



Göteborgs
Stad

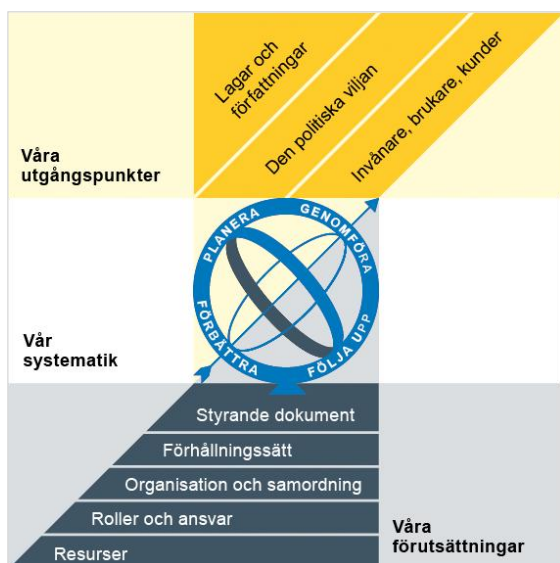
Göteborgs Stads policy för parkering



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.....	12

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 Göteborg 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 skulle vara att minska parkeringarnas fotavtryck samtidigt som tillgängligheten ska vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus 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 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

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 att uppfylla stadens övergripande mål och samordnas mellan allmän plats och kvartersmark. Parkeringssystemet 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 minskade ytor för bilparkering kombinerat med prioritering av 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 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, 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 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.

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.

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 gatuparkering, 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 och en minskad bilanvändning.

Parkeringsmöjligheter för befintliga boende ska 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.

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 besöksstoppar. 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

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 bilägande. 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.

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 Göteborg är en attraktiv plats att verka och bo i, samt besöka. Samt strategi 3: <i>Infrastruktur och tillgänglighet</i> som lyder att Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet. Även strategi 6: <i>Innovationskraft</i> som lyder att Göteborg stärker näringslivets förutsättningar för innovation.
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.