

Handling 2026 nr 148

Göteborgs Stads policy för parkering

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 20 maj 2026 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Göteborgs Stads policy för parkering, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antas. I samband med antagandet upphör Parkeringspolicy för Göteborgs Stad att gälla.
2. Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag 2022-11-17 § 8 till stadsbyggnadsnämnden att revidera stadens parkeringspolicy, med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin, antecknas och förklaras fullgjort.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Tjänstgörande ersättaren Johannes Hulter (S) yrkade bifall till stadsledningskontorets förslag och avslag på övriga yrkanden.

Axel Josefson (M) yrkade i första hand att ärendet skulle återremitteras enligt yrkande från M, D, L och KD den 12 juni 2026 och i andra hand avslag på stadsledningskontorets förslag.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade i första hand att ärendet skulle återremitteras enligt yrkande från SD den 10 juni 2026, i andra hand att ärendet skulle återremitteras enligt yrkande från M, D, L och KD den 12 juni 2026 och i tredje hand avslag på stadsledningskontorets förslag.

Kommunstyrelsen beslutade först utan omröstning att avslå återremissyrkandet från SD.

Kommunstyrelsen beslutade därefter utan omröstning att avslå återremissyrkandet från M, D, L och KD.

Vid omröstning beträffande bifall respektive avslag på stadsledningskontorets förslag röstade Daniel Bernmar (V), Viktoria Tryggvadottir Rolka (S), Blerta Hoti Singh (S), Jenny Broman (V), Karin Pleijel (MP), tjänstgörande ersättaren Johannes Hulter (S) och ordföranden Jonas Attenius (S) för bifall.

Axel Josefson (M), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D),
Jörgen Fogelklou (SD), Axel Darvik (L) och Dan-Ove Marcelind (KD) röstade för
avslag.

Kommunstyrelsen beslutade med sju röster mot sex att bifalla stadsledningskontorets
förslag.

Jörgen Fogelklou (SD) reserverade sig mot beslutet till förmån för det egna yrkandet.

Göteborg den 17 juni 2026
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld

Återremissyrkande angående – Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Ärendet om Göteborgs Stads parkeringspolicy återremitteras till stadsbyggnadsnämnden som ges i uppdrag att:

- Utreda och föreslå åtgärder som minskar söktrafik och underlättar framkomlighet i centrala Göteborg.
- Ta fram modeller som stärker boendes, arbetspendlares, näringslivets och besöksnäringens tillgång till parkering, inklusive flexibla och centralt belägna platser samt långsiktigt säkerställd boendeparkering i befintliga stadsdelar.
- Föreslå avsevärt sänkta parkeringsavgifter, återställa boendeparkeringsavgifterna till 2022 års nivå och säkerställa att framtida avgiftshöjningar inte överstiger KPI utan särskilt politiskt beslut.
- Säkerställa att befintliga gatuparkeringsplatser inte avvecklas utan att likvärdig parkeringskapacitet först skapats i närområdet.

Yrkandet

Den nuvarande rödgröna parkeringspolicyn utgår från att bilen är ett problem som ska trängas undan snarare än ett transportmedel som många göteborgare är beroende av. Policyn slår uttryckligen fast att parkering ska användas för att minska bilanvändningen, att arbetsplatsparkering ska minska och att avvecklade parkeringsplatser inte behöver ersättas. Resultatet blir en politik där tillgänglighet och framkomlighet underordnas målet att göra bilen mindre användbar, med negativa konsekvenser för boende, företag och besökare.

Sverigedemokraterna anser att detta är en felaktig utgångspunkt. Parkering ska vara ett verktyg för tillgänglighet och framkomlighet, inte för att styra bort människor från bilen. Det så kallade parkeringstalet bör öka, inte styras mot noll.

En återremiss är därför nödvändig för att säkerställa att parkeringspolicyn utgår från göteborgarnas behov av tillgänglighet, framkomlighet och fungerande vardagsliv snarare än från en politisk ambition att minska bilanvändningen till varje pris.

Återremissyrkande

Moderaterna, Demokraterna, Liberalerna,
Kristdemokraterna

2026-06-12

Nr 8

Yrkande angående – Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering.

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering avslås.
2. Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till parkeringspolicy där följande särskilt ska beaktas:
 - a. Hur parkeringspolitiken påverkar tillgänglighet för handel, service, besöksnäring och arbetsplatser, inklusive effekter på framkomlighet, köbildning, söktrafik och kundflöden.
 - b. Alternativa inriktningar där tillgången till gatuparkering i större utsträckning värnas samt hur parkeringspolitiken kan utformas för att stärka centrumhandel, stadsliv och tillgänglighet, inklusive möjligheten att införa tidsdifferentierade parkeringsavgifter och avgiftslättnader under kvällar och helger.
 - c. De ekonomiska konsekvenserna av förändrad prissättning och parkeringsutbud, särskilt för hushållens ekonomi, inklusive nivåerna för boendeparkering i relation till tidigare avgiftsnivåer.
 - d. Hur parkeringsavgifter och parkeringsutbud kan utformas för att stärka stadens konkurrenskraft och säkerställa god tillgänglighet för hushåll, företag och besökare utan att parkering blir en ekonomisk barriär.

Yrkandet

Göteborg är en växande storstad med ett brett näringsliv, handel, besöksnäring och samhällsviktiga verksamheter som alla är beroende av god tillgänglighet. Parkering är i detta sammanhang inte en isolerad fråga, utan en grundläggande del av stadens funktion, konkurrenskraft och vardagsliv. För företagare, hantverkare, vårdpersonal, barnfamiljer och besökare är möjligheten att parkera i rimlig närhet ofta avgörande för att verksamheter ska fungera och för att stadslivet ska vara levande. Detta gäller i särskilt hög grad för äldre och personer med funktionsnedsättning, som ofta har begränsade möjligheter att använda alternativa färdssätt och där tillgänglig parkering är en förutsättning för att kunna ta del av stadens utbud.

Den föreslagna parkeringspolicyn innebär en tydlig förskjutning där parkering i högre grad används som ett styrmedel för att minska biltrafiken. Detta sker genom minskat utbud av gatuparkering, ökad användning av prissättning som styrmedel, en mer restriktiv hållning till arbetsplats- och boendeparkering samt möjligheten att tillämpa mycket låga, eller i vissa fall noll, parkeringstal i nyproduktion.

Sammantaget riskerar denna inriktning att försämra tillgängligheten till stadens verksamheter, öka kostnaderna för både hushåll och företag samt försvåra för handel och service att verka i centrala och halvcentrala lägen. För grupper med begränsad rörlighet riskerar konsekvenserna att bli särskilt kännbara, då avstånd och tillgänglighet i praktiken avgör möjligheten att delta i samhällslivet.

Särskilt problematiskt är inriktningen att gatuparkering ska kunna minska utan krav på ersättningsplatser, att prissättning uttryckligen ska användas som styrmedel samt att bilparkering inte ska vara subventionerad. Detta riskerar i praktiken att bana väg för höjda avgifter och ett successivt minskat parkeringsutbud, vilket slår hårdast mot småföretag, cityhandeln och arbetstagare med begränsade alternativ till bilen. I en stad där avstånden är stora och där kollektivtrafiken inte fullt ut kan ersätta bilens funktion i vardagen riskerar detta att direkt motverka målet om ett levande näringsliv och en tillgänglig stad för alla.

Gatuparkering fyller dessutom flera viktiga funktioner som inte fullt ut beaktas i den föreslagna policyn. Utöver att bidra till tillgänglighet för boende, besökare och verksamheter kan kantstensparkering stärka den upplevda tryggheten genom att gaturummet upplevs som mer aktivt och befolkat även under tider då få människor vistas på platsen. Gatuparkering är därtill den mest kostnadseffektiva parkeringslösningen till skillnad från parkeringshus eller underjordiska garage, som innebär mycket höga investeringskostnader som riskerar att göra projekt dyrare, minska byggbarheten eller försämra projektens ekonomiska bärkraft. Detta gäller särskilt i områden där marknadsvärdena är lägre och där dyra parkeringslösningar inte är ekonomiskt försvarbara.

Vidare riskerar inriktningen att minska arbetsplatsparkering och aktivt styra bort arbetspendling med bil att få negativa konsekvenser för arbetsmarknadens funktionssätt, särskilt för yrkesgrupper med obekväma arbetstider eller rörliga arbetsplatser. Även formuleringar om att boendeparkering på allmän plats kan minska till förmån för stadsutveckling innebär en obalans där vardagslivets behov riskerar att underordnas planeringsideal som inte fullt ut tar hänsyn till hur människor faktiskt lever och arbetar.

Vi anser att parkeringspolitiken måste utgå från stadens faktiska behov av tillgänglighet, framkomlighet och ett starkt näringsliv. Parkering ska inte betraktas som ett problem som ska byggas bort, utan som en nödvändig del av en fungerande stad där människor, oavsett livssituation och förutsättningar, ska kunna arbeta, driva företag, besöka handeln och leva sina liv så friktionsfritt som möjligt.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-05-20

Ärendenummer SLK-2026-00450

Handläggare

Anna Noring Hantin, Neda Sherafat

Telefon: 031-368 60 09, 031-368 00 72

E-post: anna.noring@stadshuset.goteborg.se,

neda.sherafat@stadshuset.goteborg.se

Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stads policy för parkering, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antas. I samband med antagandet upphör Parkeringspolicy för Göteborgs Stad att gälla.
2. Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag 2022-11-17 § 8 till stadsbyggnadsnämnden att revidera stadens parkeringspolicy, med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin, antecknas och förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav i budget för 2023 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Inriktningen för uppdraget var att minska parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten skulle vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till parkeringshus och strategiska parkeringsnoder.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2026-03-24 § 167 att översända förslag till Göteborgs Stads policy för parkering, i enlighet med yrkande från S, V, MP, till kommunfullmäktige för beslut om antagande. Nämnden beslutade även att föreslå kommunfullmäktige att förklara budgetuppdraget från 2023 fullgjort.

Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att bidra till en hållbar stadsutveckling i enlighet med stadens mål. Policyn ska möjliggöra detta genom att främja hållbar mobilitet, jämlik tillgång till staden och ett yteffektivt marknyttjande.

Stadsledningskontoret konstaterar att stadsbyggnadsnämnden har tagit fram ett förslag till policy som överensstämmer med slutsatserna i stadsledningskontorets utredning 2021, i kommunfullmäktiges budgetuppdrag från 2023 samt kommunfullmäktiges uppdrag till stadsbyggnadsnämnden gällande samordning av styrande dokument.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsbyggnadsnämndens bedömer att ett antagande av föreslagen policy innebär klargöranden av hur parkering ska hanteras inom staden, vilket förväntas effektivisera arbetet för de nämnder och bolag som hanterar parkeringsfrågor.

Policyns innehåll berör främst de stadsutvecklande nämnderna, Förvaltnings AB

Framtiden och Göteborg Stads Parkering AB. Att verkställa och följa upp policyn är förknippat med ett behov av finansiella och personella resurser. Policyn innebär att antalet parkeringsplatser minskar samtidigt som intäkterna från respektive parkeringsplats ökar. Det är därmed komplext att förutse den sammantagna effekten på stadens intäkter.

Förslaget innebär att eventuella framtida uppföranden av nya parkeringsanläggningar på kvartersmark kan medföra ökade kostnader för byggnation, underhåll och drift för staden. I det fall subventionerade priser på parkering kvarstår kan kostnaderna för uppförandet i slutändan behöva belasta fastighetsägare, hyresgäster eller skattebetalare. Samtidigt minskar antalet bilar i staden, vilket kan leda till minskade kostnader för underhåll om parkeringsanläggningar kan avvecklas.

I enlighet med inriktningen i budgetuppdraget från 2023 att minska parkeringarnas fotavtryck, innebär policyförslaget bland annat ett minskat utbud av gatuparkering för bil och en ökad andel parkeringar i anläggningar på kvartersmark. Dessa grundprinciper möjliggör omvandling av parkeringsplatser på allmän plats till andra användningsområden, vilket i sin tur innebär en mer attraktiv stadsmiljö och potentiell ökning av markvärdet. Högre markvärden, för staden och enskilda markägare, kan leda till högre fastighetspriser och hyror som kan påverka bostadsmarknaden och lokala företag. Samtidigt kan en mer attraktiv stad för turister leda till ökade intäkter från turism, som hotellövernattningar, restaurangbesök och inköp. När staden blir mer attraktiv och tillgänglig för cyklister och gångtrafikanter, kan det gynna lokala företag som caféer, butiker och restauranger.

För en del invånare kommer ett minskat parkeringsutbud för bil och högre priser för parkering innebära utmaningar då det blir dyrare att parkera. På längre sikt bedöms policyn leda till en bättre fungerande marknad för parkering där kostnaderna bärs av bilisterna och skapa ökad tillgänglighet med hållbar färdslag som gynnar alla invånare.

Bedömning ur ekologisk dimension

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att ett antagande av policyn skapar förutsättningar för staden att nå klimatmålen i miljö- och klimatprogrammet avseende minskat vägtrafikarbete med motorfordon. Miljöeffekterna är minskade utsläpp, förbättrad luftkvalitet samt lägre bullernivåer.

När ytor omdisponeras så att bilparkering tar mindre plats skapas bättre förutsättningar för att utveckla grönskan i staden. Detta stärker grönstrukturen och ökar leveransen av ekosystemtjänster. På strategiska platser kan åtgärden dessutom bidra till att utveckla en mer robust grön infrastruktur som bidrar till att koppla samman viktiga natursystem.

Bedömning ur social dimension

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att policyförslaget kan främja jämlik tillgång till staden och bidra till att alla invånare har lika möjligheter att delta i samhällslivet. När ytor omfördelas från bilparkering till andra färdmedel gynnas grupper som idag saknar tillgång till bil eller körkort. Barn och unga får bättre förutsättningar till självständig förflyttning när ytor för hållbara färdmedel prioriteras. Utökad parkering för delad mobilitet som exempelvis bilpool gynnar grupper som inte själva äger bil, cykel eller andra fordon för mikromobilitet.

Att minska subventioner på parkering kommer leda till ökad parkeringskostnad för invånare och besökare, vilket kan vara en ekonomisk belastning för vissa grupper.

Policyn säkerställer tillgänglighet för grupper utan möjlighet att nyttja hållbara färdmedel, vilket särskilt gynnar möjligheten för äldre och personer med rörelsenedsättning att delta i samhällslivet. Parkering för rörelsehindrade nära målpunkter värnas och prioriteras, medan policyns intention om att samla bilparkering på kvartersmark kan göra gångavstånden till parkering längre för övriga grupper. Dock mildras effekten av detta genom möjligheten att angöra i närheten av målpunkter, vilken inte påverkas av policyn.

Att minska bilanvändning och främja hållbara färdmedel kan bidra till en mer miljövänlig och hälsosam stad, vilket kan ha positiva effekter på invånarnas hälsa och välbefinnande. Inte minst eftersom minskad biltrafik leder till minskade utsläpp, buller, partiklar och ökad trafiksäkerhet. Genom att skapa en mer levande och attraktiv stad kan invånarnas livskvalitet förbättras och staden göras mer tilltalande för besökare och nya invånare.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

1. Stadsbyggnadsnämndens handlingar 2026-03-24 § 167
2. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2026-03-24 § 167 att översända förslag till Göteborgs Stads policy för parkering, i enlighet med yrkande från S, V, MP, till kommunfullmäktige för beslut om antagande. Nämnden beslutade även att föreslå kommunfullmäktige att förklara budgetuppdraget från 2023, att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin, fullgjort.

Kommunfullmäktige gav i budget för 2023 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 samt Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad. Inriktningen för uppdraget var att minska parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten skulle vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till parkeringshus och strategiska parkeringsnoder.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i dialog med exploateringsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, Göteborg & Co AB, Framtiden Byggutveckling AB, Göteborgs Stads Parkering AB och Business Region Göteborg AB tagit fram ett förslag till ny parkeringspolicy. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2024-06 18 § 481 om ett politiskt omarbetat förslag som skulle remitteras för synpunkter.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2025-06-17 § 389 att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till stadens parkeringspolicy utifrån remisshandlingen, inkomna remissvar samt stadens riktlinje för styrande dokument. Nämnden beslutade att förslaget till reviderad parkeringspolicy även fortsättningsvis skulle utgå från stadens miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Dessutom beslutades en ytterligare inriktning om att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen.

Under hösten 2025 arbetade stadsbyggnadsförvaltningen, i samverkan med exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen, fram ett justerat förslag till policy. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2026-03-24 § 167 att godkänna förslaget med ändringar i enlighet med yrkande från S, V, MP.

Styrmiljö och angränsande uppdrag

Förslagets förhållande till beslutad styrning

Göteborgs Stads policy för parkering är en konkretisering av den styrning som finns i översiktsplanen. Översiktsplanen är under revidering och bland annat ses delarna om mobilitet och infrastruktur över för att inkludera relevant styrning från trafikstrategin. I uppdateringen granskas texterna som rör parkering för att säkerställa att de stämmer överens med styrningen i policyn. Trafikstrategin kommer att upphöra att gälla som ett styrande dokument i och med att revideringen av översiktsplanen antas av kommunfullmäktige.

Policyns innehåll påverkas av styrning i miljö- och klimatprogrammet, näringslivsstrategiska programmet och programmet för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2024–2030 med flera program, eftersom hantering av parkering påverkar möjligheten att bo i, verka i och besöka staden. Mer information om påverkan finns i bilagan till förslaget till policyn. Bilden nedan beskriver den styrmiljö som policyn förhåller sig till.

Översikt av styrmiljön		Styrande dokument för parkering	
Lagar och annan författning med särskild påverkan	Planerande styrande dokument		Reglerande styrande dokument
	Stadsövergripande styrande dokument		
	Program		Policy
- Plan- och bygglagen (2010:900) - Trafikförordningen (1998:1276) - Europa-parlamentets förordning 2024 för TEN-T	- Gbg Stads översiktsplan - Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 - Gbg Stads näringslivsstrategiska program 2023–2035 - Gbg Stads program för destinationsutveckling 2023–2030	- Gbg Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2024–2030 - Gbg Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026 - Trafikstrategi för en nära storstad 2035	- Parkeringspolicy för Gbg Stad - Göteborgs stadsmiljöpolicy
	Plan		Riktlinje
	Gbg Stads handlingsplan för Åldersvänligt Göteborg 2021–2024	Gbg Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030	Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet (revideras)
Styrande dokument på nämnds-/styrelsenivå			
- Riktlinjer för mobilitet och parkering (revideras) - Anvisning till Riktlinjer för mobilitet och parkering - Anvisningar för parkeringsavtal och P-köpsavtal		Stadsbyggnadsförvaltningens anvisning för ersättningsutredning för befintlig bilparkering	

Bild. Översikt av styrmiljön för styrande dokument för parkering.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att förslaget till ny policy för parkering är följamsamt mot miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin. Policyn främjar i enlighet med miljö- och klimatprogrammet hållbar mobilitet i staden och bidrar till att minska klimatpåverkan från transporter. Förslaget har även positiv påverkan på förutsättningarna för att leva hållbart genom att främja en god luftkvalitet och en god ljudmiljö. Trafikstrategin anger att det är avgörande att staden följer intentionerna i parkeringspolicyn från 2009. Parkering har främst kopplingar till målsättningar om resor och stadsrum. Särskilt strategierna Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter och Effektivisera användningen av vägar och gator samt strategin Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att förslaget till policy är delvis följamsamt mot stadens riktlinje för styrande dokument. En policy som beslutas av kommunfullmäktige ska för att bättre stämma överens med riktlinjen vara mer kortfattad än förslaget. Dock tydliggjorde remissrundan att det finns ett behov av att tydliggöra och beskriva konsekvenserna av policyn, vilket har krävt en mer utförlig text. Förslaget bedöms vara mer i linje med riktlinjen för styrande dokument än föregående policy från 2009 och i kommande revideringar kan ytterligare steg tas emot en mer kortfattad policy.

Göteborg är utpekad som en så kallad Urban Node (urban knutpunkt) enligt Europaparlamentets förordning från 2024 för Trans-European Transport Network (TEN- T). Alla urbana knutpunkter ska senast december 2027 ha tagit fram ett dokument för strategisk mobilitetsplanering (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) som syftar till att på ett hållbart sätt förbättra tillgången till och mobiliteten inom det funktionella stadsområdet, inbegripet pendlingsområden i det stadsområdet eller i dess närhet, för människor, företag och varor, särskilt i syfte att förbättra livskvaliteten. En SUMP har kopplingar till policyn genom att den behandlar frågor om trafiksystemet på en heltäckande nivå.

Angränsande uppdrag

Göteborgs Stads policy för parkering planeras konkretiseras i riktlinjer för mobilitet och parkering som tydliggör stadens krav på parkering vid nybyggnation samt riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet.

Riktlinjen för mobilitet och parkering uppdateras till följd av ett uppdrag i kommunfullmäktiges budget 2023 om att sänka parkeringstalen för bilar i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg. Inriktningen är att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Nämndberedning av uppdraget är planerad till augusti 2026.

Kommunfullmäktige gav 2023-01-26 § 15 stadsmiljönämnden i uppdrag att se över riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet och föreslå vilken styrning som behövs i form av riktlinje eller liknande. Uppdraget avslutades i samband med årsrapporten för 2023 med hänvisning till att det är beroende av framtagandet av en ny parkeringspolicy. Riktlinjen planeras att ses över under 2026 när den nya parkeringspolicyn är beslutad.

Arbetet med att uppdatera policyn har även kopplingar till två uppdrag som rör avvägningar mellan olika anspråk på allmän plats. Dels stadsbyggnadsförvaltningens uppdrag om att, i nära samarbete med exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen, ta fram ett reglerande styrande dokument för konkretiserad styrning för det offentliga rummet (stadsbyggnadsnämnden 2025-02-04 § 12). Dels stadsbyggnadsnämndens uppdrag från Göteborgs Stads budget för 2026 att ta fram förslag på en uppdaterad stadsmiljöpolicy (kommunfullmäktige 2025-11-06 § 481). När uppdragen genomförs behöver anspråken på parkering beaktas som ett av flera anspråk på allmän plats.

Enligt Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 (kommunfullmäktige 2024-12-12 § 546) ska stadsbyggnadsnämnden i samverkan med stadsmiljönämnden ta fram aktiviteter för att genomföra parkeringspolicyn när policyn för parkering är antagen. Aktiviteterna ska leda till konkreta inriktningar för hur Göteborgs Stad ska arbeta med parkering som ett verktyg för att minska vägtrafikarbetet.

Förslag till policy - syfte, innehåll med mera

Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att bidra till en hållbar stadsutveckling i enlighet med stadens mål. Policyn ska möjliggöra detta genom att främja hållbar mobilitet, jämlik tillgång till staden och ett yteffektivt marknyttjande.

Policyn utgår ifrån följande sju grundläggande principer:

1. Parkering ska användas som styrmedel för att främja hållbar mobilitet, jämlik tillgång till staden och ett yteffektivt marknyttjande.
2. Stadens arbete med parkering ska hållas samman i alla skeden och samordnas på områdesnivå eller utifrån hela stadens perspektiv.
3. Parkeringslösningar ska placeras strategiskt för att stödja en hållbar mobilitet och ett yteffektivt marknyttjande.
4. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att uppnå en effektiv användning av stadens parkeringsutbud, motverka subventionering av bilparkering och uppnå en minskad bilanvändning.

5. Ett minskat utbud av gatuparkering för bil, en ökad andel parkeringar i anläggningar på kvartersmark, ett ökat samnyttjande av parkeringsplatser och samlade parkeringslösningar ska möjliggöra för mer yteffektiv markanvändning.
6. Parkering för delad mobilitet samt cykel och annan mikromobilitet ska utökas och förbättras för att möjliggöra ett större utbud av hållbara färdmedel.
7. Tillgänglighet till målpunkter ska finnas för grupper som saknar möjlighet att nyttja hållbara färdmedel. Exempelvis genom parkering för personer med rörelsenedsättning.

Policyn beskriver vidare ett antal principer uppdelade i olika avsnitt avseende cykel och annan mikromobilitet, delad mobilitet och laddning, bil, samverkan mellan aktörer samt parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation. Varje avsnitt består även av en inledande beskrivning av det önskvärda läget för stadens agerande. Avsnitten behandlar parkering i både framtida och befintlig stad, förutom sista avsnittet som enbart behandlar parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation.

Parkeringspolicyn finns i sin helhet i bilaga 2.

Stadsledningskontorets bedömning

På uppdrag av kommunfullmäktige 2020-12-10 § 20 har stadsledningskontoret, i samarbete med berörda nämnder, utrett förutsättningarna för att samordna styrande dokument inom den strategiska stadsplaneringen. En av slutsatserna i utredningen var att parkeringspolicyn delvis var daterad och behöver anpassas till stadens riktlinjer för styrande dokument. Kommunfullmäktige gav därefter stadsbyggnadsnämnden i uppdrag 2023-01-26 § 15 att samordna och värdera styrningen i sex dokument, däribland parkeringspolicyn. Nämnden bedömde i ärendet att policyn bör revideras och utformas som ett reglerande styrande dokument. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2025-02-04 § 12 att styrning på programnivå ska samlas i översiktsplanens tematiska kapitel. Hanteringsordningen syftar till färre program på staden-nivå och att minska risken för överlappande styrning.

Stadsledningskontoret konstaterar att stadsbyggnadsnämnden har tagit fram ett förslag till policy för parkering som överensstämmer med slutsatserna i stadsledningskontorets utredning 2021, i kommunfullmäktiges budgetuppdrag från 2023 samt kommunfullmäktiges uppdrag till stadsbyggnadsnämnden gällande samordning av styrande dokument. Stadsledningskontoret konstaterar vidare att policyn avser att konkretisera översiktsplanens inriktning inom mobilitet och infrastruktur i enlighet med stadsbyggnadsnämndens beslutade hanteringsordning. Ärendet om ändringar av översiktsplanen bereds för närvarande i stadsbyggnadsnämnden.

Stadsledningskontoret noterar att policyförslaget tar sin utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin, i enlighet med uppdraget. Genom att prioritera hållbara färd sätt, såsom kollektivtrafik, gång, cykel, mikromobilitet och delad mobilitet, syftar den till att minska transporternas klimatpåverkan och samtidigt bidra till bättre luftkvalitet och en god ljudmiljö i staden.

Stadsledningskontoret konstaterar att stadsbyggnadsnämnden bedömer att förslaget till policy för parkering delvis är följamt mot stadens riktlinje för styrande dokument. En policy är ett reglerande styrande dokument som ska vara kortfattat och översiktligt.

Förslaget innehåller en del detaljerad styrning och även delar som kan liknas vid målbilder (önskat läge), vilka egentligen lämpar sig bäst i planerande styrande dokument. Stadsledningskontoret instämmer i att förslaget mer överensstämmer med riktlinjen för styrande dokument än den nuvarande policyn från 2009, och att det därmed är ett steg i rätt riktning. För närvarande pågår arbete med revidering av översiktsplanen där bland annat delarna kring mobilitet och infrastruktur ses över, delvis för att stämma överens med innehållet i den nya policyn. Vid framtida revideringar av policyn finns möjlighet att arbeta för en mer kortfattad och övergripande version.

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige att anta Göteborgs Stads policy för parkering samt förklara uppdraget fullgjort.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

§ 167 Ärendenummer SBF-2023-00665

Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Göteborgs stads policy för parkering, enligt bilaga till tjänsteutlåtandet med ändringar enligt yrkande från S, V, MP bilaga 1, godkänns.
2. Förvaltningen får i uppdrag att följa upp efterlevnaden av policyn och rapportera detta till nämnden.
3. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet:
4. Kommunfullmäktiges uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin förklaras som avslutat.
5. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering, enligt bilaga till tjänsteutlåtandet med ändringar enligt yrkande från S, V, MP bilaga 1, översänds till kommunfullmäktige för beslut om antagande. I samband med antagande upphör Parkeringspolicy för Göteborgs Stad (KF 2009-10-08 § 9) att gälla.
6. Föreslå kommunfullmäktige att förklara uppdraget att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin för fullgjort.

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande och i yrkande S, V, MP.

Tidigare behandling

Bordlagt på förslag av Johannes Hulter (S) 2026-02-24.

Handlingar

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2025-11-13, med bilaga.
2. Yrkande SD, inskickat till SBN 2026-02-24, protokollets bilaga 9.
- 3a. Yrkande S, V, MP, inskickat till SBN 2026-03-24, protokollets bilaga 10.
- 3b. Yrkande bilaga 1 S, V, MP, inskickat till SBN 2026-03-24, protokollets bilaga 11.
4. Yrkande M, D, L, inskickat till SBN 2026-03-24, protokollets bilaga 12.



Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2026-03-24

Yrkanden

Emmyly Bönfors (C) yrkar på ärendets avgörande idag och bifall till tjänsteutlåtandet.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkar på att återremittera ärendet i enlighet med yrkande SD.

Johannes Hulter (S) yrkar på ärendets avgörande idag och bifall till yrkande S, V, MP.

Hampus Magnusson (M) yrkar på att återremittera ärendet i enlighet med yrkande M, D, L.

Beslutsgång 1

Ordföranden ställer först proposition på yrkande om att avgöra ärendet idag mot yrkande om att återremittera ärendet och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet idag.

Omröstning begärs.

Omröstning 1

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för att avgöra ärendet idag och nej för att återremittera ärendet”.

Vid upprop röstar Johan Zandin (V), Mattias Theliander (S), Petra Elf (MP), Beatrice Klein (V), Emmyly Bönfors (C) och Johannes Hulter (S) ja, medan Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Eva Flyborg (L), Jörgen Fogelklou (SD) och Åsa Hartzell (M) röstar nej.

Med sex ja-röster mot fem nej-röster beslutar nämnden att ärendet ska avgöras idag.

Beslutsgång 2

Ordföranden ställer sedan proposition på att bifalla yrkande S, V, MP mot att bifalla tjänsteutlåtandet och finner att nämnden beslutar att bifalla yrkande S, V, MP.

Omröstning begärs.

Omröstning 2

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för att bifalla yrkande S, V, MP och nej för att bifalla tjänsteutlåtandet”.

Vid upprop röstar Johan Zandin (V), Mattias Theliander (S), Petra Elf (MP), Beatrice Klein (V) och Johannes Hulter (S) ja, medan Emmyly Bönfors (C) röstar nej.

Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Eva Flyborg (L), Jörgen Fogelklou (SD) och Åsa Hartzell (M) avstår från att rösta.

Med fem ja-röster mot en nej-röst beslutar nämnden att bifalla yrkande S, V, MP.

Protokollsanteckning

Emmyly Bönfors (C) lämnar en protokollsanteckning:

Centerpartiet anser att det behövs en bred enighet för stadens miljö-, klimat- och trafikpolitik för att den ska hålla över tid. Det är därför beklagligt att det rödgröna styret



Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2026-03-24

väljer att gå fram med ett eget förslag som antagligen inte håller juridiskt och som riskerar att inte få stöd i kommunfullmäktige.

Reservationer

Jörgen Fogelklou (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D) och Eva Flyborg (L) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Emmyly Bönfors (C) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Yrkande

Sverigedemokraterna



Datum 2026-02-20

Ärende nr SBF-2023-00665

Yrkande angående – Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Ärendet om Göteborgs Stads parkeringspolicy återremitteras till stadsbyggnadsförvaltningen som ges i uppdrag att bland annat:

- Utredda och föreslå åtgärder som minskar söktrafik och underlättar framkomlighet i centrala Göteborg.
- Säkerställa att parkeringslösningar inte omotiverat begränsar näringslivets möjligheter att attrahera kunder och personal.
- Ta fram modeller som stärker boendes och besöksnäringens tillgång till parkering, inklusive flexibla och centralt belägna platser.
- Föreslå en avsevärt lägre nivå på parkeringsavgifter än nuvarande, så att parkering inte blir en ekonomisk barriär för medborgare och besökare.
- Säkerställa att event och evenemangsverksamheter inte negativt påverkas av policyförändringarna.

Yrkandet

Den föreslagna parkeringspolicyn leder till höga kostnader och begränsad tillgång till centrala parkeringsplatser för boende, samtidigt som besökare och turister avskräcks av dyra och osäkra parkeringsmöjligheter. Näringslivet riskerar minskade kundflöden och ökade kostnader, och stadens evenemangsprofil försvagas när besökare väljer andra regioner. Detta förstärks av att Skåne och Halland aktivt arbetar för att besöksnäringen ska stanna söder om Göteborg, vilket ökar konkurrensen om kunder och turister.

Policyn skapar ökad söktrafik, försämrade framkomlighet och belastning på stadens gator, samtidigt som höga avgifter riskerar att uppfattas som socialt orättvisa och snedvrider fastighetsmarknaden. Strategin hindrar stadens utveckling, hotar näringsliv och besöksnäring samt försämrar tillgängligheten för boende och besökare.

En återremiss ger möjlighet att utforma parkeringsstrategin så att den balanserar hållbarhetsmål med praktiska behov för medborgare, företag och besöksnäringen.

Yrkande

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet

Nr 17

Yrkande angående Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Göteborgs stads policy för parkering godkänns med ändringar i bilaga 1.
2. Förvaltningen får i uppdrag att följa upp efterlevnaden av policyn och rapportera detta till nämnden.
3. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Vi ser positivt på att Göteborgs stads policy för parkering nu kan antas med våra föreslagna ändringar.

Parkeringspolicyn är ett viktigt verktyg för att kunna nå det mål som finns i trafikstrategin och i miljö- och klimatprogrammet om att minska andelen transporter som utgörs av bil och öka andelen som utgörs av hållbara transporter. Det är viktigt att en god balans kan uppnås mellan att tillskapa mer yteffektiva parkeringslösningar samt ett bättre generellt markutnyttjande i staden och samtidigt säkerställa förbättrad tillgänglighet för de transporter av gods och personer som är nödvändiga. Antalet boendeparkeringar är viktiga att värna för befintliga boende. Däremot är långtidsparkering på gatumark hämmande för stadsutveckling, varför det kommer att krävas en överflyttning av boendeparkeringar från gatumark till kvartersmark.

Bilagor

1. Göteborgs stads policy med ändringar



Göteborgs Stads policy för parkering

Inledning

Syftet med denna policy

(inga ändringar)

Vem omfattas av policyn

(inga ändringar)

Bakgrund

(inga ändringar)

Koppling till andra styrande dokument

(inga ändringar)

Definition av begrepp

Med **boendeparkering** avses stadsmiljöförvaltningens tillstånd som ger boende tillgång till att nyttja systemet för boendeparkering på allmän plats. Tillstånden är en dispens som ger boende på behöriga adresser möjlighet att i mån av plats parkera i ett visst område. Parkering sker till en fast avgift och enligt särskilda regler. Boende får ingen egen plats, boendeparkeringsområdena kan förändras över tid men befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämnar stadsutvecklingen. ~~och antalet~~ Det innebär att ~~och~~ antalet tillgängliga platser kan minska när staden utvecklas.

Med **delad mobilitet** avses fordon som är ämnade för delning och används som regel för korta uthyrningsperioder och av flera användare per dag. Exempelvis delade elsparkcyklar eller bilpoolsbilar.

Med **gröna transport- och resplaner** avses ett arbetssätt som innebär att mål och åtgärder tas fram, implementeras och följs upp i samverkan mellan olika aktörer för att främja hållbar mobilitet inom ett visst geografiskt område.

Med **halvdagsparkering** avses parkering som pågår mellan två och fyra timmar. Exempelvis parkering för längre besök till handel och service.

Med **hållbara färdmedel** avses i policyn kollektivtrafik, gång, cykel och annan mikromobilitet samt delad mobilitet. Exempelvis bilpoolsbilar.

Med **hållbar mobilitet** avses i policyn möjligheten för människor att resa och gods att transporteras på ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbara sätt.

Med **kombinerade resor** avses resor som görs med någon kombination av egna fordon, kollektivtrafik och delad mobilitet.

Med **korttidsparkering** avses parkering som pågår mindre än två timmar. Exempelvis parkering för kortare besök till handel och service.

Med **långtidsparkering** avses parkering som pågår längre än fyra timmar. Exempelvis arbetsplatsparkering eller parkering för boende.

Med **mikromobilitet** avses lätta fordon inklusive cyklar, elcyklar, elsparkcyklar. Fordonen kan antingen vara privatägda eller delade.

Med **miniminorm** avses ett lägsta antal parkeringsplatser som byggherren måste anordna vid nybyggnation.

Med **mobilitetshus** avses en samlad parkeringsanläggning (enskild byggnad eller del av byggnad) som även innehåller tjänster, verksamheter och/eller fordon i syfte att minska behovet av privat biläggande och främja hållbar mobilitet. Utbudet i ett mobilitetshus kan exempelvis bestå av parkering, cykelpool, cykelservice och leveransboxar.

Med **mobilitetsåtgärd** avses åtgärder som genomförs i syfte att minska efterfrågan på bilparkering och främja hållbar mobilitet. Exempelvis åtgärder på kvartersmark som genomförs av exploatörer inom ramen för ett mobilitetsavtal.

Med **parkering** avses i policyn uppställning av fordon såsom personbilar, motorcyklar, cyklar samt annan mikromobilitet. I policyn behandlas parkering av cyklar och annan mikromobilitet särskilt, medan parkering för övriga fordon förenklat benämns bilparkering eller parkering för bil.

Med **parkeringsanläggning** avses en plats för parkering av flertalet fordon. Exempelvis ett parkeringshus, en markparkering eller ett parkeringsgarage.

Med **parkeringsreglering** avses de regler och bestämmelser som styr var, när och hur fordon får parkeras på en viss plats utöver det som inte redan finns i Trafikförordningen (1998:1276). Exempelvis villkor för utbud, pris och tider.

Med **pendelparkering** avses en parkeringsanläggning vid en hållplats eller station som främst nyttjas i syfte att parkera det egna fordonet för att genomföra resterande resa med kollektivtrafik. Exempelvis parkering för dem som arbetspendlar eller besöker staden och tar eget fordon en del av sträckan för att sedan ta sig vidare med kollektivtrafik.

Med **samlad parkeringslösning** eller **samlad parkering** avses en parkeringsanläggning som kan användas av fler än en fastighets behov och som möjliggör för samnyttjande. Exempelvis ett parkeringshus för både boende och besökare till ett område.

Med **subvention** avses de tillfällen då användaren av parkeringen inte betalar hela kostnaden för parkeringen själv och där mellanskillnaden betalas av någon annan. Exempelvis uppstår subvention i de fall där boendeparkeringsavgift eller andra parkeringsavgifter på allmän plats leder till minskad beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggningar på närliggande kvartersmark. Andra exempel är att kostnaden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden går miste om alternativintäkt för sin mark och att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids. Subvention kan även uppstå genom parkeringstal och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Uppföljning

(inga ändringar)

Läshänvisning

(inga ändringar)

Policy

Grundläggande principer

Arbetet med parkering ska bidra till trafikens ordnande, att uppfylla stadens övergripande mål och samordnas mellan allmän plats och kvartersmark. Parkeringsystemet ska erbjuda yteffektiva parkeringslösningar och säkerställa tillgänglighet för de transporter av personer, gods och service som är nödvändiga. En nära, sammanhållen och robust stad möjliggörs bland annat genom effektiv användning av kommunal mark, minskade ytor för bilparkering kombinerat med prioritering av kollektivtrafik, gång, cykel och annan mikromobilitet, ~~kollektivtrafik~~ samt delad mobilitet. Prioritering av hållbara och yteffektiva färdmedel ska göra staden mer jämlik genom att frigöra yta för exempelvis sammanhållen stadsstruktur, grönska och barns friytor. Det skapar en stad som är bättre anpassad för människan, naturen och klimatet.

Policyn utgår från följande sju grundprinciper:

1. Parkering ska användas som styrmedel för att främja hållbar mobilitet, jämlik tillgång till staden och ett yteffektivt marknyttjande.

2. Stadens arbete med parkering ska hållas samman i alla skeden och samordnas på områdesnivå eller utifrån hela stadens perspektiv.
3. Parkeringslösningar ska placeras strategiskt för att stödja en hållbar mobilitet och ett yteffektivt marknyttjande.
4. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att uppnå en effektiv användning av stadens parkeringsutbud, motverka subventionering av bilparkering och uppnå en minskad bilanvändning.
5. Ett minskat utbud av gatuparkering för bil, en ökad andel parkeringar i anläggningar på kvartersmark, ett ökat samnyttjande av parkeringsplatser och samlade parkeringslösningar ska möjliggöra för mer yteffektiv markanvändning.
6. Parkering för delad mobilitet samt cykel och annan mikromobilitet ska utökas och förbättras för att möjliggöra ett större utbud av hållbara färdmedel.
7. Tillgänglighet till målpunkter ska finnas för grupper som saknar möjlighet att nyttja hållbara färdmedel. Exempelvis genom parkering för personer med rörelsenedsättning.

Parkering för cykel och annan mikromobilitet

Parkering för cykel och annan mikromobilitet ska byggas ut och förbättras för att underlätta hållbart resande och bidra till en minskad bilanvändning. Parkeringsytorna ska göra hela staden mer tillgänglig och stödja kombinationsresor. Parkeringarna ska vara attraktiva och fungera för olika typer av cyklar och fordon för mikromobilitet.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Parkering för cykel och annan mikromobilitet ska placeras med täthet och i anslutning till målpunkter samt vara väl synlig och lätt att nå. Parkeringen ska utformas med hänsyn till trygghet, säkerhet, användarvänlighet, olika typer av fordon och den förväntade uppställningstiden.
- b. När parkering för cykel eller annat miljövänligt fordon ska uppföras på allmän plats ska omvandling av bilparkering övervägas i första hand. När parkering för cykel eller annan mikromobilitet ska uppföras på allmän plats ska ytor som idag används som bilparkering omvandlas i första hand. Att uppföra parkeringsplatser på allmän plats för att komplettera utbudet på kvartersmark övertar inte den enskilde fastighetsägarens ansvar att på kvartersmark tillse behovet av parkering.
- c. Parkering för cykel och annan mikromobilitet ska där det är lämpligt placeras vid kollektivtrafik för att möjliggöra kombinerade resor.

- d. Privata företag som bedriver mikromobilitet åtar sig att ta ett större ansvar för parkeringsmöjligheter för sina fordon, i syfte att följa stadens reglering på området.

Parkering för delad mobilitet och laddning

Genom att prioritera parkering för delad mobilitet skapas förutsättningar för ett utökat utbud av och en god tillgänglighet till hållbara färdmedel i staden. Utökad möjlighet till elladdning av fordon ska stärka möjligheten att resa med elbil, elcykel och annan eldriven mikromobilitet. Detta stärker i sin tur konkurrenskraften för cykel och annan mikromobilitet samt bidrar till att underlätta ~~en utfasning av fossildrivna bilar~~omställningen till hållbara färdmedel.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Kommunala parkeringsanläggningar för bil på kvartersmark ska erbjuda platser för delad mobilitet där behov finns eller förväntas tillkomma. Platserna ska placeras i attraktiva lägen och ska successivt utökas för att främja och tillgodose ökad efterfrågan på delad mobilitet.
- b. Platser med möjlighet att ladda elbilar ska erbjudas i kommunala parkeringsanläggningar på kvartersmark där behov av laddning finns eller förväntas tillkomma, men undvikas på gata.
- c. Stadens förvaltningar och bolag ska erbjuda laddning av batterier för cykel och annan mikromobilitet i anslutning till kommunala lokaler där så är möjligt och behov finns eller förväntas tillkomma.

Parkering för bil

Parkering för bil ska utformas med hänsyn till trygghet, säkerhet och användarvänlighet för de som parkerar. Befintliga parkeringsanläggningar för bil ska användas mer effektivt genom samnyttjande och omvandlas där det är lämpligt till mobilitetshus. När nya anläggningar uppförs ska de bidra till ett levande stadsliv genom att exempelvis kombinera parkering med mobilitetstjänster och andra verksamheter. Samlade markparkeringar ska undvikas när de hämmar stadsliv. Ett minskat utbud av gatuparkering för bil i kombination med ökat samnyttjande av parkering på kvartersmark ska leda till att parkeringsytornas totala fotavtryck minskar.

Verktygen för att styra parkering är priser på ~~gatu~~parkering, tillgång till kollektivtrafik, avstånd från hemmet till service, tidsreglering, fastigheters behörighet till boendeparkering och utbudet av parkeringsplatser. Dessa verktyg ska bland annat användas för att säkerställa tillgänglighet till och en effektiv användning av stadens parkeringsutbud. Verktygen ska även bidra till en överflyttning från allmän plats till kvartersmark, övergång till hållbara transportslag och en minskad bilanvändning. Områdets inkomstnivå ska vägas in vid prissättning av parkering och en mer dynamisk prissättning ska eftersträvas för att ta hänsyn till de som arbetar på obekväm arbetstid.

Parkeringsmöjligheter för befintliga boende ska till antalet värnas i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Med stadsutveckling avses exempelvis tillkommande bostäder och grönska samt förbättrad infrastruktur för kollektivtrafik, gång, cykel och annan mikromobilitet. Grundförutsättningen är att parkering för boende ska vara ordnad på kvartersmark. Där boendeparkering på allmän plats hämmar stadsutveckling behöver antalet platser minska och i vissa fall finns möjlighet för boende att i stället parkera på kvartersmark.

Även för besökare ska bilparkering i huvudsak ske på kvartersmark, där det ska finnas allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar för bil som är lätta att hitta till och att använda. Det ska från anläggningarna finnas goda möjligheter att ta sig med kollektivtrafik eller till fots vidare till sin målpunkt. Tillgänglighet till målpunkter ska möjliggöras för besökare som inte kan nyttja hållbara färdmedel.

Utbudet av bilparkering för verksamma ska minska för att styra mot ett nyttjande av hållbara färdmedel för resor till och från verksamheter. Arbetsplatsparkering tillgodoses av fastighetsägaren på kvartersmark och stadens parkeringserbjudanden ska inte uppmuntra till arbetspendling med bil, särskilt arbetspendling över kommungränsen. Abonnemangsparkering och tillståndsparkering för privatpersoner utöver boendeparkeringar ska undvikas. Detta uppnås genom följande principer:

- a. Parkeringsanläggningar för bil ska utformas och optimeras för att stödja en hållbar mobilitet, minska behov av bilparkering på gatumark och frigöra yta för stadsutveckling. Detta gäller exempelvis vid uppförande av nya anläggningar eller utveckling av befintliga parkeringshus till mobilitetshus.
- b. Den parkering som finns på allmän plats ska prioriteras för rörelsehindrade, cykel och annan mikromobilitet eller korttidsparkering för bil (exempelvis kortare besöksparkering). Antalet platser för främst halvdagsparkering och långtidsparkering (exempelvis boendeparkering) men även korttidsparkering på allmän plats ska minskas eller flyttas till anläggningar på kvartersmark. På allmän plats ska ersättning för avvecklad bilparkering inte krävas. Långtidsparkering för verksamma ska inte tillhandahållas på allmän plats.
- c. Antalet parkeringsplatser ska inte dimensioneras efter enskilda punktbelastningar som exempelvis årliga besökstoppar. När dessa inträffar kan de hanteras genom samnyttjande i ett större område. ~~även om det innebär längre gångavstånd till målpunkten än normalt.~~
- d. Prissättningen av stadens bilparkering ska bidra till en effektiv användning av parkeringsplatserna. Bilparkering ska inte vara subventionerad eftersom det försvårar för att kunna driva och uppföra parkeringsanläggningar.
- e. Placering och utformning av pendelparkeringar ska komplettera kollektivtrafiken för att möjliggöra kombinerade resor. Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer. Ytorna bör placeras så att bilresorna dit blir så korta som möjligt, i första hand utanför kommungränsen och längs de stora pendelstråken.

- f. Systemet för boendeparkering ska utformas och tillämpas på ett sätt som bidrar till en jämlik tillgång till bilparkering för boende. Systemet ska uppmuntra till resande med hållbara färdmedel, styra boendes parkering till kvartersmark och möjliggöra samlade parkeringslösningar eller mobilitetshus.
- g. Utformningen av stadens erbjudande för tillståndsparkering på kvartersmark ska inte uppmuntra till arbetspendling med bil.

Samverkan mellan aktörer

(inga ändringar)

Parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation

I planeringsskedet och vid nybyggnation ska parkering skapa förutsättningar för god tillgänglighet och hållbar mobilitet samt bidra till en minskad bilanvändning och ett minskat biläggande. Fastighetsägare har ansvar för att tillgodose den parkering som fastigheten ger upphov till och detta behöver hanteras med hänsyn till olika målgruppers behov. Antalet parkeringsplatser, dess placering och hur platserna kan få kostnadstäckning är avgörande för parkeringslösningens lämplighet och användbarhet. Staden ska verka för samlade bilparkeringslösningar som är innovativa, möjliggör för levande bottenvåningar och är anpassningsbara till andra funktioner om parkeringsbehovet över tid minskar. Staden behöver i ett tidigt planeringsskede ha en strategi för genomförande av parkeringslösningen för att möjliggöra detta.

Exploateringsprojekt ska verka för att befintliga markparkeringar för bil på allmän plats inom och utanför exploateringsområdet flyttas till parkeringsanläggningar. Befintliga parkeringsmöjligheter för boende ska värnas i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden ska gynna byggnation med mobilitetsåtgärder och nyttja markanvisningar som verktyg för att främja hållbar mobilitet där staden är markägare.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Markanvisning ska användas som verktyg för att där det är lämpligt ställa krav på mobilitetsåtgärder, delad mobilitet, samlade parkeringslösningar och nyttjande av befintlig parkeringskapacitet.
- b. Kommunala exploateringsprojekt ska där det är möjligt och finns behov bidra till att befintlig parkering för bil på allmän plats flyttas till parkeringsanläggningar på kvartersmark.
- c. Vid nybyggnation på befintlig bilparkering på kvartersmark ska parkeringsplatserna ersättas utifrån den beräknade framtida efterfrågan enligt stadens metodik.
- d. Närhet till kollektivtrafik, delad mobilitet samt parkering för cykel och annan mikromobilitet ska prioriteras, medan gångavståndet kan vara längre till bilparkering.

- e. Befintliga parkeringslösningar ska i första hand nyttjas. ~~Testbäddar och pilotprojekt ska uppmuntras för att hitta innovativa lösningar.~~ Om nya platser måste byggas ska samlade parkeringslösningar prioriteras framför enskilda lösningar där det är möjligt.
- f. Parkeringsanläggningar ska uppföras som mobilitetshus där förutsättningarna finns. Förutsättningarna på platsen ska bedömas utifrån vilka funktioner som krävs för att underlätta hållbar mobilitet och/eller kombinerade resor.
- g. Parkeringsanläggningar för bil ska där det är lämpligt utformas med levande bottenvåningar och kunna vara anpassningsbara till andra funktioner.
- h. Parkeringstalen ska i enlighet med lagstiftningen tillämpas som en miniminorm. Där det är lämpligt ska bestämmelser i plankartan nyttjas för att begränsa möjlig yta för parkering.
- i. Parkeringstal för bil vid bostäder ska baseras på möjligheten att klara vardagen med hållbara färdmedel och vid verksamheter baseras på tillgängligheten med hållbara färdmedel och verksamhetens upptagningsområde. Staden ska uppmuntra fastighetsägare att genomföra mobilitetsåtgärder i utbyte mot sänkta parkeringstal för bil. Parkeringstal noll ska kunna tillämpas där det är lämpligt.
- j. Parkeringstal för cykel och annan mikromobilitet ska vid bostäder möjliggöra för boende att äga fordon för mikromobilitet. Vid verksamheter baseras parkeringstalen på målsättningar om ökat hållbart resande.

Yrkande

Moderaterna, Demokraterna, Liberalerna

2026-03-24

Nr 17

Yrkande – Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering.

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Ärendet återremitteras till stadsbyggnadsförvaltningen för att kompletteras inför fortsatt beredning med en samlad redovisning av hur föreslagen parkeringspolicy påverkar tillgänglighet för handel, service, besöksnäring och arbetsplatser, inklusive effekter på framkomlighet, köbildning, söktrafik och kundflöden.
2. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att redovisa alternativa inriktningar där tillgången till gatuparkering i större utsträckning värnas, samt hur parkeringspolitiken kan utformas för att stärka centrumhandel och stadsliv, inklusive möjligheten att införa tidsdifferentierade avgifter såsom avgiftslättnader under kvällar och helger.
3. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att redovisa de ekonomiska konsekvenserna av föreslagen parkeringspolicy, inklusive effekter av förändrad prissättning och minskat parkeringsutbud, samt särskilt analysera konsekvenserna för hushållens ekonomi, inklusive nivåer för boendeparkering i relation till tidigare avgiftsnivåer.
4. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att särskilt redovisa hur parkeringsavgifter kan utformas så att de inte försämrar tillgänglighet eller stadens konkurrenskraft, samt hur avgiftsnivåer kan hållas på en för hushåll och företag rimlig nivå.

Yrkandet

Göteborg är en växande storstad med ett brett näringsliv, handel, besöksnäring och samhällsviktiga verksamheter som alla är beroende av god tillgänglighet. Parkering är i detta sammanhang inte en isolerad fråga, utan en grundläggande del av stadens funktion, konkurrenskraft och vardagsliv. För företagare, hantverkare, vårdpersonal, barnfamiljer och besökare är möjligheten att parkera i rimlig närhet ofta avgörande för att verksamheter ska fungera och för att stadslivet ska vara levande. Detta gäller i särskilt hög grad för äldre och personer med funktionsnedsättning, som ofta har begränsade möjligheter att använda alternativa färdssätt och där tillgänglig parkering är en förutsättning för att kunna ta del av stadens utbud.

Den föreslagna parkeringspolicyn innebär en tydlig förskjutning där parkering i högre grad används som ett styrmedel för att minska biltrafiken. Detta sker genom minskat utbud av gatuparkering, ökad användning av prissättning som styrmedel, en mer restriktiv hållning till arbetsplats- och boendeparkering samt möjligheten att tillämpa mycket låga – eller i vissa fall noll – parkeringstal i nyproduktion. Sammantaget riskerar denna

inriktning att försämrat tillgängligheten till stadens verksamheter, öka kostnaderna för både hushåll och företag samt försvåra för handel och service att verka i centrala och halvcentrala lägen. För grupper med begränsad rörlighet riskerar konsekvenserna att bli särskilt kännbara, då avstånd och tillgänglighet i praktiken avgör möjligheten att delta i samhällslivet.

Särskilt problematiskt är inriktningen att gatuparkering ska kunna minska utan krav på ersättningsplatser, att prissättning uttryckligen ska användas som styrmedel samt att bilparkering inte ska vara subventionerad. Detta riskerar i praktiken att bana väg för höjda avgifter och ett successivt minskat parkeringsutbud, vilket slår hårdast mot småföretag, cityhandeln och arbetstagare med begränsade alternativ till bilen. I en stad där avstånden är stora och där kollektivtrafiken inte fullt ut kan ersätta bilens funktion i vardagen riskerar detta att direkt motverka målet om ett levande näringsliv och en tillgänglig stad för alla.

Vidare riskerar inriktningen att minska arbetsplatsparkering och aktivt styra bort arbetspendling med bil att få negativa konsekvenser för arbetsmarknadens funktionssätt, särskilt för yrkesgrupper med obekväma arbetstider eller rörliga arbetsplatser. Även formuleringar om att boendeparkering på allmän plats kan minska till förmån för stadsutveckling innebär en obalans där vardagslivets behov riskerar att underordnas planeringsideal som inte fullt ut tar hänsyn till hur människor faktiskt lever och arbetar.

Vi anser att parkeringspolitiken måste utgå från stadens faktiska behov av tillgänglighet, framkomlighet och ett starkt näringsliv. Parkering ska inte betraktas som ett problem som ska byggas bort, utan som en nödvändig del av en fungerande stad där människor, oavsett livssituation och förutsättningar, ska kunna arbeta, driva företag, besöka handeln och leva sina liv så friktionsfritt som möjligt.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-11-13

SBN 2026-02-24

Ärendenummer SBF-2023-00665

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-368 26 34

E-post: hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Göteborgs Stads policy för parkering, enligt bilaga, godkänns.
2. Kommunfullmäktiges uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin förklaras som avslutat.
3. Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering, enligt bilaga, översänds till kommunfullmäktige för beslut om antagande. I samband med antagande upphör Parkeringspolicy för Göteborgs Stad (KF 2009-10-08 § 9) att gälla.
4. Föreslå kommunfullmäktige att förklara uppdraget att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin för fullgjort.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav i budget för 2023 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Inriktningen för uppdraget var att minska parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten skulle vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder.

Under 2023 arbetade stadsbyggnadsförvaltningen, i samverkan med andra förvaltningar och kommunala bolag, fram ett förslag till policy. Efter politisk omarbetning remitterades förslag till policy under hösten 2025. I juni 2025 gav nämnden förvaltningen i uppdrag att utifrån remisshandlingen, inkomna remissvar samt stadens riktlinje för styrande dokument, ta fram förslag till stadens parkeringspolicy. Förslaget skulle även fortsättningsvis baseras på miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin. Ytterligare en inriktning gavs om att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Förvaltningen har nu berett förslaget i enlighet med uppdraget och nämnden föreslås besluta att skicka förslaget till kommunfullmäktige för antagande.

Förslaget till Göteborgs Stads policy för parkering syftar till att främja hållbar mobilitet, yteffektivt marknyttjande och jämlik tillgång till staden. Policyn ska ange en övergripande inriktning för och skapa en gemensam syn på stadens arbete med parkering.

Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att bidra till en hållbar stadsutveckling i enlighet med stadens mål.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ett antagande av föreslagen policy skulle innebära klargöranden av hur parkering ska hanteras inom staden vilket förväntas effektivisera arbetet för de bolag, förvaltningar och nämnder som hanterar parkeringsfrågor. Policyns innehåll berör främst de stadsutvecklande förvaltningarna, Framtiden-koncernen och Göteborg Stads Parkering AB. Att verkställa och följa upp policyn är förknippat med ett behov av finansiella och personella resurser. Policyn innebär att antalet parkeringsplatser minskar samtidigt som intäkterna från respektive parkeringsplats ökar. Det är därmed komplext att förutse den sammantagna effekten på stadens intäkter.

Om staden väljer att uppföra nya parkeringsanläggningar på kvartersmark, kan det medföra ökade kostnader för byggnation, underhåll och drift. Om subventionerade priser på parkering kvarstår kan kostnaderna för uppförandet i slutändan behöva påläggas fastighetsägare, hyresgäster eller skattebetalare. Samtidigt minskar antalet bilar i staden, vilket kan det leda till minskade kostnader för underhåll om parkeringsanläggningar kan avvecklas.

När parkeringsplatser på allmän plats omvandlas till andra användningsområden som innebär en mer attraktiv stadsmiljö bedöms markvärdet öka. Högre markvärden, för staden och enskilda markägare, kan i sin tur leda till högre fastighetspriser och hyror som kan påverka bostadsmarknaden och lokala företag. Om staden blir mer attraktiv för turister, kan det leda till ökade intäkter från turism, såsom hotellövernattningar, restaurangbesök och inköp. När staden blir mer attraktiv och tillgänglig för cyklister och gångtrafikanter, kan det gynna lokala företag som caféer, butiker och restauranger.

För en del invånare kommer ett minskat parkeringsutbud för bil och högre priser för parkering innebära utmaningar då det blir dyrare att parkera. På längre sikt bedöms policyn leda till en bättre fungerande marknad för parkering där kostnaderna bärs av bilisterna och skapa ökad tillgänglighet med hållbar färdslag som gynnar alla invånare.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett antagande av policyn skapar förutsättningar för staden att nå klimatmålen i miljö- och klimatprogrammet avseende minskat vägtrafikarbete med motorfordon. Miljöeffekterna av ett minskat vägtrafikarbete med motorfordon är minskade utsläpp, förbättrad luftkvalitet samt lägre bullernivåer.

När ytor omdisponeras så att bilparkering tar mindre plats skapar bättre förutsättningar för att utveckla grönskan i staden. Detta stärker grönstrukturen och ökar leveransen av ekosystemtjänster. På strategiska platser kan åtgärden dessutom bidra till att utveckla en mer robust grön infrastruktur som bidrar till att koppla samman viktiga natursystem.

Bedömning ur social dimension

Policyn kan främja jämlik tillgång till staden och bidra till en stad där alla invånare har lika möjligheter att delta i samhällslivet. Minskade ytor för bilparkering bedöms vara positivt för barn och unga, som får bättre förutsättningar till självständig förflyttning när ytor för hållbara färdmedel prioriteras. När ytor omfördelas från bilparkering till andra

färdmedel gynnas grupper som idag saknar tillgång till bil eller körkort. Utökad parkering för delad mobilitet som exempelvis bilpool gynnar grupper som inte själva äger bil, cykel eller andra fordon för mikromobilitet. Att minska subventioner på parkering kommer leda till ökad parkeringskostnad för invånare och besökare, vilket kan vara en ekonomisk belastning för vissa grupper.

Policyn säkerställer tillgänglighet för grupper utan möjlighet att nyttja hållbara färdmedel, vilket särskilt gynnar möjligheten för äldre och personer med rörelsenedsättning att delta i samhällslivet. Parkering för rörelsehindrade nära målpunkter värnas och prioriteras, medan policyns intention om att samla bilparkering på kvartersmark kan göra gångavstånden till parkering längre för övriga grupper. Dock mildras effekten av detta genom möjligheten att angöra i närheten av målpunkter, vilken inte påverkas av policyn.

Att minska bilanvändningen och främja hållbara färdmedel kan bidra till en mer miljövänlig och hälsosam stad, vilket kan ha positiva effekter på invånarnas hälsa och välbefinnande. Inte minst eftersom minskad biltrafik leder till minskade utsläpp, buller, partiklar och ökad trafiksäkerhet. Genom att skapa en mer levande och attraktiv stad kan invånarnas livskvalitet förbättras och staden göras mer tilltalande för besökare och nya invånare.

Bilaga som ingår i beslutsunderlaget

Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden ska besluta om att översända förslag till Göteborgs Stads policy för parkering vidare till kommunfullmäktige för antagande och förklara uppdraget att revidera stadens parkeringspolicy med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt trafikstrategin för fullgjort.

Bakgrund till ärendet

Arbetet med revidering av nuvarande parkeringspolicy bygger på ett uppdrag i stadens budget för 2023. Stadsbyggnadsnämnden fick i uppdrag att revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i Göteborgs stads miljö- och klimatprogram (Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030) och trafikstrategin (Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad). Inriktningen för uppdraget var att minska på parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten skulle vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder. Stadsbyggnadsförvaltningen tog i dialog med berörda förvaltningar och kommunala bolag inom stadsutveckling fram ett förslag till ny parkeringspolicy. Förslag till ny policy och beslut om att remittera detta lades fram till stadsbyggnadsnämnden den 19 december 2023. I juni 2024 (SBN 2024-06-18 §481) beslutade stadsbyggnadsnämnden om ett politiskt omarbetat förslag och att det omarbetade förslaget skulle remitteras.

På stadsbyggnadsnämndens sammanträde i april 2025 återkom förvaltningen med sammanställningar och sammanfattningar av de inkomna remissvaren. Förvaltningen redogjorde i ärendet för sin bedömning av förslaget och la fram förslag för dess fortsatta hantering. Stadsbyggnadsnämnden beslutade i juni 2025 (SBN 2025-06-17 § 389) att ge förvaltningen i uppdrag att, utifrån remisshandlingen, inkomna remissvar samt stadens

riktlinje för styrande dokument, ta fram förslag till stadens parkeringspolicy. Nämnden beslutade att förslaget till reviderad parkeringspolicy även fortsättningsvis skulle utgå från stadens miljö- och klimatprogram, samt trafikstrategin. Dessutom beslutades en ytterligare inriktning om att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen.

Framtagande av förslag till policy

I framtagandet av förslag till ny policy under hösten 2025 har en projektgrupp med medlemmar från stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen varit involverade. En rådgivande styrgrupp med enhetschefer från tidigare nämnda förvaltningar har lämnat inspel. Avstämningar har genomförts med tjänstepersoner på Göteborg & Co, Framtiden byggutveckling AB, Göteborgs Stads Parkering AB och Business Region Göteborg i syfte att tolka innebörden av tidigare inkomna remissvar och ge viss feedback på förslaget under framarbetningen. Under arbetet har avstämningar genomförts med stadsledningskontoret i syfte att uppdatera om processens framskridande och rådgöra kring innehållets förhållande till stadens riktlinje för styrande dokument.

Förslagets förhållande till beslutad styrning

Göteborgs Stads policy för parkering är en konkretisering av den styrning som finns i översiktsplanen och trafikstrategin. Översiktsplanen är under revidering och bland annat ses delarna om mobilitet och infrastruktur över för att inkludera relevant styrning från trafikstrategin (återrapportering till nämnd om inarbetningen kommer ske i slutet av 2025 enligt beslut SBN 2025-02-04 §12). I uppdateringen granskas texterna som rör parkering för att säkerställa att de stämmer överens med styrningen i policyn.

Europaparlamentets förordning från 2024 för Trans-European Transport Network (TEN-T) pekar ut Göteborg som en så kallad Urban Node (urban knutpunkt). Alla urbana knutpunkter ska senast december 2027 ha tagit fram ett dokument för strategisk mobilitetsplanering (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) som syftar till att på ett hållbart sätt förbättra tillgången till och mobiliteten inom det funktionella stadsområdet, inbegripet pendlingsområden i det stadsområdet eller i dess närhet, för människor, företag och varor, särskilt i syfte att förbättra livskvaliteten. En SUMP har kopplingar till policyn genom att den behandlar frågor om trafiksystemet på en heltäckande nivå.

Policyns innehåll påverkas av styrning i miljö- och klimatprogrammet, näringslivsstrategiska programmet och programmet för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2024–2030 med flera program, eftersom hantering av parkering påverkar möjligheten att bo i, verka i och besöka staden.

Arbetet med att uppdatera policyn har även kopplingar till två uppdrag som rör avvägningar mellan olika anspråk på allmän plats. Dels stadsbyggnadsförvaltningens uppdrag om att, i nära samarbete med exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen, ta fram ett reglerande styrande dokument för konkretiserad styrning för det offentliga rummet (SBN 2025-02-04 §12). Dels stadsbyggnadsnämndens uppdrag från Göteborgs stads budget för 2026 där nämnden fick i uppdrag att ta fram

förslag på en uppdaterad stadsmiljöpolicy (KF 2025-11-06 §481). När uppdragen påbörjas behöver anspråken på parkering beaktas som ett av flera anspråk på allmän plats.

Konkretiserande styrning kopplat till policyn

Göteborgs stads policy för parkering konkretiseras i riktlinje för mobilitet och parkering (som tydliggör stadens krav på parkering vid nybyggnation) och riktlinje för bedrivande av parkeringsverksamhet. Riktlinjen för mobilitet och parkering uppdateras till följd av ett uppdrag i kommunfullmäktiges budget 2023 om att sänka parkeringstalen för bilar i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg. Inriktningen är att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Nämndberedning av uppdraget är planerat till mars 2026. Stadsmiljönämnden har i uppdrag att se över Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet och föreslå vilken styrning som behövs, i form av riktlinje eller liknande enligt uppdrag från kommunfullmäktige (KF 2023-01-26 § 15). Uppdraget planeras påbörjas under 2026.

Enligt Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 (KF 2024-12-12 § 546) ska stadsbyggnadsnämnden, när policyn för parkering är antagen och i samverkan med stadsmiljönämnden, ta fram aktiviteter för att genomföra parkeringspolicyn. Aktiviteterna ska leda till konkreta inriktningar för hur Göteborgs Stad ska arbeta med parkering som ett verktyg för att minska vägtrafikarbetet. Förslag på aktiviteter är att utreda, bedöma och eventuellt genomföra följande åtgärder: minska utbudet på parkeringsplatser utifrån målstyrning och i olika geografier; ta bort konkurrensbegränsande subventionering på parkering på allmän plats; höj parkeringstaxan på allmän platsmark samt att se över tidsregleringen för parkering.

Förvaltningens bedömning

Förslag till Göteborgs Stads policy för parkering återfinns i Bilaga. Nedan redogörs för skillnader mellan remisshandlingen och förslaget, förslagets följsamhet mot stadens riktlinje för styrande dokument, följsamhet mot Miljö- och klimatprogrammet och Trafikstrategin och hur uppdragets inriktning om att värna befintlig boendeparkering omhändertagits.

Skillnader mellan remisshandlingen och förslaget

Generellt har oklarheter och motsägningar i policyn tydliggjorts. Särskilt kring vem, vad och var styrningen gäller samt tydliggöranden om konsekvenserna av policyn. Förslaget har bearbetats för att tydligare inkluderar näringslivets perspektiv och målen om jämlik tillgänglighet.

Förslaget har en uppdaterad rubrikstruktur jämfört med remisshandlingen, där de tidigare rubrikerna *Tjänster för kombinerad mobilitet* och *Boendeparkering* har utgått. Kvarvarande rubriker har justerade formuleringar och rubriker om *Uppföljning*, *Läshänvisning* och *Samverkan mellan aktörer* har tillkommit. Varje avsnitt består av en brödtext som beskriver det önskvärda läget för stadens agerande och en efterföljande punktlista med principer som tydliggör hur staden ska agera för att ta sig dit. Avsnitten behandlar parkering i både framtida och befintlig stad förutom sista avsnittet som enbart behandlar parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation.

Kapitlet om *Syftet med policyn* har uppdaterats till att utöver att främja hållbar mobilitet och yteffektivt marknyttjande även främja jämlik tillgång till staden. I syftet har även kopplingen till relevant lagstiftning för trafik och byggande tydliggjorts.

Kapitlet *Definition av begrepp* har tydliggjorts och vissa av remissinstanserna efterfrågade definitioner har lagts till. Fokus har varit på att definiera de begrepp som saknar en vedertagen definition eller som används på ett särskilt sätt i policyn.

Kapitlet *Koppling till styrande dokument* har uppdaterats med aktuell styrning och utökats för att inrymma sociala och näringslivsstrategiska målsättningar. För att underlätta för läsaren har kapitlet lagts som en bilaga till policyn.

Kapitlet *Grundläggande principer* har uppdaterats och renodlats till att innehålla sju grundprinciper för stadens agerande som ligger till grund för styrningen i resterande kapitel. Styrning som inte kunde anses vara grundläggande har omformulerats eller flyttats till andra kapitel.

Kapitlet *Parkering för cykel och delad mikromobilitet* har döpts om till *Parkering för cykel och annan mikromobilitet* för att tydliggöra att cykel är en typ av mikromobilitet och att kapitlet berör både privatägd och delad mikromobilitet. Ett tydliggörande har tillkommit i principerna om att när staden på allmän plats kompletterar parkeringsutbudet på kvartermark övertas inte den enskilde fastighetsägarens ansvar att tillgodose behovet av parkering. Styrning om att tillhandahålla parkering för cykel och annan mikromobilitet i anslutning till kollektivtrafik har flyttats hit från det tidigare kapitlet *Tjänster för kombinerad mobilitet*. Principen om ett cykelparkeringstal för befintliga kommunala byggnader och strategiska platser har utgått eftersom parkeringstal för detta redan är möjliga att beräkna från riktlinjer för mobilitet och parkering. I kapitlet *Samverkan med andra aktörer* tydliggörs att parkeringsmöjligheter för stadens anställda och besökare till stadens verksamheter ska vara ett föredöme för andra aktörer genom att främja och stödja hållbart resande.

Kapitlet *Tjänster för kombinerad mobilitet* har utgått och relevant styrning kring parkering har arbetats in i resterande kapitel. De skrivningar som rörde mobilitetshubbar och mobilitetsnoder har utgått till förmån för att behandla dessa i annan styrning som berör trafiksystemet i stort. I policyn kvarstår skrivningar om mobilitetshus där samlad parkering kompletteras med fordon, tjänster eller verksamheter som främjar hållbar mobilitet.

Kapitlet *Parkering för delad mobilitet och laddning* har tillkommit och samlar styrningen om parkeringsplatser reserverade för delad mobilitet och laddning av elfordon. I kapitlet har laddning av batterier för cykel och annan mikromobilitet i anslutning till kommunala lokaler tillkommit.

Kapitlet *Parkering för bil och motorcykel* har bytt namn till *Parkering för bil*. Detta innebär ingen formell skillnad i innehåll då definitionerna tydliggör att begreppet parkering för bil även inkluderar motorcykel. I remissrundan uttryckte instanserna att det saknades konsekvensbeskrivning av styrningen för bilparkering, kapitlets brödtext har utvecklats för att bemöta detta. Styrningen i principerna har renodlats för att behandla ett minskat fotavtryck för parkering som frigör yta till stadsutveckling och hur kvarvarande parkering ska prioriteras för olika användare, men undviker att specificera vad den frigjorda ytan ska nyttjas till. Det minskade fotavtrycket ska uppstå genom att antalet

platser för främst halvdagsparkering och långtidsparkering, men även korttidsparkering på allmän plats, minskas eller flyttas till anläggningar på kvartersmark. Den parkering som finns på allmän plats ska prioriteras för rörelsehindrade, cykel och annan mikromobilitet eller korttidsparkering för bil. Styrning för hur befintliga och nyttillkommande parkeringsanläggningar ska optimeras för att möjliggöra detta har tillkommit. Även anläggningarnas roll för att minska behovet av bilparkering på gatumark och hållbar mobilitet behandlas.

Förutsättningarna för parkeringsreglering genom antalet parkeringsplatser för bil och prissättning av stadens bilparkering har flyttats till kapitlet. Styrningen om pendelparkeringar har flyttats hit från det utgående kapitlet *Tjänster för kombinerad mobilitet* och kompletteras att lokalisering ska ske i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer. Styrning för hur boendeparkeringssystemet ska utformas och tillämpas för att skapa en jämlik tillgång till bilparkering för boende har tillkommit.

Kapitlet *Samordning mellan aktörer* har tillkommit och berör hur staden kan samverka kring parkering både internt och externt för att främja hållbar mobilitet och parkering på kvartersmark. Det tydliggörs även att staden ska vara ett föredöme för andra aktörer.

Kapitlet *Mobilitet och parkering i plan-, exploaterings- och bygglovsprocessen* har bytt namn till *Parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation* vilket innebär att även tidigare skeden av stadsplaneringen inbegrips. Det tydliggörs att parkering förutom att skapa förutsättningar för hållbar mobilitet och ett minskat bilägarande även ska möjliggöra god tillgänglighet och bidra till en minskad bilanvändning. De tidigare skrivningarna om grunden för parkeringstal och att stadens Riktlinjer för mobilitet och parkering enbart skulle ange högsta tillåtna parkeringstal har omarbetats. Detta för att tydliggöra att det enligt stadens tolkning av Plan- och bygglagen (2010:900) enbart finns möjligheter för kommunen att begränsa antalet parkeringsplatser genom att begränsa den möjliga ytan för parkering i plankartan.

Principen om att ”inga kommunala parkeringsanläggningar planeras om det innebär en påtaglig risk att anläggningen inte blir marknadsmässigt lönsam” har utgått då anläggningarnas lönsamhet inte bör styras i en policy för parkering. Styrningen hade dessutom i dagsläget omöjliggjort planering av kommunala parkeringsanläggningar utanför de centrala delarna av staden, vilket inte är önskvärt. Lönsamheten hade dock kunnat förbättrats genom höjda priser för gatuparkering vilket policyn styr mot genom att subventioner av priserna på parkering inte ska förekomma. Principen om att inte utforma parkeringsplatser efter enskilda punktbelastningar har flyttat till kapitlet *Parkering för bil* och gäller därmed även dimensionering av parkeringsplatser i befintlig stad.

Principerna om markanvisningar har justerats utifrån vad som är möjligt att krävställa i en markanvisning. Principen om att ”samtliga förvaltningar och bolag som planerar nya parkeringsytor tillämpar femstegsprincipen” har utgått, då detta inte bör styras i en policy för parkering utan ett mer överordnat styrdokument. Andemeningen har dock arbetats in genom att uppmuntra till testbäddar och pilotprojekt för innovativa parkeringslösningar. Principen kring gröna transportplaner har flyttat till kapitlet *Samverkan mellan aktörer* för att öppna upp möjligheten att nyttja verktyget även i befintlig stad.

Kapitlet *Boendeparkering* har utgått och relevant styrning arbetats in i kapitlet om *Parkering för bil*. Begreppet ”boendeparkering” nyttjas inom staden för att benämna

stadsmiljöförvaltningens boendeparkeringssystem på allmän plats. Begreppet särskiljs därmed från annan parkering för boende. Skrivningar om att ”boendeparkering ska kunna tecknas både på gata och i anläggningar” har utgått då det enligt definitionen av begreppet inte är juridiskt möjligt. Styrningen om att Göteborgs Stad inte längre skulle erbjuda abonnemangsparkering eller tillståndsparkering till privatpersoner utöver boendeparkering har kritiserats i remissrundan och principen har omformulerats till att fokusera på att stadens erbjudande för tillståndsparkering på kvartersmark inte ska uppmuntra till arbetspendling med bil.

Följsamhet mot riktlinje för styrande dokument

Förslaget till policy är delvis följsamt mot stadens riktlinje för styrande dokument. En policy som beslutas av kommunfullmäktige ska för att bättre stämma överens med riktlinjen vara mer kortfattad än förslaget. Dock tydliggjorde remissrundan att det finns ett behov av att tydliggöra och beskriva konsekvenserna av policyn, vilket har krävt en mer utförlig text. Förslaget bedöms vara mer i linje med riktlinjen för styrande dokument än föregående policy från 2009 och i kommande revideringar kan ytterligare steg tas emot en mer kortfattad policy.

Följsamhet mot Miljö- och klimatprogrammet och Trafikstrategin

Förvaltningen bedömer att förslaget till ny policy för parkering är följsamt mot Miljö- och klimatprogrammet och Trafikstrategin. Policyn främjar i enlighet med Miljö- och klimatprogrammet hållbar mobilitet i staden och bidrar till att minska klimatpåverkan från transporter. Förslaget har även positiv påverkan på förutsättningarna för att leva hållbart genom att främja en god luftkvalitet och en god ljudmiljö. Trafikstrategin anger att det är avgörande att staden följer intentionerna i parkeringspolicyn antagen 2009. Parkering har främst kopplingar till målsättningar om resor och stadsrum. Särskilt strategierna *Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter* och *Effektivisera användningen av vägar och gator* samt strategin *Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig*. Förslaget bedöms vara följsamt mot Trafikstrategin trots att det innebär en delvis uppdaterad syn på parkering jämfört med parkeringspolicyn från 2009.

Värnande av befintlig boendeparkering

I uppdraget tydliggjordes att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Att förslaget frångår att ”befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet” och i stället föreskriver att ”parkeringsmöjligheter för befintliga boende ska värnas” bygger på förvaltningens tolkning att remissförslaget avsåg bilparkering för befintliga boende i bredare bemärkelse och inte enbart boendeparkering inom boendeparkeringssystemet på allmän plats.

Enligt Trafikförordningen (1998:1276) och Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. kan staden medge boende i ett visst område möjlighet att parkera på allmän plats genom så kallad boendeparkering. Det finns dock ingen skyldighet för staden att tillhandahålla boendeparkering. Boendeparkering är

en dispens som innebär att boende med parkeringstillstånd får parkera på särskilt skyltade parkeringsplatser mot en fast avgift per månad och upp till 14 dagar i sträck. Det är därmed ett undantag både avseende tillgången till parkeringen, priset för parkeringen och hur lång tid boende tillåts parkera. På majoriteten av parkeringsplatserna där parkeringstillståndet gäller finns även annan reglering, till exempel avgift eller tidsbegränsning, vilket möjliggör ett samnyttjande mellan boendeparkering och andra parkeringsändamål.

Boendeparkeringstillstånd beviljas enbart för boende i fastigheter som har givits bygglov utan krav på bilparkering. Det gäller framför allt äldre fastigheter som uppförts innan lagkraven infördes om att parkering ska hanteras på kvartersmark. Generellt medför boendeparkeringssystemet bekymmer vid stadsutveckling när det finns behov av att ta boendeparkeringsplatser i anspråk. När parkeringsplatser som nyttjas av boende tas bort kan det uppfattas som en inskränkning av den upplevda rättigheten att parkera på gatan nära sin bostad och kännedomen är låg om att staden inte har skyldighet att tillhandahålla boendeparkering. Det finns dessutom evidens för att lågt prissatt boendeparkering kan öka bilinnehavet och därmed bilanvändningen vilket motsätter stadens målsättningar om hållbart resande.

I förslaget till policy tydliggörs att parkering för boende i första hand ska vara ordnat på kvartersmark. Där boendeparkering på allmän plats hämmar stadsutveckling behöver antalet platser minska och i vissa fall finns möjlighet för boende att i stället parkera på kvartersmark. Där det inte finns alternativ parkering för boende på kvartersmark bör konsekvenserna i de flesta fall inte bli omfattande eftersom stadsutvecklingen sker successivt och boendeparkeringssystemet ger tillgång till gatuparkering i stora områden. Vid nybyggnation som ianspråktar befintliga parkering för boende på kvartersmark tydliggörs i förslaget att platserna ska ersättas utifrån den beräknade framtida efterfrågan enligt stadens metodik (som återfinns i Stadsbyggnadsförvaltningens anvisning för ersättningsutredning för befintlig bilparkering). Det innebär att risken för att uppföra nya parkeringsplatser som sedan inte nyttjas minskar och chansen att anläggningen blir marknadsmässigt lönsam ökar.

I remisshandlingen beskrevs att boendeparkering skulle fasas ut från allmän plats till parkeringsanläggningar på kvartersmark. Att förslaget frångår ”att befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet” bygger på att efterfrågan på parkering i nuläget är konstlat hög till följd av den subventionerade prissättningen, främst på allmän plats men även på kvartersmark. Om subventioneringen minskar bör antalet platser som efterfrågas minska. Därav bör antalet parkeringsplatser för boende snarare baseras på den förväntade efterfrågan på parkering och inte på antalet platser som finns i nuläget.

Jenny Adler

Avdelningschef Strategi och taktik

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör



Göteborgs
Stad

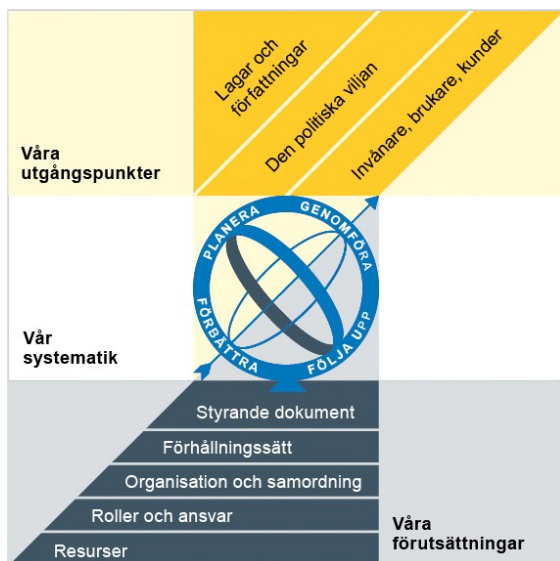
Göteborgs Stads policy för parkering



Reglerande styrande dokument

► Policy
Riktlinje
Regel
Anvisning
Rutin

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.



Beslutad av:
Kommunfullmäktige

Gäller för:
Alla nämnder och bolag

Diarienummer:
SBF-2003-00665

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

Dokumentsort:
Policy

Giltighetstid:
Tills vidare

Senast reviderad:
[Datum]

Dokumentansvarig:
Stadsledningskontoret,
Direktör Ärende och
utredning

Bilagor:

Koppling till andra styrande dokument

Innehåll

Inledning	4
Syftet med denna policy	4
Vem omfattas av policyn	4
Bakgrund	4
Koppling till andra styrande dokument	4
Definition av begrepp	5
Uppföljning	6
Läshänvisning	6
Policy	7
Grundläggande principer	7
Parkering för cykel och annan mikromobilitet	7
Parkering för delad mobilitet och laddning	8
Parkering för bil	8
Samverkan mellan aktörer	10
Parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation	10
Bilaga 1: Koppling till andra styrande dokument.....	13

Inledning

Syftet med denna policy

Göteborgs Stads policy för parkering anger den övergripande inriktningen för och skapar en gemensam syn på stadens arbete med parkering. Policyn utgår från översiktsplanen och annan relevant programstyrning inom Göteborgs Stad. Det övergripande syftet med policyn är att säkerställa parkeringens roll som styrmedel för att bidra till en hållbar stadsutveckling i enlighet med stadens mål. Policyn ska möjliggöra detta genom att främja hållbar mobilitet, jämlik tillgång till staden och ett yteffektivt marknyttjande. Policyn ger även stöd för tillämpning av relevant lagstiftning, särskilt Plan- och bygglagen (2010:900) och Trafikförordningen (1998:1276).

Vem omfattas av policyn

Denna policy gäller tills vidare för alla nämnder och bolag i Göteborgs Stad som berörs av planering, byggnation och förvaltning av parkering.

Bakgrund

Uppdateringen av Göteborgs Stads policy för parkering bygger på ett uppdrag till Stadsbyggnadsnämnden som gavs i kommunfullmäktiges budget för 2023. Uppdrag var att revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och trafikstrategin. Inriktningen för uppdraget ska vara att minska parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten ska vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till parkeringshus och strategiska parkeringsnoder. Behovet av revidering grundades bland annat i att den tidigare parkeringspolicyn från 2009 inte stämmer överens med stadens riktlinjer för styrande dokument, skärpt målstyrning inom klimatpåverkan från transporter i miljö- och klimatprogrammet från 2021 och att Göteborgs Stad antog en ny översiktsplan 2022. Den tidigare parkeringspolicyn var en konkretisering av Göteborgs dåvarande översiktsplan och den tidigare policyn upphör att gälla i och med beslut om att anta detta dokument.

Koppling till andra styrande dokument

Policyn har koppling till flertalet andra styrande dokument som återfinns i Bilaga 1.

Definition av begrepp

Med **boendeparkering** avses stadsmiljöförvaltningens tillstånd som ger boende tillgång till att nyttja systemet för boendeparkering på allmän plats. Tillstånden är en dispens som ger boende på behöriga adresser möjlighet att i mån av plats parkera i ett visst område. Parkering sker till en fast avgift och enligt särskilda regler. Boende får ingen egen plats, boendeparkeringsområdena kan förändras över tid men befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Det innebär att antalet tillgängliga platser kan minska när staden utvecklas.

Med **delad mobilitet** avses fordon som är ämnade för delning och används som regel under korta uthyrningsperioder och av flera användare per dag. Exempelvis delade elsparkcyklar eller bilpoolsbilar.

Med **gröna transport- och resplaner** avses ett arbetssätt som innebär att mål och åtgärder tas fram, implementeras och följs upp i samverkan mellan olika aktörer för att främja hållbar mobilitet inom ett visst geografiskt område.

Med **halvdagsparkering** avses parkering som pågår mellan två och fyra timmar. Exempelvis parkering för längre besök till handel och service.

Med **hållbara färdmedel** avses i policyn kollektivtrafik, gång, cykel och annan mikromobilitet samt delad mobilitet. Exempelvis bilpoolsbilar.

Med **hållbar mobilitet** avses i policyn möjligheten för människor att resa och gods att transporteras på ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbara sätt.

Med **kombinerade resor** avses resor som görs med någon kombination av egna fordon, kollektivtrafik och delad mobilitet.

Med **korttidsparkering** avses parkering som pågår mindre än två timmar. Exempelvis parkering för kortare besök till handel och service.

Med **långtidsparkering** avses parkering som pågår längre än fyra timmar. Exempelvis arbetsplatsparkering eller parkering för boende.

Med **mikromobilitet** avses lätta fordon inklusive cyklar, elcyklar och elsparkcyklar. Fordonen kan antingen vara privatägda eller delade.

Med **miniminorm** avses ett lägsta antal parkeringsplatser som byggherren måste anordna vid nybyggnation.

Med **mobilitetshus** avses en samlad parkeringsanläggning (enskild byggnad eller del av byggnad) som även innehåller tjänster, verksamheter och/eller fordon i syfte att minska behovet av privat biläggande och främja hållbar mobilitet. Utbudet i ett mobilitetshus kan exempelvis bestå av parkering, cykelpool, cykelservice och leveransboxar.

Med **mobilitetsåtgärd** avses åtgärder som genomförs i syfte att minska efterfrågan på bilparkering och främja hållbar mobilitet. Exempelvis åtgärder på kvartersmark som genomförs av exploatörer inom ramen för ett mobilitetsavtal.

Med **parkering** avses i policyn uppställning av fordon såsom personbilar, motorcyklar, cyklar samt annan mikromobilitet. I policyn behandlas parkering av cyklar och annan

mikromobilitet särskilt, medan parkering för övriga fordon förenklat benämns bilparkering eller parkering för bil.

Med **parkeringsanläggning** avses en plats för parkering av flertalet fordon. Exempelvis ett parkeringshus, en markparkering eller ett parkeringsgarage.

Med **parkeringsreglering** avses de regler och bestämmelser som styr var, när och hur fordon får parkeras på en viss plats utöver det som inte redan finns i Trafikförordningen (1998:1276). Exempelvis villkor för utbud, pris och tider.

Med **pendelparkering** avses en parkeringsanläggning vid en hållplats eller station som främst nyttjas i syfte att parkera det egna fordonet för att genomföra resterande resa med kollektivtrafik. Exempelvis parkering för dem som arbetspendlar eller besöker staden och tar eget fordon en del av sträckan för att sedan ta sig vidare med kollektivtrafik.

Med **samlad parkeringslösning** eller **samlad parkering** avses en parkeringsanläggning som kan användas av fler än en fastighets behov och som möjliggör för samnyttjande. Exempelvis ett parkeringshus för både boende och besökare till ett område.

Med **subvention** avses de tillfällen då användaren av parkeringen inte betalar hela kostnaden för parkeringen själv och där mellanskillnaden betalas av någon annan. Exempelvis uppstår subvention i de fall där boendeparkeringsavgift eller andra parkeringsavgifter på allmän plats leder till minskad beläggning och kostnadstäckning för parkering i anläggningar på närliggande kvartersmark. Andra exempel är att kostnaden inte motsvarar parkeringarnas och bilkörningens externa effekter, att staden går miste om alternativintäkt för sin mark och att konkurrensen mot privata aktörer snedvrids. Subvention kan även uppstå genom parkeringstal och exploateringsavtal som innebär att någon annan än användarna i slutändan finansierar parkeringsanläggningar.

Uppföljning

Parkeringsutvecklingen på allmän plats och kvartersmark ska systematiskt följas upp för att tillse att intentionerna i policyn efterlevs. Parkeringspolicyn gäller tills vidare och en regelbunden aktualitetsprövning ska ske, bland annat utifrån eventuella förändringar i lagstiftning och Göteborgs Stads viljeinriktningar i kommunövergripande styrande dokument.

Läshänvisning

Policyn består av sex avsnitt och inleds med stadens grundläggande principer för parkering som sedan är utgångspunkten för resterande innehåll. Varje avsnitt består av en brödtext som beskriver det önskvärda läget för stadens agerande och en efterföljande punktlista med principer som tydliggör hur staden ska agera för att ta sig dit. Avsnitten behandlar parkering i både framtida och befintlig stad förutom sista avsnittet som enbart behandlar parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation.

Policy

Grundläggande principer

Arbetet med parkering ska bidra till trafikens ordnande, att uppfylla stadens övergripande mål och samordnas mellan allmän plats och kvartersmark. Parkeringsystemet ska erbjuda yteffektiva parkeringslösningar och säkerställa tillgänglighet för de transporter av personer, gods och service som är nödvändiga. En nära, sammanhållen och robust stad möjliggörs bland annat genom effektiv användning av kommunal mark, minskade ytor för bilparkering kombinerat med prioritering av kollektivtrafik, gång, cykel och annan mikromobilitet samt delad mobilitet. Prioritering av hållbara och yteffektiva färdmedel ska göra staden mer jämlik genom att frigöra yta för exempelvis sammanhållen stadsstruktur, grönska och barns friytor. Det skapar en stad som är bättre anpassad för människan, naturen och klimatet.

Policyn utgår från följande sju grundprinciper:

1. Parkering ska användas som styrmedel för att främja hållbar mobilitet, jämlik tillgång till staden och ett yteffektivt marknyttjande.
2. Stadens arbete med parkering ska hållas samman i alla skeden och samordnas på områdesnivå eller utifrån hela stadens perspektiv.
3. Parkeringslösningar ska placeras strategiskt för att stödja en hållbar mobilitet och ett yteffektivt marknyttjande.
4. Parkeringsreglering ska användas som verktyg för att uppnå en effektiv användning av stadens parkeringsutbud, motverka subventionering av bilparkering och uppnå en minskad bilanvändning.
5. Ett minskat utbud av gatuparkering för bil, en ökad andel parkeringar i anläggningar på kvartersmark, ett ökat samnyttjande av parkeringsplatser och samlade parkeringslösningar ska möjliggöra för mer yteffektiv markanvändning.
6. Parkering för delad mobilitet samt cykel och annan mikromobilitet ska utökas och förbättras för att möjliggöra ett större utbud av hållbara färdmedel.
7. Tillgänglighet till målpunkter ska finnas för grupper som saknar möjlighet att nyttja hållbara färdmedel. Exempelvis genom parkering för personer med rörelsenedsättning.

Parkering för cykel och annan mikromobilitet

Parkering för cykel och annan mikromobilitet ska byggas ut och förbättras för att underlätta hållbart resande och bidra till en minskad bilanvändning. Parkeringsytorna ska göra hela staden mer tillgänglig och stödja kombinationsresor. Parkeringarna ska vara attraktiva och fungera för olika typer av cyklar och fordon för mikromobilitet.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Parkering för cykel och annan mikromobilitet ska placeras med täthet och i anslutning till målpunkter samt vara väl synlig och lätt att nå. Parkeringen ska utformas med hänsyn till trygghet, säkerhet, användarvänlighet, olika typer av fordon och den förväntade uppställningstiden.
- b. När parkering för cykel eller annat miljövänligt fordon ska uppföras på allmän plats ska omvandling av bilparkering övervägas i första hand. Att uppföra parkeringsplatser på allmän plats för att komplettera utbudet på kvartersmark övertar inte den enskilde fastighetsägarens ansvar att på kvartersmark tillse behovet av parkering.
- c. Parkering för cykel och annan mikromobilitet ska, där det är lämpligt, placeras vid kollektivtrafik för att möjliggöra kombinerade resor.
- d. Privata företag som bedriver mikromobilitet åtar sig att ta ett större ansvar för parkeringsmöjligheter för sina fordon, i syfte att följa stadens reglering på området.

Parkering för delad mobilitet och laddning

Genom att prioritera parkering för delad mobilitet skapas förutsättningar för ett utökat utbud av och en god tillgänglighet till hållbara färdmedel i staden. Utökad möjlighet till elladdning av fordon ska stärka möjligheten att resa med elbil, elcykel och annan eldriven mikromobilitet. Detta stärker i sin tur konkurrenskraften för cykel och annan mikromobilitet samt bidrar till att underlätta omställningen till hållbara färdmedel.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Kommunala parkeringsanläggningar för bil på kvartersmark ska erbjuda platser för delad mobilitet där behov finns eller förväntas tillkomma. Platserna ska placeras i attraktiva lägen och ska successivt utökas för att främja och tillgodose ökad efterfrågan på delad mobilitet.
- b. Platser med möjlighet att ladda elbilar ska erbjudas i kommunala parkeringsanläggningar på kvartersmark där behov av laddning finns eller förväntas tillkomma, men undvikas på gata.
- c. Stadens förvaltningar och bolag ska erbjuda laddning av batterier för cykel och annan mikromobilitet i anslutning till kommunala lokaler där så är möjligt och behov finns eller förväntas tillkomma.

Parkering för bil

Parkering för bil ska utformas med hänsyn till trygghet, säkerhet och användarvänlighet för de som parkerar. Befintliga parkeringsanläggningar för bil ska användas mer effektivt genom samnyttjande och omvandlas där det är lämpligt till mobilitetshus. När nya

anläggningar uppförs ska de bidra till ett levande stadsliv genom att exempelvis kombinera parkering med mobilitetstjänster och andra verksamheter. Samlade markparkeringar ska undvikas när de hämmar stadsliv. Ett minskat utbud av gatuparkering för bil i kombination med ökat samnyttjande av parkering på kvartersmark ska leda till att parkeringsytornas totala fotavtryck minskar.

Verktygen för att styra parkering är priser på parkering, tillgång till kollektivtrafik, avstånd från hemmet till service, tidsreglering, fastigheters behörighet till boendeparkering och utbudet av parkeringsplatser. Dessa verktyg ska bland annat användas för att säkerställa tillgänglighet till och en effektiv användning av stadens parkeringsutbud. Verktygen ska även bidra till en överflyttning från allmän plats till kvartersmark, övergång till hållbara transportslag och en minskad bilanvändning. Områdets inkomstnivå ska vägas in vid prissättning av parkering och en mer dynamisk prissättning ska eftersträvas för att ta hänsyn till de som arbetar på obekväm arbetstid.

Parkeringsmöjligheter för befintliga boende ska till antalet värnas i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Med stadsutveckling avses exempelvis tillkommande bostäder och grönska samt förbättrad infrastruktur för kollektivtrafik, gång, cykel och annan mikromobilitet. Grundförutsättningen är att parkering för boende ska vara ordnad på kvartersmark. Där boendeparkering på allmän plats hämmar stadsutveckling behöver antalet platser minska och i vissa fall finns möjlighet för boende att i stället parkera på kvartersmark.

Även för besökare ska bilparkering i huvudsak ske på kvartersmark, där det ska finnas allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar för bil som är lätta att hitta till och att använda. Det ska från anläggningarna finnas goda möjligheter att ta sig med kollektivtrafik eller till fots vidare till sin målpunkt. Tillgänglighet till målpunkter ska möjliggöras för besökare som inte kan nyttja hållbara färdmedel.

Utbudet av bilparkering för verksamma ska minska för att styra mot ett nyttjande av hållbara färdmedel för resor till och från verksamheter. Arbetsplatsparkering tillgodoses av fastighetsägaren på kvartersmark och stadens parkeringserbudanden ska inte uppmuntra till arbetspendling med bil, särskilt arbetspendling över kommungränsen. Abonnemangsparkering och tillståndsparkering för privatpersoner utöver boendeparkeringar ska undvikas.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Parkeringsanläggningar för bil ska utformas och optimeras för att stödja en hållbar mobilitet, minska behov av bilparkering på gatumark och frigöra yta för stadsutveckling. Detta gäller exempelvis vid uppförande av nya anläggningar eller utveckling av befintliga parkeringshus till mobilitetshus.
- b. Den parkering som finns på allmän plats ska prioriteras för rörelsenedsatta, cykel och annan mikromobilitet eller korttidsparkering för bil (exempelvis kortare besöksparkering). Antalet platser för främst halvdagsparkering och långtidsparkering (exempelvis boendeparkering) men även korttidsparkering på allmän plats ska minskas eller flyttas till anläggningar på kvartersmark. På allmän plats ska ersättning för avvecklad bilparkering inte krävas. Långtidsparkering för verksamma ska inte tillhandahållas på allmän plats.

- c. Antalet parkeringsplatser ska inte dimensioneras efter enskilda punktbelastningar som exempelvis årliga besökstoppar. När dessa inträffar kan de hanteras genom samnyttjande i ett större område.
- d. Prissättningen av stadens bilparkering ska bidra till en effektiv användning av parkeringsplatserna. Bilparkering ska inte vara subventionerad eftersom det försvårar för att kunna driva och uppföra parkeringsanläggningar.
- e. Placering och utformning av pendelparkeringar ska komplettera kollektivtrafiken för att möjliggöra kombinerade resor. Ytor för nya pendelparkeringar ska lokaliseras i samverkan med kranskommuner och regionala aktörer. Ytorna bör placeras så att bilresorna dit blir så korta som möjligt, i första hand utanför kommungränsen och längs de stora pendelstråken.
- f. Systemet för boendeparkering ska utformas och tillämpas på ett sätt som bidrar till en jämlik tillgång till bilparkering för boende. Systemet ska uppmuntra till resande med hållbara färdmedel, styra boendes parkering till kvartersmark och möjliggöra samlade parkeringslösningar eller mobilitetshus.
- g. Utformningen av stadens erbjudande för tillståndsparkering på kvartersmark ska inte uppmuntra till arbetspendling med bil.

Samverkan mellan aktörer

Staden ska genom intern och extern samverkan främja en hållbar mobilitet i både befintlig och framtida stad. Parkeringsbehovet för fastigheter ordnas av varje fastighetsägare på kvartersmark, men för att uppnå hållbart resande krävs samplanering mellan funktionerna på kvartersmark och allmän plats. Stadens parkeringslösningar ska föregå med gott exempel för privata aktörer.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Stadens förvaltningar och bolag ska samverka för att främja parkering på kvartersmark framför parkering på gatumark.
- b. Parkeringsmöjligheter för stadens anställda och besökare till stadens verksamheter ska främja och stödja hållbart resande. Staden ska vara ett föredöme för andra aktörer.
- c. Staden kan använda gröna transportplaner och gröna resplaner som verktyg för att i samverkan mellan offentliga organisationer och privata aktörer främja hållbar mobilitet och samlade parkeringslösningar i befintlig och framtida stad.

Parkering i planeringsskedet och vid nybyggnation

I planeringsskedet och vid nybyggnation ska parkering skapa förutsättningar för god tillgänglighet och hållbar mobilitet samt bidra till en minskad bilanvändning och ett minskat biläggande. Fastighetsägare har ansvar för att tillgodose den parkering som

fastigheten ger upphov till och detta behöver hanteras med hänsyn till olika målgruppers behov. Antalet parkeringsplatser, dess placering och hur platserna kan få kostnadstäckning är avgörande för parkeringslösningens lämplighet och användbarhet. Staden ska verka för samlade bilparkeringslösningar som är innovativa, möjliggör för levande bottenvåningar och är anpassningsbara till andra funktioner om parkeringsbehovet över tid minskar. Staden behöver i ett tidigt planeringsskede ha en strategi för genomförande av parkeringslösningen för att möjliggöra detta.

Exploateringsprojekt ska verka för att befintliga markparkeringar för bil på allmän plats inom och utanför exploateringsområdet flyttas till parkeringsanläggningar. Befintliga parkeringsmöjligheter för boende ska värnas i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. Staden ska gynna byggnation med mobilitetsåtgärder och nyttja markanvisningar som verktyg för att främja hållbar mobilitet där staden är markägare.

Detta uppnås genom följande principer:

- a. Markanvisning ska användas som verktyg för att där det är lämpligt ställa krav på mobilitetsåtgärder, delad mobilitet, samlade parkeringslösningar och nyttjande av befintlig parkeringskapacitet.
- b. Kommunala exploateringsprojekt ska där det är möjligt och finns behov bidra till att befintlig parkering för bil på allmän plats flyttas till parkeringsanläggningar på kvartersmark.
- c. Vid nybyggnation på befintlig bilparkering på kvartersmark ska parkeringsplatserna ersättas utifrån den beräknade framtida efterfrågan enligt stadens metodik.
- d. Närhet till kollektivtrafik, delad mobilitet samt parkering för cykel och annan mikromobilitet ska prioriteras, medan gångavståndet kan vara längre till bilparkering.
- e. Befintliga parkeringslösningar ska i första hand nyttjas. Om nya platser måste byggas ska samlade parkeringslösningar prioriteras framför enskilda lösningar där det är möjligt.
- f. Parkeringsanläggningar ska uppföras som mobilitetshus där förutsättningarna finns. Förutsättningarna på platsen ska bedömas utifrån vilka funktioner som krävs för att underlätta hållbar mobilitet och/eller kombinerade resor.
- g. Parkeringsanläggningar för bil ska, där det är lämpligt, utformas med levande bottenvåningar och kunna vara anpassningsbara till andra funktioner.
- h. Parkeringstalen ska, i enlighet med lagstiftningen, tillämpas som en miniminorm. Där det är lämpligt ska bestämmelser i plankartan nyttjas för att begränsa möjlig yta för parkering.
- i. Parkeringstal för bil vid bostäder ska baseras på möjligheten att klara vardagen med hållbara färdmedel och vid verksamheter baseras på tillgängligheten med hållbara färdmedel och verksamhetens upptagningsområde. Staden ska uppmuntra fastighetsägare att genomföra mobilitetsåtgärder i utbyte mot sänkta parkeringstal för bil. Parkeringstal noll ska kunna tillämpas där det är lämpligt.

- j. Parkeringstal för cykel och annan mikromobilitet ska vid bostäder möjliggöra för boende att äga fordon för mikromobilitet. Vid verksamheter baseras parkeringstalen på målsättningar om ökat hållbart resande.

Bilaga 1: Koppling till andra styrande dokument

Styrande dokument	Koppling till denna policy
Göteborgs Stads översiktsplan, beslutad av kommunfullmäktige 2022	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 i de geografiska inriktningarna, särskilt för innerstaden.
Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030, beslutad av kommunfullmäktige 2021	Miljömålet <i>Göteborgs klimatavtryck är nära noll</i> med delmålet <i>Minska klimatpåverkan från transporter</i> och dess indikator <i>vägrafikarbete, 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 program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2024–2030, beslutad av kommunfullmäktige 2024	Målområde <i>Boende och livsmiljö</i> med målet <i>Hållbara livsmiljöer över hela staden, med jämlik tillgång till stadens resurser</i> genom strategierna: <i>4.1 Säkerställ en jämlik tillgång till resurser i den gemensamma</i>

	<i>prioriteringen i strategisk och taktisk planering.</i> <i>4.2 Säkra att plan- och exploateringsprocessen omhändertar sociala och hälsofrämjande aspekter</i> <i>4.3 Tillgodose goda livsmiljöer med väl gestaltade och omhändertagna närmiljöer – i förvaltning av den befintliga staden</i>
Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026, beslutad av kommunfullmäktige 2020	<i>Mål om Personer med funktionsnedsättning kan utöva sina demokratiska rättigheter, är delaktiga och har inflytande på lika villkor som andra.</i> <i>Med strategi 3:2 Stadens verksamheter ska möjliggöra att personer med funktionsnedsättning kan delta i förenings- och övrigt samhällsliv på lika villkor som andra.</i> <i>Mål om Personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig och använda alla stadens inne och utemiljöer på lika villkor som andra.</i> <i>Med strategi 9:3 Stadens verksamheter ska säkerställa tillgång till flexibla och tillgängliga transporter så att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig på lika villkor som andra.</i>
Göteborgs Stads handlingsplan för Åldersvänligt Göteborg 2021–2024, beslutad av kommunfullmäktige 2021 och senare förlängd tills år 2025	<i>Målbild Göteborgs Stad utvecklar och förvaltar goda stadsmiljöer, hållbar infrastruktur och transportservice utifrån universell utformning som möjliggör att människor kan upprätthålla sin rörlighet, självständighet och delaktighet i staden.</i>
Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2023–2035, beslutad av kommunfullmäktige 2023	<i>Genom mål 2 Samhällsplanering som lyder Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.</i> <i>Samt mål 3 Företagsklimat och innovationskraft som lyder att Göteborg</i>

	<i>är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.</i> Genom strategi 2: <i>Attraktionskraft</i> som lyder att <i>Göteborg är en attraktiv plats att verka och bo i, samt besöka.</i> Samt strategi 3: <i>Infrastruktur och tillgänglighet</i> som lyder att <i>Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet.</i> Även strategi 6: <i>Innovationskraft</i> som lyder att <i>Göteborg stärker näringslivets förutsättningar för innovation.</i>
Göteborgs Stads program för destinationsutveckling 2023–2030, beslutad av kommunfullmäktige 2023	Mål 2. <i>Besökarna gör hållbara val och den totala miljö- och klimatpåverkan minskar.</i> Genom strategi 2: <i>Stimulera utvecklingen av besöksnäringens infrastruktur.</i>
Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad, beslutad av trafiknämnden 2014	Målområde <i>Resor</i> med strategierna <i>Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter</i> och <i>Effektivisera användningen av vägar och gator</i> med effektmål 1 och 2 om färdmedelsfördelning. 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.