

Beslutad av direktörerna för stadsbyggnadskontoret,  
fastighetskontoret och trafikkontoret  
Göteborg den 17 maj 2018



**Göteborgs  
Stad**

Dnr: 16-0469

# Anvisningar till

## Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad

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

Projektgrupp:

Sara Brunnkvist, Stadsbyggnadskontoret, projektledare

Ann-Marie Ramnerö, Trafikkontoret, projektledare

Carolin Folkesson, Norconsult AB

Adam Peterson, Norconsult AB

Styrgrupp:

Alexander Danilovic, Stadsbyggnadskontoret, ordförande (från mars 2016)

Måns Werner, Stadsbyggnadskontoret, ordförande (till mars 2016)

Katja Ketola, Stadsbyggnadskontoret (från september 2016)

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

Martin Storm, Stadsbyggnadskontoret (från augusti 2017)

Gunnar Persson Stadsbyggnadskontoret (till juli 2016)

Marja-Leena Adolfsson, Trafikkontoret (från augusti 2017)

Suzanne Andersson, Trafikkontoret (till augusti 2017)

Jörgen Einarsson, Trafikkontoret

Lars Johansson, Fastighetskontoret

Illustrationer i anvisningarna är framtagna av Norconsult AB.

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

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord.....	5
Inledning .....	6
Läsanvisningar .....	7
Process vid upprättande av detaljplan .....	8
Process i bygglovsskedet .....	9
Mobilitetsmöte.....	10
Mobilitets- och parkeringsutredning .....	13
Analyssteg 1 - Normalspann .....	15
Analyssteg 2 - Lägesbedömning .....	24
Analyssteg 3 - Projektanpassning .....	27
Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar .....	32
Paket för Mobilitetsåtgärder .....	34
Tabell och diagram för flerbostadshus .....	36
Mobilitetsavtal .....	38
Lokalisering, utformning och reglering .....	38
Exempel .....	41
Normalspannskarta för flerbostadshus .....	44
Normalspannskarta för verksamheter .....	45
Begreppsförklaringar .....	46



## FÖRORD

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

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

I arbetet med anvisningarna har synpunkter inhämtats från stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret och Parkeringsbolaget i Göteborg. Anvisningarna är framtagna av Norconsult på stadsbyggnadskontorets uppdrag.

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

Detta är en första version av anvisningarna och de ska följas upp och justeras under senhösten 2018, eller när behov finns. Det är stadsbyggnadskontoret som är ansvariga för att uppföljning och justering sker. Erfarenheter från olika avdelningar på såväl trafikkontoret som stadsbyggnadskontoret från tillämpningen av riktlinjerna och anvisningarna blir viktiga underlag till detta. Justeringar i anvisningarna beslutas av styrgruppen.

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

Uppdraget att se över "Vägledning för parkeringstal" från 2011 så att den skulle stödja trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande bättre och medverka till att säkerställa Utbyggnadsplaneringens mål gavs i mål- och inriktningsdokumentet till Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Trafiknämnden 2015. Med de nya riktlinjerna med tillhörande anvisningar avslutas nu projektet och tillämpningen i detaljplaner och bygglov tar vid.

*Göteborg den 17 maj 2018*



Henrik Känt  
Stadsbyggnadsdirektör

Stefan Engdinger  
Trafikdirektör

Martin Öst  
Fastighetsdirektör

## INLEDNING

*"Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad" är framtaget som ett stöddokument för handläggare och byggherrar vid arbete med stadens dokument "Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad - Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov".*

Anvisningarna syftar till att förklara begrepp och underlätta bedömningar i varje enskilt fall när parkeringstal ska fastställas. Anvisningarna ska klargöra rutiner, arbetsprocesser, och ansvarsfördelning mellan berörda förvaltningar. Dokumentet ger bland annat vägledning i hur en mobilitets- och parkeringsutredning bör genomföras, hur olika begrepp ska tolkas samt hur avtal kring mobilitetsåtgärder ska tecknas.

I anvisningarna finns medtaget utdrag ur *"Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad - Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov"*, i syfte att underlätta för läsaren.

## LÄSANVISNINGAR

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

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

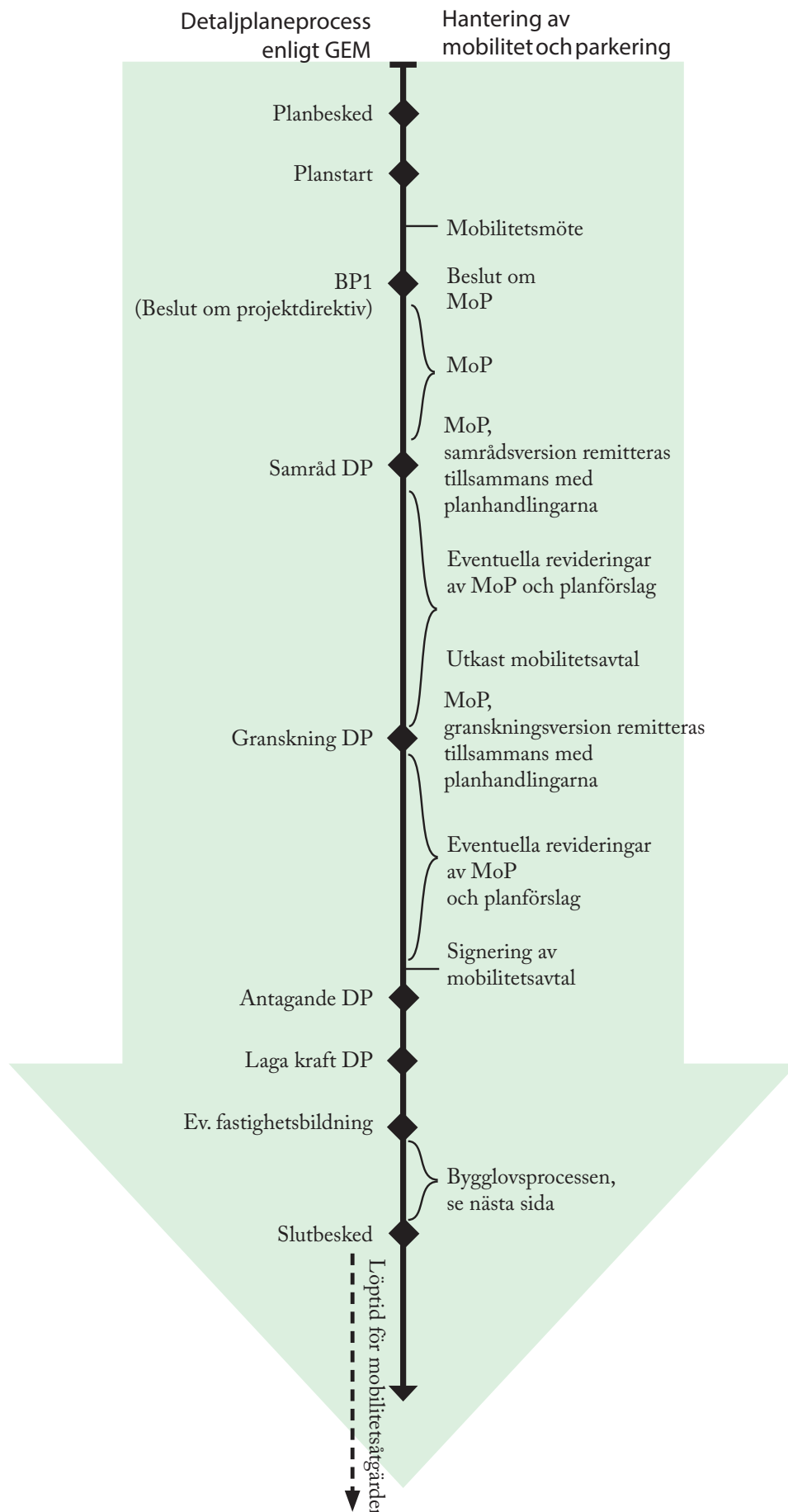
I dokumentet används förkortningar för dessa förvaltningar/bolag/enheter/funktioner/dokument:

BN	–	Byggnadsnämnden
FK	–	Fastighetskontoret
FK-strategiska	–	Fastighetskontorets strategiska avdelning
P-bolaget	–	Göteborgs Stads Parkering AB
PoNF	–	Park- och naturförvaltningen
SAM-styr	–	Styrgruppen för GEM*
SBK	–	Stadsbyggnadskontoret
SBK-bygglov	–	Stadsbyggnadskontorets bygglovsavdelning
SBK-plan	–	Stadsbyggnadskontorets planavdelning
SBK-planchef	–	Ansvarig planchef på stadsbyggnadskontoret
TK	–	Trafikkontoret
TK-bygglov	–	Trafikkontorets avdelning samhälle och planering
TK-daglig	–	Trafikkontorets avdelning dagliga leveranser

I slutet av anvisningarna finns ett kapitel med begreppsförklaringar. Här förtydligas och tolkas begrepp som förekommer i *"Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad"* och i dessa anvisningar. I texten har ord och uttryck med begreppsförklaring markerats med asterix (\*).

# PROCESS VID UPPRÄTTANDE AV DETALJPLAN

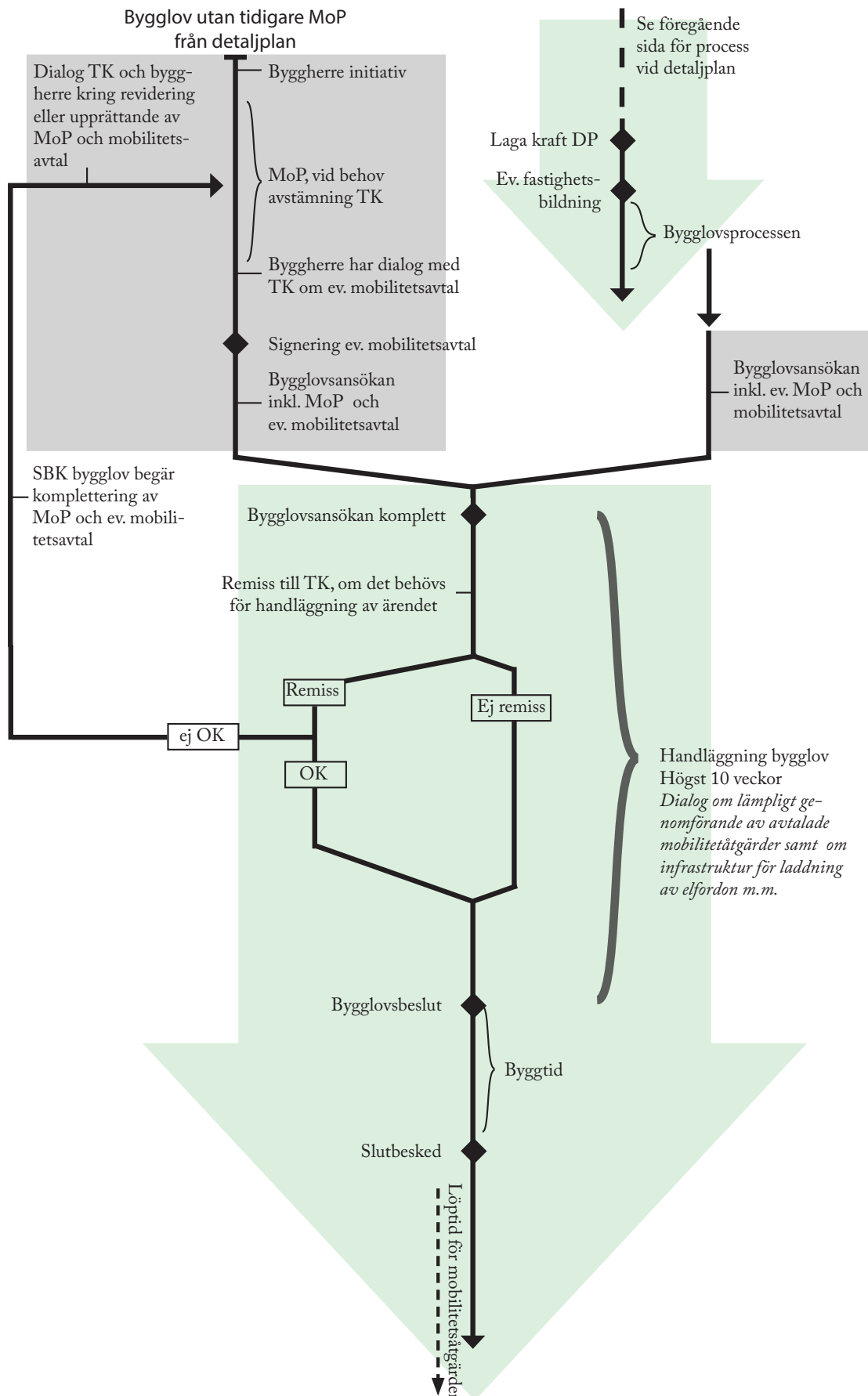
Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor vid detaljplan enligt GEM. I processpilen nedan förkortas mobilitets- och parkeringsutredning som "MoP".





# PROCESS I BYGGLOVSSKEDET

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



## MOBILITETSMÖTE

Mobilitetsmöte hålls innan detaljplanens projektdirektiv beslutas i BP<sub>1</sub> (beslutsunkt 1 i GEM\*) av SAM-styr. Mobilitetsmötet ska hållas med exploatör. Mötet kan samordnas med arbetsmöten i GEM\* eller startmötet för detaljplan, men kan också vara ett fristående möte beroende på projektets omfattning och karaktär.

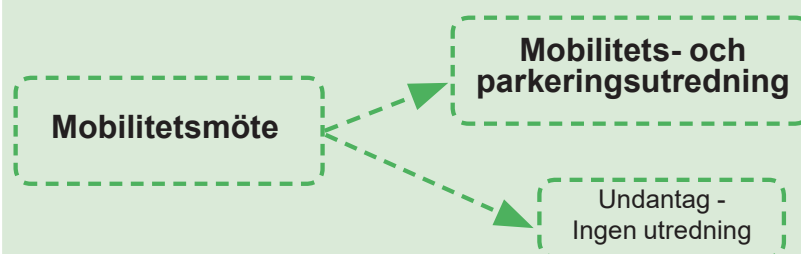
Projektdirektivet ska inför BP<sub>1</sub> ange om en mobilitets- och parkeringsutredning ska genomföras eller inte.

Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

*Mobilitetsmötet ska dokumenteras.*



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

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

Mobilitetsmötet ska hållas tidigt i processen och sätta agendan för det fortsatta arbetet med parkerings- och mobilitetsfrågor. Inga bedömningar eller utredningar krävs innan mobilitetsmötet.

## Beslut om att ta fram mobilitets- och parkeringsutredning

SBK-plans handläggare föreslår i projektdirektiv för SAM-styr om en mobilitets- och parkeringsutredning ska genomföras eller ej. Vid SAM-styr beslutar SBK i överenskommelse med TK om genomförande av mobilitets- och parkeringsutredning för projektet.

Utdrag ur riktlinjerna:

### **UNDANTAG - INGEN UTREDNING**

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

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

### **Kriterier för undantag**

*Undantaget tillämpas vid detaljplaner som uppfyller samtliga nedanstående kriterier:*

- Fastigheten ligger i direkt närhet\* till god kollektivtrafik\*, bra cykelinfrastruktur\*, närbelägen service och andra urbana verksamheter\*.*
- Fastigheten ligger i område A: Innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden eller i någon av de utpekade strategiska knutpunkterna.*
- Ny parkering inom eller i närheten av fastigheten medför negativ påverkan på friytor eller försämrade gårdsmiljöer.*
- Projektet utgör komplettering av befintlig bebyggelse inom befintliga strukturer t.ex. på-, till- eller ombyggnad av befintliga hus eller "infill" mellan befintliga byggnader.*
- Projektet omfattar maximalt 30 lägenheter eller 3000 m<sup>2</sup> BTA\* för bostäder och/eller 1000 m<sup>2</sup> BTA\* för verksamheter/lokalyta.*
- Byggherren åtar sig att tillhandahålla ett baspaket med mobilitetsåtgärder.*

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

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

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

## MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

Utdrag ur riktlinjerna:

*I de flesta ärenden tar kommunen fram en mobilitets- och parkeringsutredning i samverkan med byggherren. Syftet är att bedöma lämpliga mobilitetsåtgärder och lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel. Utredningen ska särskilt belysa faktorer som kan minska behovet av att äga och använda bil. Ofta bör utredningen omfatta ett större geografiskt område än enbart detaljplaneområdet.*

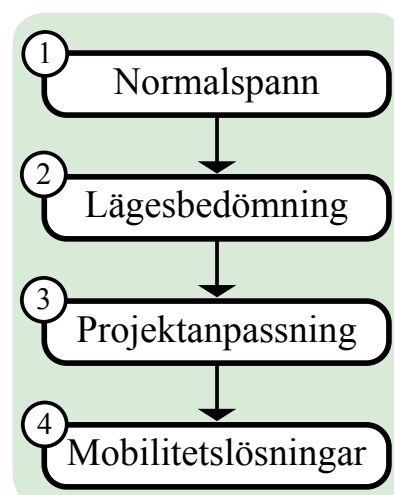
*Arbetsprocessen har fyra steg: Först avgörs vilket normalspann som är relevant för projektet. Därefter bedöms läget i staden mer i detalj, projektets specifika förutsättningar och möjliga mobilitetslösningar.*

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

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

Mobilitets- och parkeringsutredningen ska visa på lämpliga mobilitetsåtgärder\* och lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel. I en mobilitets- och parkeringsutredning ska analyssteg 1-3 utföras. Analyssteg 4 är frivilligt för exploitören.

I detaljplan finns inte möjlighet att utreda alla eventuella scenarier som en flexibel detaljplan kan möjliggöra rörande parkeringsbehovet. Mobilitets- och parkeringsutredning i detaljplaneskedet ska därför utföras utifrån det mest sannolika användningsscenariot, oftast enligt exploitörens bebyggelseförslag eller enligt planbesked. SBK-planchef avgör vilket användningsscenario som ska anses vara det mest sannolika utifrån de förutsättningar som redovisas i GEM\*-processens BP1, projektdirektivet. Vid ändring av projektet kompletteras mobilitets- och parkeringsutredningen efter behov.



*Analysstegen för en mobilitets- och parkeringsutredning.*

## Mallar för utredning och avtal

Mallar för innehåll i mobilitets- och parkeringsutredning och mobilitetsavtal\* finns hos TK, på stadens hemsida, [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se) och som bilaga till dessa anvisningar.

## Granskning av mobilitets- och parkeringsutredning

Mobilitets- och parkeringsutredningen kan tas fram av antingen kommunen eller exploatör/byggherre och ska anpassas efter projektets komplexitet. Utredningen ska alltså hållas så enkel som möjligt. Då en mobilitets- och parkeringsutredning tas fram som underlag till en detaljplan ska alltid SBK och TK delta i processen. TK ska alltid granska mobilitets- och parkeringsutredningen.

En mobilitets- och parkeringsutredning som upprättas av byggherre inför bygglovsansökan ska remitteras till TK-bygglov, enhetschef om det krävs för att handlägga bygglovsärendet.

SBK-bygglov ska kräva att byggherren reviderar eller tar fram en ny mobilitets- och parkeringsutredning om det bedöms nödvändigt för att handlägga bygglovsärendet.

## Analyssteg 1-4 med slutsats i varje steg

Mobilitets- och parkeringsutredning ska innehålla tydliga ställningstagande till vilka parkeringstal\* som har bedömts i varje analyssteg av utredningen. Parkeringstal ska redovisas efter varje analyssteg, det vill säga efter val av normalspann\*, lägesbedömningen, projektanpassning och mobilitetsåtgärder\* (om exploatören/byggherren avser att skriva avtal om mobilitetsåtgärder). Det är dock särskilt viktigt efter analyssteg 3 och 4.

Zon	Analyssteg 1		Analyssteg 2		Analyssteg 3		Analyssteg 4	
	Startvärde	Lokalt torg	Lägesbedömning	Projektanpassning	BAS	★		
A	0,5	→	↘ 0,05	↕ 0,05	↘ 0,05	↘ 0,05	↘ 3x ↘ 0,05	
B	0,6	→	↘ 0,05	↕ 0,05	↘ 0,05	↘ 0,05	↘ 3x ↘ 0,05	
C	0,8	↘ 0,05	↘ 0,1	↕ 0,05	↘ 0,05	↘ 0,05	↘ 3x ↘ 0,05	
D	1,0	↘ 0,1	↘ 0,1	↕ 0,1	↘ 0,05	↘ 0,05	↘ 3x ↘ 0,05	
E	0,0	→	→	→	→	→	→	

Tabellen visar möjliga avdrag och eventuellt tillägg för parkeringstalet för flerbostadshus i respektive analyssteg.

 Justering i respektive analyssteg

## ANALYSSTEG 1 - NORMALSPANN

Välj normalspann\* utifrån var det aktuella projektet ligger i staden. Utgångspunkt är kartorna för normalspann\* i riktlinjerna för mobilitet- och parkering. Kartorna med normalspann\* finns också tillgängliga digitalt som GIS-skikt i GO-kart\* för att lättare kunna lokalisera ett projektområdes\* läge.

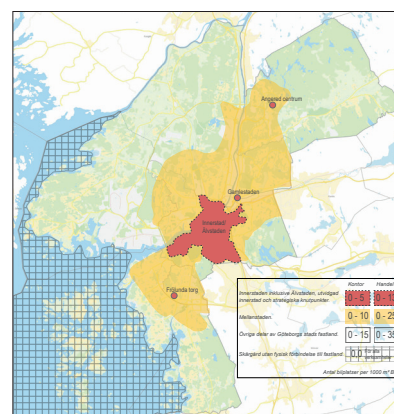
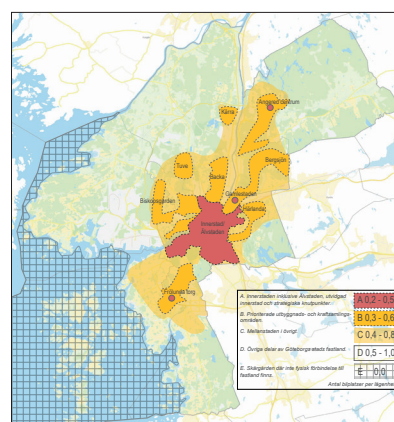
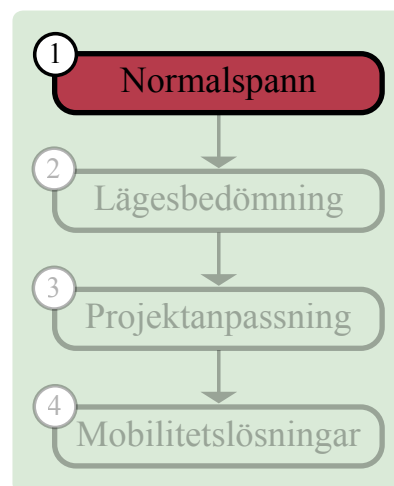
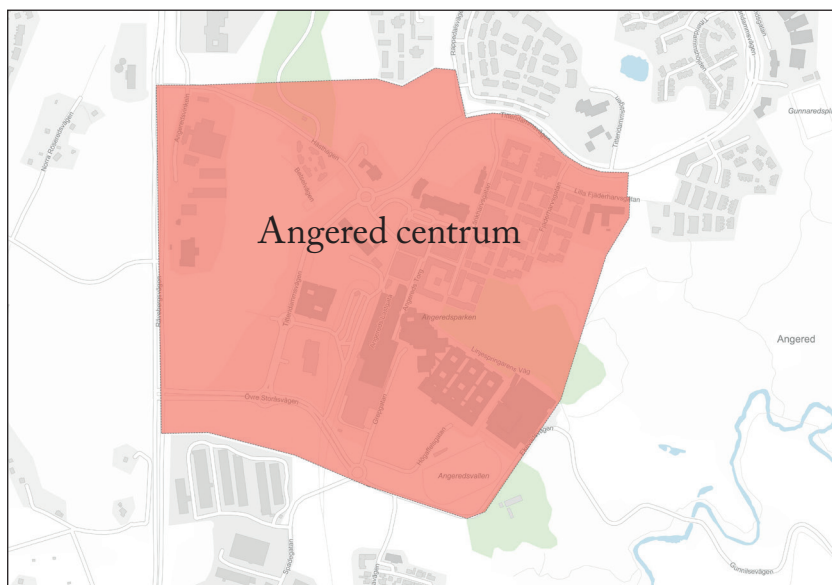
Utdrag ur riktlinjerna:

### Avsteg från normalspannen

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

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

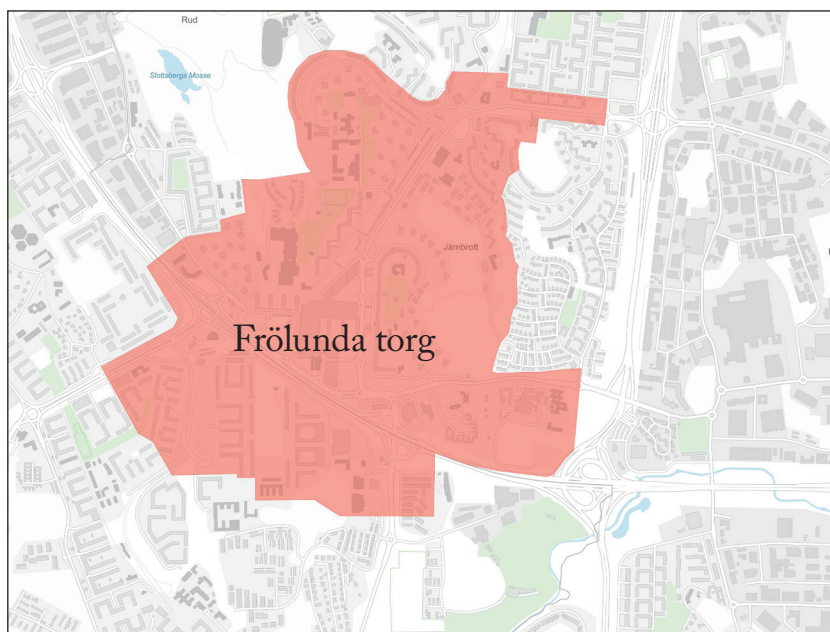
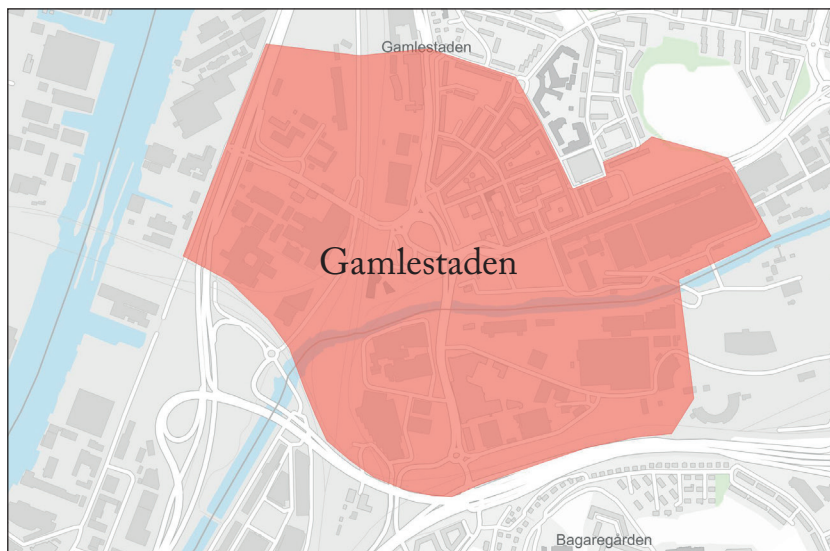
Tre strategiska knutpunkter har identifierats, Angered centrum, Gamlestaden och Frölunda torg. De röda ytorna illustrerar zon A vid respektive strategisk knutpunkt.



*Normalspann för parkeringstal för flerbostadshus respektive verksamheter, antal bilplatser per lägenhet respektive per 1000 BTA\* för verksamheter.*

*Bilder från "Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad" finns också sist i dessa anvisningar.*

# ANALYSSTEG 1 - NORMALSPANN



*De röda ytorna illustrerar zon A vid respektive strategisk knutpunkt.*



## Hantering av gräns mellan zoner

Gränserna från kartorna med normalspann\* är att betrakta som skarpa gränser. Om projektområdet\* överlappar en zongräns ska den lägre zonen för normalspann generellt väljas. För geografiskt större projektområden kan SBK-planchef besluta att delar av projektområdet ska hanteras med olika normalspann.

I exemplen illustreras fem olika projektområden i förhållande till zon A, B och C, D och E.

### Exempel 1:

Projektområdet\* ligger helt inom zon A. Normalspann\* för zon A väljs.

### Exempel 2:

Projektområdet ligger helt inom zon D. Normalspann för zon D väljs.

### Exempel 3:

Projektområdet är delvis inom zon A, B och C. Delarna inom varje zon är förhållandevis lika till storlek. Normalspann för den lägsta zonen bör väljas, det vill säga zon A. SBK-planchef är slutligt beslutande av vilket normalspann som ska väljas.

### Exempel 4:

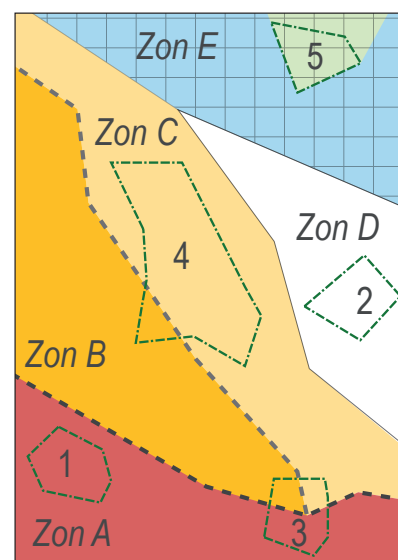
Projektområdet ligger huvudsakligen inom zon C, men en mindre del av projektområdet ligger inom zon B. För projektområdets större del väljs normalspann för zon C, för den mindre zon B, om SBK-planchef bedömer det lämpligt.

### Exempel 5:

Projektområdet ligger helt inom zon E. Normalspann för zon E väljs, dvs o.o.

## Byggherrens ansvar

Då en byggherre själv upprättar mobilitets- och parkeringsutredning är det dennes ansvar att försäkra sig om vilket normalspann\* projektet ska tillhöra. Detta görs lämpligen genom kontroll i SBKs digitala kartor som är tillgängliga för allmänheten via SBKs kundcenter, samt genom avstämning med SBK-bygglov. TK-bygglov har vid sin granskning tolkningsföreträdare för valet av normalspann i de fall en byggherre själv genomfört en mobilitets- och parkeringsutredning.



Projektområdena markerade med grön kantlinje

## Bilparkering

Utdrag ur riktlinjerna:

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

## Bostäder

### Flerbostadshus

Utdrag ur riktlinjerna:

*I det första steget avgörs vilket normalspann som ska ligga till grund för bedömningen om lämpligt parkeringstal för bil. Det görs genom att projektet lokaliseras till ett av de områden som markeras på kartan på nästa sida. Kommunens yta är indelad i fem typer av områden med normalspann för parkeringstal för flerbostadshus (A-E). Det övre värdet i normalspannet utgör startvärde för den projektspecifika bedömningen av mobilitet och parkering. I efterföljande analyssteg preciseras lämplig nivå inom normalspannet.*

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

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

*A. Innerstaden inkl. Ålvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter*

*För innerstaden inklusive Ålvstaden, den utvidgade innerstaden och de strategiska knutpunkterna tillämpas ett normalspann på 0,2 – 0,5 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.*

*B. Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden i mellanstaden.*

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

*C. Mellanstaden i övrigt*

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

*D. Övriga delar av Göteborgs stads fastland*

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

*E. Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland*

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

Startvärdet ska utgå från det översta läget i intervallet. Det vill säga för normalspannet\* i zon A, 0,2 – 0,5 utgår vidare bedömningar från parkeringstalet\* 0,5 som startvärde. Ett lägre parkeringstal\* kan nås efter eventuella avräkningar i analyssteg 2-4.

*Kategoriboenden*

Parkering för kategoriboenden ska sättas nära noll\* i zon A. Detta innebär 0,05 parkeringsplatser för bil per bostad, totalt för boende och besökande. Vid kategoriboenden med personal bedöms parkering för personal utifrån platsens förutsättningar och verksamhetens behov.

Studentbostäder och vissa andra kategoribostäder kan även utanför Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter ha parkeringstal som är lägre än normalspannet för flerbostadshus. För studentbostäder i zon B, C och D sätts parkeringstalet 0,1 under den lägsta delen av respektive normalspann, det vill säga för zon B 0,2, zon C 0,3 och zon D 0,4. För zon E gäller även för kategoribostäder parkeringstalet 0,0.

*Utdrag ur riktlinjerna:*

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

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

## Analyssteg 1

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

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

## En- och tvåbostadshus

Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

## Verksamheter

### Kontor och handel

Utdrag ur riktlinjerna:

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

Område	Kontor	Handel
Innerstaden inkl. Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter	0-5	0-13
Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden samt mellanstaden i övrigt.	0-10	0-25
Övriga delar av Göteborgs stads fastland	0-15	0-35
Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland.	0	0

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

Välj normalspann\* utifrån projektområdets\* läge i staden. Startvärdet ska utgå från det översta läget i intervallet.

## Förskolor och skolor

### Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

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

Om det aktuella projektet ligger i zon A ska parkeringstal\* för bil vara nära noll\* för förskolor och skolor. Det innebär:

- 0,3 parkeringsplatser för bil per förskoleavdelning (totalt för personal samt hämtning/lämning).
- 1,0 parkeringsplatser för bil per 100 elever i grundskola (totalt för personal samt hämtning/lämning).

## Övriga verksamheter

### Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

SBK avgör lämpligt startvärde efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.

## Cykelparkering

Utdrag ur riktlinjerna:

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

### **GOD KVALITET PÅ CYKELPARKERING**

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

*Cykelparkeringars kvalitet bedöms utifrån följande kriterier:*

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

## Bostäder

Utdrag ur riktlinjerna:

### FLERBOSTADSHUS OCH KATEGORIBOENDEN

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

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

*Lämpligt utrymme för lastcyklar och cykelkärror ska säkerställas.*

### EN- OCH TVÅBOSTADSHUS

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

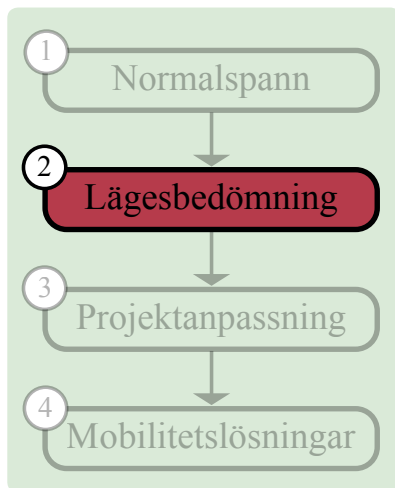
Parkeringsstal\* för cykel är 2,5 cykelparkeringar per lägenhet vid genomsnittliga lägenhetsstorlekar\*. I analyssteg 3, projektanpassningen kan detta utgångsvärde komma att justeras.

## Verksamheter

Utdrag ur riktlinjerna:

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

För bedömning av vad 20-40 % innebär för det specifika projektet hänvisas till analyssteg 3.



## ANALYSSTEG 2 - LÄGESBEDÖMNING

Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

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

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

*Möjligheter till gemensamma lösningar i närområdet bör eftersträvas.*

Ta reda på vilket utbud av service\* och andra urbana verksamheter, kollektivtrafik, förutsättningar för cykel, gatuparkering, parkeringsanläggningar\*, bilpool mm. som finns inom utredningsområdet. Finns det ledig kapacitet i parkeringsanläggningar\* inom utredningsområdet och/eller är det möjligt att samnyttja befintliga eller nyskapade parkeringsplatser?.

Vid planerade förändringar i området avses den framtida sammanvägda tillgängligheten, inte nuläget. Det innebär att lägesbedömningen utgår från planerade åtgärder i utredningsområdet och projektområdet\* (exempelvis ny infrastruktur, hållplatsläge, tätare avgångstider, ny service\* etc). De åtgärder som tas med i lägesbedömningen bör ha avsatta medel i för åtgärden relevant budget, exempelvis SBKs budget, TKs budget, eller regional/nationell plan för infrastruktursatsningar.

### Parkering för befintlig bebyggelse tas i anspråk

Bedöm om projektet påverkar befintlig bebyggelse eller parkering inom utredningsområdet\*. Tas befintliga parkeringsplatser i anspråk för byggnationen? Bedöm i så fall hur många av dessa platser som bör ersättas.



Om befintliga bostäder eller verksamheter i nuläget har ett högre parkeringsstal än vad nuvarande riktlinjer anger efter analyssteg 2, kan mellanskillnaden betraktas som ledig kapacitet. Detta gäller om:

- Lägesbedömningen för befintlig bebyggelse är likartad den för projektet.
- Parkeringsplatserna inte är fastighetsrättsligt reglerade genom servitut eller dylikt. Då måste samtliga parkeringsplatser återskapas.

I övriga fall måste endast det antal platser som motsvarar nuvarande riktlinjer återskapas. Kommunen kan välja att låta befintliga bostäder eller verksamheter behålla fler platser tillsvidare om området kan utformas väl.

Vid behov förs dialog med TK-daglig och P-bolaget om underlag för att ge en helhetssyn på närområdet och eventuella regleringar som kan krävas av gatumark/allmän platsmark till följd av projektet.

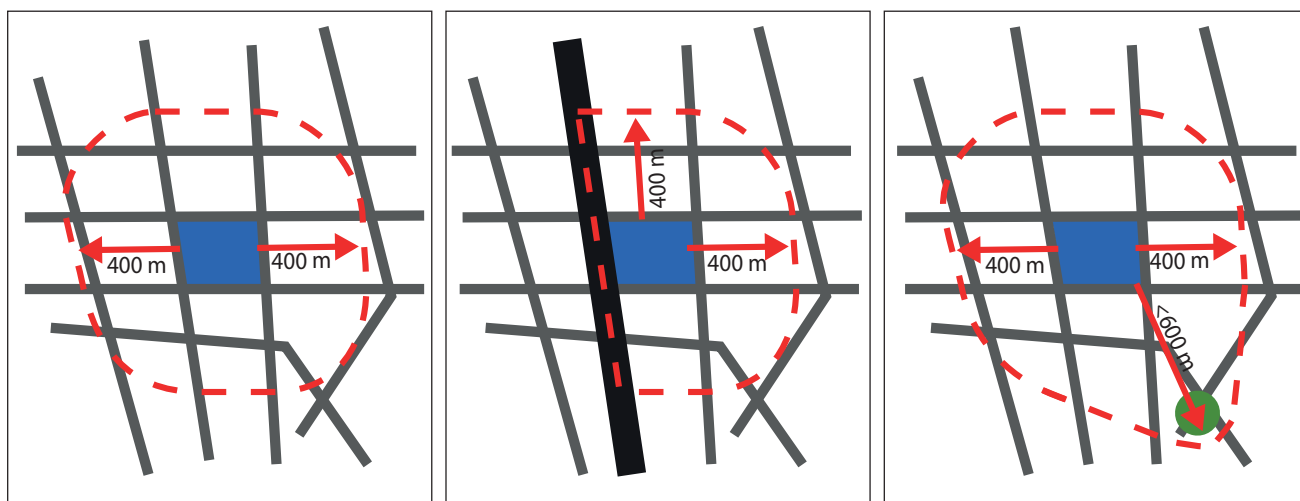
## Utredningsområde

Utdrag ur riktlinjerna:

*Ofta bör utredningen omfatta ett större geografiskt område än enbart detaljplaneområdet.*

Utredningsområdet\* utgör generellt en radie av 400 meter från projektområdets\* gräns. Det anpassas efter fysiska barriärer, exempelvis järnväg, motorväg eller vattendrag och efter större utbud eller funktioner så som en bytespunkt för kollektivtrafik, större dagligvaruhandel\* eller parkeringsanläggning\* med gratis eller underprissatt parkering. Utbredning och avgränsning för utredningsområdet\* ska redovisas med tydlig kartbild och motiveras i mobilitets- och parkeringsutredningen.

Figuren redovisar tre olika bedömningsscenarioer, ett "normalscenario" med cirka 400 meters radie, ett scenario med barriär som gör det orimligt att utreda tillgänglighetslösningar väster om projektområdet, och ett scenario där en plats med större utbud av service\* eller viktig funktion ligger strax utanför 400 meters radien (upp till cirka 600 meter) och utredningsområdet\* därför utökats.



Bildexempel för hur utredningsområde\* avgränsas för ett projektområde/fastighet.



Analyssteg 2

Zon	Lokalt torg	Lägesbedömning
A	→	↘ 0,05
B	→	↘ 0,05
C	↘ 0,05	↘ 0,1
D	↘ 0,1	↘ 0,1
E	→	→

*Analyssteg 2 - Lägesbedömningen ger olika avdrag för flerbostadshus beroende på vilken zon projektet ligger i. Zon A och B ges avdrag med 0,05 mot startvärdet. Zon C och D ges 0,1 i avdrag mot startvärdet, men avdrag kan också göras för närhet till ett lokalt torg\*, med 0,05 i zon C och 0,1 i zon D.*

## Bilparkering

### Bostäder

Lägesbedömningen kan ge avdrag i två delar; Vid god sammanvägd tillgänglighet\* och om det ligger i direkt närhet\* till ett lokalt torg\* (gäller zon C och D).

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

### Verksamheter

Avdrag kan göras om det finns eller skapas bra förutsättningar att ta sig till platsen med kollektivtrafik respektive gång och cykel. SBK avgör eventuella lämpliga avdrag efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.

## Cykelparkering

### Bostäder

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

Parkeringsstalet\* för cykel kan sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras. SBK avgör eventuell lämplig justering efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.

### Verksamheter

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

Parkeringsstalet\* för cykel kan sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras. SBK avgör eventuell lämplig justering efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.

## ANALYSSTEG 3 - PROJEKTANPASSNING

I projektanpassningen värderas projektets innehåll (nyttjandet av byggnader och förväntad utbyggnad) samt möjligheterna till samnyttjande\* av parkeringsplatser.

Utdrag ur riktlinjerna:

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

Det parkeringstal\* som projektanpassningen ger ska tydligt framgå av mobilitets- och parkeringsutredningen och blir gällande för projektet om mobilitetsavtal\* inte tecknas. Vid fastighetsbildning utgår Lantmäteriet ifrån det parkeringstal som finns redovisat för analyssteg 3 alternativt analyssteg 4, om mobilitetsavtal\* tecknats.

## Bilparkering

### Bostäder

Utdrag ur riktlinjerna:

*Parkeringsstalet\* sänks jämfört med resultatet av lägesbedömningen vid:*

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

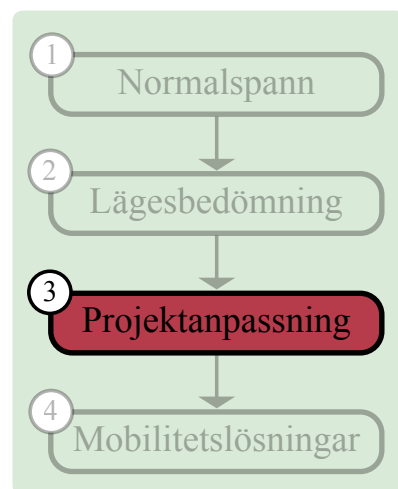
*Parkeringsstalet höjs jämfört med resultatet av lägesbedömningen vid:*

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

Projektanpassningen kan ge avdrag, påslag eller kvarstå oförändrat mot parkeringstalet\* efter normalspannet\* och lägesbedömningen. Avdragen/påslagen beror på vilken zon projektet ligger i. I Zon A, B och C kan det bli avdrag med 0,05 och i zon D med 0,1.

Avdrag/påslag ges för antingen lägenhetsfördelningen eller särskilda förutsättningar för samnyttjande\*. Ett dubbelt avdrag eller påslag kan inte ges, även om kriterier för de båda bedömningarna skulle vara uppfyllda.

Justera parkeringstalet för bostäder om den föreslagna exploatering innebär en övervägande del\* stora eller små lägenheter. Om en övervägande



### Analyssteg 3

Zon	Projektanpassning
A	↕↔ 0,05
B	↕↔ 0,05
C	↕↔ 0,05
D	↕↔ 0,1
E	→

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

del\* av lägenheterna är små görs ett avdrag, och om en övervägande del av lägenheterna är stora görs ett tillägg på parkeringstalet.

I riktlinjerna nämns ”särskilt goda möjligheter till samnyttjande” och ”särskilt dåliga möjligheter till samnyttjande” som skäl för avdrag eller påslag på parkeringstalet. För bostäder ska detta tolkas som att det ska råda speciella förhållanden för samnyttjande\*. En viss grad av samnyttjande är redan medräknad i normalspannen\*.

Särskilt gynnsamt med samnyttjande är det sannolikt sällan då parkering är avsedd för boende, då parkeringspolicyn anger att boende ska kunna få tillgång till en dygnetruntplats.

Särskilt dåliga förutsättningar råder då projektet påvisar ett högt behov av tillgång till egen bil eller då projektet förutsätter fasta förhyrda parkeringsplatser.

### Verksamheter

Avdrag från värdet efter analyssteg 2 ges om det finns goda möjligheter till samnyttjande\* eller om verksamheten har andra specifika förutsättningar som minskar behovet av parkering för bil.

Vid stora parkeringsanläggningar\* som delas av flera aktörer utan fasta platser finns ofta stor potential till samnyttjande. Parkeringsköp\* och parkeringsavtal\* kan användas för att reglera samnyttjande och undvika krav på att nyanlägga parkeringsanläggningar när det är möjligt att samnyttja platser. Samnyttjande\* är också lämpligt då verksamhetens efterfrågan på parkering skiljer sig åt i tid, exempelvis en skola och en idrottsanläggning. SBK bedömer eventuellt lämpligt avdrag efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.

Vid dagligvaruhandel\* bör företrädesvis de högre värdena i intervallen kvarstå om inte parkeringsplatserna kan samnyttjas med andra aktörer.

Mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkrets förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär bör ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll.

## Förskola och skola

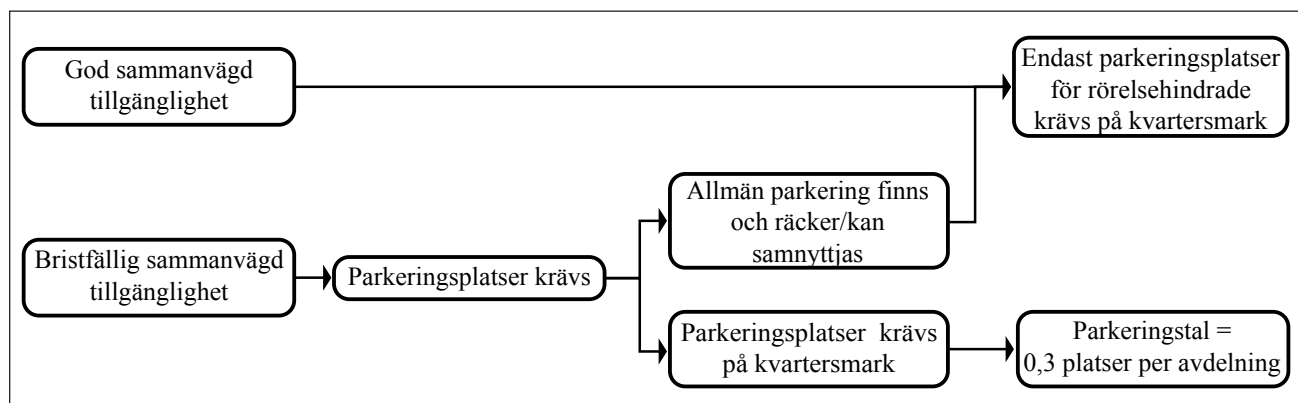
Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

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

För förskolor i zon A gäller nedan bedömningsförfarande.



Högskola och gymnasieskola är ur parkerings- och mobilitetshänseende att betrakta som kontorsändamål. Antalet anställda (dvs ej studenter/elever) vid skolan är dimensionerande för parkeringstalet\*.

## Cykelparkering

### Bostäder

Vid övervägande del\* stora lägenheter höjs parkeringstal för cykel till 3,0 cykelparkeringar\* per lägenhet och vid övervägande del små lägenheter sänks parkeringstalet till 2,0 cykelparkeringar\* per lägenhet. Vid kategoribostäder kan övervägas lägre cykelparkeringstal.

Lägenhetsfördelning	Parkeringstal cykel (cykelparkeringar/lägenhet)
Övervägande del* små lägenheter*	2,0
Normal fördelning av lägenheter	2,5
Övervägande del* stora lägenheter*	3,0

*Tabell för cykelparkering bostäder.*

## Verksamheter

Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

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

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

### Skolor och förskolor

Cykelparkering\* vid utbildningslokaler ska ordnas efter verksamhetens behov och dess läge i staden. Om det råder goda möjligheter att resa kollektivt till skolan ska detta beaktas. Finns det liten eller ingen tillgång till bilparkering bör generellt ett högre parkeringstal för cykel väljas.

För förskolor kan parkeringstal för cykel sättas relativt lågt. Detta då det främst är personal, hämtning och lämning samt eventuell dagsparkering för föräldrar som är aktuellt.

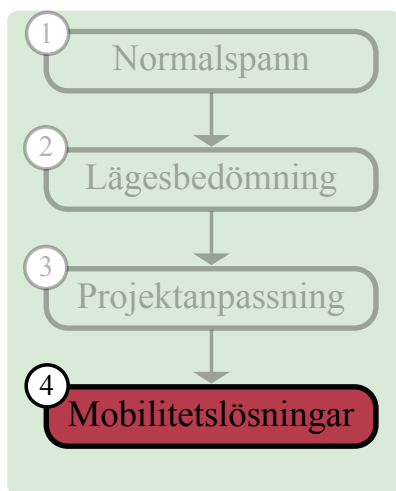
För grundskolor kan bedömningen utgå ifrån att de högre årskurserna har en relativt hög andel cyklande elever, medan de lägre årskurserna är mer att jämföra med förskola. Eleverna bor ofta inom samma stadsdel och har rimligt cykelavstånd till sin grundskola, vilket ökar incitamenten att cykla.

För gymnasieskolor är upptagningsområdet för elever generellt större än för grundskolor, och transportsträckan således längre. Dessutom erbjuds eleverna skolkort för kollektivtrafik. Detta gör att gymnasieelever i större utsträckning bedöms åka kollektivtrafik framför att cykla. Cykelparkering\* vid gymnasieskolor bedöms därför kunna hållas relativt låg.

För högskolor, universitet och annan högre utbildning kan en stor del av eleverna förväntas cykla, dock bör beaktas att alla elever på skolan sällan är på plats samtidigt.

### *Kontor, handel och övriga verksamheter*

Parkeringsstalet\* för cykel höjs om projektets inriktning passar för cykel och sänks om projektets inriktning inte passar för cykel. SBK avgör efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.



## ANALYSSTEG 4 - MOBILITETSLÖSNINGAR

Utdrag ur riktlinjerna:

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

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

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

Mobilitetsåtgärder\* som genomförs bör om möjligt göras tillgängliga även för andra boende och aktörer i omgivningen. Detta gäller framförallt fordonspooler för bil eller cykel.

### Analyssteg 4

Zon	BAS	★
A	↘ 0,05	↘ 3x 0,05
B	↘ 0,05	↘ 3x 0,05
C	↘ 0,05	↘ 3x 0,05
D	↘ 0,05	↘ 3x 0,05
E	→	→

*Analyssteg 4 - avtal om mobilitetsåtgärder ger avdrag i ett baspaket och ett stjärnpaket.*

## Bilparkering

### Bostäder

Mobilitetsåtgärder\* ger avdrag på parkeringstalet\* i ett baspaket och ett stjärnpaket, se sidan 34-35. Exakta beskrivningar av de olika mobilitetsåtgärderna finns formulerade i mobilitetsavtalen.

Mobilitetsåtgärder Baspaket – Samtliga åtgärder ska genomföras för att få avdrag om 0,05 bilplatser/lägenhet.

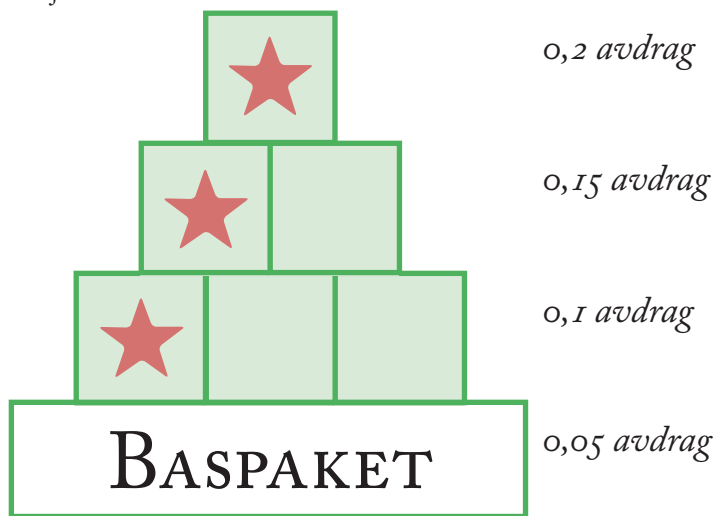
Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket - Fritt val av åtgärder i tre steg. Varje steg ger avdrag om ytterligare 0,05 bilplatser/lägenhet. Totalt kan mobilitetsåtgärderna alltså ge ett maximalt avdrag om 0,2 bilplatser/lägenhet.

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



## ANALYSSTEG 4 - MOBILITETSLÖSNINGAR

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



### Verksamheter

SBK bedömer eventuellt lämpligt avdrag efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.

### Cykelparkering

#### Bostäder

Parkeringsstalet för cykel påverkas inte av valda mobilitetsåtgärder.

#### Verksamheter

Parkeringsstalet för cykel påverkas inte av valda mobilitetsåtgärder.

## PAKET FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER

## BASPAKET

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil
<p><b>Startpaket till nyinflyttade</b> Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet kan t.ex. innehålla information om lokala målpunkter, om hållbart resande, m.m. Paketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil. Syftet är att uppmuntra boende att göra sina resor utan egen bil.</p> <p><b>Löpande information om mobilitet</b> Boende ska hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.</p>	<p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade</b> Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.</p>	<p><b>Erbjuda god cykelparkering*</b> Kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering: Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Syftet är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.</p> <p><b>Lastcykelparkeringar</b> Plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar.</p>	<p><b>Begränsning av fasta parkeringsplatser</b> Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare.</p> <p><b>Parkeringshyran särredovisas</b> Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnads-täckning.</p> <p><b>Bilpoolsplatser</b> En utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. Bilpoolsplatserna ska vara utöver parkeringstalet för bostäder. Årlig uppföljning ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga parkeringar. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.</p>

*Mobilitetsåtgärder i baspaketet. För baspaketet ska samtliga åtgärder genomföras.*

## STJÄRNPAKET

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil	Övrigt
<p><b>Årlig mobilitetsaktivitet</b> Fastighetsägaren genomför en årlig mobilitetsaktivitet, företrädesvis på våren. Aktiviteten kan ha olika upplägg, minst fri cykelservice ska erbjudas. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande.</p> <p><b>Realtidstavlor för kollektivtrafiken</b> Realtidstavlor monteras väl synliga för boende. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.</p>	<p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade</b> Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter 30 dagars kort i baspaketet. Syftet med kort 90 dagar är att etablera en vana bland de boende att resa kollektivt.</p> <p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 365 dagar för nyinflyttade</b> Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter både 30- och 90-dagarskort. Syftet är att privat bilägande ska kännas närmast överflödigt genom att de boende har sin kollektiva resa betald.</p> <p><b>Tillköp av kollektivtrafik</b> Fastighetsägaren gör tillköp av kollektivtrafik. Syftet är att premiera åtgärder som bidrar till att erhålla god kollektivtrafik och som kanske ändå skulle ha genomförts av andra skäl..</p>	<p><b>Cykelservicerum</b> Rummen ska ha automatiska dörrar och lämplig utrustning. De ska hållas i god drift och möjliggöra tvätt och underhåll av egen cykel. Minst ett servicerum per 100 lägenheter. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.</p> <p><b>Cykelpool* med specialcyklar</b> Cykelpool med specialcyklar såsom exempelvis lastcyklar ska ordnas i ett lättillgängligt läge inom området. Cykelpoolen ska vara kostnadsfri för de boende och omfatta minst tre fordon per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att möjliggöra fler typer av ärenden med cykel.</p>	<p><b>Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå</b> Max 10 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt.</p> <p><b>Bilpoolsfordon</b> Minst ett fordon per 100 lägenheter ska finnas i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Efterfrågan på fordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.</p> <p><b>Samlade parkeringsanläggningar</b> Minst 50 procent av parkeringarna ska lokaliseras i samlade parkeringsanläggningar utanför bostadshusen. Syftet är att skapa förutsättningar för hög samnyttjandegrad och minskad bilanvändning.</p> <p><b>Medlemskap i bilpool</b> Ett medlemskap som ingår i hyran under avtalets löptid erbjuds alla boende. Syftet är att medlemskapet ska göra poolbil så fördelaktigt att boende väljer bort ägande av egen bil.</p>	<p><b>Åtgärder för att minska resbehovet</b> Fastighetsägaren genomför åtgärder som underlättar hemkörningstjänster, erbjuder kontorsfaciliteter, ordnar godsskåp i fastigheten och dylikt. Syftet är att boende ska kunna klara en del vardagsbehov utan resor.</p> <p><b>Extra åtgärder för gående</b> Fastighetsägaren bekostar åtgärder som gör att fler väljer att gå till närbelägna målpunkter under hela året. T.ex. bredda eller rusta upp befintliga gångvägar, skapa nya gena gångvägar, sittplatser, extra gestaltning och underhåll m.m. Syftet är bl.a. att locka boende och andra att gå till fots och vistas i närmiljön hela året.</p> <p><b>Fastighetsägarens egna förslag</b> Fastighetsägaren beskriver ett eller flera egna förslag på åtgärder. Åtgärderna ska syfta till att ge de boende incitament till minskad bilanvändning. Staden bedömer om den kan räknas som en stjärnåtgärd eller ej.</p>

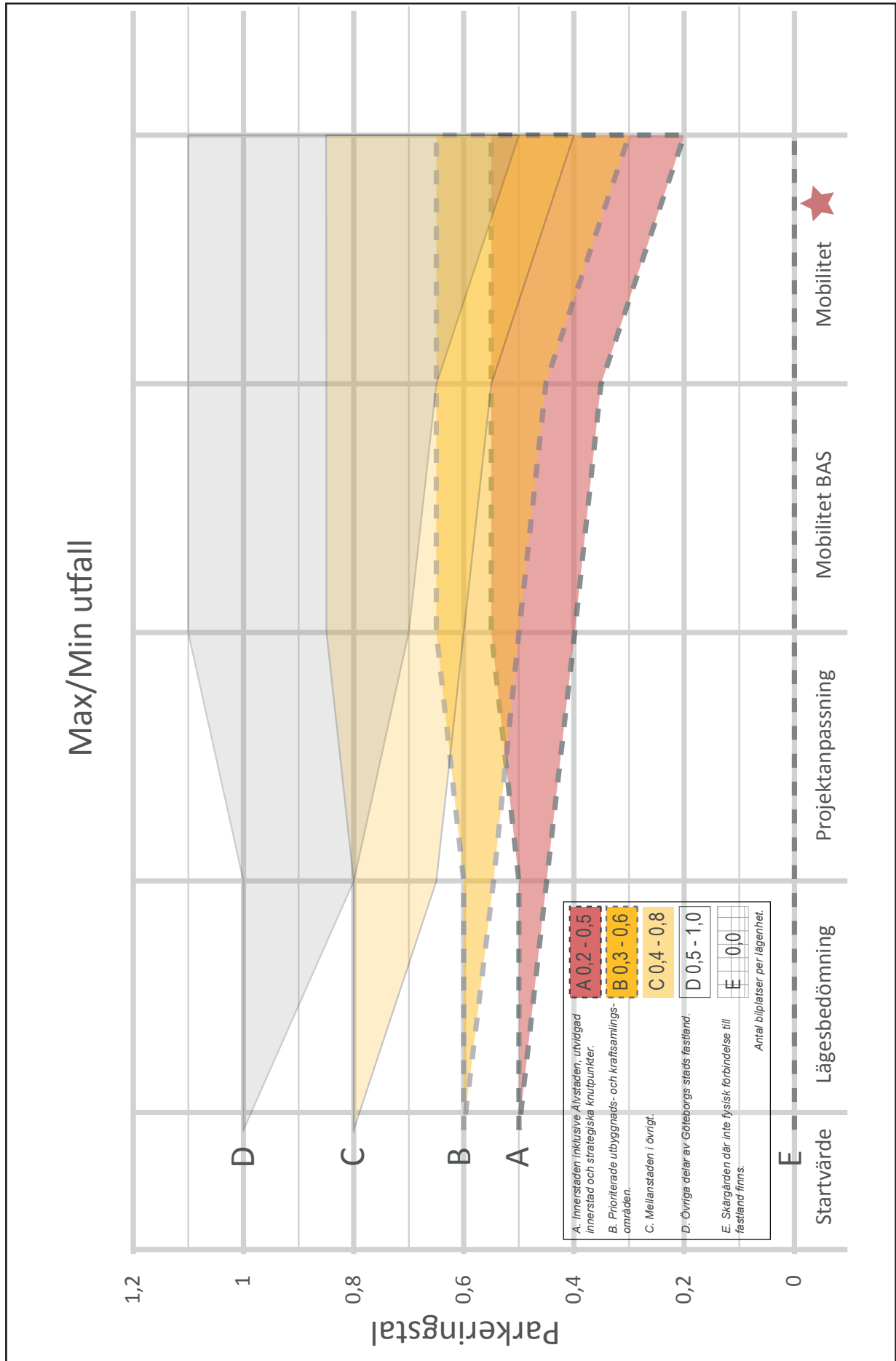
*Mobilitetsåtgärder i stjärnpaketet.*

# TABELL OCH DIAGRAM FÖR FLERBOSTADSHUS

Zon	Analyssteg 1		Analyssteg 2		Analyssteg 3		Analyssteg 4	
	Startvärde	Lokalt torg	Lägesbedömning	Projektanpassning	BAS			
A	0,5	→	↗ 0,05	↔ 0,05	↗ 0,05	↗ 0,05	↗ 0,05	↗ 3x ↘ 0,05
B	0,6	→	↗ 0,05	↔ 0,05	↗ 0,05	↗ 0,05	↗ 0,05	↗ 3x ↘ 0,05
C	0,8	↘ 0,05	↗ 0,1	↔ 0,05	↗ 0,05	↗ 0,05	↗ 0,05	↗ 3x ↘ 0,05
D	1,0	↘ 0,1	↗ 0,1	↔ 0,1	↗ 0,1	↗ 0,05	↗ 0,05	↗ 3x ↘ 0,05
E	0,0	→	→	→	→	→	→	→

Tabellen visar möjliga avdrag och tillägg för parkeringstalet i respektive analyssteg.

↔ Justering i respektive analyssteg



Diagrammet visar möjliga utfall för en mobilitets- och parkeringsutredning i respektive analyssteg.

## MOBILITETSAVTAL

Mobilitetsavtalet\* syftar till att reglera de mobilitetsåtgärder\* som byggherren åtar sig för att erhålla ett lägre parkeringstal\*.

Utdrag ur riktlinjerna:

### Steg 4: Mobilitetslösningar

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

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

TK och FK ska vid behov samordna exploateringsavtal/genomförandeval med mobilitetsavtal\*. TK ansvarar för att kontakt tas med FK.

Mobilitetsavtalet\* tecknas mellan Göteborgs kommun genom trafiknämnden (undertecknas av TKs direktör) samt berörd fastighetsägare. Mobilitetsavtalet\* ska följa fastigheten, inte byggherren/exploatören och tecknas därför med fastighetsägaren. Exploateringsavtal/genomförandeval följer inte fastigheten, varför mobilitetsavtalet\* måste utformas så att det självständigt kan överföras till nästa ägare vid en eventuell försäljning eller överlåtelse av en byggrätt.

Mobilitetsavtalet\* ska vara tecknat innan detaljplanen antas respektive innan bygglovsansökan anses ha kompletta handlingar.

TK ansvarar för att avtalsmallar för mobilitetsavtal\* hålls uppdaterade.

Om ett projektområde\* omfattar flera fastighetsägare kan det bli nödvändigt att teckna flera mobilitetsavtal\* för detaljplanen.

## Löptider och avtalslydelser

Med löptid\* avses den tid som en mobilitetsåtgärd ska finnas tillgänglig för en slutanvändare/boende. Löptiden\* för mobilitetsåtgärder\* kan variera men ska vara minst 10 (tio) år. Löptiden\* för samtliga mobilitetsåtgärder\* ska löpa från den dag då slutbesked för bygglov erhålls. Avtalade mobilitetsåtgärder\* ska ges en löptid\* i mobilitetsavtalet\*. Lydelser i mobilitetsavtalet\* ska inte knytas till specifika tjänsteleverantörer, och ska därför utformas generella.

Om en fastighetsägare under avtalstiden\* kan påvisa att en alternativ mobilitetsåtgärd kan ersätta den avtalade ska staden vara öppen för att omförhandla mobilitetsavtalet\*. Mobilitetsavtalet\* ska alltså kunna omförhandlas över tid, allt eftersom utveckling av olika mobilitetsåtgärder\* sker.

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

## Uppföljning av mobilitetsavtal

TK ansvarar för att följa upp hur mobilitetsavtal\* efterlevs. Mobilitetsavtal\* som inte efterlevs ska rapporteras till FK-strategiska för att kunna beaktas vid framtida markanvisningar.

## Avtalsbrott

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

# LOKALISERING, UTFORMNING OCH REGLERING

## Antal parkeringsplatser

Antal parkeringsplatser för bil respektive cykel ska avrundas till närmaste hela antal parkeringsplatser för bil respektive cykel. Det vill säga x,50 avrundas uppåt och x,49 avrundas nedåt. Avrunda varje markanvändningsslag för sig och eventuellt även olika delar av området för sig (beroende på fastighetsindelning mm). Om det är relevant slås delsummorna samman till ett totalt antal parkeringsplatser för hela området.

Planbeskrivningen ska sammanfatta mobilitets- och parkeringsutredningen och ange lämpliga parkeringstal för både bil och cykel. Planbeskrivningen ska också ange det antal parkeringsplatser som parkeringstalen innebär. Beslut om bygglov och lantmäteriförrättningar ska utgå ifrån planbeskrivningens text om parkering.

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

Den lämplighetsbedömning av parkeringstal\* som beslutas vid detaljplan eller bygglov gäller även om de boende eller verksamma senare visar sig inte vara nöjda med den parkeringslösning som erbjuds. Detta innebär att det inte är lämpligt att reservera mark i detaljplaner för att kunna göra fler parkeringar på sikt. Ny gatuparkering bör inte tillåtas som kompensation om boende är missnöjda.

## Reglering i detaljplan

Detaljplanen ska i skälig utsträckning säkerställa lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning\* av fordon (8 kap 9 §, punkt 4). Enligt 4 kap 13 § får detaljplanen reglera:

- Skyldighet att anordna utrymme för parkering, lastning och lossning\*
- Placering och utformning av parkeringsplatser
- Förbud att använda viss mark eller byggnader för parkering

Om detaljplanen förutsätter att parkering löses under mark eller i en parkeringsanläggning\* i flera våningar bör parkeringen regleras genom planbestämmelser. Det är då lämpligt att reglera såväl användningen av kvartersmark, högsta antal våningar och exploateringstal för parkeringsanläggningen\*.

Om det är olämpligt att anordna parkering på viss kvartersmark bör planbestämmelse som förbjuder parkering införas där. Det blir särskilt viktigt om byggherren efterfrågar mer parkering än kommunen bedömer lämpligt. Om detaljplanen saknar planbestämmelser om parkering får parkering anordnas för det ändamål som planen medger inom all byggrätt. Parkering (eller garage) kan alltså anordnas i större omfattning än



kommunen finner lämpligt, så länge parkeringen är till för det ändamål som planen/bygglovets medger. Om detaljplanen inte förbjuder garage, får garage anordnas inom byggrätten även om det inte uttryckligen anges.

Om parkering ska tillåtas på punktprickad mark bör det särskilt anges att parkering får finnas där.

Boverkets bestämmelsekatalog ska tillämpas i så stor utsträckning det är möjligt.

## Kvartersmark eller allmän plats

Parkering för boende och verksamma ska anläggas på kvartersmark. Detta gäller både bil och cykel. Tillgänglighetsanpassad parkeringsplats för bil ska vid behov kunna ordnas inom kvartersmark.

Parkering för besökande till bostäder och verksamheter kan anordnas antingen på gatumark eller kvartersmark beroende på vad som bedöms lämpligt på platsen. Lämplig utformning och placering av parkering beslutas av SBK efter dialog med berörda förvaltningar och bolag samt byggherren.

Om det likväl bedöms lämpligt att anordna parkering i gaturummet bör "öar" av kvartersmark skapas genom planbestämmelser. Denna lösning lämpar sig för till exempel tillgänglighetsanpassad parkering eller parkeringsplatser för poolbil men i undantagsfall även för annan parkering.

En fastighetsägare kan tillhandahålla parkering genom att hyra parkering i en befintlig parkeringsanläggning\*. Detta regleras genom att teckna parkeringsavtal\*. Praxis är att parkeringsavtal\* skrivs på 25 år. Därefter bör det finnas möjlighet att teckna nytt avtal.

## Förskola och grundskola

I zon B, C och D ( dvs de som inte omfattas av "nära noll\*") ordnas utrymme för korttidsparkering vid hämtning och lämning av förskolebarn efter platsens förutsättningar. Det vill säga hämtning och lämning kan tillgodoses antingen inom allmän plats eller kvartersmark.

Vid grundskolor bör parkering för på- och avstigning ordnas för att kunna lämna av barn på ett säkert sätt. Dessa platser behöver inte vara korttidsparkering så som för förskolor, då föräldrar till grundskolebarn sällan behöver lämna fordonet vid hämtning och lämning.

## Utformning av cykelparkering

För utformning av cykelparkering\* bör stöd hämtas från TKs *Cykelparkeringsguide*, 2017. Handlingen finns på stadens hemsida.

Utdrag ur riktlinjerna:

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

### HÅLLPLATSER FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

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

## UPPFÖLJNING

Utdrag ur riktlinjerna:

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

*Uppföljningen bör omfatta:*

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

TK är ansvarigt för uppföljning av mobilitetsåtgärder\*.

## EXEMPEL

På följande sidor redovisas två exempel där de fyra analysstegen i en mobilitets- och parkeringsutredning för flerbostadshus illustreras. Av diagrammen framgår respektive avdrag, påslag eller oförändrat parkeringstal för vardera analyssteg.

Exempel 1 redovisar ett projektområde\* för lägenheter i Amhult med en blandning av lägenhetsstorlekar. Fastighetsägaren avser att teckna mobilitetsavtal\* i enlighet med baspaketet.

Exempel 2 redovisar ett projektområde\* i centrala staden med övervägande del\* små lägenheter\*. Fastighetsägaren avser att teckna mobilitetsavtal\* både för baspaketet och tre mobilitetsåtgärder\* från olika kolumner i stjärnpaketet.

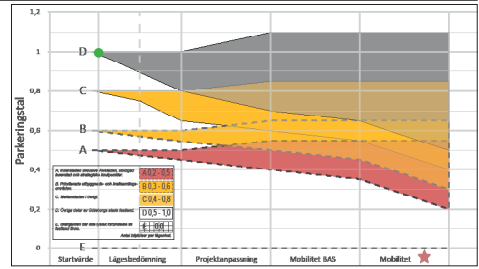
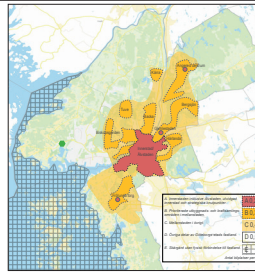
# Exempel 1

- Lägenheter av blandade storlekar i Amhult, zon D

Analyssteg 1

Normalspann och startvärde väljs utifrån projektområdets läge i staden.

Projektområdet ligger i Amhult, grönprick. Startvärde väljs i zon D, dvs 1,0.



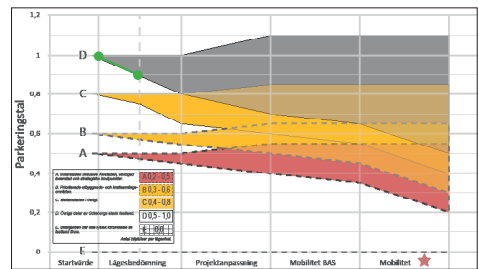
Analyssteg 2

Avgör om projektet ska få avdrag för närhet till ett lokalt torg.

Projektområdet ligger inom 400 meter till Amhult torg.

Parkeringsstalet sänks 0,1.

Parkeringsstalet blir 0,9.

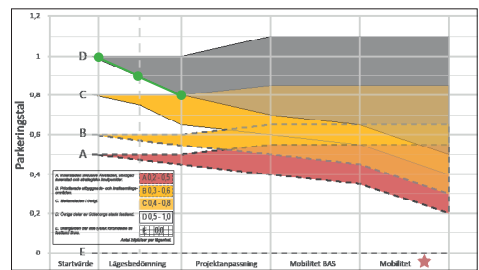


Avgör om projektet ska få avdrag i lägesbedömningen.

Projektområdet har tillgång till ett stort serviceutbud och god kollektivtrafik inom utredningsområdet.

Parkeringsstalet sänks 0,1.

Parkeringsstalet blir 0,8.

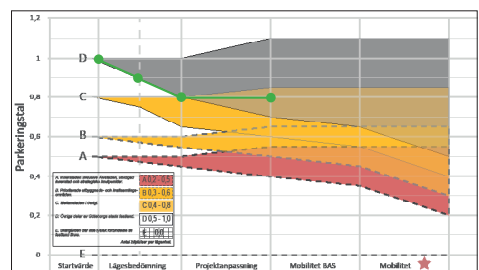


Analyssteg 3

Avgör om projektet ska få avdrag eller påslag i projektanpassningen.

Projektet innebär blandade lägenhetsstorlekar. Det planeras inte för exceptionellt goda möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser.

Parkeringsstalet 0,8 lämnas oförändrat efter projektanpassningen och ska redovisas tydligt i mobilitetsutredningen.



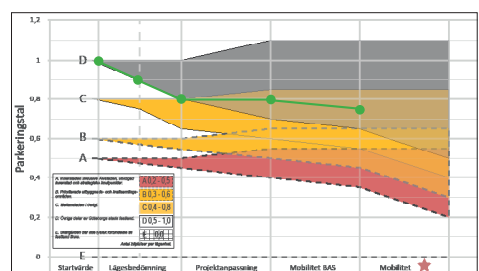
Analyssteg 4

Ska projektet avtala om mobilitetsåtgärder enligt baspaketet?

Exploatören/fastighetsägaren har valt att förbinda sig till mobilitetsåtgärderna i baspaketet.

Parkeringsstalet sänks 0,05.

Parkeringsstalet blir 0,75.

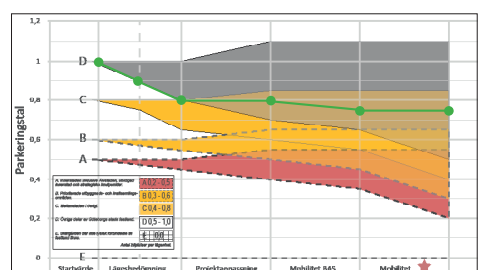


Ska projektet avtala om mobilitetsåtgärder enligt stjärnpaketet?

Inga åtgärder i stjärnpaketet genomförs.

Parkeringsstalet lämnas oförändrat.

Parkeringsstalet blir 0,75 för projektet och ska redovisas tydligt i mobilitetsutredningen.



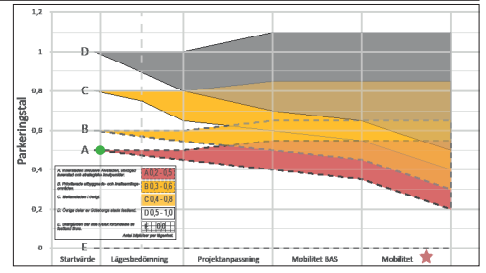
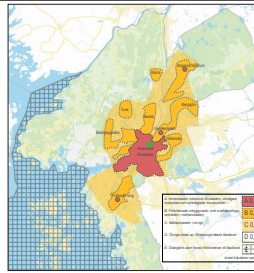
# Exempel 2

- Smålägenheter inom centrum, zon A

Analyssteg 1

Normalspann och startvärde väljs utifrån projektområdets läge i staden.

Projektområdet ligger i centrala staden, grönprick. Startvärde väljs i zon A, dvs 0,5.

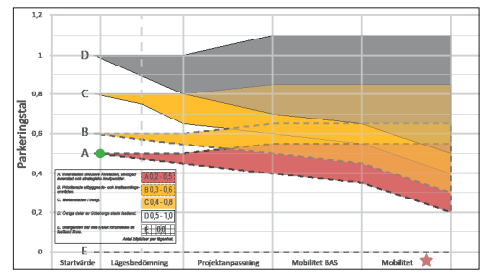


Analyssteg 2

Avgör om projektet ska få avdrag för närhet till ett lokalt torg.

Avdrag för lokala torg görs inte inom zon A.

Parkeringsstalet 0,5 lämnas oförändrat.

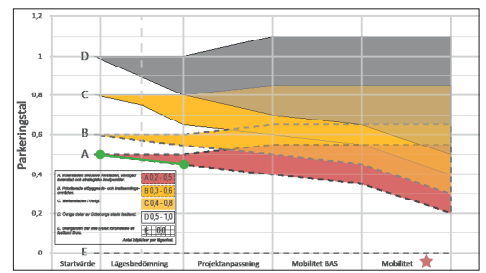


Avgör om projektet ska få avdrag i lägesbedömningen.

Projektområdet har tillgång till serviceutbud och god kollektivtrafik inom utredningsområdet. Bra cykelinfrastruktur finns också inom centrala staden.

Parkeringsstalet sänks 0,05.

Parkeringsstalet blir 0,45.



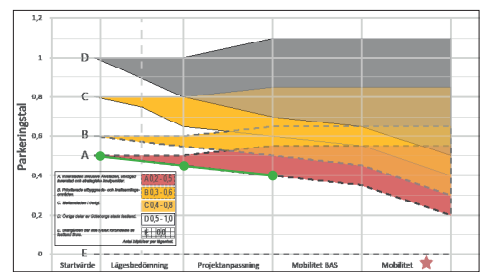
Analyssteg 3

Avgör om projektet ska få avdrag eller påslag i projektanpassningen.

Projektet innebär framförallt små lägenheter.

Parkeringsstalet sänks 0,05.

Parkeringsstalet blir 0,4 och ska redovisas tydligt i mobilitetsutredningen.



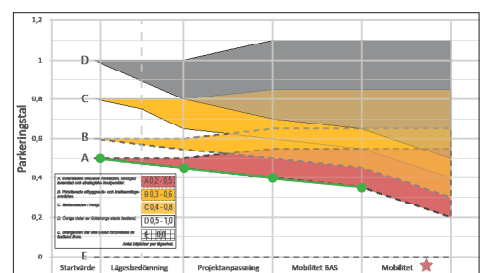
Analyssteg 4

Ska projektet avtala om mobilitetsåtgärder enligt baspaketet?

Exploatören/fastighetsägaren har valt att förbinda sig till mobilitetsåtgärderna i baspaketet.

Parkeringsstalet sänks 0,05.

Parkeringsstalet blir 0,35.

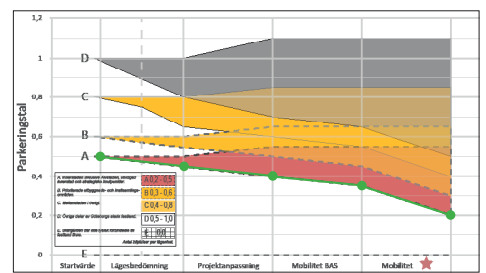


Ska projektet avtala om mobilitetsåtgärder enligt stjärnpaketet?

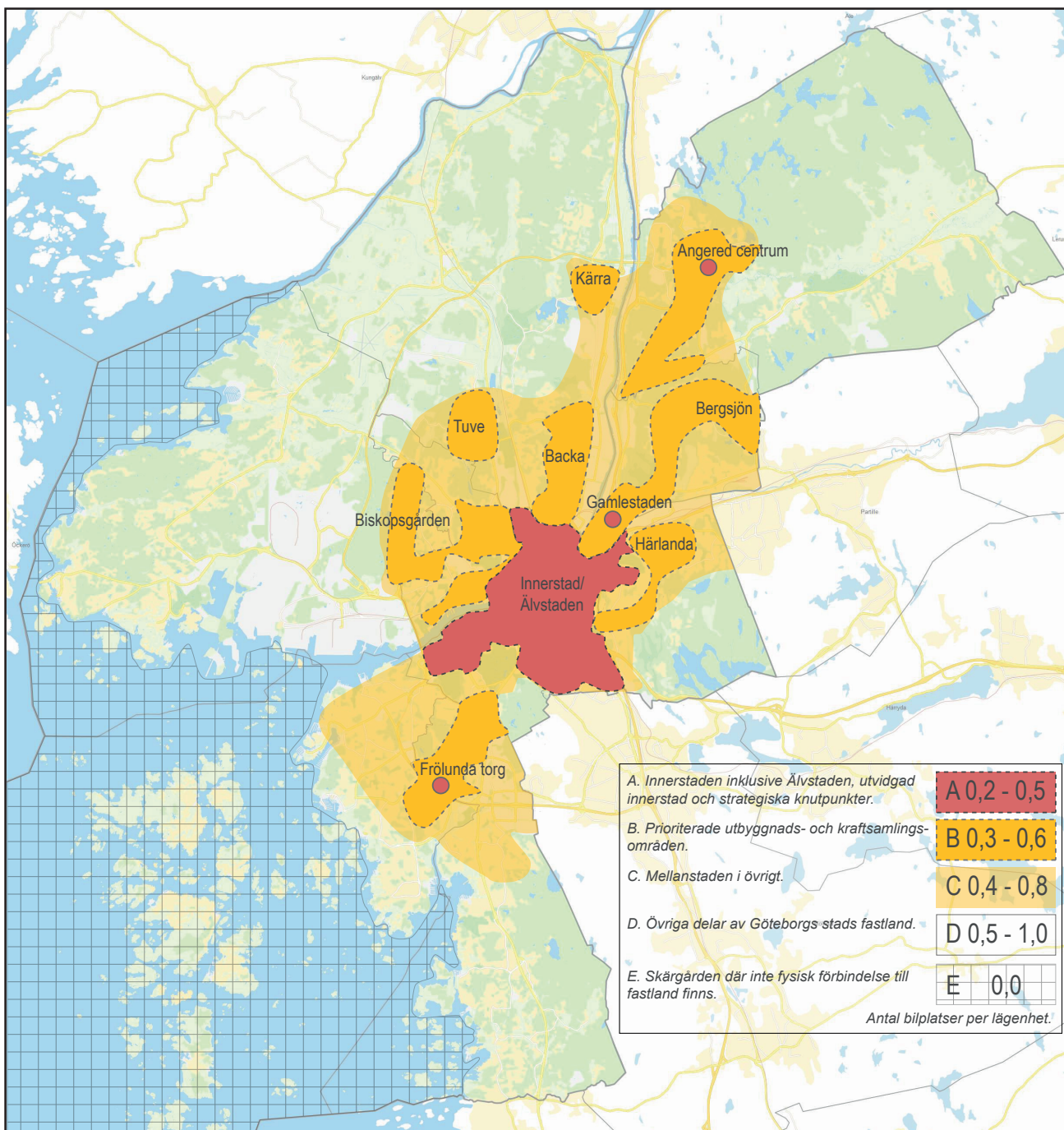
Exploatören/fastighetsägaren har valt att förbinda sig till tre mobilitetsåtgärder från olika kategori i stjärnpaketet.

Parkeringsstalet sänks  $0,05 \times 3 = 0,15$ .

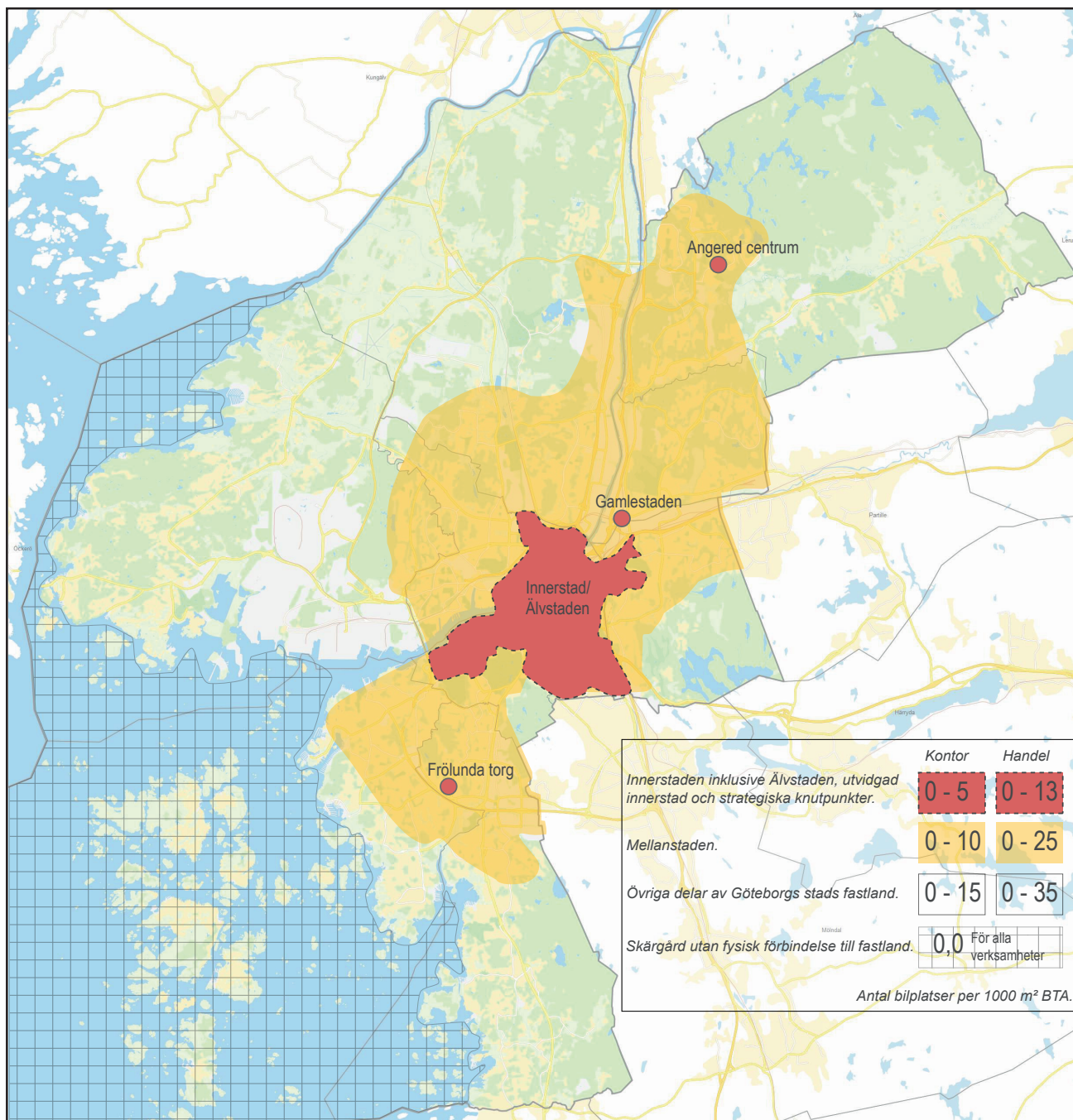
Parkeringsstalet blir 0,2 och ska redovisas tydligt i mobilitetsutredningen.



# NORMALSPANNSKARTA FÖR FLERBOSTADSHUS



# NORMALSPANNSKARTA FÖR VERKSAMHETER



# BEGREPPSFÖRKLARINGAR

Nedan förklaras vad som avses med begrepp och definitioner som förekommer i riktlinjerna och dessa anvisningar till mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov:

---

## *Avtalstid*

Den totala tiden från att mobilitetsavtal tecknas tills dess att samtliga avtalade mobilitetsåtgärder haft sin respektive löptid\*.

---

## *Bilpool*

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

---

## *Boendeparkering*

Parkering inom allmän platsmark med så kallat boendekort. I äldre bostadsområden är gatan ofta den enda platsen att parkera bilen på. I sådana områden kan boendeparkering införas på allmän plats.

Mot en månadsavgift medges parkering enligt särskilda villkor för boende i området. Kommunen avgör vilka adresser som uppfyller intentionerna och som ska vara behöriga. Boendeparkering tillämpas inte i samband med ny- och ombyggnad av fastigheter.

---

## *BPI*

Beslutspunkt 1 i GEM\*, beslut om projektdirektiv

---

## *Bra cykelinfrastruktur*

Med bra cykelinfrastruktur avses tillgång till separat cykelbana i direkt närhet\*, alternativt att ett annat tryggt gaturum för cyklister erbjuds, exempelvis lågt trafikerad lokalgata eller bostadsgata.

Kombinerad gång- och cykelväg som inte ger separat fält för cykel ska generellt inte betraktas som ett tryggt gaturum för cyklister.

Inom vallgraven bedöms det alltid råda bra cykelinfrastruktur trots att separat cykelbana inte finns i området.

---

## *BTA*

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

---



<i>Cykelparkering</i>	<p>Baskrav/normal nivå för cykelparkering innebär att det ska vara bekvämt, lättillgängligt och tryggt att parkera sin cykel. Parkeringen ska vara väderskyddad och det ska finnas goda möjligheter att låsa fast cykeln, se sidan 21 i <i>Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad - Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov</i>".</p> <p>Använd TK:s dokument <i>Cykelparkeringsriktlinjer, 2017</i>, som underlag för dimensionering för att bedöma lämpligt utrymme för cykelparkering.</p> <p>Utformning av cykelparkering kan ske på många vis, kreativa och fungerande lösningar som är utrymmessparande och samtidigt uppfyller grundkraven om att vara bekvämt, lättillgängligt och tryggt ska uppmuntras.</p>
<i>Cykelpool</i>	<p>En eller flera cyklar som ägs av en juridisk person och som hyrs ut på tim- och/eller dygnsbasis till poolens medlemmar.</p>
<i>Dagligvaruhandel</i>	<p>Med dagligvaruhandel avses butiker med försäljning av varor för de dagliga behoven av exempelvis livsmedel. Exempelvis, matvarubutik eller servicebutik.</p>
<i>Direkt närhet</i> – till bra cykelinfrastruktur*	<p>Med direkt närhet avses ett avstånd på 100 meter (fågelvägen) från projektområdets gräns. Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur* används både vid lägesbedömningen för ett projekt och som kriterie för undantag gällande mobilitets- och parkeringsutredning.</p>
<i>Direkt närhet</i> – till god kollektivtrafik*	<p>Med direkt närhet avses en radie av 400 meter (fågelvägen) från projektområdets gräns. Direkt närhet till god kollektivtrafik* används vid lägesbedömningen för ett projekt eller som kriterier för undantag gällande mobilitets- och parkeringsutredning.</p>
<i>Direkt närhet</i> – till god service	<p>Med direkt närhet avses en radie av 400 meter (fågelvägen) från projektområdets gräns. Detta avstånd gäller för servicefunktioner som bidrar till lägesbedömningen av mobilitetsförutsättningar för en plats.</p>
<i>Flerbostadshus</i>	<p>Bostadsbyggnader med minst tre lägenheter inklusive loftgångshus.</p>

---

*Flexibla, projektspecifika  
parkeringstal\**

Flexibla parkeringstal innebär att kommunen, istället för ett exakt parkeringstal, anger ett spann inom vilket parkeringstalet för ett aktuellt projekt kan variera beroende på det geografiska läget, projektet och nivån på mobilitetsåtgärder.

---

*GEM*

SBK, TK, FK och PoNFs rutin för gemensamma planprocesser.

---

*Genomsnittliga  
lägenhetsstorlekar*

Avser de projekt som inte uppfyller definitionen av "övervägande del\*". Dvs då lägenhetsbeståndet inte består till 60 % andel av stora eller små lägenheter.

---

*God cykelparkering*

Förutom baskrav/normal nivå för cykelparkering, ska en god cykelparkering (mobilitetsåtgärd) också erbjuda kvalitetshöjande åtgärder. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske.

---

*God kollektivtrafik*

Med god kollektivtrafik avses 10 minuters trafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement.

---

*GO-kart*

Kommunens kartsystem för geografisk information, GIS.

---

*Lastning och lossning*

Avser på- och avstigning, leveranser av produkter, sophämtning etc. Kravet från BBR (Boverkets byggregler) om 25 meter till entré ska uppfyllas. Inom lastning och lossning ryms inte hämtning och lämning vid exempelvis förskola.

---

*Lokalt torg*

Närhet till ett lokalt torg inom zon C och D befintligt eller planerat, (exempelvis, Nya Hovås, Amhult torg och Skra bro) ger avdrag i lägesbedömningen. Projektområdet ska ligga inom 400 meter från något av hållplatslägena Brottkärrsmotet, Amhult Torg och Skra Bro. *Övriga lokala torg enligt "Strategi för Göteborg 2035, utbyggnadsplanering" ligger inom zon A eller B.*

---

<i>Löptid</i>	Den tid som en mobilitetsåtgärd ska finnas tillgänglig för en slutanvändare/boende/verksamhetsutövare. Läs vidare under rubriken: <i>"Mobilitetsavtal - Löptider och avtalslydelser"</i> .
<i>Mobilitet</i>	Rörlighet, möjlighet att förflytta sig från en plats till en annan.
<i>Mobilitetsavtal</i>	Avtal mellan byggherren och kommunen om mobilitetsåtgärder som ska utföras och bekostas av byggherren.
<i>Mobilitets- och parkeringsutredning</i>	Den utredning rörande mobilitet och parkering som avses i <i>Riktlinjer för mobilitet- och parkering i Göteborgs Stad - Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov</i> ".
<i>Mobilitetsåtgärder</i>	Åtgärder som ökar boende eller andras mobilitet men minskar behovet av att äga och använda bil.
<i>Normalspann</i>	Parkeringsstalet* anges som ett intervall per bostad eller per m <sup>2</sup> BTA*. I de flesta fall bör det slutliga parkeringsstalet hamna inom detta intervall.
<i>Nära noll</i>	Med nära noll avses ett parkeringsstal* om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,05 parkeringsplatser för bil per bostad för kategoriboenden. (Totalt för boende och besökande. Vid kategoriboenden med personal bedöms parkering för personal utifrån platsens förutsättningar och verksamhetens behov).</li> <li>• 0,3 parkeringsplatser för bil per förskoleavdelning (totalt för personal samt hämtning/lämning).</li> <li>• 1,0 parkeringsplatser för bil per 100 elever i grundskola (totalt för personal samt hämtning/lämning).</li> </ul>
<i>Närhet till viktiga entréer</i>	För cykelparkering avses 50 meter. Det ska dessutom vara god orienterbarhet mellan parkeringarna och viktiga entréer.
<i>Parkeringsanläggning</i>	En parkeringsanläggning kan exempelvis vara en samlad markparkering, parkeringshus eller ett garage.

<i>Parkeringsavtal</i>	Avtal för att anordna parkering på annans fastighet. Praxis är att parkeringsavtal skrivs på 25 år.
<i>Parkeringsköp</i>	Istället för att anordna parkering bidrar byggherren ekonomiskt till en befintlig eller ny parkeringsanläggning*. Anläggningen kan vara antingen i kommunal eller privat regi.
<i>Parkeringstal</i>	Kommunens bedömning av lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i samband med detaljplaner och bygglov.
<i>Projektområde</i>	Projektområde är det område som projektet berör. Dvs i detaljplan är det att betrakta som planområdet, och vid ett bygglov är det att betrakta som den eller de fastigheter bygglovsansökan berör.
<i>Sammanvägd tillgänglighet</i>	Tillgängligheten* med bil, cykel och kollektivtrafik vägs samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet.
<i>Samnyttjande</i>	Flera aktörer använder/samsas om parkeringsplatser.
<i>Service</i>	Dagligvaruhandel*, förskolor, grundskolor, öppen hälso/sjukvård, tandvård mm.
<i>Små lägenheter</i>	Lägenheter som är 1-2 rum och högst 50 m <sup>2</sup> .
<i>Stora lägenheter</i>	Lägenheter som är minst 4 rum och kök.
<i>Spolplatta</i>	Med spolplatta avses tvättanläggning för rengöring som omfattar lämplig avskiljning och rening från lätta vätskor och slam.
<i>Sällanköpshandel</i>	Med sällanköpshandel avses butiker som är inriktade på ett visst varuområde (dock inte livsmedel) eller viss funktion, t.ex. sport, kläder eller heminredning.

---

<i>Tillgänglighet</i>	Den lätthet med vilken en medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av.
<i>Utredningsområde</i>	Det område runt ett projektområde som definieras för bedömning av sammanvägd tillgänglighet* i en mobilitets- och parkeringsutredning.
<i>Urbana verksamheter</i>	Sällanköpshandel*, restauranger, kultur mm.
<i>Övervägande del</i>	Med övervägande del avses mer än 60 % av det planerade beståndet av exempelvis stora respektive små lägenheter.

---

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



**Göteborgs  
Stad**