

# Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun

---



Antagen av  
byggnadsnämnden  
2018-12-13  
BN 2018/0238

# Innehållsförteckning

---

INLEDNING .....	3
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH INRIKTNING .....	5
ZONINDELNING .....	10
PARKERINGSNORM.....	11
ÅTGÄRDSPAKET KAN GE REDUCERAD NORM.....	16
UTFORMNING CYKELPARKERING .....	18
UTFORMNING BILPARKERING .....	19
SAMMANFATTANDE NORMTABELL .....	20

Parkeringsnorm för bil och cykel i Lunds kommun har tagits fram av stadsbyggnadskontoret och beslutats av byggnadsnämnden 2018-12-13.

Kontaktperson: Christian Rydén, christian.ryden@lund.se

## **Lunds kommun**

### **Stadsbyggnadskontoret**

Box 41, 221 00 Lund

stadsbyggnadskontoret@lund.se

www.lund.se

# Inledning

---

Parkering har en central roll i trafiksystemet och en stor påverkan på hur staden och tätorter upplevs och fungerar. En välbalanserad strategi för hur parkering ska hanteras är därför angelägen.

Genom parkeringsnormen styr kommunen hur parkering ska lösas vid nybyggnad av till exempel bostäder, kontor och handel. Byggnadsnämnden ansvarar för parkeringsnormen och dess tillämpning i detaljplanering och bygglovsprövning. Parkeringsnormen behöver uppdateras regelbundet för att säkerställa att den är ständigt aktuell och stödjer en attraktiv och hållbar stadsutveckling.

Parkering på gatumark styrs av tekniska nämnden och dess förvaltning, och hanteras inte i parkeringsnormen.

## VAD SÄGER PLAN- OCH BYGGLAGEN?

I plan- och bygglagen 8 kap anges följande om parkering:

*"9§ En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att..."*

*"...4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon..."*

*"... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."*

*"10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd."*

## VEM HAR ANSVAR?

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose.

Som stöd för att göra en bedömning av parkeringsefterfrågan tar många kommuner fram en parkeringsnorm som används i detaljplanering och bygglovsprövning. Där finns riktlinjer för vilka krav som ska ställas på byggherrar och fastighetsägare så att en rimlig efterfrågan på parkering kan tillgodoses. Parkeringsnormen är riktlinjer som inte har någon direkt rättsverkan och inte är bindande för kommunen. Kommunen gör genom byggnadsnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Likställighetsprincipen ska dock tillämpas, så att byggherrar behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.

## **EN BALANSERAD PARKERINGSFÖRSÖRJNING**

Tillgång till parkering är en grundläggande förutsättning för att kunna nyttja fordon som bilar och cyklar, och för tillgängligheten i samhället. Samtidigt tar parkering stora ytor i anspråk, storlek och utformning påverkar stadsmiljöns attraktivitet. Stora bilparkeringar till lågt pris försvårar också utvecklingen av en mer hållbar trafik baserad på gång, cykel och kollektivtrafik. Parkeringsförsörjningen måste därför balanseras väl med avseende på tillgänglighet, markutnyttjande, stadens attraktivitet och ett hållbart transportsystem.

# Förutsättningar och inriktning

---

## **FASTIGHETSÄGARENS ANSVAR – OCH KOMMUNENS**

Fastighetsägaren är enligt plan- och bygglagen skyldig att ordna parkeringsmöjligheter för sin fastighet. Fastighetsägaren ska ordna parkering ”i skäligen utsträckning”, och det är kommunen som ansvarar för att detta sker.

Det kommunala ansvaret tillämpas framförallt när detaljplaner tas fram och när bygglovsansökningar prövas. Till stöd för att avgöra vad ”skäligen utsträckning” innebär tar många kommuner fram en parkeringsnorm. Kommunen har också ett övergripande ansvar för parkeringens planering, då man genom plan- och bygglagen är ansvarig för att mark används på lämpligt sätt.

## **BILPARKERING FÖR BOSTÄDER**

Inriktningen för parkeringsnormen för bostäder är att boende som har bil ska kunna parkera denna vid eller i närheten av bostaden. Bilinnehavet kan dock variera kraftigt mellan olika bostadshus, och det är i princip omöjligt att ange en parkeringsnorm som är perfekt avvägd för varje enskilt fall. Inriktningen för kommunen är att genom parkeringsnormen säkerställa en rimlig miniminivå, men att det är upp till fastighetsägaren att bedöma om efterfrågan på parkering kommer bli större än parkeringsnormen och i så fall tillgodose denna.

## **BILPARKERING FÖR VERKSAMHETER**

Inriktningen för parkeringsnormen vid verksamheter är att anställda och besökare som väljer att köra bil till verksamheten ska ha möjlighet att parkera vid denna eller i dess närhet. Tidigare har bilparkering vid arbetsplatser ofta varit gratis, medan det numer blir allt vanligare att de anställda får betala parkeringsavgift. Denna utveckling tillsammans med en allt bättre kollektivtrafik leder till att färre kör bil till arbetet.

## **MÖJLIGHET ATT BYGGA FLER PARKERINGAR ÄN NORMEN ANGER**

Parkeringsnormen är en miniminorm, det vill säga den anger ett minimikrav för antalet parkeringsplatser som ska ordnas. Normen utgör alltså ingen maxgräns, men kommunen bör i sina detaljplaner sträva efter att inte möjliggöra mer markparkering än vad normtalet anger. Till exempel kan markparkering utöver normen godtas i detaljplan när marktillgången är god eller när kravet i övrigt kan anses vara oskäligt. Önskar fastighetsägaren bygga mer parkering, bör det i normalfallet dock göras på höjden. Det ger ett effektivare markutnyttjande, attraktivare stadsmiljö och dessutom förutsättningar för en mer marknadsanpassad prissättning av parkeringarna. Detta förhållningssätt kan ses som ett mer marknadsanpassat alternativ till den så kallade maxnorm som ibland förekommer i utländska städer.

## **KVARTERSMARK ELLER GATUMARK**

De parkeringsmöjligheter som finns i våra tätorter finns antingen på kvartersmark eller på allmän gatumark. Eftersom parkering på allmän gatumark inte kan regleras för särskilda användare (utöver exempelvis rörelsehindrade, taxi etc) kan slutsatsen dras att det krav som plan- och bygglagen ställer på fastighetsägaren för ordnande av parkering inte kan tillgodoses på gatumark.

I dagens fysiska planering eftersträvas ofta en stadsbyggnad med funktionsblandade kvarter, där biltillgänglighet utmed gatorna ibland kan öka möjligheterna för framväxt av handel och service. I dessa situationer ställs ofta frågan om del av fastighetens parkering kan lösas utmed gatan, det vill säga på allmän gatumark. Lunds kommuns policy är att parkering utmed gator kan vara aktuell för att understödja biltillgänglighet till handel och service eller motsvarande. Sådan parkering kan dock inte inräknas i uppfyllandet av det parkeringskrav som kommunen ställer på byggherrar och fastighetsägare. Anledningen till detta är att kommunen vill behålla möjligheten att ändra markanvändningen utmed gatorna, till exempel kan det uppstå behov av att omvandla dessa platser till extra körfält, cykelbanor, allmän cykelparkering eller lastzon etc. Det kan också uppstå komplikationer vid fördelning av gatuparkeringen som olika fastighetsägare ska kunna tillgodoräkna sig, samt osäkerheter vid ekonomiska avtal kopplat till marknyttjande, drift och underhåll mm.

Ett alternativ som ibland använts i andra kommuner är att låta kantstensparkeringen ligga på kvartersmark medan gatan är allmän gatumark. Även detta bör undvikas eftersom kommunen därmed avsagt sig möjligheten att säkra att parkeringen kan användas på det sätt som avsetts, nämligen som korttidsparkering för besök, eller att understödja handel och service. Kommunen har heller inte i dessa fall möjlighet att ändra markanvändningen till cykelbana, lastzon etc i den mån detta i framtiden anses angeläget.

## SAMNYTTJANDE

I stadsdelar med en blandning av funktioner såsom bostäder och kontor finns det en viss potential att samnyttja gemensamma parkeringsanläggningar. Detta får dock inte motverka möjligheten för bilägare att lämna bilen hemma när man är på arbetet, varför förutsättningarna för att tillämpa samnyttjande sjunker. Nedan visas vilken beläggning som är vanlig för olika verksamheter vid olika tider, vilket kan användas som underlag för bedömning av potentialen för samnyttjande.

Beläggning %	Vardag 9-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll Natt
<b>Bostäder</b>				
- <i>Boende</i>	60-80	55	50	80-90
- <i>Besökande</i>	10	40	50	50
<b>Kontor</b>	55-75	20	10	10
<b>Handel</b>				
- <i>Livsmedel</i>	40	80-90	80	-
- <i>Detaljhandel/nöje/rest.</i>	40	80-90	100	-
- <i>Sällanköp</i>	40	70	100	-
<b>Industri</b>	60-80	10	5	10
<b>Skola/förskola</b>	90	10	5	-

## ANGÖRING OCH PARKERING FÖR PERSONER MED NEDSATT RÖRELSEFÖRMÅGA

**Angöring** betyder möjlighet för fordon att stanna för av- och påstigande passagerare eller lastning och lossning av gods. Enligt Boverkets byggregler ska angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga ordnas inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till bostäder och verksamheter. Om det inte kan lösas på kvartersmark, eller är rimligt att lösa på kvartersmark utan orimliga konsekvenser för exploateringen eller för staden i stort, kan sådan angöring lösas i gatan. Angöringen kan användas även av andra grupper, till exempel kunder till butiker i bottenvåningen längs gatan. Den kan även gå att samordna med angöring för gods och avfallshantering. Avgörande är då en ändamålsenlig reglering.

**Parkering** för personer med nedsatt rörelseförmåga ska enligt Boverkets byggregler kunna ordnas efter behov. Mellan 2 % och 3 % (dock minst en) av samtliga bilplatser som ska ordnas enligt parkeringsnormen ska anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Verksamheter med särskilda behov (till exempel vårdboende) kan behöva en betydligt större andel än så, likaså projekt som erhållit kraftigt reducerad parkeringsnorm (till exempel bilfritt boende) – vilket får bedömas i varje enskilt fall.

Parkeringsplatserna ska vara fem meter breda om inte intilliggande yta är användbar och tillgänglig. Gångavståndet ska inte överstiga 25 m till tillgänglig och användbar entré, och platserna ska utmärkas för just rörelsehindrade.

### ACCEPTABLA GÅNGAVSTÅND BILPARKERING

I de fall parkering inte ordnas på egen fastighet uppstår gångavstånd mellan parkeringsplatsen och målpunkten. Huvudprincipen är då att parkeringen ska ligga så nära tomten som möjligt. Acceptabla avstånd anges i tabellen nedan. I de fall bilplats inte går att anordna inom de angivna avstånden, kan längre avstånd accepteras.

	Max gångavstånd
<b>Boende</b>	300 m
<b>Arbete</b>	400 m
<b>Besökande</b>	
- Bostäder	200 m
- Butiker	200 m

### PARKERINGSLÖSNINGAR

Kravet på fastighetsägaren att ordna parkering ska enligt plan- och bygglagen ordnas på tomten eller i närheten av denna. Fastighetsägaren kan inte undgå skyldigheten att ordna parkeringsutrymme därför att hinder mot detta föreligger på egna tomten. Fastighetsägaren måste då skaffa sig tillgång till parkeringsplatser på annat håll, ensam eller tillsammans med andra fastighetsägare. I Lunds kommun finns huvudsakligen tre sätt att ordna detta på:

- **Parkeringsköp** hos det kommunala parkeringsbolaget. Fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen mot att det kommunala parkeringsbolaget åtar sig att anlägga platserna.
- **Parkeringsservitut.** En fastighet får rätt att till viss del utnyttja en annan fastighet. Servitutet ska förrättas enligt fastighetsbildningslagen. Enbart privaträttsliga avtal mellan fastighetsägare är inte tillräckliga eftersom dessa kan ändras eller upphävas utan kommunens godkännande.<sup>1</sup>
- **Gemensamhetsanläggning.** Denna lösning passar bäst vid en samtidig lösning för parkering till flera fastigheter.

Av ovanstående är parkeringsköp i många fall den bästa lösningen, även jämfört med parkering på egen fastighet. Det innebär att bilplatserna kan samnyttjas över dygnet av boende, anställda och besökande. En annan, kanske ännu större fördel, är att det ger möjlighet till mer flexibla parkeringslösningar. Om parkeringsefterfrågan från olika fastigheter förändras, till exempel minskar efterhand, så kan dessa platser istället nyttjas av andra fastigheter i området.

Parkeringsköpsavgiften bidrar till anläggningskostnaden för de parkeringsplatser som anvisas för fastigheten. Det är emellertid ingen rättighet för fastighetsägaren att teckna parkeringsköp utan denna begäran avgörs av kommunen med hänsyn till om det i närområdet finns befintliga parkeringsanläggningar med lediga platser, eller om det kan byggas nya. Parkeringsköpsavgiften utgör en del av anläggningskostnaden, resterande del av kostnaden täcks av den ordinarie hyresavgiften för bilplatserna. Efter erläggande av parkeringsköpsavgift kan fastighetsägaren hyra motsvarande antal bilplatser i aktuell anläggning, men har ingen skyldighet att göra så.

Parkeringsköp kan också kopplas till parkeringsanläggning som inte ägs av kommunen, exempelvis en privat parkeringsaktör. 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 bebyggelsen växer fram i etapper.

## STRATEGISKA PLANERINGSPLANER FÖR STÖRRE STADSUTVECKLINGS-PROJEKT

Vid större stadsutvecklingsprojekt kan det finnas anledning att ta fram strategiska parkeringsplaner, för att hitta särskilt goda lösningar utifrån aktuella förutsättningar. Sådana planer kan innebära undantag eller tillägg till den kommunövergripande parkeringsnormen. Områdespecifika parkeringsplaner ska antas av byggnadsnämnden.

---

<sup>1</sup> Tidigare har det förekommit att Lunds kommun accepterat långsiktiga hyresavtal mellan fastighetsägare, trots att sådana lösningar ej varit godkända enligt gällande parkeringsnorm. Härmed förtydligas att sådana hyresavtal ej är tillräckliga för uppfyllande av parkeringsnormen eftersom dessa inte kan säkerställas över tid.



## **SYNLIGGÖR PARKERINGSKOSTNADERNA**

Kostnader för att ordna parkering varierar kraftigt beroende på typ av parkering. Markparkeringar är den billigaste varianten och praktisk på många sätt, men ur stadsbyggnadssynpunkt är detta normalt sett inte en lämplig lösning i centrala områden. Parkeringsplatser i underjordiska garage eller parkeringshus är mångdubbelt dyrare att bygga, vanligtvis kostar parkeringshus 150-200 000 kr per plats och källargarage 300-500 000 kr per plats.

För att täcka de faktiska kostnaderna för mark, byggnation, drift och underhåll av parkering bedöms priset för en markparkeringsplats behöva vara 500-1000 kr/månad per plats. För parkeringshus stiger kostnaden per plats upp emot 1500 kr/månad och vid källargarage blir nivån så hög som 2000-3000 kr/månad.

Eftersom förväntan på vad en parkeringsplats ska kosta är mycket lägre än dessa siffror, tas oftast mindre kostnader ut av den som använder parkeringen. Man kan därmed säga att priset för parkering ofta subventioneras av fastighetsägaren, och att subventionen betalas av alla hyresgäster i form av högre hyror för bostäder och kontor. Många gånger är detta okänt för de boende, och för att öka förståelsen borde de verkliga kostnaderna för parkering respektive bostads- och kontorsytor synliggöras. Detta är dock något som kommunen inte kan styra över, men fastighetsägare bör sträva efter att parkeringskostnaderna i första hand tas av nyttjarna, och att de fulla kostnaderna redovisas på ett tydligt sätt.

# Zonindelning

---

Efterfrågan på bilparkering ser olika ut i olika delar av staden. Detta beror bland annat på närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering. Kommunala parkeringsnormer brukar därför ofta vara differentierade i olika zoner. I Lund har tre zoner definierats: centrala zonen, övriga staden, samt övriga kommunen.

Några undantag görs i dessa zoner. Inom gamla stadsvallen gäller en lägre bilnorm för flerbostadshus, längs spårvägen utanför centrala zonen gäller också en lägre zon för flerbostadshus.

För cykelparkering bedöms zonindelningen vara av mindre betydelse, varför samma norm gäller i hela kommunen.



*Kommunen indelas i tre zoner: centrala zonen (rödmarkerat område), övriga staden (inom streckad linje), samt övriga kommunen. På kartan markeras också området innanför gamla stadsvallen, som har en lägre bilnorm för flerbostadshus.*

# Parkeringsnorm

Normen är i de flesta fall relaterad till BTA (bruttoarea). BTA är ytan av våningsplanen begränsade av ytterväggarnas utsidor. Garage och körytor, pannrum, fläktrum, förråd till bostadslägenhet samt trapphus ska dock ej inräknas.

För bil är normen oftast uppdelad på olika zoner, se föregående avsnitt. Efterfrågan på cykelparkering bedöms vara mer likartad i hela kommunen, varför ingen zonindelning gäller för cykelparkering.

## FLERBOSTADSHUS

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	Centrala zonen	Övriga zonen	Övriga kommunen
<b>Cykel</b>	30	30	30
<b>Bil</b>	8 <sup>1</sup>	9 <sup>2</sup>	10

<sup>1</sup> Inom gamla stadsvallen är normen 5,3 bilplatser

<sup>2</sup> Inom 500 meter till spårväghållplats är normen 8 bilplatser

Efterfrågan på bilparkering från flerbostadshus kan variera stort med läget i staden, upplåtelseform, målgrupp med mera. Nivån bedöms ge rimliga möjligheter för boende som äger bil att få tillgång till plats dygnet runt, för att inte tvingas flytta bilen eller ta den till jobbet för att man saknar parkering dagtid. Av normen är cirka 10 % avsedd för besökare, varför dessa platser måste vara allmänt tillgängliga (det vill säga inte i låst garage).

Observera att området inom gamla stadsvallen har en extra låg nivå (5,3 bilplatser), eftersom förhållandena här är särskilt lämpliga för lågt bilinnehav. Därutöver ges också en reduktion längs spårvägen utanför den centrala zonen. Där gäller samma flerbostadsnorm som i centrala zonen, det vill säga 8 bilplatser.

För cykel är inriktningen att det ska finnas minst en plats per boende samt plats för besökare, vilket omskrivet till vanliga lägenhetsytor och boendetätheter motsvarar 25-30 cyklar per 1000 kvm BTA. Normen är satt till 30 cykelplatser vilket innebär att yta för 30 standardcyklar ska ordnas, men en andel av denna yta (5-10 %) ska rymma mer utrymmeskrävande lastcyklar, cykelkärror etc. Detta innebär i praktiken att normen blir något lägre än 30 cyklar per 1000 kvm BTA.

## SMÅHUS

*Parkeringsplatser per bostad*

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
<b>Cykel</b>	-	-	-
<b>Bil gemensam</b>	1,3	1,3	1,6
<b>Bil på egen tomt</b>	2	2	2

Bilparkering ordnas antingen på egna tomten eller i gemensamma anläggningar. Gemensamma lösningar möjliggör samnyttjande, varför normen blir lägre. För båda alternativen måste

besöksparkering säkerställas, inte bara parkering för de boende. Till exempel är normen för tomtparkering två platser, varav en bör kunna nyttjas för besökare.

En allt vanligare variant för småhus är att en bilplats för boende ordnas på tomten, medan besöksparkering och eventuella andrabilar ordnas i gemensam parkering. Detta är en yteffektiv och flexibel lösning och kan räknas som gemensam parkering enligt ovan.

För cyklar bedöms ingen särskild norm behövas, men utrymme för några platser ska säkerställas.

## STUDENTBOSTÄDER

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	Centrala zonen	Övriga zonen	Övriga kommunen
<b>Cykel</b>	40	40	40
<b>Bil</b>	2	2	2

Bilnehavet bland studenter är vanligen betydligt lägre än bland övriga invånare. Boendeformer som endast riktar sig till studenter ges därför särskild norm, som ska täcka efterfrågan på parkering från besökare samt enstaka studenter som har bil.

Cykelnormen ska motsvara parkeringsefterfrågan från boende och besökare. Boendeformer som endast riktar sig till studenter har normalt en hög boendetäthet och huserar många cyklare individer, vilket resulterar i en högre norm än för ordinarie flerbostadshus.

## VÅRDBOSTÄDER

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	Centrala zonen	Övriga zonen	Övriga kommunen
<b>Cykel</b>	10	10	10
<b>Bil</b>	3	5	7

Vårdbostäder är boende med tillhörande vårdbehov, till exempel äldreboende och gruppboende. För så kallade seniorboende 55+ som inte har tillhörande vård gäller dock normen för flerbostadshus, se ovan. Normen ska primärt täcka parkering för besökare och anställda, och i förekommande fall även boendes bilnehav.

När vårdboenden samlokaliseras med särskilda träffpunkter eller liknande verksamheter kan antalet bilparkeringsplatser behöva utökas. Särskild bedömning görs i varje enskilt fall. Vårdboenden kan också behöva särskilda ytor avdelade för utrymmeskrävande cyklar.

Beroende på typ av vårdboende kan fler bilplatser behöva avsättas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd, och särskild hänsyn kan också behöva tas till boendes behov av större parkeringsplatser.

## KONTOR

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	<b>Centrala zonen</b>	<b>Övriga zonen</b>	<b>Övriga kommunen</b>
<b>Cykel</b>	20	20	20
<b>Bil</b>	8	12	16

Efterfrågan på bilparkering vid kontorsarbetsplatser varierar mycket med läget i staden, parkeringens avgiftsnivå, kollektivtrafikstandard med mera. Med förtätning av staden och högre ambitioner på stadsmiljöområdet blir det allt vanligare med parkering i flera plan, vilket leder till ökade krav på kostnadseffektivitet och färre parkeringsplatser per kvadratmeter kontorsyta.

Cykelparkering ska finnas för både anställda och besökare. Allt fler verksamheter erbjuder också tjänstecyklar/lånecyklar som de anställda kan nyttja för kortare tjänsteresor, som också behöver ges plats för.

## INDUSTRI OCH LAGER

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	<b>Centrala zonen</b>	<b>Övriga zonen</b>	<b>Övriga kommunen</b>
<b>Cykel</b>	5	5	5
<b>Bil</b>	6	6	6

Industri- och lagerverksamhet kan ha mycket varierande efterfrågan på bilparkering. Industriområden är generellt relativt dåligt försörjda med kollektivtrafik, vilket genererar en högre andel bilresande. Samtidigt är personal- och besökstätheten oftast inte särskilt hög.

Industri- och lagerverksamhet har normalt en låg efterfrågan på cykelparkering, men visst utrymme för anställda och besökare ska ändå ordnas.

## SJUKHUSET, LAB

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	<b>Centrala zonen</b>	<b>Övriga zonen</b>	<b>Övriga kommunen</b>
<b>Cykel</b>	20	20	20
<b>Bil</b>	8	8	8

Universitetssjukhuset är en av kommunens största arbetsgivare och har ett stort antal besökare varje dag. I omgivningen finns också omfattande labbverksamheter, som tillsammans med sjukhuset har en gemensam norm. En avsevärd andel av de sysselsatta och även en del besökare väljer att cykla, och ska ges goda förutsättningar för detta.

## UNIVERSITET

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	Centrala zonen	Övriga zonen	Övriga kommunen
<b>Cykel</b>	50-90	50-90	50-90
<b>Bil</b>	7	7	7

Universitetets lokaler skapar efterfrågan på bilparkering från i första hand personal och besökare, men i mindre utsträckning också från studenter.

Efterfrågan på cykelparkering varierar kraftigt beroende på lokalens inriktning, till exempel om det är fokus på administration eller större föreläsningssalar. Cykelnormen anges därför som ett spann, som får anpassas till det specifika ändamålet.

## GRUNDSKOLA OCH GYMNASIUM

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	Centrala zonen	Övriga zonen	Övriga kommunen
<b>Cykel</b>	30-45	30-45	30-45
<b>Bil</b>	3	5	5

Efterfrågan på bilparkering vid skolor kan se mycket olika ut beroende på läge, stadium och målgrupp, men ett generellt riktvärde är användbart, särskilt i tidiga skeden.

Efterfrågan på cykelparkering vid skolor kan se mycket olika ut beroende på läge, stadium och målgrupp. Normen anges därför som ett spann, som får anpassas till den specifika skolan. En tumregel är att ju äldre barn, desto fler cykelplatser.

## FÖRSKOLA

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	Centrala zonen	Övriga zonen	Övriga kommunen
<b>Cykel</b>	20	20	20
<b>Bil</b>	3	5	5

Som huvudinriktning ska bilparkering för förskolor ordnas på tomtmark. Om detta inte bedöms möjligt eller lämpligt att ordna kan korttidsparkering accepteras på gatan, förutsatt att det kan ske på ett trafiksäkert sätt. Även angöring av varutransporter kan ske på gatan, under förutsättning att det kan ske med god trafiksäkerhet. Oavsett om angöringen sker på kvartersmark eller gatemark måste stor kraft läggas på att ordna trafiksäkra lösningar.

Cykelparkering behövs för personal samt hämtning och lämning av barn. Särskilt utrymme ska ges så lastcyklar och cykelkarror får plats på ett bra sätt.

## HOTELL

*Parkeringsplatser per rum*

	<b>Centrala zonen</b>	<b>Övriga zonen</b>	<b>Övriga kommunen</b>
<b>Cykel</b>	-	-	-
<b>Bil</b>	0,15	0,15	0,3

Ingen särskild norm har tidigare funnits för hotell, men under senare år har det utvecklats en praxis om 0,15 bilplatser per hotellrum, vilken nu sätts som norm inom staden. I mer bilorienterade lägen kan denna siffra behöva höjas, och istället läggas upp mot 0,3 det vill säga samma norm som för övriga kommunen. Ingen särskild norm sätts för cykel, men visst utrymme för cykelparkering i nära anslutning till huvudentré och personalentré ska ordnas.

## HANDEL

*Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*

	<b>Centrala zonen</b>	<b>Övriga zonen</b>	<b>Övriga kommunen</b>
<b>Cykel</b>	30	30	30
<b>Bil</b>	20	25	25

## ÖVRIGT

För övriga verksamheter som inte anges ovan, till exempel biograf, idrottsanläggningar etc, ska särskild utredning genomföras.

## Åtgärds paket kan ge reducerad norm

---

Om fastighetsägaren för binder sig att genomföra åtgärder som kan förväntas minska efterfrågan på parkering kan detta ge en reduktion av parkeringsnormen. Detta bygger in en flexibilitet i normen, där fastighetsägaren alltså kan påverka hur många platser som krävs. Denna flexibilitet gäller i första hand flerbostadshus och kontorsverksamheter, men även andra verksamheter kan bli aktuella vilket i så fall får diskuteras i varje enskilt fall.

### FLERBOSTADSHUS – ÅTGÄRDSPAKET BILPOOL

30 % reduktion av flerbostadsnormen kan fås om fastighetsägaren i bygglovsansökan för binder sig att uppfylla "åtgärds paket bilpool", vilket omfattar följande kriterier:

- Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll i minst 5 år och kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.
- Minst 75 % av bilplatserna löses genom parkeringsköp i gemensam parkeringsanläggning för ökat samnyttjande.
- Kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen och dess förutsättningar sker före inflyttning.
- Medverka i och bidra till årlig uppföljning och utvärdering i minst 10 år.

Om inte bilplatserna löses genom parkeringsköp enligt ovan men övriga kriterier uppfylls ges 20 % reduktion.

Ytterligare 10 % reduktion kan ges om fastighetsägaren för binder sig att genomföra fler mobilitetsåtgärder som kan förväntas minska efterfrågan på parkering. Eftersom det pågår en kontinuerlig utveckling av olika mobilitetsåtgärder, och det finns anledning att stimulera denna utveckling ytterligare, preciseras inte här vilka åtgärder som kan vara aktuella utan detta får diskuteras i varje enskilt fall.

Parkering för bilpoolsbilar ska ordnas av fastighetsägaren på samma sätt som övriga bilplatser. För åtgärds paket bilpool ska en plats per 50 lägenheter ordnas och reserveras för bilpool, utöver det beräknade antalet bilplatser enligt parkeringsnormen. För åtgärds paket bilfritt boende enligt nedan krävs fler platser. Bilpoolsplatsen ska redovisas i bygglovsansökan; på bygglovsritning om den ordnas på egen fastighet eller i parkeringsköpsavtal. Bilpoolsbilar ska placeras på parkeringens mest attraktiva läge, för att ge bästa möjliga tillgänglighet. Max gångavstånd till bostad är samma som för övrig bilparkering det vill säga 300m.

### FLERBOSTADSHUS – BILFRITT BOENDE

Som pilotprojekt kan det också vara möjligt att genomföra "åtgärds paket bilfritt boende", dvs. att parkeringsnormen reduceras med 90-95 % (parkeringskrav för rörelsehindrade, besök och bilpool kvarstår). Fastighetsägaren måste då genomföra långtgående insatser som bedöms eliminera efterfrågan på bilinnehav hos de boende. Det exakta innehållet i ett sådant långtgående åtgärds paket får diskuteras i varje enskilt fall. Följande kriterier kan betraktas som en grund för vad fastighetsägaren ska uppfylla, men denna måste därutöver byggas på med fler relevanta åtgärder för varje specifikt fall.



- Marknadsföringen av bostäderna ska tydligt signalera att boendet är bilfritt, och hyresgäster ska vid intresseanmälan, kontrakt etc informeras om och acceptera det bilfria konceptet.
- Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll, kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.
- Medlemskap i cykelpool med olika typer av cyklar garanteras för varje hushåll, kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.
- Extra omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen.
- Årlig uppföljning och utvärdering genomförs av fastighetsägaren, i dialog med kommunen.
- Fastighetsägaren ska redovisa hur parkeringsplatser kan ordnas om uppföljning visar att parkeringsefterfrågan ej minskat enligt given reduktion.

### **KONTOR – ÅTGÄRDSPAKET GRÖN RESPLAN**

20-30 % reduktion av kontorsnormen kan fås om fastighetsägaren i bygglovsansökan förbinder sig att genomföra en grön resplan, det vill säga ett åtgärdspaket som förväntas minska efterfrågan på parkering från de anställda. Det exakta innehållet får diskuteras i varje enskilt fall, men som grund ska fastighetsägaren ta fram en gedigen utredning som redovisar vilka åtgärder som ska genomföras samt beräknad påverkan på parkeringsefterfrågan.

## Utformning cykelparkering

---

Cykelparkeringens placering och utformning är avgörande för hur väl de kommer att utnyttjas. De ska vara trygga, säkra och utformade så att de är både inbjudande och tillgängliga. Cykelparkeringar är ofta väl synliga och det är därför viktigt att de estetiskt passar in i stadsmiljön. Utformningen bör också understödja att cyklar ställs på avsedd plats och ej utanför parkeringen, så framkomligheten för gångtrafikanter med och utan funktionshinder kan säkerställas.

Generellt ställs följande krav på cykelparkering:

- Minsta acceptabla cc-mått mellan platserna är 50 cm. För hög standard används 60-70 cm.
- Minst hälften av platserna ska vara lättillgängliga, vilket innebär att de ska vara i markplan och i normalfallet max 25 meter från entréer (antingen utomhus, i separata cykelhus eller i cykelrum i husets bottenplan). Om tvåvåningsställ används räknas endast de nedre platserna som lättillgängliga.
- Parkering som lokaliseras inomhus ska vara lätt att hitta och inte begränsas av många dörrar, höga trösklar eller branta trappor. Dörrautomatik ska finnas.

För bostäder (dock ej småhus) ställs ytterligare krav enligt nedan. För övriga verksamheter ska punkterna betraktas som rekommendationer.

- Minst hälften av platserna ska vara väderskyddade.
- Minst hälften av platserna ska vara låsbara, antingen med ställ anpassade för fastlåsnings av cykelramen eller bakom låsta dörrar.
- Utrymme ska ordnas så att lastcyklar och andra utrymmeskrävande cyklar får goda parkeringsmöjligheter, motsvarande 5-10 % av totala cykelparkeringsytan (gäller ej studentbostäder). Eventuella dörrar ska vara av tillräcklig bredd för att med lätthet kunna passeras med lastcyklar.

Hur kraven ovan uppfylls ska redovisas i bygglovsansökan.

## Utformning bilparkering

---

Parkeringar ska planeras och placeras så att närboende inte upplever sig störda av vare sig bilanvändningen eller anläggningens gestaltning.

Parkeringshus ska byggas så att de anpassas efter stadsbilden. Utrymmen längs den första och oftast även den andra våningens fasader kan med fördel ges en annan användning, till exempel med lokaler för kontor, handel eller dylikt.

Stor omsorg ska även läggas vid markparkeringens estetiska gestaltning. De ska utformas så att de anpassas efter omgivningen och ambitionen ska vara att åstadkomma parkeringar med inslag av planteringar eller andra gröna element.

Parkeringsplatser ska som huvudregel inte placeras på innergårdar eftersom ytan behövs till andra funktioner och som rekreationsyta för de boende.

Det ska läggas stor vikt vid att minska risken för störningar från bilstrålkastarnas ljuskäglor, avgaslukt och buller. Åtgärderna får anpassas efter respektive projekt.

Belysning, färgsättning och öppenhet är viktiga redskap för att skapa trygghet för den som parkerar, särskilt i parkeringshus och -garage.

Det pågår en omställning av fordonsflottan där andelen elektrifierade fordon ökar, vilket är positivt ur ett miljöperspektiv. För att stödja denna utveckling rekommenderas fastighetsägare att utrusta en andel av sina parkeringsplatser med laddmöjlighet. Detta är inget kommunalt krav, och det ger inte möjlighet till reducerade parkeringstal då efterfrågan på parkering inte påverkas av vilken motortyp och drivmedel som används. Lunds kommun planerar att genomföra en utredning av hur kommunen kan bidra till och stimulera en utveckling av laddinfrastruktur för elfordon.

## Sammanfattande normtabell

---

Avser antal parkeringsplatser per 1000 kvm BTA där ej annat anges.

	<b>Cykel</b> Hela kommunen	<b>Bil</b> Centrala zonen	<b>Bil</b> Övriga staden	<b>Bil</b> Övriga kommunen
<b>Flerbostadshus</b>	30	8	9 <sup>2</sup>	10
<b>Småhus gemensam P</b>		1,3/lgh	1,3/lgh	1,6/lgh
<b>Småhus tomtparkering</b>		2/lgh	2/lgh	2/lgh
<b>Studentbostäder</b>	40	2	2	2
<b>Vårdbostäder</b>	10	3	5	7
<b>Kontor</b>	20	8	12	16
<b>Industri, lager</b>	5	6	6	6
<b>Sjukhus, lab</b>	20	8	8	8
<b>Universitet</b>	50-90	7	7	7
<b>Grundskola, gymnasium</b>	30-45	3	5	5
<b>Förskola</b>	20	3	5	5
<b>Handel</b>	30	20	25	25
<b>Hotell</b>		0,15/rum	0,15/rum	0,3/rum

*Fotnot 1: Inom gamla stadsvallen reduceras flerbostadsnormen till 5,3 bilplatser*

*Fotnot 2: Inom 500m till spårväghållplats reduceras flerbostadsnormen till 8 bilplatser*