

# Parkeringsstrategi

Inriktning för parkeringsplanering  
i Lunds kommun

**2021-06-04, reviderad efter remissrunda**

*Framtaget av stadsbyggnadskontoret, i samråd med tekniska  
förvaltningen och LKPAB*

## Syfte och mål

---

Parkering syftar till att skapa tillgänglighet. Hur parkering anordnas och fungerar har stor påverkan på hur en stad används och utvecklas. Parkeringslösningarna ska bidra till ett gott liv för boende, besökare och verksamma – för dem som parkerar och de som inte gör det. Parkeringsstrategin syftar till att skapa en inriktning för kommunens parkeringsplanering, gällande både bil och cykel.

Parkeringsstrategin tar utgångspunkt i översiktsplanens målområden: det växande Lund, det gröna Lund och det nära och levande Lund.

**Det växande Lund.** *Som en del av en expansiv region har Lund möjlighet att ta en av de ledande rollerna i regionens utveckling. Lunds kommun ska möta den växande befolkningens behov av bostäder och arbetsplatser och ta ansvar för att tillväxten blir balanserad och hållbar med ett varierat bostadsutbud och än bättre utvecklingsförutsättningar för näringslivet.*

**Det gröna Lund.** *Lund ska vara en föregångare och förebild inom hållbar stadsutveckling och arbeta aktivt för en hushållning av jordens resurser genom mer effektivt nyttjande och minskade utsläpp av växthusgaser. Lund ska fortsätta vara ledande inom hållbar mobilitet genom att skapa effektivare och mer hållbara transportsystem och i planeringen fokusera än mer på utvecklad kollektivtrafik och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter.*

**Det nära och levande Lund.** *För de som bor i, verkar i eller besöker kommunen ska Lund vara en öppen, attraktiv och kreativ plats, den självklara arenan för gränsöverskridande möten och kontakter. Lund ska bygga vidare på sin möjlighet att skapa unika blandningar av historia och innovation och Lunds centrum ska fortsätta att utvecklas som en livfull, överraskande och intressant plats. När Lund växer är det viktigt att det utformas socialt hållbara stadsmiljöer åt den mångfald av människor som finns i Lund. Goda livsmiljöer, för en heterogen befolkning, ska skapas genom närhet och tillgänglighet till gröna miljöer, service och naturliga mötesplatser.*

Sammanfattningsvis ska parkeringsstrategin bidra till en positiv utveckling avseende:

- Sammanvägd tillgänglighet <sup>1</sup>
- Effektiv markanvändning
- Attraktiv stadsutveckling
- Hållbart resande
- Näringslivets tillväxt

Parkeringsstrategin anger den övergripande inriktningen för kommunens parkeringsplanering, och antas av kommunfullmäktige. Övriga och mer detaljerade styrdokument för parkering, såsom parkeringsnorm (antas av byggnadsnämnden), parkeringspolicy på gatumark (antas av tekniska nämnden), är underordnad denna strategi och kan eventuellt behöva förändras efter att parkeringsstrategin beslutats av kommunfullmäktige. Eventuellt kan också ägardirektivet för LKPAB behöva justeras.

---

<sup>1</sup> Med sammanvägd tillgänglighet avses den totala tillgängligheten till en plats för samtliga färdstätt, snarare än för enskilda färdstätt.

# Ställningstaganden

---

Parkeringsstrategin innehåller 13 ställningstaganden inom följande fyra områden:

- Parkering i stadskärnan
- Parkering vid stadsutveckling
- Parkeringsanläggningar
- Cykelparkering

## Parkering i stadskärnan

*Med stadskärnan avses området innanför den gamla stadsvallen.*

1. Antalet allmänt tillgängliga bilparkeringsplatser i stadskärnan ska bibehållas.

Med allmänt tillgängliga bilparkeringsplatser menas framförallt platser som kommunen erbjuder på gatumark och i parkeringsanläggningar. Därtill ingår parkeringsplatser som andra fastighetsägare erbjuder allmänheten, t ex delar av Centralgaraget under ICA Malmborgs. 2020 fanns ca 1800 allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan. Utöver dessa tillkommer ett stort antal bilplatser på tomtmark och garage som inte är allmänna.

Parkeringsplatser som tillkommer enligt parkeringsnormen vid etablering av nya bostäder och verksamheter räknas normalt inte som allmänt tillgängliga eftersom de oftast är knutna till specifika användare som boende, näringsidkare etc. Detta innebär att när stadskärnan förtätas med t ex bostäder tillkommer fler parkeringsplatser (enligt parkeringsnormen), men då de inte blir allmänt tillgängliga kan inriktningen ovan ändå uppfyllas.

Lund C ligger på gränsen till stadskärnan (enligt definitionen att stadskärnan utgörs av området innanför den gamla stadsvallen), och här planeras viss utökning av allmänna parkeringsplatser för att möta ett förväntat ökat tågresande.

2. Antalet parkeringsplatser på gator och torg i stadskärnan ska bevaras då de är nödvändiga för tillgängligheten till stadskärnan, speciellt för äldre och personer med funktionsnedsättning.

Parkeringsplatser på gator och torg, särskilt där det finns affärer, restauranger och andra former av service, är viktiga för tillgängligheten. Utöver antalet platser är också regleringen av platserna viktig, så att platserna används effektivt, se mer under ställningstagande 4 och 5 nedan.

Av platserna på gator och torg kan fler behöva regleras för rörelsehindrade med särskilt tillstånd, för att öka tillgängligheten för fler.

Mårtensstorget utgör ett undantag från inriktningen ovan. Planer finns på att ta bort parkeringsplatserna på Mårtensstorget och istället erbjuda motsvarande antal platser i parkeringsgaraget i kvarteret Galten. På detta sätt frigörs stora centrala ytor som kan nyttjas för annan torgverksamhet t ex uteserveringar mm.

3. Parkering för besökande till stadskärnan kan i framtiden utökas genom strategiskt placerade parkeringshus med maximalt 10 minuters promenad till stadskärnan.

Även om antalet allmänna parkeringsplatser i stadskärnan bibehålls kan det finnas anledning att i framtiden öka biltillgängligheten till stadskärnan med nya parkeringshus strax utanför stadskärnan. Redan idag finns flera sådana exempel, t ex ArenaPark och Mobilitetshuset Svane, men det kan bli aktuellt med fler. En utmaning är dock att hitta lämpliga markytor att etablera parkeringshusen på.

4. På gator och torg i stadskärnan ska korttidsparkering prioriteras.

I stadskärnan finns mycket service såsom affärer och restauranger, och för att skapa god biltillgänglighet till dessa är det angeläget att parkeringsplatserna på gator och torg används för korttidsparkering och inte beläggs av enskilda bilar under längre tider. En vanlig definition på korttidsparkering är upp till 2 timmar, men i stadskärnan finns många olika maxtider för parkering beroende på platsernas läge och attraktivitet. Antalet platser med olika maxtid behöver balanseras, och kan se olika ut över tid.

5. Prissättning av parkering på gatumark i stadskärnan ska anpassas så att parkering i parkeringshus stimuleras.

Prissättning kan bidra till högre omsättning på parkeringsplatser på gatumark så att fler ges möjlighet att nyttja dem. Genom högre avgifter på gatumark och lägre i parkeringshus blir det mer attraktivt att vid de lite längre vistelserna parkerar man i parkeringshus, varvid det ges större utrymme för att vid korta besök parkera på gatumark. För detta krävs hög samverkan mellan LKP och Tekniska nämnden, som beslutar om avgifter på sin respektive mark.

6. Aktiva informationssystem ska vägleda biltrafikanter till närliggande lediga parkeringsplatser, i syfte att minska söktrafiken.

I Lunds stadskärna med omnejd finns ett parkeringsledningssystem som redovisar antal lediga platser vid olika parkeringsanläggningar. Systemet är dock gammalt och behöver ses över. Troligen behöver ett helt nytt system tas fram, som också anpassas för mer individuell information via mobiltelefoner etc.

Implementering av ett nytt informationssystem kan med fördel kopplas till en kommunikationsplan för parkering i stadskärnan, för att höja kunskapen hos medborgare och besökare om de parkeringsmöjligheter som finns. En sådan plan kan tas fram av kommunen i samverkan med Handelsförningen och andra berörda aktörer i stadskärnan.

## Parkering vid stadsutveckling

7. I större stadsutvecklingsområden ska bilparkering i första hand ordnas i gemensamt nyttjade parkeringsanläggningar eller underjordiska parkeringsgarage.

För att bidra till mål om attraktiv stadsutveckling är det önskvärt att bilparkering ordnas i gemensamt nyttjade parkeringsanläggningar eller underjordiska parkeringsgarage, snarare än utspridda i små enheter och på gator och torg. På så sätt utnyttjas mark effektivare, och möjligheterna att skapa sammanhållna gröna och attraktiva stadsmiljöer förbättras. Större parkeringsanläggningar innebär också bättre förutsättningar för samnyttjande, vilket är effektiv hushållning med såväl mark som andra resurser.

8. Kommunen ska ge goda förutsättningar för fastighetsägare att lösa sin parkering genom parkeringsköp där så är lämpligt.

Parkeringsköp innebär att fastighetsägare ges möjlighet att överlåta sitt ansvar att ordna parkering till kommunen (eller annan aktör som kan ordna parkering). I täta stadsmiljöer är detta ofta en effektiv lösning för alla parter: kommunen, fastighetsägare och nyttjare. Bilplatserna kan ofta samnyttjas över dygnet av boende, anställda och besökande. Lösningen innebär också stor flexibilitet, t ex när parkeringsefterfrågan från olika fastigheter förändras, till exempel minskar efterhand, så kan dessa platser istället nyttjas av andra fastigheter i området.

Sedan 2013 har parkeringsnormen i Lunds kommun pekat på parkeringsköp kopplade till det kommunala parkeringsbolaget LKPAB som en möjlighet för fastighetsägare och byggaktörer att ordna sin parkering på. Genom parkeringsnorm 2018 öppnades möjligheten att parkeringsköp kan genomföras med andra parkeringsaktörer än LKPAB. Det är då angeläget att parkeringsplatsernas tillgänglighet kan säkras över tid, och det ställer stora krav på planering och uppföljning – särskilt om det sker i ett område med många aktörer och där bebyggelsen växer fram i etapper.

Genom att öka tydlighet och transparens om vilka spelregler som gäller för parkeringsköp bedöms parkeringsköp bli mer intressant för fastighetsägare, och dessutom förenklas bygglovsprövningen. Sammantaget bedöms förutsättningarna förbättras för att parkeringsköp genomförs och för att parkeringshus uppförs.

När parkeringsköp genomförs är det angeläget att gångavstånden till parkering inte blir för långa, därför finns maximala avstånd angivna i parkeringsnormen. Parkeringsnormen anger också att i de fall bilplats inte går att anordna inom de angivna avstånden, kan längre avstånd accepteras. Denna ”ventil” gäller framförallt befintliga stadsmiljöer.

## Parkeringsanläggningar

Det finns olika typer av parkeringsanläggningar, den vanligaste varianten kallas ofta parkeringshus och har flera våningar ovan mark. Parkeringshus ska utformas så att de är tillgängliga, funktionella samt upplevas som trygga. Mobilitetshus är en form av parkeringshus, och det som anges nedan om parkeringshus gäller därmed också mobilitetshus.

9. Parkeringshus för bilar kan, där så är lämpligt, utvecklas till mobilitetshus, som är inriktade mot fler typer av fordon och fler funktioner som bidrar till ett mer hållbart resande.

Parkeringshus är ett effektivt sätt att samla erforderlig bilparkering för fastigheter och kvarter. Parkeringshusens funktion kan utvecklas ytterligare för att bättre möta kundernas behov och bidra till mer hållbara transporter och smart mobilitet. Mobilitetshus blir ett allt vanligare begrepp för parkeringshus som utvecklats med fler funktioner, funktioner till nytta för bilägare men också för andra människors resbehov. Mobilitetshus kan med fördel placeras i kollektivtrafiknära läge, och innehålla laddinfrastruktur för elfordon, bilpoolsbilar, cykelpooler, ”gör det själv-ytor” för bilar och cyklar. Genom att integrera ytterligare funktioner såsom handel och annan service, paketutlämning, återvinning, såväl som med bostäder och kontor, kan mobilitetshuset bli ett tillskott i stadsutvecklingen.

10. Det ska finnas goda möjligheter att ladda sitt elfordon i parkeringshus och andra parkeringsanläggningar

Andelen laddbara bilar av nybilsförsäljningen förväntas öka snabbt det närmaste decenniet. Efterfrågan på laddinfrastruktur växer och parkeringsleverantörer måste hänga med för att inte utvecklingen ska begränsas. LKPAB och tekniska nämnden behöver kontinuerligt förbättra möjligheten till laddning på sina parkeringar, för såväl bilar och cyklar som eventuella andra fordon som kan behöva laddas. Förutsättningarna att ordna laddmöjlighet bedöms förhållandevis goda när det gäller parkeringshus och andra större parkeringsanläggningar (t ex pendlarparkeringar), då antalet laddplatser kan utvecklas efterhand som fordonsflottan elektrifieras. För parkeringsfickor längs gator finns större utmaningar, och det behöver utredas hur detta kan göras på bästa sätt, hur det kan genomföras och hur det ska finansieras etc. Det råder också olika förutsättningar för kort- och långtidsparkering, parkering för rörelsehindrade mm, vilket behöver analyseras för att åtgärderna ska bli effektiva.

På parkeringar som kommunen inte råder över kan fastighetsägare uppmuntras att erbjuda laddmöjligheter.

11. Pendlarparkeringar ska anordnas i kollektivtrafiknära lägen vid större tätorter och andra lämpliga platser.

För att förbättra möjligheterna till kollektivt resande för boende utanför de större tätorterna är det angeläget med tillgång till bilparkering (och cykelparkering, se punkt 9 nedan) i direkt anslutning till kollektivtrafiken. Inom varje större tätort ska därför finnas minst en avskild pendlarparkering nära busshållplats. Särskild utredning bör genomföras för varje tätort angående placering och omfattning

på parkeringsanläggningen, i samverkan med Skånetrafiken för att säkerställa att hållplatsläge och trafikering är långsiktigt hållbar.

Pendlarparkeringar är också aktuella inom Lunds stad, vilka också kan fungera som samåkningsparkeringar (exempelvis vid E22/Malmövägen i södra Lund). Även infartsparkeringar är intressanta, det vill säga en pendlarparkering för personer som tar bilen till utkanten av Lund och sedan åker vidare med kollektivtrafik till sin målpunkt i Lund (exempelvis i Brunnshög vid spårvägen).

Pendlarparkeringar ska dimensioneras efter behov och vara avgiftsfria i områden där det i övrigt råder fri parkering.

## Cykelparkering

### 12. Cykelparkering för pendlare ska finnas vid viktiga regionala och lokala kollektivtrafikhållplatser.

Redan i början på 00-talet började Lunds kommun genomföra satsningar för påtagligt förbättrade cykelparkeringsmöjligheter för pendlare vid större regionala busshållplatser. Dessa satsningar har varit framgångsrika, men det finns potential för ytterligare förbättringar, inte minst i de östra tätorterna.

### 13. Tillgången på besöksparkering för cykel i stadskärnan ska förbättras.

Under besöksintensiva tider i stadskärnan och under dagtid vid Lund C finns brist på lättillgänglig besöksparkering för cykel. Detta leder till sämre tillgänglighet för cyklande besökare till centrum, och ökad risk för felparkeringar som hindrar framkomlighet och tillgänglighet för andra besökare. Flera insatser kan bidra till en förbättrad situation, såsom

- Utöka antalet cykelställ på platser med hög efterfrågan
- Intensifiera utrensning av övergivna cyklar som tar plats
- Införande av korttidsparkering på vissa platser
- Införande av långtidsparkering på vissa platser (möjlighet att stå mer än 24 timmar)

Införande av korttidsparkering är särskilt angelägen vid Lund C, där det höga parkeringstrycket från tågpendlare gör det svårt för korttidsbesökare till t ex affärer och caféer att hitta lagliga parkeringsmöjligheter nära besöksmålet. Problemen förväntas öka när tågresandet ökar, och när cykelgarage etableras under Bangatan blir det nödvändigt att införa korttidsreglering på gatunivå för att nå en fungerande parkeringssituation i området. Det är önskvärt att redan i närtid utveckla och testa korttidsparkering för att hitta en fungerande modell som kan stödja stadsutvecklingen i stationsområdet och övriga stadskärnan.

Även parkering för lådcyklar, hyrcyklar och elscooters ska förbättras.

# Sammanfattning ställningstaganden

---

## Parkering i stadskärnan

1. Antalet allmänt tillgängliga bilparkeringsplatser i stadskärnan ska bibehållas.
2. Antalet parkeringsplatser på gator och torg i stadskärnan ska bevaras då de är nödvändiga för tillgängligheten till stadskärnan speciellt för äldre och personer med funktionsnedsättning.
3. Parkering för besökande till stadskärnan kan i framtiden utökas genom strategiskt placerade parkeringshus med maximalt 10 minuters promenad till stadskärnan.
4. På gator och torg i stadskärnan ska korttidsparkering prioriteras.
5. Prissättning av parkering på gatumark i stadskärnan ska anpassas så att parkering i parkeringshus stimuleras.
6. Aktiva informationssystem ska vägleda biltrafikanter till närliggande lediga parkeringsplatser, i syfte att minska söktrafiken.

## Parkering vid stadsutveckling

7. I större stadsutvecklingsområden ska bilparkering i första hand ordnas i gemensamt utnyttjade parkeringsanläggningar eller underjordiska parkeringsgarage.
8. Kommunen ska erbjuda fastighetsägare att lösa sin parkering genom parkeringsköp där så är lämpligt.

## Parkeringsanläggningar

9. Parkeringshus för bilar kan, där så är lämpligt, utvecklas till mobilitetshus, som är inriktade mot fler typer av fordon och fler funktioner som bidrar till ett mer hållbart resande.
10. Det ska finnas goda möjligheter att ladda sitt elfordon i parkeringshus och andra parkeringsanläggningar.
11. Pendlarparkeringar ska anordnas vid kollektivtrafiknära lägen vid större tätorter och andra lämpliga platser.

## Cykelparkering

12. Cykelparkering för pendlare ska finnas vid viktiga regionala och lokala kollektivtrafikhållplatser.
13. Tillgången på besöksparkering för cykel i stadskärnan ska förbättras.