



Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun

Remissversion 2018-06-11

BN 2018/0238

Innehåll

Inledning	3
Förutsättningar och inriktning.....	4
Zonindelning.....	8
Parkeringsnorm	9
Åtgärds paket kan ge reducerad norm ..	12
Utformning.....	13

Parkeringsnorm för bil och cykel i Lunds kommun har tagits fram av stadsbyggnadskontoret

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 t ex bostäder, kontor och handel. Byggnadsnämnden ansvarar för parkeringsnormen och dess tillämpning i detaljplanering och bygglovprövning. 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 är ansvarig?

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 bygglovprövning. 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 bygglovansökningar 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 parkeringsnormen anger

Parkeringsnormen är en miniminorm, dvs 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 funktionshindrade, taxi etc) kan slutsatsen dras att det krav som plan- och bygglagen ställer på fastighetsägaren för ordnande av parkering ej 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, dvs 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, t ex 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 kvartermark medan gatan är allmän gatemark. 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 t ex 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
Bostäder				
Boende	60-80	55	50	80-90
Besökande	10	40	50	50
Kontor	55-75	20	10	10
Handel				
Livsmedel	40	80-90	80	-
Detaljhandel/ nöje/rest.	40	80-90	100	-
Sällanköp	40	70	100	-
Industri	60-80	10	5	10
Skola/förskola	90	10	5	-

Angöring och parkering för rörelsehindrade

Angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga ska enligt Boverkets byggregler ordnas inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till bostäder och verksamheter. Om det inte kan lösas på kvartermark, eller är rimligt att lösa på kvartermark 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 botten våningen längs gatan. Den kan även gå att samordna med angöring för gods och avfallshantering. Avgörande är då en ändamålsenlig reglering.

Mellan 2% och 3% (dock minst en) av samtliga bilplatser som ska ordnas enligt parkeringsnormen ska anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Bilplatserna ska vara fem meter breda om inte intilliggande yta kan användas. Parkeringsplatserna ska kunna förläggas nära entrén och utmärkas för just rörelsehindrade. Gångavståndet ska inte överstiga 25 m.

Acceptabla gångavstånd till 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
Boende	400 m
Arbete	400 m
Besökande	
Bostäder	200 m
Butiker	200 m
Angöring	75 m

För gångavstånd till cykelparkering se kapitel *Utformning*.

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 ej tillräckliga eftersom dessa kan ändras eller upphävas utan kommunens godkännande.¹
- **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, t ex minskar efterhand, så kan dessa platser istället nyttjas av andra fastigheter i området.

¹ Tidigare har det förekommit att Lunds kommun accepterat långsiktiga hyresavtal mellan fastighetsägare, trots att sådana lösningar ej varit godkända enligt gällande

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.

Gällande lagstiftning och praxis för parkeringsköp utgår från att fastighetsägaren genomför parkeringsköpet gentemot kommunen och/eller dess kommunala parkeringsbolag. Ibland väcks frågan om parkeringsköp kan vara möjlig med ett privatägt parkeringsbolag som part. Om det i något läge skulle bli aktuellt att ett privatägt bolag erbjuder sig att ordna parkering mot en parkeringsköpsavgift bör det först utredas om det är möjligt med hänsyn till gällande lagstiftning, och huruvida parkeringsplatserna tillgänglighet kan säkerställas över tid (dvs hindra att avtal ändras eller sägs upp utan kommunens godkännande).

Strategiska parkeringsplaner för större stadsutvecklingsprojekt

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. Områdesspecifika parkeringsplaner ska antas av byggnadsnämnden.

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, parkeringshus kostar 100-200 000 kr per plats, och källargarage 250-500 000 kr per plats.

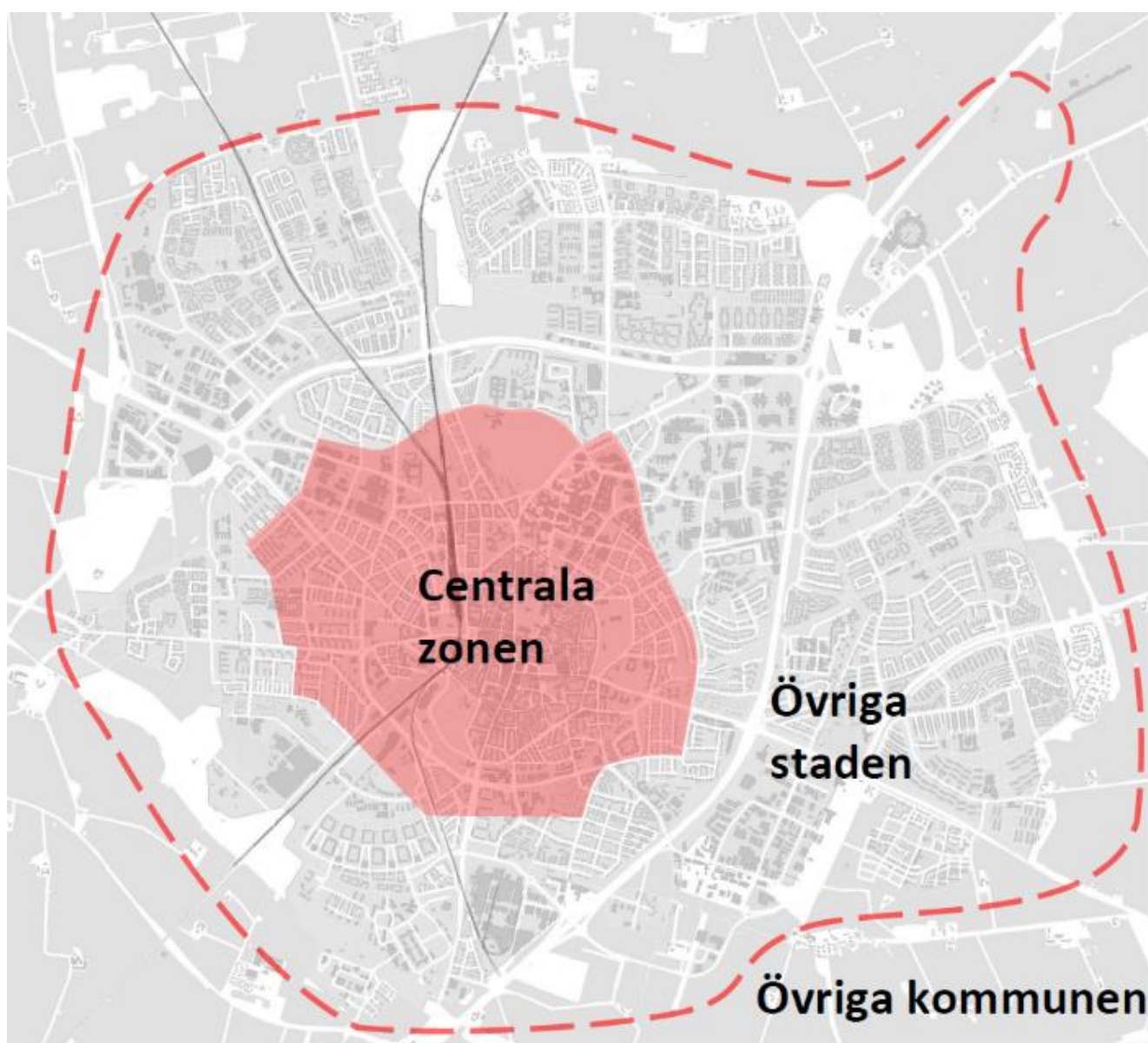
För att täcka de faktiska kostnaderna för mark, byggnation, drift och underhåll av parkering bedöms priset för en markparkeringsplats behöva vara 500-1000 kr/månad per plats. För parkeringshus stiger kostnaden per plats upp emot 1500 kr/månad och vid källargarage blir nivån så hög som 2000-3000 kr/månad.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

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.

Småhus

Parkeringsplatser per bostad

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil samlad P	1,3	1,3	1,6
Bil på tomt	2	2	2
Cykel	-	-	-

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. Tex 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 ev 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.

Flerbostadshus

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	8 ¹	9 ²	10
Cykel	30	30	30

¹ Inom gamla stadsvallen är normen 5,3 bilplatser

² Inom 500m gångavstånd till spårvägen är normen 8 bpl

Efterfrågan på bilparkering från flerbostadshus kan variera stort med läget i staden, upplåtelseform, målgrupp mm. 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 ca 10% avsedd för besökare, varför dessa platser måste vara allmänt tillgängliga (dvs ej låst garage).

Observera att området inom gamla stadsvallen har en extra låg nivå (5,3 bpl), eftersom förhållandena här är särskilt lämpliga för lågt bilinnehav. Därutöver ges också en reduktion längs spårvägen utanför den centrala zonen; där gäller samma flerbostadshusnorm som i centrala zonen dvs 8 bpl.

För cykel är inriktningen att det ska finnas minst en plats per boende samt plats för besökare, vilket omskrivet till vanliga lägenhetsytor och boendetäteter 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 lådcyklar, cykelkärror etc. Detta innebär i praktiken att normen blir något lägre än 30 cyklar per 1000 kvm BTA.

Studentbostäder

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	2	2	2
Cykel	40	40	40

Bilnehavet bland studenter är vanligen betydligt lägre än bland övriga invånare. Boendeformer som endast riktar sig till studenter ges därför en särskild norm. Bilnormen 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 cyklande individer, vilket resulterar i en högre norm än för ordinarie flerbostadshus.

Vårdbostäder

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	3	3	5
Cykel	10	10	10

Vårdbostäder är boende med tillhörande vårdbehov, t ex äldreboende och gruppboende. För sk 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. Särskild hänsyn kan behövas till funktionshindrades behov av större parkeringsplatser.

Kontor

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	8	12	16
Cykel	20	20	20

Efterfrågan på bilparkering vid kontorsarbetsplatser varierar mycket med läget i staden, parkeringens avgiftsnivå, kollektivtrafikstandard mm. 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

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	6	6	6
Cykel	5	5	5

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

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	8	8	8
Cykel	20	20	20

Universitetssjukhuset är en av kommunens största arbetsgivare och har ett stort antal besökare varje dag. I omgivningen finns också omfattande labverksamheter, som tillsammans med sjukhusverksamheten 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.

Universitetet

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	7	7	7
Cykel	50-90	50-90	50-90

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, om det är fokus på administration eller större föreläsningssalar t ex. Cykelnormen anges därför som ett spann, som får anpassas till det specifika ändamålet.

Grundskola och gymnasium

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	3	3	5
Cykel	30-45	30-45	30-45

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 cykelparkeringar behövs.

Förskola

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	3	3	5
Cykel	20	20	20

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 för hämtning och lämning av barn. Särskilt utrymme ska ges så lådcyklar och cykelkarror får plats på ett bra sätt.

Handel

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	20	25	25
Cykel	30	30	30

Hotell

Parkeringsplatser per rum

	Centrala zonen	Övriga staden	Övriga kommunen
Bil	0,15	0,15	0,3
Cykel	-	-	-

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 dvs 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.

Övrigt

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

Åtgärds paket kan ge reducerad norm

Om fastighetsägaren förbinder sig att genomföra åtgärder som kan förväntas minska efterfrågan på parkering bör 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 men får i så fall diskuteras i varje enskilt fall.

Flerbostadshus

30% reduktion av flerbostadsnormen kan erhållas om fastighetsägaren i bygglovansökan förbinder sig att uppfylla följande kriterier:

- Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll i minst 10 år och kostnaden för medlemskapet ingår i hyran
- Minst 90% 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 förbinder 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.

Som pilotprojekt kan det också vara möjligt att genomföra åtgärds paket för "bilfritt boende", dvs att parkeringsnormen reduceras med 90-95% (parkeringskrav för funktionshindrade, 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

20-30% reduktion av kontorsnormen kan erhållas om fastighetsägaren i bygglovansökan förbinder sig att genomföra en grön resplan, dvs ett åtgärds paket 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. Cykelparkeringar bör vara väderskyddade och erbjuda fastlåsningsmöjlighet. Parkeringarna ska också vara trygga, säkra och utformade så att de är både inbjudande och tillgängliga, bl a genom att de är rensade från gamla övergivna cyklar. De ska vara anordnade så man når dem bekvämt och i normalfallet högst 25 m från entrén.

Under senare år har utbudet av olika cykeltyper blivit allt större (lastcyklar, cykelkarror mm), varför parkeringar bör ge utrymme för även sådana cyklar. Utformningen bör också understödja att cyklar ställs på avsedd plats och ej utanför parkeringen, så framkomligheten för gångtrafikanter med och utan funktionshinder kan säkerställas.

Cykelparkeringar är ofta väl synliga och det är därför viktigt att de estetiskt passar in i stadsmiljön.

Följande krav ställs 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 betyder max 25 m från entréer (antingen utomhus, i separata cykelhus eller i cykelrum i husets bottenplan)
- Minst hälften av platserna ska vara väderskyddade
- Minst hälften av platserna ska vara låsbara, antingen bakom låsta dörrar eller med ställ anpassade för fastlåsnings av cykelramen
- Utrymme ska ordnas så att lådcyklar och andra utrymmeskrävande cyklar får goda parkeringsmöjligheter, motsvarande 5-10% av totala cykelparkeringsytan
- När parkeringsplatser finns bakom dörrar ska dörrautomatik finnas. Dörrar ska vara av

tillräcklig bredd för att med lätthet kunna passeras med lådcyklar

- Vid parkering i källarplan ska låg lutning på rampen eftersträvas. Alternativt ska det finnas hiss med utrymme för lådcykel.
- Svårtillgänglig cykelparkering exempelvis i källarförråd är inte acceptabelt.
- Besöksparkering ska placeras i markplan (ej källare/garage)

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 bör därför ges en annan användning, t ex 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.

Dagvattnet från parkeringsytor innehåller normalt sett föroreningar. Dagvattnet ska därför normalt renas innan det leds till dagvattennätet. För mindre anläggningar kan detta ske genom avledning mot intilliggande grönsytor.

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.

Sammanfattande normtabell

Avser antal parkeringsplatser per 1000 kvm BTA där ej annat anges

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

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

Fotnot 2: Inom 500m gångavstånd till spårvägen reduceras flerbostadsnormen till 8 bpl

