

Stadsbyggnadsförvaltningens anvisning för ersättningsutredning för befintlig bilparkering

Reglerande styrande dokument

Policy
Riktlinje
Regel
► **Anvisning**
Rutin
Instruktion

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Beslutad av: Förvaltningsdirektör Stadsbyggnadsförvaltningen	Gäller för: Stadsbyggnadsförvaltningen	Diarienummer: SBF-2025-01099	Datum och paragraf för beslutet: 2025-09-26
Dokumentsort: Anvisning	Giltighetstid: Tills vidare	Senast reviderad: 2025-10-22	Dokumentansvarig: Enhetschef Specialist Mobilitet och social hållbarhet

Bilagor:

-

Innehåll

Inledning	5
Syftet med denna anvisning	5
Vem omfattas av anvisningen	5
Bakgrund	5
Koppling till andra styrande dokument	6
Anvisning	7
Användningen av ersättningsutredningar	7
Innehåll i ersättningsutredningen	7
Ersättningsbehov vid bostäder	7
Steg 1: Fastslå vilka fastigheter och parkeringsplatser som är aktuella att utreda	7
Steg 2: Dagens nyttjande av parkeringsplatserna	8
Steg 3: Justera för eventuell prisförändring	8
Steg 4: Justera förändringar som stärker förutsättningarna för att resa hållbart	9
Steg 5: Komplettera med företagsbilar	10
Steg 6: Ersätt besöksparkering	10
Steg 7: Slutgiltigt ersättningsbehov	10
Ersättningsbehov vid verksamheter	11
Steg 1: Fastslå vilka fastigheter och parkeringsplatser som är aktuella att utreda	11
Steg 2: Dagens nyttjande av parkeringsplatserna	11
Steg 3: Justera för eventuell prisförändring	12
Steg 4: Ersätt besöksparkering	12
Steg 5: Slutgiltigt ersättningsbehov	12
Referenslista	12

Inledning

Syftet med denna anvisning

Anvisningen tydliggör hur ersättningsutredningar för bilparkering ska genomföras i samband med detaljplaner och bygglov som innebär att befintliga parkeringsplatser på kvartersmark tas i anspråk för annan användning. Anvisningen ska kunna användas vid handläggning av detaljplaner och bygglov samt vid tillsyn för att bedöma det aktuella behovet av bilparkeringsplatser.

Vem omfattas av anvisningen

Denna anvisning gäller för stadsbyggnadsförvaltningen och tillämpas vid planläggning, prövning av bygglov samt vid tillsyn.

Bakgrund

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samverkan med Framtiden-koncernen under de senaste två åren genomfört forskningsprojektet Frampark tillsammans med IVL och Chalmers. Projektet har syftat till att utveckla en ny metod för att genomföra ersättningsutredningar vid nybyggnation på befintliga parkeringsytor som betjänar flerbostadshus. Den nya metodiken för bostäder utgår från Plan- och bygglagen (2010:900), stadens målsättningar, aktuella rättsfall (Romson, 2025) och validerad kunskap. Forskningsprojektet har resulterat i ett behov av att uppdatera anvisningarna för ersättningsutredning för befintlig parkering med en ny metodik för hur ersättningsutredning genomförs för boendes parkering.

För att fastställa ersättningsnivån av parkeringsplatser för boende vid flerbostadshus har stadsbyggnadsförvaltningen hittills utgått från parkeringsbehov som bedömts i tidigare bygglov och uppmätt efterfrågan på parkering, om studerats med hjälp av tillbakablickande data. En utvärdering av flera större projekt genomförda av Framtiden-koncernen visar att metodiken leder till en överskattning av behovet av parkering för befintliga boende med tomma parkeringar, ökade kostnader och ett högre bilinnehav som följd. En orsak till överskattningen är att modellen inte tagit hänsyn till det faktiska bilinnehavet eller de prishöjningar och ändringar av uthyrningsvillkor som görs i samband med att områdena förtätas. Även tillkomsten av förbättrad kollektivtrafik, nya mobilitetstjänster samt förbättrad tillgänglighet till samhällsfunktioner och service som påverkar bilinnehavet har saknats i modellen.

I samband med behovet av att uppdatera metodiken har stadsbyggnadsförvaltningen internt arbetat fram en uppdaterad metodik även för att bedöma ersättningsbehovet för verksamheters parkering. Denna del av metodiken har inte tagits fram inom forskningsprojektet

Koppling till andra styrande dokument

Styrande dokument	Koppling till denna anvisning
Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2018-04-24 BN)	Anvisningen är en konkretisering av hur riktlinjerna tillämpas av stadsbyggnadsförvaltningen avseende ersättning av befintliga parkeringsplatser

Anvisning

Användningen av ersättningsutredningar

En ersättningsutredning upprättas när befintliga bilparkeringsplatser på kvartersmark tas i anspråk för ny bebyggelse i samband med detaljplaner och bygglov.

Ersättningsutredningar utförs enbart för detaljplaner där parkeringsplatserna nyttjas av användare i byggnader belägna utanför planområdet som därmed inte ingår i den pågående planprocessen. Om parkeringsplatserna enbart nyttjas av användare i byggnader inom planområdet som ges nya parkeringstal genomförs ingen ersättningsutredning.

I normalfallet är det byggherren eller markägaren som upprättar utredningen. En ersättningsutredning som legat till grund för gällande detaljplan kan användas vid senare ansökan om bygglov. Om utbyggnaden av aktuellt område förbättrar tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik påtagligt förespås detta påverka bilinnehavet. Byggherrar rekommenderas därför att uppdatera utredningen inför bygglovet för att kunna fånga upp förändringar av bilinnehavet. I bygglov som inte föregås av detaljplan, men där parkeringsplatser som nyttjas av användare utanför projektområdet tas i anspråk, ska en ersättningsutredning upprättas inför ansökan. Anvisningen ska även kunna användas vid tillsyn på ett befintligt bygglov för att bedöma om det aktuella behovet av parkeringsplatser är lägre än det behov som bedömdes i bygglovet. En ny bedömning i samband med tillsyn kan inte ge ett högre krav på parkering än vad som krävdes i bygglovet.

Om det enbart är några enstaka platser eller liten andel av parkeringsplatserna som berörs på en fastighet kan det vara oskäligt att vid prövning av bygglov kräva en ersättningsutredning eller att upprätta en ersättningsutredning i ett planarbete. En bedömning av parkeringsbehov som nyligen genomförts i samband med bygglov anses fortfarande vara aktuell och bedömningen ska i normalfallet inte omprövas.

Innehåll i ersättningsutredningen

Ersättningsutredningen utförs med varierande metodiker för bostäder (i sju steg enligt sidan 7–10) och för verksamheter (i fem steg enligt sidan 11–12). Inledningsvis undersöks behovet av att ersätta parkeringsplatser för boende och verksamma, därefter behovet av parkeringsplatser för besökare till bostäderna och verksamheterna.

Ersättningsbehov vid bostäder

Steg 1: Fastslå vilka fastigheter och parkeringsplatser som är aktuella att utreda

Inledningsvis konstateras vilka fastigheter som nyttjar de aktuella parkeringsplatserna. Det är i normalfallet fastigheter som:

- Är delägare i aktuell(a) gemensamhetsanläggning(ar)
- Vars bygglov eller detaljplan hänvisar till parkeringsplatserna
- Har nyttjanderätt till parkeringsplatserna

Befintliga detaljplaner och bygglov inom 500 meter från parkeringsplatserna undersöks.

En avräkning görs av parkeringsplatser som ska ersättas 1:1 och därmed inte ingå i bedömningen om ersättningsbehov. Det gäller parkeringsplatser som är reglerade genom gemensamhetsanläggningar eller olika former av nyttjanderätter genom exempelvis officialservitut, avtalsservitut, tomträttsavtal, arrendeavtal eller andra civilrättsliga avtal som ger nyttjanderätt till parkeringsplatserna (exempelvis parkeringsköpsavtal). Innan en avräkning sker bör dock fastighetsägaren undersöka möjligheten till uppsägning, omförhandling eller omprövning, då ändrade parkeringsförutsättningar som höjda kostnader kan påverka efterfrågan även för dessa platser. Utan förändrade förutsättningar så avräknas platserna i sin helhet. Eventuella parkeringsplatser för rörelsehindrade som är anordnade på parkeringsplatserna och är till för omkringliggande byggnaders behov ska ersättas i sin helhet.

Steg 1 avslutas med att konstatera vilka fastigheter som nyttjar de aktuella parkeringsplatserna samt vilka av fastigheterna som har ett parkeringsbehov som ska avräknas och vilka fastigheter som ska ingå i bedömningen om ersättningsbehov. Antalet parkeringsplatser som finns ett behov av att ersätta utreds sedan i efterföljande steg.

Steg 2: Dagens nyttjande av parkeringsplatserna

Dagens nyttjande för de aktuella fastigheterna är utgångspunkten för att beräkna behovet av att ersätta parkeringsplatserna. För bostäder utgår metoden från dagens bilinnehav på fastighetsnivå för att avgöra antalet parkeringsplatser nyttjade av boende¹. För de aktuella fastigheterna redovisas fastighetens bilinnehav från föregående år eller, om data saknas, senast tillgängliga data. Bilinnehavet ska innefatta bilar i trafik, avställda bilar² samt förmånsbilar (företagsleasingbilar) och privatleasingbilar. Data finns tillgängligt hos SCB och kan köpas i de fall där fastighetsägaren inte själv har informationen tillgänglig. Tredje person som till exempel Göteborgs Stad kan få ut data som är baserad på ett aggregat om minst tre fastigheter. Om bilinnehavsuppgifter ska sökas för färre än tre fastigheter väljs fastigheter som ligger nära aktuell fastighet och är så lika som möjligt gällande exempelvis lägenhetsstorlekar och upplåtelseform.

Steg 2 avslutas med att konstatera antalet nyttjade parkeringsplatser för boende.

Steg 3: Justera för eventuell prisförändring

När en ny parkeringslösning uppförs kan parkeringsplatserna få ett förändrat, ofta högre, pris i jämförelse med innan platserna togs i anspråk. En justering av antalet nyttjade parkeringsplatser från steg 3 görs därför utifrån eventuella planerade förändringar av platsernas prissättning.

Steg 3 avslutas med att antalet nyttjade parkeringsplatser för boende justeras med ett elasticitetstal på -0,1³. Där elasticitetstalet beskriver den procentuella förändringen i

¹ Bilinnehavet förändras relativt långsamt, vilket gör att det är tillräckligt med senast tillgängliga data.

² Avställda bilar spelar visserligen inte samma roll för de boendes dagliga mobilitet, men är ändå ett val som är gjort hos de boende och som avspeglar en faktisk efterfrågan av bilparkering. Det finns en risk att avställda bilar kan vara uppställda på andra platser, men risken bedöms liten.

³ Elasticitetstalet baseras på resultat från forskning där - 0,1 är en relativt försiktig skattning av de förändringar i efterfrågan som observerats i olika studier. En anledning till att Göteborg (Sverige)

efterfrågan till följd av en förändring i prissättningen. Elasticitetstalet på -0,1 betyder exempelvis att en prishöjning med 50 procent ger en minskning av efterfrågan på parkering med 5 procent. Vid bostäder ska bilar i trafik, avställda bilar samt leasade bilar behandlas som en enhet⁴.

Steg 4: Justera förändringar som stärker förutsättningarna för att resa hållbart

Vid bostäder kan bilinnehavet påverkas om utbyggnaden av aktuellt område förbättrar tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik samt om tillgången till service stärks. Bilinnehavet rekommenderas därför undersökas inför både detaljplanen och inför bygglovet. För att fånga upp förändringar i bilinnehavet till följd av förbättringar av tillgängligheten som inte hunnit slå igenom i bilinnehavsdata kan också kommande förändringar räknas med. Antalet framtida nyttjade platser för bostäder justeras om samtliga följande tre kriterier uppfylls:

1. Befintlig parkering förändras med hänsyn till prissättning eller tillståndsplatser införs (i motsats till en uthyrningsmetod med fasta förhyrda platser).
2. Projektet går ifrån att inte uppfylla samtliga krav för god sammanvägd tillgänglighet till att efter utbyggnad uppfylla kraven. Följande kriterier ska uppfyllas för god sammanvägd tillgänglighet:
 - a. Direkt närhet till god kollektivtrafik:
Inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet gräns finns en hållplats med 10-minuterstrafik under högttrafik (vardagar 06-08:30 samt 15-18).
 - b. Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur:
Avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.
 - c. Direkt närhet till service och andra urbana verksamheter:
Det är högst 500 meter verkligt gångavstånd (där en höjdmeter räknas som 10 längdmeter) från projektområdets gräns till:
 - Dagligvaruhandel
 - Förskola eller grundskola
 - Öppen hälso-/sjukvård, tandvård eller apotek
3. Tillgång till bilpoolstjänst införs, vilken ska erbjudas som ny tjänst och vara tillgänglig även för det befintliga fastighetsbeståndet. Bilpoolstjänsten ska erbjuda fysiskt tillgängliga bilar (bil) inom 400 meters gångavstånd från befintliga fastigheter.⁵

bör använda sig av ett lägre elasticitetstal är att flera forskningsstudier är gjorda i USA och det är därför relevant att invänta fler svenska studier innan en revidering kan göras.

⁴ Avställda bilar kan antas ha en högre priselasticitet jämfört med bilar i trafik samtidigt som företagsleasade bilar kan antas ha en mindre. Då det saknas data görs ingen korrigering för detta. Då avställda bilar och företagsleasade drar åt var sitt håll och dessutom tillsammans utgör en mindre del av fordonsbeståndet utgår metoden från att kategorierna kan behandlas som en enhet.

⁵ Att bilpool finns med som bedömningskriterium grundas på aktuell forskning från Göteborg (McAslan et al 2025) som visar att bilinnehavet är lägre i fastigheter med lägre parkeringstal och mobilitetsavtal med bilpooler jämfört med fastigheter utan mobilitetsavtal och bilpooler.

De åtgärder som tas med ska ha avsatta medel i för åtgärden relevant budget, exempelvis i kommunens budget, i en regional/nationell plan för infrastruktur eller ökad trafikering.

Steg 4 avslutas med att redovisa ifall alla tre kriterium uppfylls och om de uppfylls justera antalet ersättningsplatser för boende ner med 5 procent.

Steg 5: Komplettera med företagsbilar

Vid bostäder kan det även finnas behov av att parkera företagsbilar som nyttjas av boende. Företagsbilar är fordon som är ägda av juridiska personer och ska till övervägande del användas för tjänstekörning. Om man använder arbetsgivarens bil för privata resor mer än 100 mil eller vid mer än 10 tillfällen per år så blir det en bilförmån som ska beskattas. Därmed skiljer sig företagsbilar från (företags)leasingbilar och finns heller inte med i den data kring bilinnehavet som erhålls från SCB.

Steg 5 avslutas med att antalet nyttjade platser för bostäder räknas upp med 5 procent⁶.

Steg 6: Ersätt besöksparkering

Vid bostäder finns i normalfallet behov av besöksparkering. Om befintlig besöksparkering berörs av byggnationen ska även behoven av att ersätta dessa undersökas. Besöksparkeringen ska adderas enligt alternativ 1 eller 2:

1. Om parkeringen för bostäder kommer uppföras som personliga/fastaparkeringsplatser ska antalet besöksplatser motsvara 10 % av antalet parkeringsplatser för befintliga boende.
2. Om parkeringen för bostäder kommer uppföras som tillståndsparkering ska antalet besöksplatser motsvara 8 %⁷ av antalet parkeringsplatser för befintliga boende.

Steg 6 avslutas med att behovet av att ersätta besöksparkering för bostäder och verksamheter redogörs för.

Steg 7: Slutgiltigt ersättningsbehov

I steg 7 sammanställs det totala antalet parkeringsplatser som ska ersättas för boende och besökare. Redogörelse görs för hur parkeringsplatserna kommer att ersättas i permanent lösning inom eller utanför fastigheten. Om en lösning utanför fastigheten planeras behöver det även tydliggöras hur platserna säkerställs över tid, exempelvis genom avtal.

⁶ Gjorda inventeringar från parkeringsanläggningar i Frölunda och Backa under 2024/2025 visar att beståndet av företagsbilar är i samma nivå som andelen förmåns/leasingbilar och ligger på cirka 6 procent. Det är därför en rimlig approximation att anta en schablon för företagsbilar om 5 procent.

⁷ Högsta nyttjandegrad av boendeparkering antas som högst vara 70–80 procent alla dagar och tider utom natt när nyttjandegraden antas vara 100 procent. Besöksparkeringen antas ha högst nyttjandegrad på kvällar och helger, detta innebär att viss besöksparkering kan antas samnyttjas med boendeparkering.

Ersättningsbehov vid verksamheter

Steg 1: Fastslå vilka fastigheter och parkeringsplatser som är aktuella att utreda

Inledningsvis konstateras vilka fastigheter som nyttjar de aktuella parkeringsplatserna. Det är i normalfallet fastigheter som:

- Är delägare i aktuell(a) gemensamhetsanläggning(ar)
- Vars bygglov eller detaljplan hänvisar till parkeringsplatserna
- Har nyttjanderätt till parkeringsplatserna

Befintliga detaljplaner och bygglov inom 700 meter från parkeringsplatserna undersöks.

En avräkning görs av parkeringsplatser som ska ersättas 1:1 och därmed inte ingå i bedömningen om ersättningsbehov. Det gäller parkeringsplatser som är reglerade genom gemensamhetsanläggningar eller olika former av nyttjanderätter genom exempelvis officialservitut, avtalsservitut, tomträttsavtal, arrendeavtal eller andra civilrättsliga avtal som ger nyttjanderätt till parkeringsplatserna (exempelvis parkeringsköpsavtal). Innan en avräkning sker bör dock fastighetsägaren undersöka möjligheten till uppsägning, omförhandling eller omprövning, då ändrade parkeringsförutsättningar som höjda kostnader kan påverka efterfrågan även för dessa platser. Utan förändrade förutsättningar så avräknas platserna i sin helhet. Eventuella parkeringsplatser för rörelsehindrade som är anordnade på parkeringsplatserna och är till för omkringliggande byggnaders behov ska ersättas i sin helhet.

Steg 1 avslutas med att konstatera vilka fastigheter som nyttjar de aktuella parkeringsplatserna samt vilka av fastigheterna som har ett parkeringsbehov som ska avräknas och vilka fastigheter som ska ingå i bedömningen om ersättningsbehov. Antalet parkeringsplatser som finns ett behov av att ersätta utreds sedan i efterföljande steg.

Steg 2: Dagens nyttjande av parkeringsplatserna

Dagens nyttjande för de aktuella fastigheterna är utgångspunkten för att beräkna behovet av att ersätta parkeringsplatser.

För verksamheter utgår metoden från statistik över uthyrning eller nyttjandegrad för parkeringsplatserna från det senaste tillgängliga året. Statistiken inhämtas från fastighetsägaren, parkeringsoperatören eller annan part som har uppgifter om statistiken. Om det bedöms att parkeringsplatsernas tillgänglighet varit tillfälligt påverkad under det senaste året kan statistik från tidigare år nyttjas. Tillfällig påverkan kan exempelvis vara att delar av parkeringsplatserna har varit avstängda. Från statistiken uppskattas det maximala antalet parkeringsplatser som under året varit uthyrda till anställda i de aktuella fastigheterna alternativt maximalt nyttjandet vid en normalvecka. Om statistik inte finns tillgänglig så inhämtas uppgifter från verksamheterna alternativt genomförs en beläggingsstudie.

Steg 3 avslutas med att konstatera antalet nyttjade parkeringsplatser för verksamma.

Steg 3: Justera för eventuell prisförändring

När en ny parkeringslösning uppförs kan parkeringsplatserna få ett förändrat, ofta högre, pris i jämförelse med innan platserna togs i anspråk. En justering av antalet nyttjade parkeringsplatser från steg 2 görs därför utifrån eventuella planerade förändringar av platsernas prissättning.

Steg 3 avslutas med att antalet nyttjade parkeringsplatser för anställda justeras med ett elasticitetstal på $-0,1^8$. Där elasticitetstalet beskriver den procentuella förändringen i efterfrågan till följd av en förändring i prissättningen. Elasticitetstalet på $-0,1$ betyder exempelvis att en prishöjning med 50 procent ger en minskning av efterfrågan på parkering med 5 procent.

Steg 4: Ersätt besöksparkering

Vid verksamheter finns i normalfallet behov av besöksparkering. Om befintlig besöksparkering berörs av byggnationen ska även behoven av att ersätta dessa undersökas. Vid verksamheter är behovet av besöksparkering beroende på typen av verksamhet. Antalet platser som ersätts ska baseras på befintlig statistik om nyttjande av besöksparkeringsplatser, dialog med verksamheterna kring deras behov eller uppskattas utifrån parkeringstal vid nybyggnation.

Steg 4 avslutas med att behovet av att ersätta besöksparkering för verksamheter redogörs för.

Steg 5: Slutgiltigt ersättningsbehov

I steg 8 sammanställs det totala antalet parkeringsplatser som ska ersättas för anställda och besökare. Redogörelse görs för hur parkeringsplatserna kommer att ersättas i permanent lösning inom eller utanför fastigheten. Om en lösning utanför fastigheten planeras behöver det även tydliggöras hur platserna säkerställs över tid, exempelvis genom avtal.

Referenslista

McAslan et al., 2025. *Impacts of minimum parking requirements and access to car sharing on car ownership and use: an analysis of low-parking developments in Gothenburg and Malmö, Sweden*

Romson, Å. 2025. *Bilparkeringens plats i en hållbar stad - en rättsvetenskaplig analys av kommunernas handlingsutrymme*.

<https://www.forvaltningsrattslig.org/Articles/downloadopenaccess/26247> (Hämtad 2025-09-18)

⁸ Elasticitetstalet baseras på resultat från forskning där $-0,1$ är en relativt försiktig skattning av de förändringar i efterfrågan som observerats i olika studier. En anledning till att Göteborg (Sverige) bör använda sig av ett lägre elasticitetstal är att flera forskningsstudier är gjorda i USA och det är därför relevant att invänta fler svenska studier innan en revidering kan göras.