



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-11-14

Diarienummer N163-0869/24

Handläggare: Cagdas Erdogan, Lina Malmberg

Telefon: 031-365 30 19

E-post: cagdas.erdogan@socialnordost.goteborg.se

Remissvar Göteborgs Stads policy för parkering, dnr SBF-2023-00665

Förslag till beslut

1. Socialnämnden Nordost tillstyrker Göteborgs Stads policy för parkering, med hänvisning till de synpunkter som redovisas i tjänsteutlåtande.
2. Socialnämnden Nordost översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till stadsbyggnadsnämnden.
3. Paragrafen förklaras omedelbar justerad.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att revidera Göteborgs Stads parkeringspolicy. Göteborg Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Syftet med det nya förslaget är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling med en god framkomlighet för hållbara trafikslag. Det nya förslaget gör att policyn genom dess inriktning kan bidra till stadens mål kopplat till trafik, miljö och klimat.

I förslaget på ny policy för parkering föreslås att parkeringsplatser i första hand ska förläggas till parkeringsanläggningar. Den totala ytan för parkeringar i staden ska minska i takt med att parkeringsplatserna används mer effektivt och förutsättningarna för mer hållbara trafikslag utvecklas.

Socialförvaltningen Nordost beslutar att tillstyrka förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering. Förvaltningen ställer sig positiv till parkeringspolicyns inriktning som skapar förutsättningar för att prioritera kollektivtrafik, cykel och gång i stadsmiljön. Förvaltningens ser att överflyttningen av boendeparkering in i parkeringsanläggningar kommer att få konsekvenser för invånarna. De invånare som idag har sin boendeparkering på markparkeringar påverkas troligen ekonomiskt. Utöver ekonomiska konsekvenser är parkeringsanläggningar ofta utpekade som platser som skapar otrygghet. Förvaltningen ser det därför som viktigt att man beaktar både de ekonomiska konsekvenserna och trygghetsaspekten när parkeringsanläggningar tillskapas.

I stadsområde Nordost är det av största vikt att infrastrukturen förstärks innan parkeringsplatser succesivt minskas eller flyttas över till parkeringsanläggningar. Stadsområde Nordost präglas till stor del av topografiska utmaningar och glesa bebyggelsestrukturer som skapar långa avstånd, både mellan områden och in till stadskärnan. Det krävs därför att en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik med hög

kapacitet till och inom stadsområdet finns på plats. Även gång- och cykelvägar behöver utvecklas i stora delar av stadsområdet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Socialförvaltningen Nordost ansvarar inte för exploateringsekonomi eller drifts- och förvaltningsekonomi. Förslaget bedöms därför inte utifrån dessa aspekter. I parkeringspolicyn beskrivs att bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Ökade kostnader kopplat till bilinnehav riskerar få störst konsekvenser för de invånare som har begränsade ekonomiska förutsättningar.

Ett av åtgärdsförslagen (se bilaga 1) anger att parkeringsavgiften för besöksparkering på de lokala torgen kan sänkas, för att skapa förutsättningar för lokalhandeln att konkurrera med externhandeln. Förslaget bedöms vara positivt för de lokala torgen och dess verksamheter i stadsområde Nordost.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget Göteborgs Stads policy för parkering skapar förutsättningar för staden att nå klimatmålen i miljö- och klimatprogrammet avseende minskad trafik med motorfordon. Inriktningen i policyn för parkering skapar även förutsättningar för ett utökat resande med hållbara transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik. Därmed finns förutsättningar för policyn att bidra även till minskade utsläpp och bättre luftkvalitet i staden. Om parkeringsytor dessutom omvandlas till grönytor, skyfallshanteringsytor eller annan användning som har koppling till ekosystemtjänster kan den ekologiska dimensionen gynnas även ur sådana perspektiv.

Bedömning ur social dimension

Socialförvaltningen Nordost bedömer att förslaget Göteborgs Stads policy för parkering till övervägande del och utifrån ett långsiktigt perspektiv kan ha en positiv inverkan på sociala aspekter som bland annat rör tillgänglighet, jämlikhet, hälsa och barns plats i staden. Inriktningen i policyn bedöms bidra till Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026; Målområde *Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer* med strategierna *Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö* och *Jämlik tillgång till stadens resurser*. Förvaltningen ser dock att det är viktigt att investeringar för att utöka och förbättra kollektivtrafik, cykel- och gångvägar genomförs, såväl till och från som inom stadsområdet, för att de i parkeringspolicyn föreslagna åtgärderna inte ska ha negativ inverkan på invånarnas vardagsliv. Vid tillskapande av parkeringsanläggningar eller förändringar av parkeringsmöjligheter är det viktigt att de ekonomiska konsekvenserna och trygghetsaspekten beaktas för att inte skapa negativa effekter, särskilt för de invånare som redan har begränsade ekonomiska eller sociala förutsättningar.

Samverkan

Information har lämnats i förvaltningens samverkansgrupp (FSG), den 19 november 2024.

Bilagor

1. Socialförvaltningen Nordosts svar på åtgärdsförslag kopplade till Göteborgs Stads policy för parkering.
2. Göteborgs Stads policy för parkering – Remissversion 2024.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har översänt remiss för Göteborg stads policy för parkering till socialförvaltningen Nordost. Remisstiden pågår mellan den 18 juni till 15 november 2024. Socialförvaltningen Nordost har fått förlängd svarstid till den 29 november 2024.

Beskrivning av ärendet

Det nya förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Arbetet har skett i dialog med berörda förvaltningar inom stadsutveckling samt med kommunala bolag såsom Parkeringsbolaget och Framtiden.

Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom utdaterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Syftet med det nya förslaget är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja en hållbar stadsutveckling. Inriktningen i policyn ska möjliggöra för hållbar mobilitet samt effektiv markanvändning. Utbudet av parkering beskrivs som ett viktigt styrmedel för stadens arbete med att nå miljö- och klimatprogrammets klimatmål.

Parkeringsfrågor ska också vara en integrerad del av stadsutvecklingen. Policyn möjliggör en sammanhållen stadsstruktur genom att minska anspråket på ytor för bilparkering och att prioritera hållbara trafikslag så som kollektivtrafik och cykel. Man föreslår även förbättrade förutsättningar för delad mikromobilitet, som till exempel omfattar tjänster som elsparkcyklar. Parkeringsplatser för bil ska i första hand förläggas till parkeringsanläggningar och utbudet av markparkeringar ska minska.

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag samt ge sin syn på flertalet åtgärdsförslag (a-g). Åtgärdsförslagen berör olika aspekter av prissättning för bilparkering samt olika typer av parkeringstillstånd. Förvaltningens svar gällande åtgärdsförslagen finns i bilaga 1.

Förvaltningens bedömning

Socialförvaltningen Nordost tillstyrker Göteborgs Stads policy för parkering, med beaktande till de synpunkter som beskrivs nedan.

Förvaltningen gör bedömningen att parkeringspolicyns inriktning går i linje med den förflyttning som policyn vill uppnå när det gäller hållbar mobilitet och effektiv markanvändning. Förvaltningen ställer sig positiv till parkeringspolicyns inriktning som skapar förutsättningar för att prioritera kollektivtrafik, cykel och gång i stadsmiljön. Förvaltningen bedömer även att policyn kan medföra positiv inverkan på sociala aspekter som rör tillgänglighet, jämlikhet, hälsa och barns plats i staden.

Förvaltningen ser dock att överflyttningen av boendeparkering in i parkeringsanläggningar kommer att få konsekvenser för invånarna. De invånare som idag har sin boendeparkering på markparkeringar påverkas troligen ekonomiskt. Det finns även en lång historik i stadsområden där parkeringsanläggningar för många av stadsområdets invånare utgör otrygga platser. I stadsområde Nordost, där en stor andel av områdena har socioekonomiska utmaningar och det finns en komplex

otrygghetsproblematik, blir hanteringen utifrån ekonomiska konsekvenser och trygghetsperspektivet avgörande för att policyn ska få önskvärda positiva effekter.

Det är även av största vikt att annan infrastruktur förstärks innan parkeringsplatser succesivt minskas eller flyttas över till parkeringsanläggningar. Stadsområde Nordost präglas till stor del av topografiska utmaningar och glesa bebyggelsestrukturer som skapar långa avstånd till stadskärnan. Det krävs därför att en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik med hög kapacitet till och inom stadsområdet finns på plats. Idag rådet det kapacitetsbrist på många av de linjer som trafikerar stadsområdet. Med den planerade tillkomna bebyggelseutvecklingen kommer trycket att öka på en redan hårt belastad kollektivtrafik. Även gång- och cykelvägar behöver utvecklas i stora delar av stadsområdet. För gång- och cykelvägnätet ser förvaltningen att satsningar på drift och skötsel i form av till exempel belysning, snöröjning och belägningsarbete även är avgörande för att få fler av områdets invånare att göra sina resor med gång eller cykel.

Förvaltningen ställer sig positiv till att parkeringspolicyn uttrycker att ett förbättrat utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel eller andra hållbara alternativ. Socialförvaltningen Nordost ser att det är viktigt att den här principen faktiskt genomförs i hela staden. Exempelvis slutar räckvidden för stadens system för uthyrning av cyklar, Styr & Ställ, redan i Gamlestaden. Något alternativ finns inte för den största majoriteten av stadsområde Nordost. Utbudet och tillgängligheten till delad mikromobilitet behöver förbättras även utanför Göteborgs centrala delar.

Beslutet ska skickas till:

Stadsbyggnadsnämnden

Socialförvaltningen Nordost

Fredrik Johansson
Förvaltningsdirektör

Niklas Lindebäck
Avdelningschef Ekonomi

Bilaga 1. Socialförvaltningen Nordosts svar på åtgärdsförslag, Göteborgs Stads policy för parkering

Remissinstanserna ombeds återkomma med synpunkter på bilagt förslag till policy för parkering samt ge sin syn på nedanstående åtgärdsförslag. Förvaltningen har valt att svara på åtgärdsförslagen både utifrån ett invånarperspektiv och förvaltningsperspektiv. Parkeringslösningar är viktiga för förvaltningen för att kunna bedriva bra verksamhet och myndighetsutövning för de vi är till för. Precis om andra välfärdsförvaltningar bedriver Socialförvaltningen Nordost verksamheter och myndighetsutövning som kräver en lokal närvaro, även på platser där det ibland kan vara långt ifrån kollektivtrafik eller otillräcklig tillgång utifrån andra hållbara resealternativ. Förvaltning önskar därför skicka med en önskan om att man i arbetet med att efterleva parkeringspolicyn i stor mån tar hänsyn till lokala förutsättningar.

- a. *Dynamisk prissättning av besöksparkering för att reglera dygns-, säsongs- och händelsestyrda förändringar i efterfrågan i syfte att uppnå en mer optimerad resursanvändning.*

Svar: Förvaltningen ser att syftet bidrar till att uppfylla parkeringspolicyn, men kan inte bedöma om den föreslagna åtgärden är ändamålsenlig. I stadsområde Nordost är tillgång till parkering en större prioritet än variationer i prissättningen. Förvaltningen vill som medskick poängtera vikten av att inte skapa för höga ekonomiska trösklar på besöksparkeringar i närhet till exempelvis sjukhus, socialkontor och andra viktiga verksamheter. Detta gäller särskilt under arbetstimmar då både invånare och tjänstemän ofta behöver förflytta sig mellan olika delar av Nordost på ett sätt som mer hållbara alternativ inte möjliggör i dagsläget.

- b. *Prisnivåer med målet att undvika söktrafik och säkerställa cirka 15 procents ledig kapacitet.*

Svar: Förvaltningen ser positivt på målet att undvika söktrafik, men kan inte bedöma om den föreslagna åtgärden är ändamålsenlig. Utifrån de verksamheter och personal som förvaltningen ansvarar för i stadsområdet är det viktigt att parkeringsutbudet motsvarar efterfrågan för säkerställa att medarbetare, men framför allt klienter, ska ha en god tillgång till våra verksamheter.

- c. *Miljödifferenterad prissättning på kvartersmark, exempelvis utifrån fordonets externa kostnader såsom fordonsvikt.*

Svar: Förvaltningen ser generellt positivt på förslag som kan bidra till stadens miljömål. Men en sådan här åtgärd ser förvaltningen som problematisk om man inte förhåller sig till någon form av differentiering utifrån geografisk lokalisering

och behov. En sådan generell åtgärd för all kvartersmark riskerar att drabba de mest ekonomiskt utsatta hårdast samtidigt som behovet med stor sannolikhet ser olika ut på kvartersmark i centrala delar av staden kontra kvartersmark i stora delar mellanstaden.

d. Prissättning som indexerar utifrån KPI med årligt påslag.

Svar: Förvaltningen ser att en sådan här åtgärd drabbar de invånare som lever i ekonomisk utsatthet men till exempel måste ha en bil för att kunna ta sig till arbete hårt. Utifrån de föreslag som finns med på listan ser förvaltningen, utifrån ett socialt perspektiv, att det finns andra bättre åtgärder som enklare kan differentieras. Om en åtgärd enligt ovanstående används är det av största vikt att kapacitetsbristen i kollektivtrafiken för stadsområdet är löst innan så att det finns rimliga alternativ.

e. Generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för näringsliv och välfärdsservice.

Svar: Förvaltningen ser positivt på generösare nyttotrafiktillstånd i syfte att säkerställa tillgänglighet för välfärdsservice. Om flera av övriga åtgärdsförslag genomförs i Göteborg bör staden eventuellt även undersöka om till exempel klientresor, vissa resor som socialsekreterare genomför i tjänsten och andra viktiga resor för att klara av lagkraven inom myndighetsutförarverksamheten i förvaltningen ska räknas som nyttotrafik.

f. Lägre priser för besöksparkering vid de lokala torgen utanför innerstaden för att skapa förutsättningar för lokalhandel att konkurrera med externhandeln.

Svar: Förvaltningen ser positivt på att skapa förutsättningar för de lokala torgens överlevnad. Förslaget har stor relevans för stadsområdet Nordost och kan bidra till att stärka lokal handel och besöksflödet vid flera av stadsområdets lokala torg och tyngdpunkter. En ökad tillgänglighet för besökare genom lägre parkeringspriser på strategiska platser kan främja lokal aktivitet och skapa förutsättningar för en mer levande stadsdel. Förvaltningen ser gärna att det särskilt beaktas där viktiga offentliga verksamheter finns, såsom vårdcentraler.

g. Förhyrda numrerade platser ersätts i regel med flytande tillståndsparkering.

Svar: Förslaget om att ersätta numrerade platser med flytande tillståndsparkering bedöms positivt. Utifrån förvaltningsperspektiv kan en sådan åtgärd till exempel öka flexibiliteten för tjänstemän inom förvaltningen.

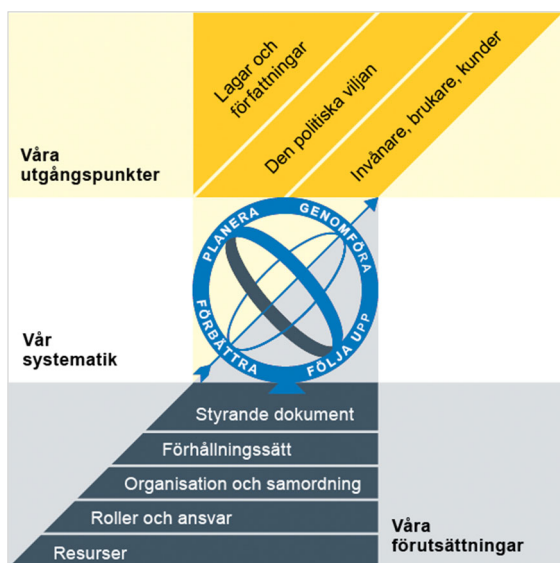
Göteborgs Stads policy för parkering



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

Dokumentnamn: Göteborgs Stads policy för parkering

Beslutad av:
[Text]

Gäller för:
Alla nämnder och bolag

Diarienummer:
SBF-2023-00665

**Datum och paragraf för
beslutet:**
[Text]

Dokumentsort:
Policy

Giltighetstid:
Tills vidare

Senast reviderad:
-

Dokumentansvarig:
Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilagor:
-

Innehåll

Inledning	4
Syftet med denna policy	4
Vem omfattas av policyn.....	4
Bakgrund	4
Definitioner.....	4
Koppling till andra styrande dokument.....	5
Policy.....	7

Inledning

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för stadens utvecklingsarbete inom området parkering. Policyn ger vägledning till stadens verksamheter i projekt och processer där parkering ingår. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att främja hållbar stadsutveckling, god framkomlighet för hållbara trafikslag samt för att uppnå stadens trafik, miljö- och klimatmål.

Policyn ska möjliggöra för:

- Hållbar mobilitet
- Yteffektivt marknyttjande

Vem omfattas av policyn

Policyn för parkering gäller tills vidare för alla nämnder och bolag i Göteborgs stad som har ett ansvar för planering, hantering och förvaltning av parkering. Policyn reglerar även den övergripande inriktningen inom temaområdet parkering i staden.

Bakgrund

Policyn för parkering bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023 och ersätter nuvarande parkeringspolicy. Inriktningen för uppdraget är att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten är god. Revideringsuppdraget bygger på att innehållet i den nuvarande policyn inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument. Delar av innehållet är dessutom utdaterat och behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet.

Definitioner

Med **delad mikromobilitet** avses enpersonsfordon som inte drivs av en förbränningsmotor och som är tekniskt designat för delning.

Med **femstegsprincipen** avses en metodik för att prioritera åtgärder som består av fem steg. 1. Tänk om. 2. Optimera. 3. Testa. 4. Bygg om och 5. Bygg nytt. Metodiken är en vidareutveckling av fyrstegsprincipen, men adderar steget Testa som avser att genomföra en temporär testbädd av en tilltänkt åtgärd innan byggnation.

Med **mobilitetstjänst** avses fysiska och digitala tjänster som stöder mobilitet.

Med **mobilitetsåtgärd** avses åtgärder som genomförs av exploatörer på kvartersmark i syfte att sänka parkeringstalet samt främja hållbar mobilitet.

Med **mobilitetshubb** avses en öppen, fysisk samlingsplats för mobilitetstjänster.

Med **mobilitetsnod** avses ett geografiskt område med en hög koncentration av öppna funktioner för mobilitet.

Med **pendelparkering** avses en fysisk samlingsplats för cykelparkering samt parkering för bil och motorcykel vid en hållplats eller station.

Med **mobilitetsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för hållbara mobilitetstjänster.

Med **parkeringsanläggning** avses en väderskyddad, fysisk samlingsplats för bil- och motorcykelparkering.

Med **subvention** avses boendeparkeringsavgift samt avsaknad av avgifter på långtidsparkering samt övriga parkeringsavgifter som innebär en negativ påverkan på beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggning i förhållande till allmän platsmark, att internaliseringsgraden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden får en betydande alternativkostnad för sin mark, att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids eller att efterfrågan på parkering överstiger utbudet. Med subvention avses även parkeringsnormer och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Med **grön transportplan** avses en plan som formulerar mål och åtgärder i syfte att minska miljöpåverkan samt främja hållbart resande i ett avgränsat geografiskt område.

Koppling till andra styrande dokument

Styrande dokument	Koppling till denna policy
Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030	Miljömålet <i>Göteborgs klimatavtryck är nära noll</i> med delmålet <i>Minska klimatpåverkan från transporter</i> och dess indikator <i>Vägtrafikarbete</i>, <i>det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg ska vara 25 procent lägre jämfört med 2019.</i> Miljömålet <i>Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö</i> med delmålen <i>Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna</i> samt <i>Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna.</i> Den tvärgående strategin <i>Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter.</i> Den tvärgående strategin <i>Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart.</i>

Göteborgs Stads översiktsplan	Översiktsplanens utvecklingsinriktning kring nära, sammanhållen och robust stad. Särskilt den tematiska inriktningen för mobilitet och infrastruktur. Översiktsplanen ger en övergripande styrning att trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt i stället för att välja bilen. Fördjupade inriktningar beskrivs särskilt i området för <i>Effektiv användning av befintlig infrastruktur</i> och <i>Ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik</i> samt och i de geografiska inriktningarna, särskilt för innerstaden.
Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026	Målområde <i>Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer</i> med strategierna <i>Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö</i> samt <i>Jämlik tillgång till stadens resurser</i>.
Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad	Målområde <i>Resor</i> med strategin <i>Effektivisera användningen av vägar och gator</i>. Särskilt relevant är effektmål 1 och 2. Målområde <i>Stadsrum</i> med strategin <i>Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig</i>. Särskilt relevant är effektmål 4 och 5.

Policy

Grundläggande principer

Parkering ska vara en integrerad del av stadsutvecklingen och bidra till genomförande av stadens övergripande mål. Parkeringsystemet ska skapa tillgång till staden samtidigt som fler har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering ska användas som verktyg för att skapa en nära, robust och sammanhållen stad. Genom en prioritering av hållbara trafikslag och ett minskat ytanspråk för bilparkering ska en sammanhållen stadsstruktur möjliggöras.

- Utbudet av parkering ska användas som styrmedel för en minskad bilanvändning och möjliggöra för delnings- och mobilitetstjänster som komplement till bilägande.
- Långtidsparkering på gatumark ska flyttas till parkeringsanläggningar och/eller omvandlas till angöring eller korttidsparkering.
- Den totala ytan för parkeringar i Göteborg ska årligen minska i takt med att platserna används mer effektivt och förutsättningarna för hållbara trafikslag byggs ut.
- Utbudet av cykelparkering och delad mikromobilitet ska öka i hela staden.
- Beteendepåverkande åtgärder ska användas som verktyg för att öka efterfrågan på cykelparkering och delad mikromobilitet.
- Bil- och motorcykeltrafikanter ska bära kostnaderna för parkering. Priset på bil- och motorcykelparkeringar ska spegla vad det kostar att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark. I framtiden ska konkurrensbegränsande subventioner inte förekomma.
- Riktlinjer för parkeringstal ska utformas så nybyggda parkeringar inte ökar hyres- och boendekostnader.
- Ett minskat utbud av främst markparkering för bil och motorcykel ska användas som verktyg för att förhindra subventioner samt öka efterfrågan på parkering i anläggningar.
- På platser där det saknas en juridisk skyldighet ska kompenserande åtgärder för avvecklade bil- och motorcykelparkeringar inte krävas.

Parkering för cykel och delad mikromobilitet

Ett stort utbud av cykelparkering och delad mikromobilitet ska möjliggöra och uppmuntra att fler resor sker med cykel. Cykelparkeringar ska skapa tillgång till målpunkter i hela staden och erbjuda parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar. Utformningen och placeringen av cykelparkeringar ska tillfredsställa cyklisters behov av enkla och säkra parkeringsmöjligheter. Säkerheten och tryggheten ska anpassas utifrån om parkeringen är till för korttids- eller långtidsparkering.

- Parkering för cykel och delad mikromobilitet ska:
 - ha hög geografisk täthet.
 - vara väl synliga.
 - ta ytor för bil- och motorcykelparkering i anspråk framför ytor för vistelse och grönska.
- Cykelparkeringar ska:
 - vara lokaliserade så att de är lätta att nå.
 - placeras i anslutning till viktiga målpunkter och entréer.
 - vara användarvänliga.
 - vara säkra och upplevas som trygga.
- I *Riktlinjer för mobilitet och parkering* ska ett cykelparkeringstal även i befintliga kommunala byggnader samt strategiska platser tas fram. Kommunala fastighetsägare ska stegvis uppnå parkeringstalet genom utbyggnad av cykelparkeringar.

Tjänster för kombinerad mobilitet

Tjänster för kombinerad mobilitet ska användas som verktyg för att bidra till en minskad andel bilresor i staden. Infrastrukturen för kombinerad mobilitet ska vara omfattande och utgå från ett hela resan perspektiv. Resenärer ska ha stora valmöjligheter både i samband med arbetspendling samt fritidsresor. Utbudet av mobilitetstjänster vid hållplatser och stationer ska bidra till att resor är tidseffektiva och bekväma.

- Ett heltäckande nät av mobilitetshubbar med anslutande mobilitetsnoder ska tillhandahållas i innerstaden och mellanstaden.
- Etablering av delade mobilitetstjänster ska främjas i mobilitetshubbar och mobilitetsnoder.
- Extra säkra och väderskyddade cykelparkeringsanläggningar ska tillhandahållas vid knutpunkter för kollektivtrafik.
- Ett stort utbud av cykelparkering och parkering för delad mikromobilitet ska tillhandahållas vid hållplatser och stationer för att främja kombinationsresor med hållbara färdmedel.
- På Stadens kvartersmarksparkeringar ska platser reserverade för delad mobilitet, inklusive mikromobilitet, utgöra en årligen ökad andel av det totala antalet parkeringsplatser. Placering för delad mobilitet ska ske på de mest attraktiva lägena.
- Knutpunkter för kollektivtrafik ska kompletteras med mobilitetsnoder.
- Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer.
- Pendelparkeringar ska placeras i ytterstaden samt mellanstadens ytterområden. Prioritering ska vara de stora pendlingsstråken.

Parkering för bil och motorcykel

Utbudet av parkering för bil och motorcykel ska bidra till ett ökat resande med hållbara färdmedel. Ett minskat utbud av bilparkering ska möjliggöra för markparkeringar att flyttas till parkeringsanläggningar. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. I de områden där det inte är möjligt att flytta över boendeparkeringar till parkeringsanläggningar kan i stället boendeparkering på marknivå fasas ut så att konsekvenserna för befintliga boendeparkeringskunder minskas, men på längre sikt möjliggör för nödvändig stadsutveckling. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att säkerställa en effektiv användning av parkering för bil och motorcykel. Med en ändamålsenlig reglering ska tillgången till bil- och motorcykelparkering säkerställas samtidigt som parkeringsytornas totala fotavtryck i staden tydligt och årligen minskar.

- Parkeringsytor för bil och motorcykel ska utifrån målstyrning omdisponeras till ytor för:
 - cykelparkering och delad mikromobilitet.
 - gång- och cykelvägar.
 - vistelse och grönska.
- Samlade bil- och motorcykelparkeringar som hämmar stadsliv ska undvikas i hela staden. Torgytor, grönområden, förgårdar och kajer ska prioriteras.
- På nytillkomna gator ska parkering för bil och motorcykel avgiftsbeläggas och/eller tidsregleras eller förbjudas.
- Parkeringsreglering ska användas som verktyg i syfte att:
 - förhindra konkurrensbegränsande subventioner för bil- och motorcykelparkering.
 - prioritera angöring och korttidsparkering, exempelvis för godsleveranser, framför långtidsparkering.
 - tillgodose parkeringsbehovet för personer med funktionsnedsättning.
- Laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på samtliga parkeringsanläggningar, men undvikas på gata och markparkeringar. Parkeringsplatser med laddmöjlighet ska reserveras för laddbara fordon.

Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen

Mobilitet- och parkering ska i plan- och exploateringsprocessen användas som verktyg för att skapa förutsättningar för hållbart resande samt bidra till ett minskat bilinnehav. Parkering ska ske på kvartersmark och priset på bil- och motorcykelparkering ska bäras av användaren. Mobilitet- och parkeringsanläggningar ska vara yteffektiva och öppna för samnyttjande. Exploateringsprojekt ska bidra till att markparkeringar flyttas till parkeringsanläggningar.

Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden tillämpar parkeringstal där de boendes efterfrågan på parkering avgör omfattningen av parkeringsbehov och betalningsvilja.

Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad anger enbart högsta tillåtna parkeringstal, lägsta tillåtna parkeringstal är 0 (utöver parkering för rörelsehindrade och andra lagkrav). På platser med begränsad kollektivtrafik och andra möjligheter kan kommunen dock ställa krav på mobilitetslösningar.

- Den strategiska och taktiska planeringen samt plan- och exploateringsprocessen ska möjliggöra för samt uppmuntra till:
 - att närhet till cykelparkering, mobilitetsanläggningar och kollektivtrafikhållplatser prioriteras framför närhet till parkering för bil och motorcykel.
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - att samlade markparkeringar som hämmar stadsmässighet undviks.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.
 - att parkeringsanläggningar byggs som mobilitetshubbar med flera funktioner samt utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
 - att parkeringsanläggningar byggs stadsmässigt som estetiskt smälter in i stadsbilden med målsättning om levande bottenplan.
 - att inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam.
 - att antalet parkeringsplatser inte utformas efter enskilda punktbelastningar, såsom evenemang. Punktbelastningar hanteras genom exempelvis samnyttjande.
- Markanvisning ska användas som verktyg för att uppmuntra till eller ställa krav på:
 - genomförande av mobilitetsåtgärder.
 - samnyttjande av gemensamma mobilitets- och parkeringsanläggningar både inom exploateringsprojekt samt med den befintliga staden.
 - nyttjande av befintlig kapacitet framför utbyggnad av nya parkeringsanläggningar, genom exempelvis parkeringsköp i befintliga anläggningar genom avtal.
 - att laddinfrastruktur och delningstjänster för bil främjas i parkeringsanläggningar.

- att parkeringsanläggningar byggs utifrån att de vid ett framtida minskat parkeringsbehov kan fylla en annan funktion.
- Samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen innan investering sker, där steget testbädd ingår.
- Gröna transportplaner ska utifrån intentionerna i den strategiska och taktiska planeringen användas som verktyg för att:
 - skapa en sammanhängande infrastruktur för hållbar mobilitet på kvartersmark och allmän plats.
 - i samverkan med andra aktörer identifiera och implementera åtgärder för att öka det hållbara resandet.
 - bidra till och kontinuerligt följa upp måluppfyllnad.

Boendeparkering

Boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar, men löpande fasas ut från allmän platsmark till kvartersmark både genom att parkeringsanläggningar byggs ut och att det totala antalet boendeparkeringar minskas i takt med att förutsättningarna för hållbara färdmedel förbättras.

- Göteborgs Stad ska inte längre erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering. Övriga parkeringsbehov hanteras genom besöksavgift och nyttotrafiktillstånd.