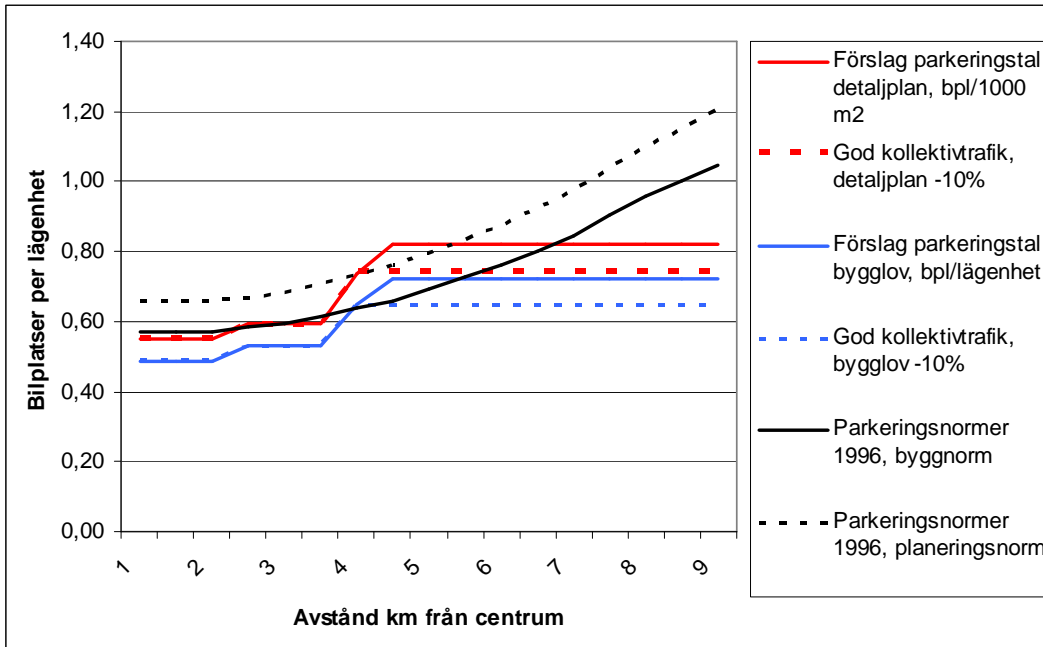
- något lägre än gällande normer i City och Innerstaden
- samma som gällande normer i Centrala Göteborg
- högre än gällande normer i delar av Övriga Göteborg (skillnaden är mindre om platsen har god kollektivtrafik)
- lägre än gällande normer i perifera delar av staden (Övriga Göteborg)

I bygglovsskedet är förslaget till parkeringstal för flerbostadshus:

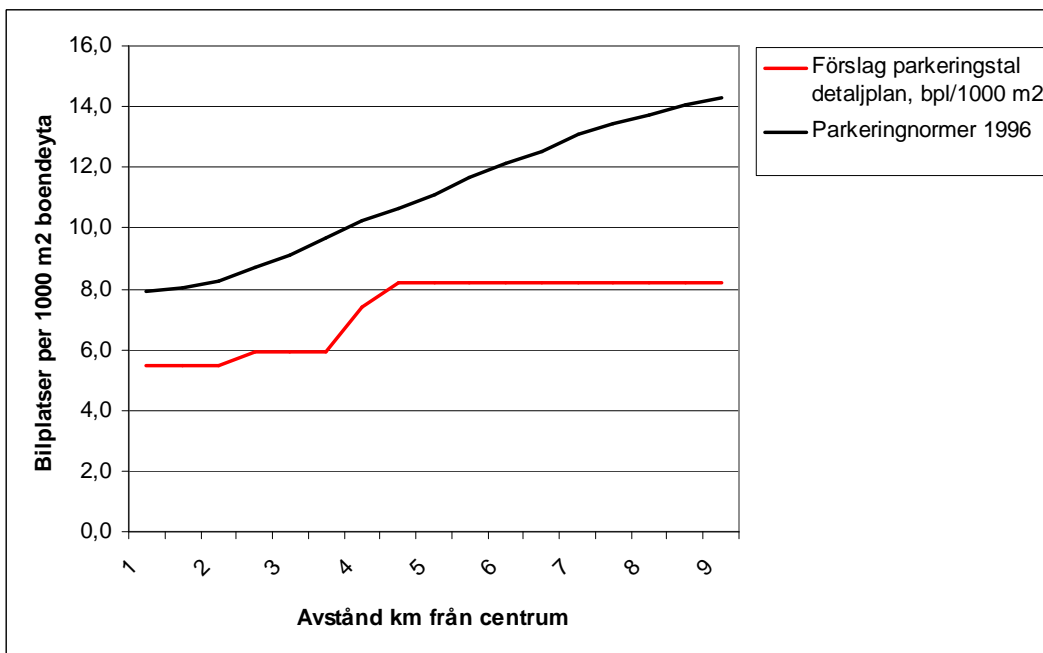
- lägre än gällande normer i City, Innerstaden och Centrala Göteborg
- något högre än gällande normer i delar av Övriga Göteborg (samma eller något lägre än gällande normer om platsen har god kollektivtrafik)
- lägre än gällande normer i perifera delar av staden (Övriga Göteborg)

När kollektivtrafiken byggs ut och förbättras kommer fler områden få god kollektivtrafik. De delar av Övriga Göteborg som idag har dålig kollektivtrafik och därför ges högre parkeringstal än gällande normer kommer då att minska.

Nedan redovisas några räkneexempel för olika typer av bostäder, för att illustrera hur förslaget till parkeringstal skiljer sig från gällande parkeringsnormer från 1996.



Bilaga figur 10: Jämförelse mellan Parkeringsnormer 1996 och förslag till nya parkeringstal. Antal bilplatser per lägenhet för boende beroende på byggnadens avstånd från Göteborgs centrum.



Bilaga figur 11: Jämförelse mellan Parkeringsnormer 1996 och förslag till nya parkeringstal. Antal bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> för boende beroende på byggnadens avstånd från Göteborgs centrum.

### Flerbostadshus i Innerstaden, god tillgänglighet med kollektivtrafik

Detaljplan för 5000 m2 bostäder, flerbostadshus		Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996		
Boende	$5,5 * 5 - 10 \% =$	24,8	$25 * 5 =$	125	$5,2 * 5 =$	26
Besök	$0,6 * 5 - 10 \% =$	2,7	$10 * 5 =$	50	10%	2,6
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>rek. 27</b>	<b>rek. 175</b>	<b>minst 29</b>		
<i>Planeringsnorm</i>				<i>rek. + 15%</i>		33

Bygglov enligt detaljplanen ovan, 50 lägenheter

Boende	$0,49 * 50 - 10 \% =$	24,3	$2 * 50 =$	100	$0,52 * 50 =$	26
Besök	$0,05 * 50 - 10 \% =$	2,5	$1 * 50 =$	50	10%	2,6
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>minst 27</b>	<b>minst 150</b>	<b>minst 29</b>		

### Flerbostadshus i Bildal, dålig tillgänglighet med kollektivtrafik

Detaljplan för 5000 m2 bostäder, flerbostadshus		Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996		
Boende	$7,2 * 5 =$	36	$25 * 5 =$	125	$13 * 5 =$	65
Besök	$1 * 5 =$	5	$10 * 5 =$	50	10%	6,5
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>rek. 41</b>	<b>rek. 175</b>	<b>rek. 72</b>		
<i>Planeringsnorm</i>				<i>15%</i>		82

Bygglov enligt detaljplanen ovan, 50 lägenheter

Boende	$0,65 * 50 =$	32,5	$2 * 50 =$	100	$0,96 * 50 =$	48
Besök	$0,07 * 50 =$	3,5	$1 * 50 =$	50	10%	4,8
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>minst 36</b>	<b>minst 150</b>	<b>minst 53</b>		

### Små lägenheter vid Backaplan, god tillgänglighet med kollektivtrafik

Detaljplan för 5000 m2 små lgh, flerbostadshus		Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996		
Boende	$6,0 * 5 - 10 \% =$	27	$25 * 5 =$	125	$5,3 * 5 =$	26,5
Besök	$0,6 * 5 - 10 \% =$	2,7	$10 * 5 =$	50	10%	2,7
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>rek. 30</b>	<b>rek. 175</b>	<b>rek. 29</b>		
<i>Planeringsnorm</i>				<i>15%</i>		34

Bygglov enligt detaljplanen ovan, 70 lägenheter

Boende	$0,42 * 75 * 0,9 =$	28,4	$70 * 1,5 =$	105	$(0,52 * 70) - 15\% =$	30,9
Besök	$0,05 * 75 * 0,9 =$	3,4	$1 * 50 =$	50	10%	3,1
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>minst 31,7</b>	<b>minst 155</b>	<b>minst 34</b>		

### Radhus i Amhult, dålig tillgänglighet med kollektivtrafik

Detaljplan för 20 radhus gemensam parkering		Nya p-tal bil	P-norm 1996	
Boende	$1,7 * 20 =$	34	$1,75 * 20 =$	35
Besök	$0,2 * 20 =$	4	$0,2 * 20 =$	4,0
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>rek. 38</b>	<b>rek. 39,0</b>	
<i>Planeringsnorm</i>			<i>15%</i>	44,9

Bygglov enligt detaljplanen ovan, 20 radhus

Boende	$1,5 * 20 =$	30	$1,75 * 20 =$	35
Besök	$0,2 * 20 =$	4	$0,2 * 20 =$	4
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>minst 34</b>	<b>minst 39</b>	
<i>Planeringsnorm</i>			<i>15%</i>	45

### Villor i Gråbo, dålig tillgänglighet med kollektivtrafik

Detaljplan för 20 villor enskild parkering		Nya p-tal bil	P-norm 1996	
Boende	$2 * 20 =$	40	$2 * 20 =$	40
Besök	$0,2 * 20 =$	4	$1 * 20 =$	20
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>rek. 44</b>	<b>rek. 60</b>	

Bygglov enligt detaljplanen ovan, 20 villor

Boende	$2 * 20 =$	40	$2 * 20 =$	40
Besök	$0,2 * 20 =$	4	$1 * 20 =$	20
<b>Totalt (byggnorm)</b>		<b>minst 44</b>	<b>minst 60</b>	

Bilaga tabell 4: Jämförelse med parkeringsnormer 1996 – bostäder

## **Handel**

Förslaget till parkeringstal utgår från andra typer av handel än gällande parkeringsnormer. Dessutom skiljer sig förslaget från gällande normer genom att ange en rekommenderad eller maximal nivå i detaljplaneskedet och en miniminivå i bygglovsskedet. Gällande normer anger ett medelvärde runt vilket det kan finnas stor spridning i både detaljplane- och bygglovsskedet. De gällande normerna har dock ofta tillämpats som minimikrav. Därför utgår jämförelserna från den vanligaste tillämpningen av gällande parkeringsnormer.

### *Blandad stadsbebyggelse*

Vid blandad stadsbebyggelse utan livsmedel är förslaget till parkeringstal i detaljplaneskedet ungefär 25 procent lägre än gällande parkeringsnormer. Motsvarande minimikrav vid bygglov är ungefär 40 procent lägre än normerna. Vid livsmedelshandel är förslaget ungefär 20 procent högre än gällande normer i detaljplaneskedet. Motsvarande minimikrav vid bygglov är marginellt lägre än gällande normer.

### *Bilorienterad handel, nära*

Vid bilorienterad handel utan livsmedel, nära bostäder och kollektivtrafik, är förslaget till parkeringstal nästan 40 procent lägre än gällande parkeringsnormer i detaljplaneskedet. Motsvarande minimikrav vid bygglov innebär mer än en halvering av gällande normer. Vid livsmedelshandel är förslaget i detaljplaneskedet ungefär 25 procent lägre än normerna. Motsvarande minimikrav vid bygglov är nästan 40 procent lägre än normerna.

### *Bilorienterad handel, extern*

Vid externt lokaliserad bilorienterad handel utan livsmedel är förslaget till parkeringstal nästan 25 procent lägre än gällande parkeringsnormer i detaljplaneskedet. Motsvarande minimikrav vid bygglov är ungefär en tredjedel lägre än normerna. Vid livsmedelshandel är förslaget i detaljplaneskedet marginellt lägre än gällande normer. Motsvarande minimikrav vid bygglov är ungefär 25 procent lägre än normerna.

Nedan redovisas några räkneexempel för olika typer av handel för att illustrera hur förslaget till parkeringstal skiljer sig från gällande parkeringsnormer från 1996.

## Blandad stadsbebyggelse vid Skeppsbron

Detaljplan för 6 000 m<sup>2</sup>

handel/centrumändamål

	Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996
Besök, blandad stadsb.	15 * 6 = 90	18 * 6 = 108	20 * 6 = 120
Sysselsatta handel, god tillgänglighet	1,5 * 6 = 9	4 * 6 = 24	2 * 6 = 12
<b>Totalt</b>	<b>max 99</b>	<b>rek. 132</b>	<b>medel 132</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 152

Bygglov enligt detaljplanen ovan

Besök, blandad stadsb.	12 * 6 = 72	14 * 6 = 84	20 * 6 = 120
Sysselsatta, god tillgänglighet	1 * 6 = 6	3 * 6 = 18	2 * 6 = 12
<b>Totalt</b>	<b>minst 78</b>	<b>minst 102</b>	<b>medel 132</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 152

## Handel vid Backaplan

Detaljplan för 6 000 m<sup>2</sup> bilorienterad

handel nära bostäder och kollektivtrafik.

Hälften med livsmedel

	Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996
Besök, regiondelscentrum			50 * 6 = 300
Besök, bilorienterad, nära med livs.	(30 + 10) * 3 = 120	9 * 3 = 27	
Besök, bilorienterad, nära utan livs.	30 * 3 = 90	9 * 3 = 27	
Sysselsatta, ganska god tillgänglighet	2,5 * 6 = 15	4 * 6 = 24	6 * 6 = 36
<b>Totalt</b>	<b>max 225</b>	<b>rek. 78</b>	<b>medel 336</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 386

Bygglov enligt detaljplanen ovan

Besök, regiondelscentrum			50 * 6 = 300
Besök, bilorienterad med livs	(24 + 8) * 3 = 96	7 * 3 = 21	
Besök, blandad stadsb.	16 * 3 = 48	7 * 3 = 21	
Sysselsatta, ganska god tillgänglighet	2 * 6 = 12	3 * 6 = 18	6 * 6 = 36
<b>Totalt</b>	<b>minst 156</b>	<b>minst 60</b>	<b>medel 336</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 386

## Externhandel i Bäckebo

Detaljplan för 6 000 m<sup>2</sup> bilorienterad

handel. Hälften med livsmedel

	Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996
Besök, externhandel			60 * 6 = 360
Besök, bilorienterad med livs	(35+10) * 3 = 135	2 * 3 = 6	
Besök, bilorienterad utan livs	35 * 3 = 105	2 * 3 = 6	
Sysselsatta handel, dålig tillgänglighet	6 * 6 = 36	2 * 6 = 12	6 * 6 = 60
<b>Totalt</b>	<b>rek. 276</b>	<b>rek. 24</b>	<b>medel 420</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 483

Bygglov enligt detaljplanen ovan

Besök, externhandel			60 * 6 = 360
Besök, bilorienterad med livs	(28+8) * 3 = 108	1,5 * 3 = 4,5	
Besök, bilorienterad utan livs	28 * 3 = 84	1,5 * 3 = 4,5	
Sysselsatta, dålig tillgänglighet	5 * 6 = 30	1,5 * 6 = 9	6 * 6 = 36
<b>Totalt</b>	<b>minst 222</b>	<b>minst 18</b>	<b>medel 396</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 455

Bilaga tabell 5: Jämförelse med parkeringsnormer 1996 – handel

## ***Kontor och industri***

Förslaget till parkeringstal anger en rekommenderad eller maximal nivå i detaljplaneskedet och en miniminivå i bygglovsskedet, medan gällande parkeringsnormer anger maximinivåer. De har dock tillämpats som minimikrav.

Förslaget till parkeringstal för kontor och industri är avsevärt lägre än gällande parkeringsnormer om det är god eller ganska god tillgänglighet till kollektivtrafik i det som gällande parkeringsnormer kallar Mellanområdet eller Övriga Göteborg (till exempel Norra Älvstranden och Gamlestaden). I resterande delar av staden är föreslagna parkeringstal ungefär samma som gällande normer.

Nedan redovisas några räkneexempel för kontor och industri för att illustrera hur förslaget till parkeringstal skiljer sig från gällande parkeringsnormer från 1996.

### Kontor vid Masthuggskajen

Detaljplan för 3000 m2 kontor	Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996
Besök, ganska god tillgänglighet	0,8 * 3 = 2,4	2 * 3 = 6	1 * 3 = 3,0
Sysselsatta, ganska god tillgänglighet	8 * 3 = 24,0	13 * 3 = 39	7 * 3 = 21,0
<b>Totalt</b>	<b>max 26</b>	<b>rek. 45</b>	<b>max 24</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 28

Bygglov enligt detaljplanen ovan

Besök, ganska god tillgänglighet	0,6 * 3 = 1,8	1,5 * 3 = 5	1 * 3 = 3,0
Sysselsatta, ganska god tillgänglighet	6,4 * 3 = 19,2	11 * 3 = 33	7 * 3 = 21,0
<b>Totalt</b>	<b>minst 21</b>	<b>minst 38</b>	<b>max 24</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 28

### Kontor i Bergsjön

Detaljplan för 3000 m2 kontor	Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996
Besök, ganska dålig tillgänglighet	2 * 3 = 6,0	1 * 3 = 3	4 * 3 = 12,0
Sysselsatta, ganska dålig tillgänglighet	17 * 3 = 51,0	7 * 3 = 21	15 * 3 = 45,0
<b>Totalt</b>	<b>rek. 57</b>	<b>rek. 24</b>	<b>max 57</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 66

Bygglov enligt detaljplanen ovan.

Besök, ganska dålig tillgänglighet	1,6 * 3 = 4,8	0,8 * 3 = 2	4 * 3 = 12,0
Sysselsatta, ganska dålig tillgänglighet	14 * 3 = 42,0	5 * 3 = 15	15 * 3 = 45,0
<b>Totalt</b>	<b>minst 47</b>	<b>minst 17</b>	<b>max 57</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 66

### Kontor i Lundbyvassen

Detaljplan för 3000 m2 kontor	Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996
Besök, ganska god tillgänglighet	0,8 * 3 = 2,4	2 * 3 = 6	4 * 3 = 12,0
Sysselsatta, ganska god tillgänglighet	8 * 3 = 24,0	13 * 3 = 39	15 * 3 = 45,0
<b>Totalt</b>	<b>rek. 26</b>	<b>rek. 45</b>	<b>max 57</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 66

Bygglov enligt detaljplanen ovan

Besök, ganska god tillgänglighet	0,6 * 3 = 1,8	1,5 * 3 = 5	4 * 3 = 12,0
Sysselsatta, ganska god tillgänglighet	7 * 3 = 21,0	11 * 3 = 33	15 * 3 = 45,0
<b>Totalt</b>	<b>minst 23</b>	<b>minst 38</b>	<b>max 57</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 66

### Industri i Torslanda

Detaljplan för 3000 m2 industri	Nya p-tal bil	Nya p-tal cykel	P-norm 1996
Besök, dålig tillgänglighet	3 * 3 = 9,0	0 0	Särskild utredning
Sysselsatta, dålig tillgänglighet	12 * 3 = 36,0	6 * 3 = 18	12 * 3 = 36,0
<b>Totalt</b>	<b>rek. 45</b>	<b>rek. 18</b>	<b>max 36</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 41

Bygglov enligt detaljplanen ovan

Besök, dålig tillgänglighet	2,4 * 3 = 7,2	0 0	Särskild utredning
Sysselsatta, dålig tillgänglighet	10 * 3 = 30,0	5 * 3 = 15	12 * 3 = 36,0
<b>Totalt</b>	<b>minst 37</b>	<b>minst 15</b>	<b>max 36</b>
<i>Planeringsnorm</i>			15% 41

Bilaga tabell 6: Jämförelse med parkeringsnormer 1996 – kontor och industri.



## Skolor

### Universitet/högskola

Gällande parkeringsnormer från 1996 anger ett minsta antal bilplatser som krävs per 1 000 m<sup>2</sup> våningsyta i olika delar av staden. I City och det som kallas Övriga centrala staden anges fem respektive sex bilplatser/1 000 m<sup>2</sup>. I Mellanområdet och Övriga områden anges 14 respektive 25 bilplatser/1 000 m<sup>2</sup>. Förslaget till parkeringstal anger för Centrala Göteborg ett intervall mellan det antal bilplatser som angavs i detaljplanen för Kv. Jungfrustigen (Sociala Huset) och gällande parkeringsnorm för Övriga centrala staden.

### Grundskola

Vid grundskolor anger gällande parkeringsnormer endast tal för sysselsatta. För besökande krävs en särskild utredning. Både förslaget till parkeringstal och gällande parkeringsnormer utgår från en viss bilandel bland sysselsatta i olika delar av staden. Den geografiska indelningen skiljer sig dock åt.

Förslaget till parkeringstal för grundskolor är lägre än gällande parkeringsnormer vid god eller ganska god tillgänglighet till kollektivtrafik i de delar av staden som gällande parkeringsnormer kallar Mellanområdet eller Övriga Göteborg. I resterande delar av staden är skillnaderna marginella.

<b>Geografisk indelning</b>	<b>Förslag parkeringstal Bilandel</b>	<b>Gällande parkeringsnormer Bilandel</b>
City		15 %
Övriga centrala staden		20 %
Mellanområdet		50 %
Övriga områden		60 %
God tillgänglighet	15 %	
Ganska god tillgänglighet	25 %	
Ganska dålig tillgänglighet	50%	
Dålig tillgänglighet	60%	

**Bilaga tabell 7: Jämförelse med parkeringsnormer 1996 – grundskolor.**

Förslaget till parkeringstal ligger ungefär i linje med Byggnadsnämnden bedömning om lämpligt utrymme för parkering i aktuella detaljplaner för skolor i Göteborg. Det har inte tagits fram mer än ett fåtal detaljplaner för skolor de senaste åren.

Det är stor spridning på bedömningen om lämpligt utrymme för parkering i aktuella detaljplaner – från inga bilplatser alls i samband med bygglov för en skola i City till cirka 14 bilplatser/1 000 m<sup>2</sup> för en kombinerade skola och förskola i Björlanda.

Detaljplaner för skolor	Förslag parkeringstal bilpl/1000 m <sup>2</sup>	Detaljplanehandlingar bilpl/1000 m <sup>2</sup>
City (bygglov)	2	0
St. Jörgen	7	3
Västra Eriksberg (både skola och förskola)	5	7
Torslanda	8	7
Björlanda (både skola och förskola)	8	14

**Bilaga tabell 8: Jämförelse med aktuella detaljplaner för skolor. Antalet bilplatser/1 000 m<sup>2</sup> i detaljplanerna är ungefärliga och baserade på uppgifter i planhandlingen (i planbeskrivningen, på plankartan eller på illustrationskartan).**

### Daghem/förskola

Parkeringsnormerna från 1996 saknar normer för förskolor. Förslaget till parkeringstal ligger i linje med Byggnadsnämndens bedömning om lämpligt utrymme för parkering i aktuella detaljplaner för förskolor i Göteborg.

Det är stor spridning på bedömningen om lämpligt utrymme för parkering i aktuella detaljplaner – från cirka fem bilplatser/1 000 m<sup>2</sup> vid en förskola i Innerstaden (Landala) till cirka 14 bilplatser/1 000 m<sup>2</sup> för en kombinerad skola och förskola i Björlanda.

Detaljplaner för förskolor	Förslag parkeringstal bilpl/1000 m <sup>2</sup>	Detaljplanehandlingar bilpl/1000 m <sup>2</sup>
Landala	5,5	5
Guldheden	9	8
Fiskebäck	11,5	7
Tynnered	11,5	10
Slättadamm	12	13
Björlanda (både skola och förskola)	17,5	14

**Bilaga tabell 9: Jämförelse med aktuella detaljplaner för förskolor. Antalet bilplatser/1 000 m<sup>2</sup> i detaljplanerna är ungefärliga och baserade på uppgifter i planhandlingen (i planbeskrivningen, på plankartan eller på illustrationskartan).**

### Servicehus/äldreboende

Gällande parkeringsnormer från 1996 anger ett minsta antal bilplatser som krävs per 1 000 m<sup>2</sup> våningsyta i olika delar av staden. I Övriga centrala staden anges fem bilplatser/1 000 m<sup>2</sup>. I Mellanområdet och Övriga områden anges sju bilplatser/1 000 m<sup>2</sup>.

Förslaget till parkeringstal är generellt sett något lägre än gällande parkeringsnormer från 1996. Störst är skillnaden i områden med god eller ganska god tillgänglighet med kollektivtrafik i de delar av staden som gällande parkeringsnormer kallar Mellanområdet eller Övriga Göteborg.

### **Sjukhus/vårdcentral**

Gällande parkeringsnormer från 1996 anger ett minsta antal bilplatser som krävs per 1 000 m<sup>2</sup> våningsyta i olika delar av staden. I Övriga centrala staden anges 20 bilplatser/1 000 m<sup>2</sup>. I Mellanområdet och Övriga områden anges 25 bilplatser/1 000 m<sup>2</sup>.

Förslaget till parkeringstal anger ett intervall, där den lägre delen av intervallet är samma som för besökande till handel i blandad stadsbebyggelse och den övre delen av intervallet är samma som den högsta nivån i gällande parkeringsnormer för sjukhus/vårdcentral.

### **Hotell/Konferens**

Gällande parkeringsnormer från 1996 anger ett minsta antal bilplatser som krävs per gästrum i olika delar av staden. Gällande parkeringsnormer saknar tal för sysselsatta inom hotell.

Både förslaget till parkeringstal och gällande parkeringsnormer utgår från ett visst antal bilplatser/gästrum i olika delar av staden. Den geografiska indelningen skiljer sig dock åt.

<b>Geografisk indelning</b>	<b>Förslag parkeringstal bilplatser/gästrum</b>	<b>Gällande parkeringsnormer bilplatser/gästrum</b>
City		0,14
Övriga centrala staden		0,2
Mellanområdet		0,5
Övriga områden		0,5
City/Innerstaden	0,1	
Centrala Göteborg	0,2	
Övriga Göteborg	0,5	
Motell	0,8	0,9

**Bilaga tabell 10: Jämförelse med parkeringsnormer 1996 – hotell/konferens.**

Trots att gällande normer enbart omfattar besökande anger förslaget till parkeringstal avsevärt lägre antal bilplatser vid god eller ganska god tillgänglighet med kollektivtrafik i de delar av staden som gällande normer kallar Mellanområdet eller Övriga Göteborg. I resterande delar av staden är föreslagna parkeringstal ungefär samma som gällande normer.

## **Bilaga 5: Jämförelse med parkeringstal i olika kommuner**

För att undersöka hur de föreslagna parkeringstalen förhåller sig till andra kommuner har en jämförelse gjorts med ett antal kommuners parkeringstal. De föreslagna talen för Göteborg har en annorlunda gradering jämfört med tidigare norm och utgår antingen från geografiskt område och/eller hur god den sammanvägda tillgängligheten till platsen är. Jämförelser blir därför inte alltid helt korrekta. De antagna förutsättningarna beskrivs i anslutning till respektive diagram.

De tal som har använts som jämförelse är hämtade från respektive kommuns befintliga eller föreslagna parkeringsnorm.

### **Tillämpningen av normerna**

För att kontrollera hur normerna tillämpas i verkligheten har stickprov gjorts hos kommunerna Stockholm, Malmö, Uppsala, Västerås och Trelleborg. Dessa indikerar att de givna normerna i huvudsak tillämpas i kommunernas planer och bygglov. I Stockholm förs resonemang i varje enskild plan om vad som är möjligt då det gäller planer för flerbostadshus i innerstaden. Slutsatsen är då ofta runt 0,55 platser per lägenhet. I övrigt görs endast avsteg från normerna i undantagsfall i de undersökta kommunerna.

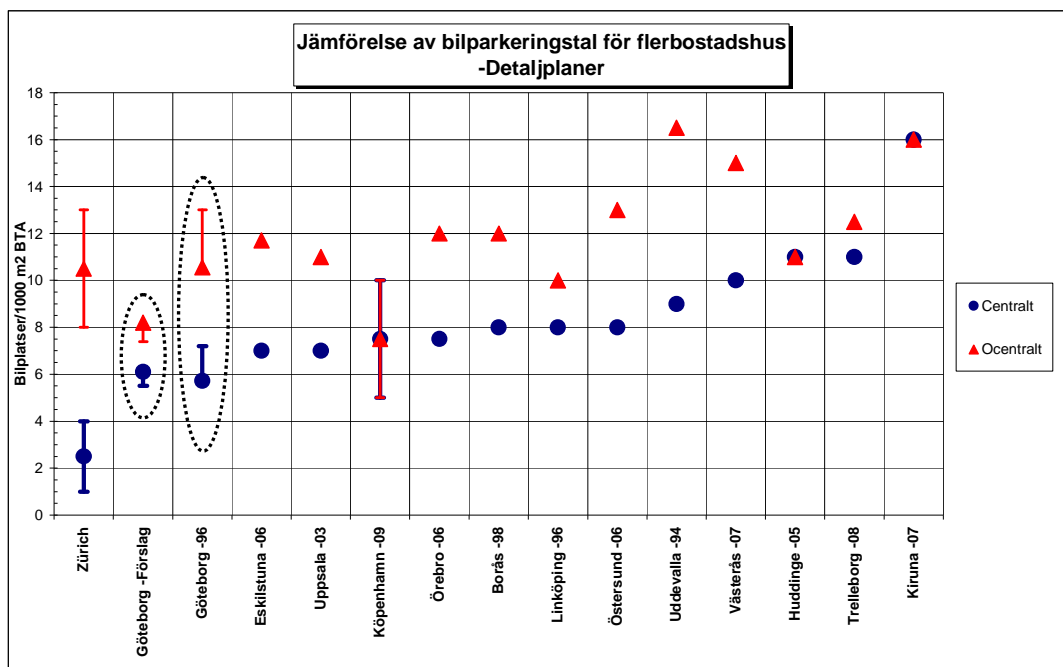
### ***Bostäder***

För bostäder är indelningen vanligtvis gjord i kategorierna småhus och flerbostadshus. De flesta kommuner har någon typ av geografisk indelning av normen, vanligtvis 2-3 olika zoner baserade på avstånd från centrum.

### **Flerbostadshus – bil**

I nedanstående diagram återfinns normerna för de jämförda kommunerna uppdelade på centrala och ocentrala geografiska lägen. I många kommuner görs en uppdelning där man redovisar både antal parkeringsplatser per 1 000 m<sup>2</sup> bruttototalarea, BTA, och antal parkeringsplatser per lägenhet. Flera kommuner anger också att parkeringsplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA är avsett att användas då lägenhetsfördelningen är okänd det vill säga tidigt i processen (planarbetet) medan man i bygglovsskedet använder antal platser/lägenhet. I följande avsnitt används denna indelning, även om alla kommuner inte uttrycker detta i normen.

## Detaljplaner

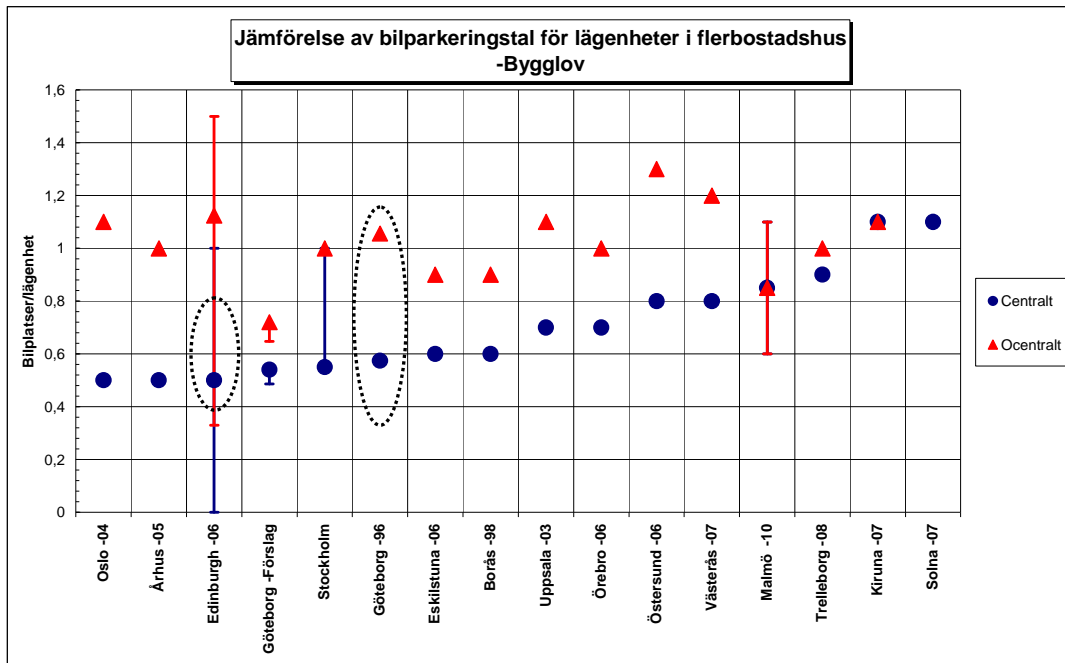


Figur 12: Parkeringstal för detaljplaner – flerbostadshus.

För centrala lägen har majoriteten av kommunerna ett parkeringstal på 7-10 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. För de ocentrala delarna är skillnaderna mellan kommunerna betydligt större än för de centrala delarna. De flesta kommuner har i dessa delar ett parkeringstal på mellan 10 och 14 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. De lägre intervallen för föreslagna tal i Göteborg motsvarar lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Köpenhamn anger i sin norm endast ett intervall (5-10 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA) oavsett läge i staden. Uddevalla och Kiruna har de högsta normerna bland de jämförda kommunerna i ocentrala lägen. I Zürich ger man (utom för den historiska stadskärnan) både minimi- och maximinormer för respektive geografiskt område. För exploitören finns möjlighet att i princip köpa sig fri från krav att bygga parkeringsplatser. Det har under 2010 tagits fram ett förslag till ändring av normen där talen har minskat något. I förslaget kan miniminormen för bostäder understigas om exploitören kan redovisa att behovet är mindre än minimikraven.

### Bygglov

Då lägenhetsfördelningen är känd har en del kommuner differentierat parkeringstalen efter antal rum och kök. I nedanstående diagram har i dessa fall antagits att lägenhetsstorleken är 3 rum och kök.

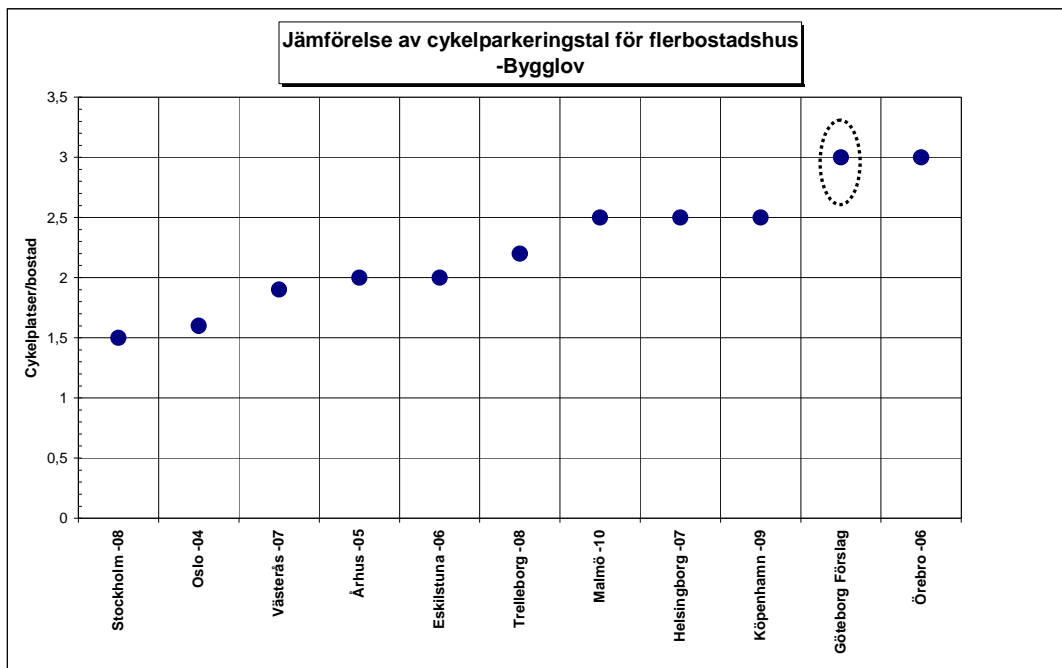


Figur 13: Bilparkeringstal för bygglov – flerbostadshus.

Talen för centrala lägenheter varierar mellan 0,5 platser/lägenhet (Oslo) och 1,1 platser/lägenhet (Kiruna och Solna). De högre talen tillhör kommuner där man inte skiljer på normen för olika geografiska lägen. För de ocentrala lägenheterna är parkeringstalen minst en plats per lägenhet för alla kommuner utom för Eskilstuna och Borås. De lägre intervallen för förslaget i Göteborg motsvarar lägen med god tillgänglighet med kollektivtrafik. Stockholm har ett generellt direktiv att tillämpa 1,0 platser per lägenhet. I innerstaden hamnar normen i praktiken betydligt lägre, ofta runt 0,55 platser per lägenhet. I Skottland och hela Storbritannien måste alla kommuner anta maxparkeringsnormer. Enligt det skotska underlaget bör maxparkeringsnormer inte användas för bostäder då syftet är att minska bilresandet till slutmålet från bostaden. I nya områden med god tillgänglighet med hållbara färdmedel bör dock kommunerna begrunda möjligheten att införa maxtal och även överväga helt bilfria områden. I Edinburgh delas normen in i privat- respektive offentligt ägda hyresfastigheter. För de offentligt ägda fastigheterna är normen oftast avsevärt lägre än för de privata fastigheterna.

## Flerbostadshus – cykel

Bland de kommuner som har en parkeringsnorm för cykel ges den vanligtvis enbart som antal platser per lägenhet. I nedanstående diagram visas därför Göteborgs föreslagna tal för bygglov.

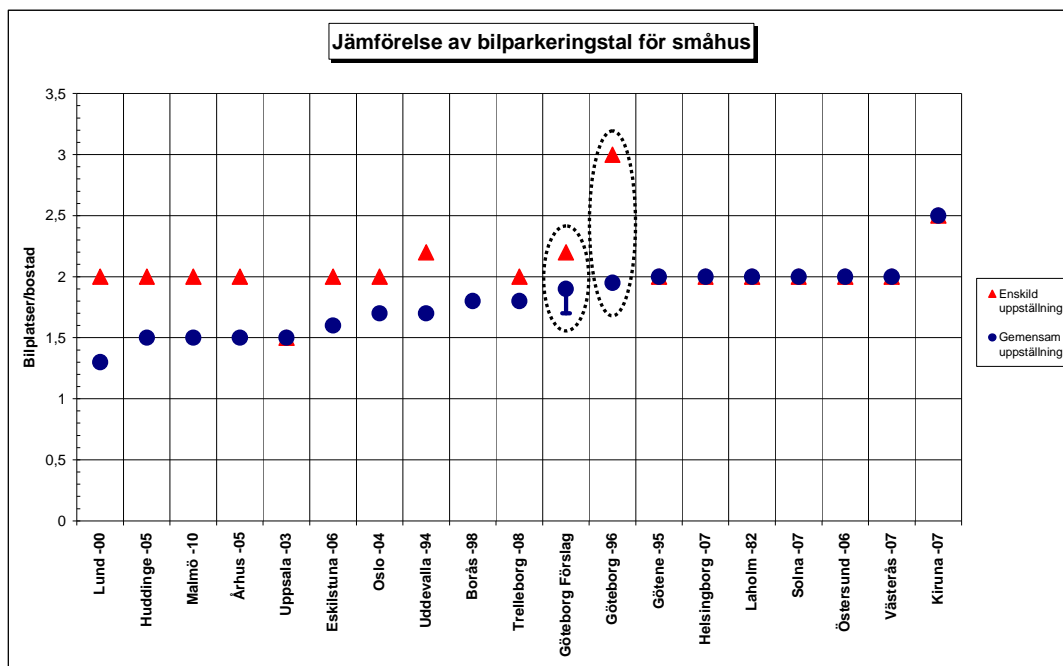


Figur 14: Cykelparkeringstal för bygglov – flerbostadshus.

Det föreslagna parkeringstalet för Göteborg ligger tillsammans med Örebro högst bland de jämförda kommunerna. Stockholm och Oslo ligger lägre än övriga kommuner med en norm på 1,5 respektive 1,6 cykelplatser per lägenhet. Oslo, Västerås och Örebro har differentierade normer beroende på hur många rum lägenheterna innehåller. Jämförelsen har i dessa fall utgått från 3 rum och kök.

## Småhus – bil

De undersökta kommunerna har vanligtvis ingen geografisk uppdelning då det gäller småhus. I nedanstående diagram redovisas därför endast ett tal per kommun.



Figur 15: Bilparkeringstal för småhus.

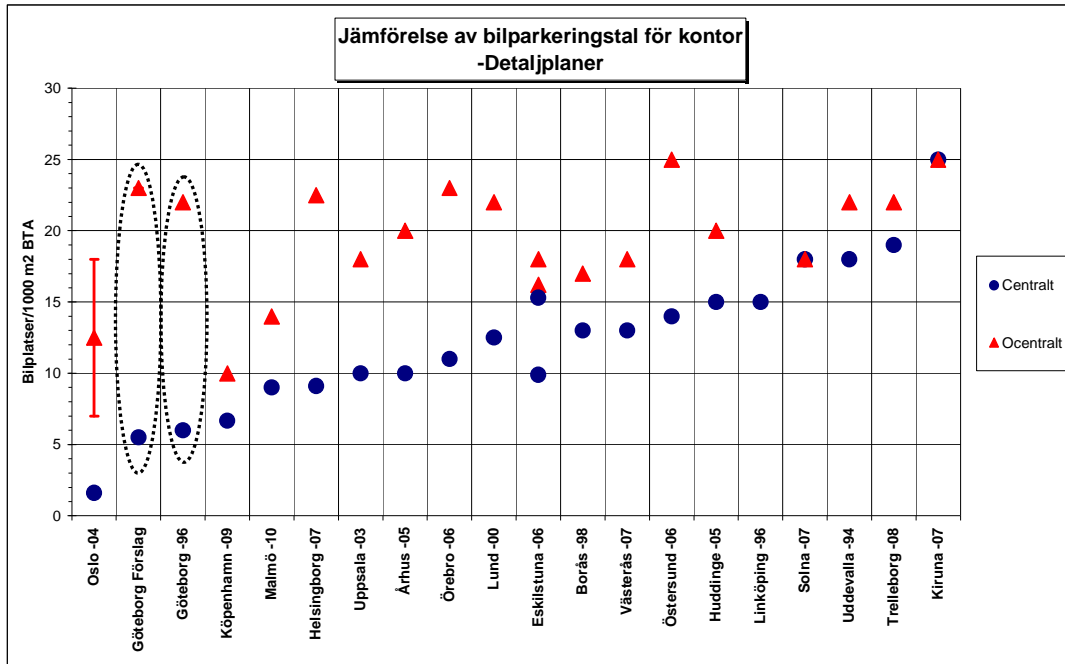
För småhus med enskild uppställning ligger samtliga jämförda kommuners tal på minst två platser per hus utom i Uppsala, där normen ligger på 1,5 platser per hus oavsett om uppställningen är enskild eller gemensam. Den nedre gränsen i Göteborgs förslag motsvarar talet för bygglov. Göteborgs förslag för enskild uppställning förutsätter att besöksparkeringen löses på gemensam plats. För gemensam uppställning ligger alla jämförda kommuner utom Lund och Kiruna på mellan 1,5 och två platser per småhus.



## Verksamheter

### Kontor – bilparkering

I nedanstående diagram ges bilparkeringstalen för kontor vid detaljplaner då flertalet kommuner inte gör skillnad mellan bygglov och detaljplan.



Figur 16: Bilparkeringstal för detaljplaner – kontor.

Oslo har den i särklass lägsta normen i centrala lägen (1,6 parkeringsplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA). Oslos norm är i detta fall en maxnorm. Man förutsätter en kollektivtrafikandel på 70 procent till kontorsarbetsplatser i centrum (undersökningar visar att den faktiska andelen ligger mellan 50-70 procent). Motsvarande andel bilförare är mellan fem och 20 procent<sup>1</sup>. Även för de ocentrala delarna ligger Oslo förhållandevis lågt med en miniminorm på sju platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. I detta fall baseras normen på en kollektivtrafikandel till kontorsarbetsplatserna i ocentrala lägen på 40 procent (undersökningar visar på en faktisk andel på 20-35 procent). Motsvarande bilförarandel enligt tidigare nämnda undersökningar är 20-80 procent.

Göteborgs föreslagna tal baseras i centrala lägen på god tillgänglighet och i ocentrala lägen på dålig tillgänglighet. För centrala lägen hamnar talet näst lägst av de jämförda kommunerna och i ocentrala lägen bland de tre högsta.

Göteborgs norm från 1996 är förhållandevis låg för de centrala delarna (City) i jämförelse med övriga kommuner. För de ocentrala lägena (Övriga områden) är normen bland de högre.

Eskilstuna skiljer mellan antal platser för offentlig respektive privat förvaltning i samtliga geografiska lägen (därför ges i diagrammet två tal för respektive läge).

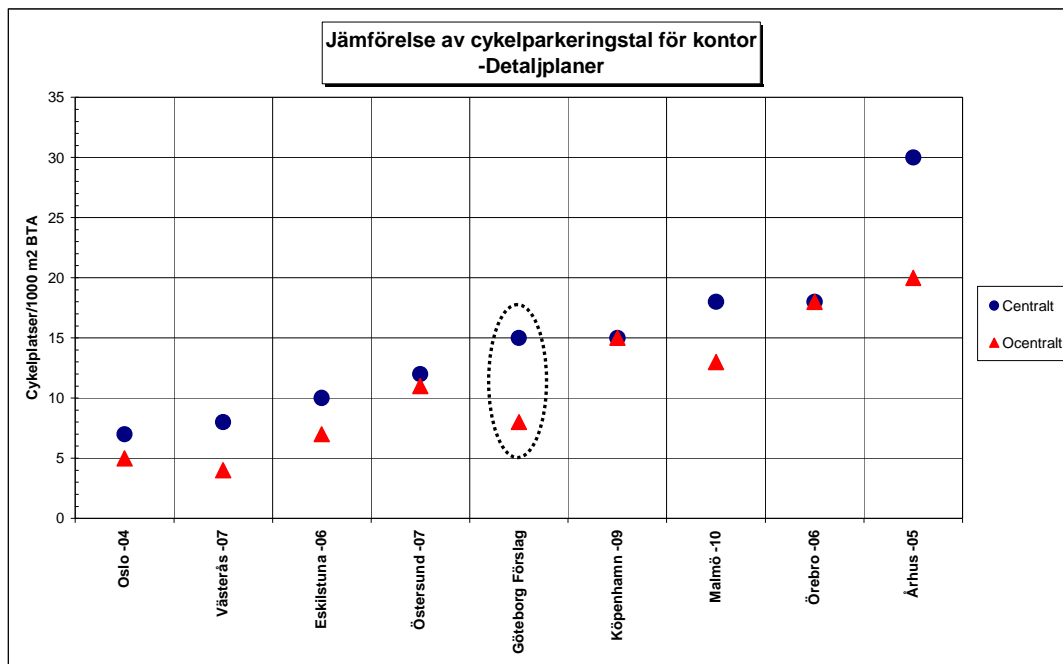
<sup>1</sup> Oslos färdmedelsandelar grundar sig på en undersökning utförd 2001 bland 44 företag i Oslo.

I Borås förutsätts en bilförarandel på 45 procent av de anställda och 50 procent av de besökande till kontor i centrala lägen. I ocentrala lägen förutsätts bilförarandelen vara 60 procent för såväl anställda som besökare.

Huddinges spridning är beroende av läge och typ av kontor.

## Kontor – cykelparkering

Nedanstående diagram utgår från parkeringstalet vid detaljplaner.

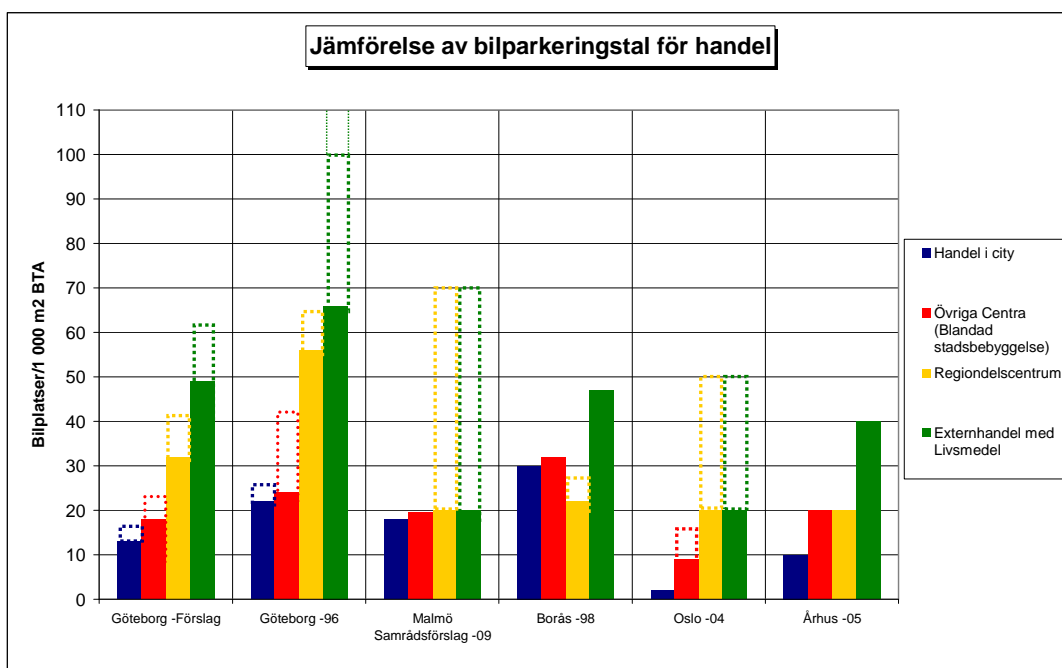


Figur 17: Cykelparkeringstal för kontor.

Göteborgs föreslagna tal för centrala lägen hamnar i mitten bland de jämförda kommunerna. För ocentrala lägen är Göteborgs tal bland de lägre i jämförelsen.

## Handel – bilparkering

När det gäller handel finns flera olika begrepp som används i de studerade parkeringstalen. En generalisering blir därför nödvändig för att kunna jämföra talen. I nedanstående diagram har fyra kommuner valts och ett högsta och ett lägsta tal tagits fram för respektive kommuns parkeringstal (vanligtvis Externhandel med livsmedel respektive Handel i city). Dessutom har ytterligare två former av handel tagits med; Övriga centra och Regiondelscentrum. Begreppen är hämtade från Göteborgs parkeringsnorm 1996 och är inte alltid helt tillämpningsbara på andra kommuner. En förklaring till de antaganden som har gjorts ges därför under diagrammet. I vissa kommuner är talen givna som intervall. Då har det markerats med streckade staplar. Kommunerna har valts på grund av att de har en relativt stor folkmängd samt att deras normer i någon mening är differentierade med avseende på typ av handel. I de föreslagna talen för Göteborg finns möjlighet för tillägg med tio platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA, även då det inte står specifikt angivet i definitionen.



Figur 18: Jämförelse mellan kommuners parkeringstal för bil – handel.

Exakta definitioner av vad talen för respektive kommun innebär återfinns i nedanstående tabell.

	<b>Göteborg Förslag</b>	<b>Göteborg -96</b>	<b>Malmö -10</b>	<b>Borås -98</b>	<b>Oslo -04</b>	<b>Århus -05</b>
<b>Handel i City</b>	Blandad stadsbebyggelse i innerstaden med god tillgänglighet	Handel i City	Handel i Zon 1	Butik i centrum	Forretning/ Detaljhandel i Sentrum (Maxnorm)	Udvalgsvarebutikker i Zone 1
<b>Övriga Centra</b>	Blandad stadsbebyggelse centrala Gbg/övriga Gbg, Ganska god tillgänglighet.	Övriga Centra (C,D,E-Centrum, underlag ca 5-20 000 lgh), Ex. Vårväders-torget, Wieselgrens-platsen	Handel i Zon 2.	Grannskapsbutiker utanför centrum	Forretning/ Detaljhandel i den tette byen	Udvalgsvarebutikker i Zone 2
<b>Regiondels-centrum</b>	Bilorienterad handel, nära, i övriga Göteborg med ganska dålig tillgänglighet	Regiondels-centrum (B-Centrum) ex. Frölunda Torg	Bilorienterat Större anläggningar	Sällanköps-handel utanför centrum	Kjøpesenter i den åpne byen	Udvalgsvarebutikker i Zone 2
<b>Externhandel med Livsmedel</b>	Bilorienterad handel, extern, övriga Göteborg med livsmedel, dålig tillgänglighet.	Stormarknad med enbart livsmedel	Bilorienterat Större anläggningar	Stormarknad för livsmedel i bilorienterat läge	Kjøpesenter i den åpne byen	Dagligvarebutikker i Zone 2

**Tabell 11: Definition av handel i olika kommuner.**

I Göteborg – Förslag anger de streckade staplarna parkeringstalen i detaljplaneskedet medan de fyllda staplarna avser parkeringstalen i bygglovsskedet. För Göteborg -96 avser de streckade staplarna maximal nivå (i de fall talen är givna som intervall) inklusive den så kallade planeringsnormen på 15 procent.

De föreslagna parkeringstalen innebär följande för de olika kategorierna:

**Handel i city:** Göteborgs föreslagna tal hamnar ungefär på samma nivå som Malmö norm men högre än Oslos och Århus normer. Jämfört med Göteborgs tidigare norm från 1996 motsvarar det föreslagna talet 60 procent och i jämförelse med Borås norm är talet ungefär hälften.

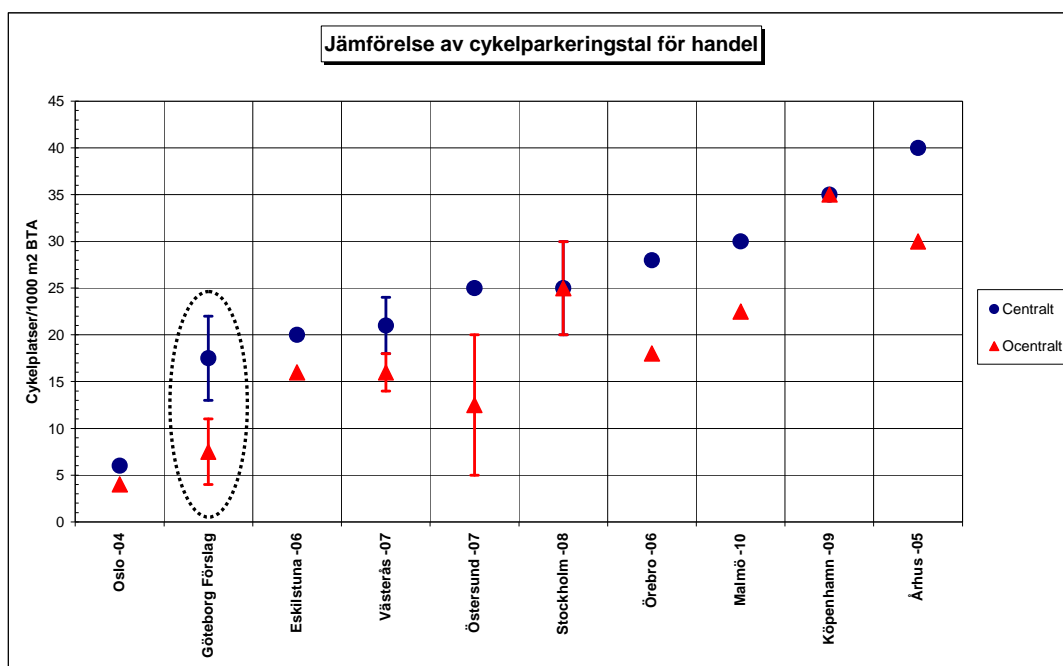
**Övriga centra (blandad stadsbebyggelse):** Göteborgs föreslagna tal ligger på ungefär samma nivå som Malmö och Århus norm. Oslo ligger något lägre men har ett spann där den övre gränsen ligger något under Göteborgs föreslagna tal vid bygglov. Den lägre nivån på Göteborgs norm från 1996 motsvarar ungefär det föreslagna parkeringstalet för detaljplaner. Normerna har dock ett spann (inklusive planeringsnorm) som ger en betydligt högre övre nivå. Borås norm ligger ungefär i mitten av spannet för Göteborgs norm.

**Regiondelscentrum:** Denna kategori av handel är svår att hitta exakta motsvarigheter till i de jämförda kommunerna. Malmö ger ett väldigt brett spann på 20-70 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA för vad som anges som bilorienterad handel, större anläggningar, samtidigt som man påpekar behovet av en särskild utredning. Göteborgs föreslagna tal ligger förhållandevis högt.

**Externhandel med livsmedel:** I Göteborgs normer från 1996 finns angivet att stormarknader med enbart livsmedelförsäljning har ett bilplatsbehov på över 100 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup>. I praktiken har detta tal troligen sällan använts i planer utan vanligtvis har istället cirka 60 platser/1 000 m<sup>2</sup> BTA för besökare använts. Det föreslagna parkeringstalet för Göteborg i detaljplaneskedet ligger något under den nivå som tidigare tillämpats i Göteborg. I bygglovsskedet är parkeringstalen betydligt lägre än 1996 års norm och ligger på ungefär samma nivå som Århus. Oslo har ett relativt stort spann och det föreslagna bygglovstalet hamnar i den övre halvan av detta spann. För Malmö har samma norm som för kategorin Regiondelscentrum använts, vilket innebär ett stort intervall. Borås norm ligger ungefär mitt mellan det föreslagna bygglovstalet och detaljplanstalet.

## Handel – cykelparkering

Nedanstående diagram utgår från parkeringstalet vid detaljplaner. Cykelparkeringsnormerna för de olika kommunerna är till skillnad från bilparkeringsnormerna sällan differentierade efter typ av handel. Därför utgår diagrammet nedan endast från handelns geografiska läge. För de kommuner som anger tal för olika typer av handel illustreras detta med intervall.

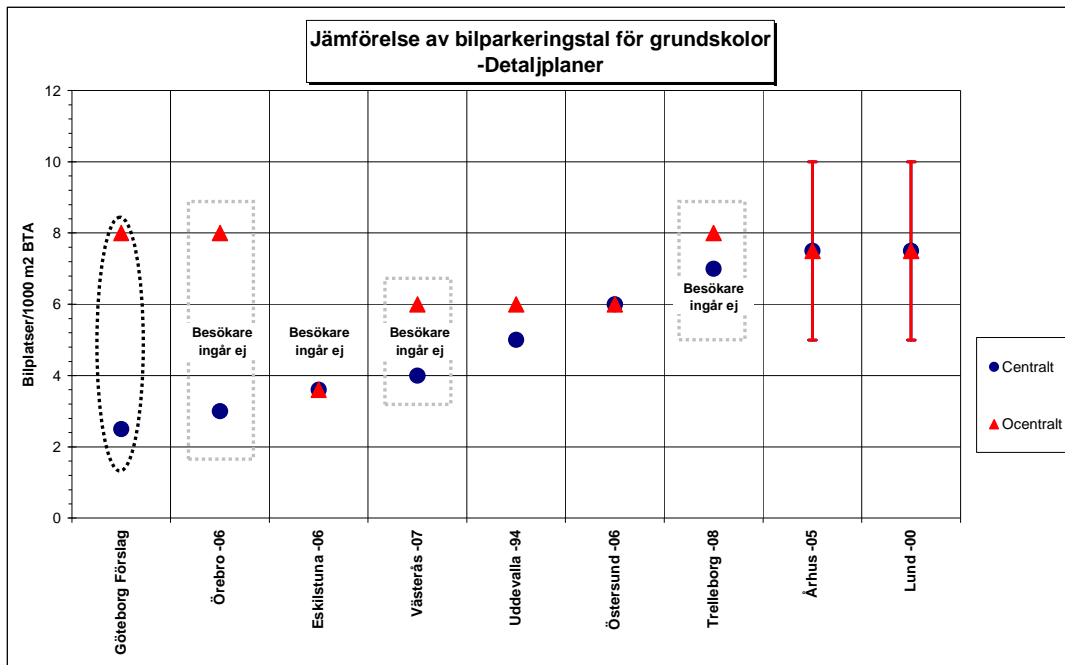


Figur 19: Jämförelse mellan kommuner – handel.

Göteborgs föreslagna tal ger intervall beroende på vilken typ av handel som avses. Västerås har olika normer för handel med dagligvaror respektive sällanköp, där dagligvaruhandeln representerar den övre delen av intervallet. Östersund i sin tur skiljer på bilorienterad handel och vanlig handel, där den bilorienterade handeln har något lägre tal. De två danska kommunerna har de klart högsta normerna i jämförelsen, medan de lägsta normerna återfinns i Oslo.

## Grundskolor – bilparkering

I många av de jämförda kommunerna förekommer någon typ av norm för grundskolor. Vanligtvis baseras dessa dock på till exempel antal elever eller årsklasser. I nedanstående diagram har endast kommuner vars norm baseras på antal platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA tagits med för att ge en så rättvisande bild som möjligt.

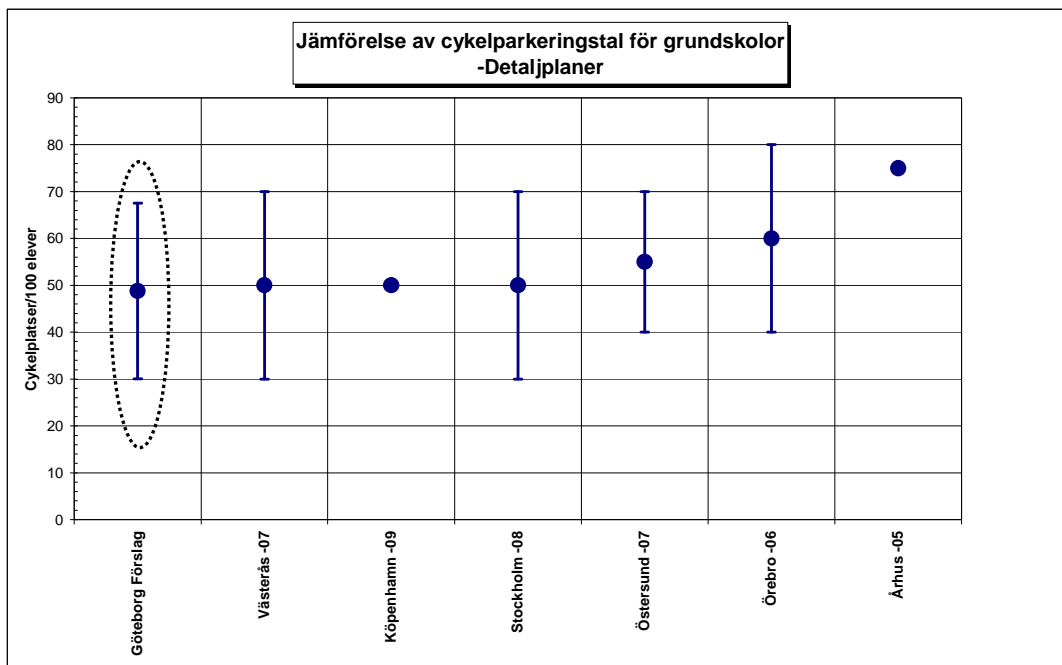


Figur 20: Jämförelse mellan kommuner – Bilparkering vid grundskolor.

Göteborgs föreslagna tal i centrala lägen ligger lägst av de jämförda kommunerna. I fyra av kommunernas normer ingår inte platser för besökare, vilket betyder att dessa normer i verkligheten är högre än vad diagrammet visar.

## Grundskolor – cykelparkering

Samtliga kommuner, utom Göteborgs förslag, som har en norm för cykelparkering vid skolor anger denna som antal cykelplatser per 100 elever. Göteborgs förslag har därför räknats om med utgångspunkt från uppgiften att kommunens grundskolor i snitt har 15 m<sup>2</sup> per elev. Cykelparkeringstalet för detaljplaner blir därmed 30-67,5 platser per 100 elever.



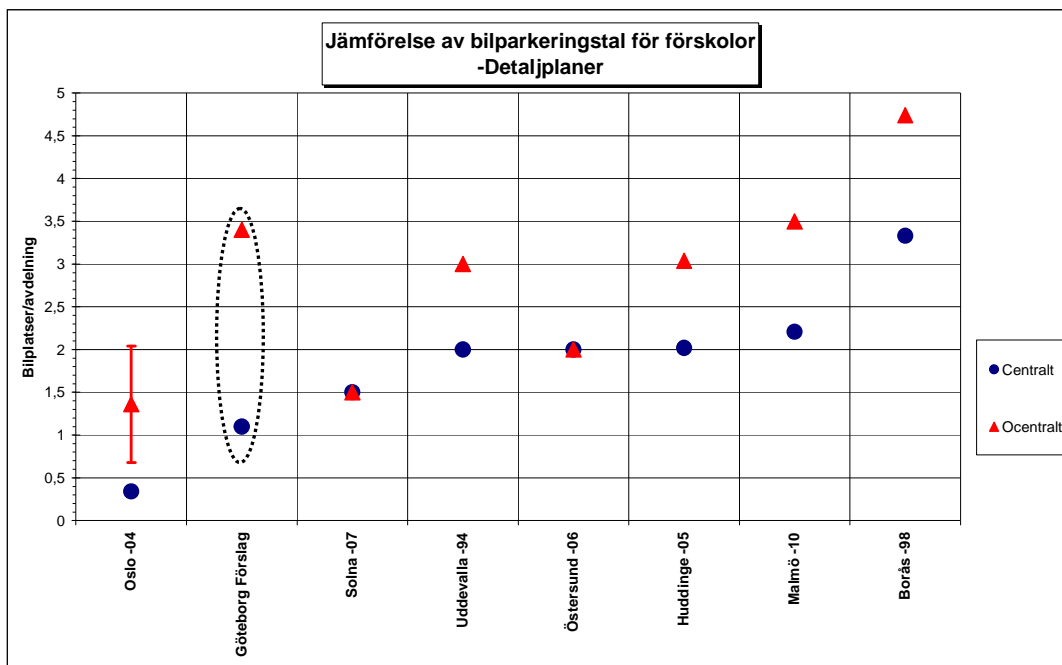
Figur 21: Jämförelse mellan kommuner – Cykelparkering vid grundskolor.

Göteborgs föreslagna tal ligger på samma nivå som Västerås, Köpenhamn och Stockholm. Östersund, Örebro och Århus har något högre tal än övriga.

## Förskolor – bilparkering

Parkeringsplatser för förskolor ges i de jämförda kommunerna ofta som antal bilplatser per avdelning eller bilplatser per barn. I de fall andra enheter förekommer har en omräkning gjorts enligt följande antaganden:

- 3,4 anställda per avdelning,
- 18 barn per avdelning
- 200 m<sup>2</sup> per avdelning



Figur 22: Jämförelse mellan kommuner – Bilparkering vid förskolor.

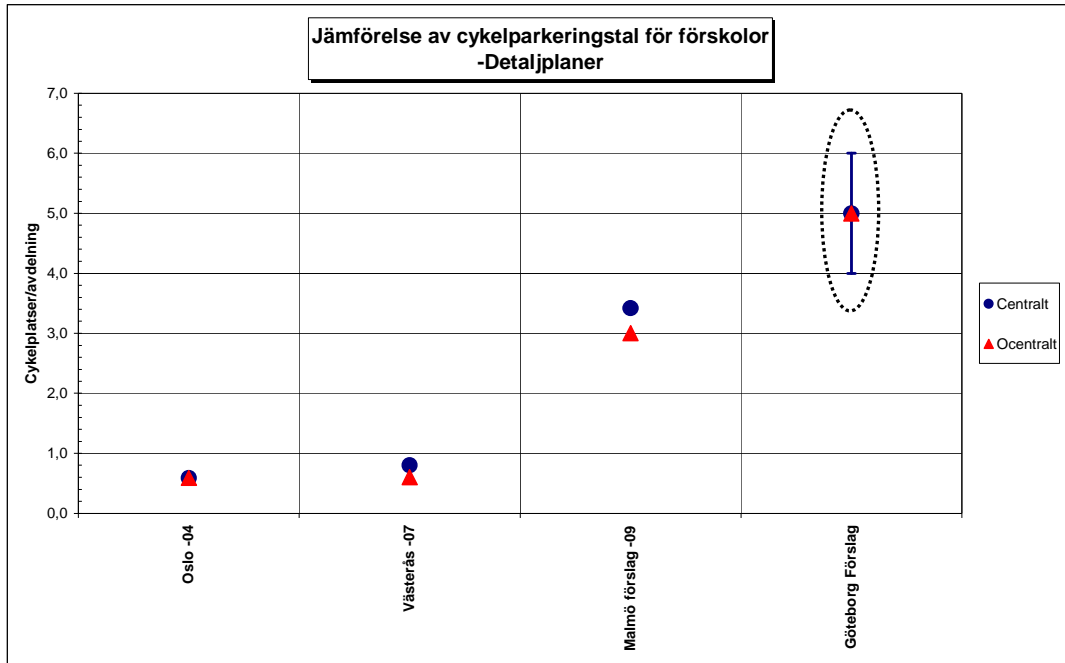
För centrala lägen är de föreslagna talen för Göteborg bland de lägre i jämförelsen. Oslos norm grundar sig på antal platser per sysselsatt och kan därför vara något missvisande då storleken på barngrupper i norska förskolor kan skilja sig från svenska. Borås ligger klart högst och grundar sig på att 45 % av de anställda skall ha parkeringsplats samt att det skall finnas besöksplatser till 10 % av barnantalet (motsvarande för ocentrala lägen är 60 resp. 15 %).

För ocentrala lägen ligger Göteborg bland de högre i jämförelsen och talen är i samma storleksordning som Malmö.

## Förskolor – cykelparkering

Samma antaganden angående antal anställda och barn per avdelning samt ytan per avdelning som för bilparkering har gjort för cykelparkering.



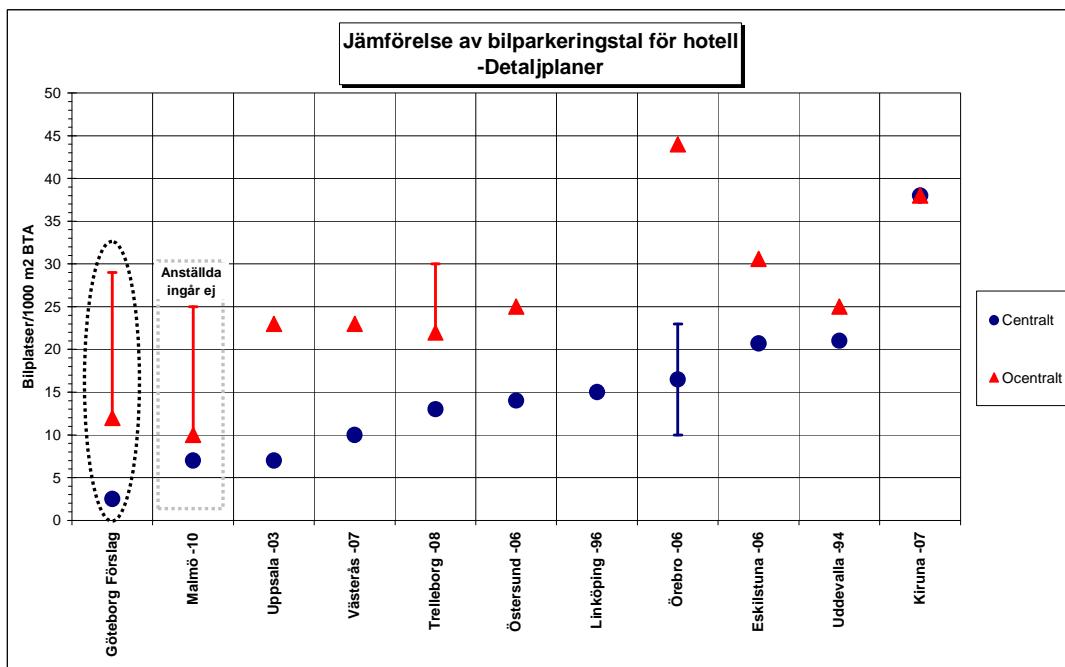


Figur 23: Jämförelse mellan kommuner – Cykelparkering vid förskolor.

Urvalet blir litet på grund av att många kommuner saknar tal för denna kategori. Göteborgs föreslagna tal ligger klart högst av de jämförda kommunerna.

### Hotell – bilparkering

Parkeringsnormer för hotell ges i de jämförda kommunerna vanligen som antal platser per rum eller som antal platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. I nedanstående jämförelse har endast de kommuner som ger normen som platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA tagits med.



Figur 24: Jämförelse mellan kommuner – Bilparkering vid hotell per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

Det föreslagna talet för centrala lägen i Göteborg hamnar lägst bland de jämförda kommunerna. För ocentrala lägen skiljer några av kommunerna på vanliga hotell och hotell i bilorienterade lägen (motell), vilket i vissa fall ger intervaller i diagrammet ovan. Även Göteborgs föreslagna tal för vanliga hotell i ocentrala lägen ligger lägst bland de jämförda kommunerna. I detta fall har antagits att hotellet ligger i Övriga Göteborg med ganska dålig eller dålig tillgänglighet. Det övre intervallet i det föreslagna talet motsvarar motell. Malmös norm innehåller inte platser för de anställda, vilket innebär att denna norm i verkligheten är högre än vad diagrammet visar.

### **Hotell – cykelparkering**

Få kommuner har normer för cykelparkering vid hotell. Västerås (-07) anger fyra platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA (två platser för anställda och två platser för besökare), vilket baseras på fem anställda/1 000 m<sup>2</sup> BTA. Motsvarande tal för Göteborg är 1,5-3 platser per 1 000 m<sup>2</sup>, baserat på 2,5 anställda per 1 000 m<sup>2</sup> BTA.