

## Översyn av parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun

Dnr BN 2018/0238

### Sammanfattning

För att uppfylla plan- och bygglagens intentioner om fastighetsägares ansvar för att i lämplig utsträckning ordna parkering, finns en parkeringsnorm för bil och cykel i Lunds kommun. Nu gällande norm antogs av byggnadsnämnden 2013. För att normen ska vara aktuell och underlätta detaljplanering och bygglovprövning beslutade byggnadsnämnden 2017-03-23 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram förslag till ny parkeringsnorm. Resultatet av detta uppdrag läggs nu fram till nämnden med förslag om att skicka ut detta på remiss.

### Beslutsunderlag

- Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse 11 juni 2018 (denna skrivelse)
- Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun, remissförslag 2018-06-11

### Barnens bästa

Parkeringsnormen påverkar markanvändningen och kan därmed påverka utrymme till förfogande för barns lek. Även utformning av cykelparkering kan påverka barns möjligheter att leka och röra sig. En uppdaterad parkeringsnorm bedöms kunna vara positiv för barn, även om de direkta effekterna är svåra att bedöma och mäta.

### Ärendet

### Bakgrund

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 i kommunens planering och lovgivning är därför angelägen. Utifrån plan- och bygglagen har Lunds kommun tagit fram en parkeringsnorm som utvecklats och uppdaterats under årens lopp, senast 2013. Parkeringsnormen beskriver ansvarsförhållanden, kommunala krav samt anger hur dessa kan uppfyllas. Nuvarande parkeringsnorm bedöms som helhet fungera bra, men utvecklingen inom stadsutveckling och parkering går snabbt och förvaltningen bedömer att det finns skäl att göra en översyn in-

riktad på smärre justeringar. Med en uppdatering av parkeringsnormen bedöms detaljplanering och bygglovprövning bättre kunna stödja de övergripande målen för stadsbyggandet och kommunens utveckling. Byggnadsnämnden beslutade 2017-03-23 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram förslag till ny parkeringsnorm. Byggnadsnämnden beslutade också att ”i arbetet med en ny parkeringsnorm också pröva möjligheten att återgå till reducerad norm för bilar i lägen med god kollektivtrafik”.

### **Förslag till förändringar med kommentarer**

Genomförda justeringar som påverkar normen i sak och vilka krav som kommunen ställer redovisas och kommenteras nedan. Därutöver har ett antal mindre justeringar gjorts, av mer redaktionell och pedagogisk karaktär, vilka inte redovisas här.

#### Cykelnormen för studentboende sänks

De senaste åren har ett flertal studentbostadsprojekt genomförts, varvid normen har prövats. I planering och genomförande av dessa projekt har konstaterats att cykelnormen är något hög i förhållande till parkeringsefterfrågan. Detta bedöms bero på att boendetätheten relaterat till BTA visat sig vara lägre än man tidigare bedömt, vilket innebär att fler parkeringsplatser krävs än vad som faktiskt behövs av de boende och deras besökare. En sänkning föreslås därför till 40 cykelplatser per 1000 kvm BTA (jämfört med parkeringsnorm 2013: 45).

#### Bilnormen: Studentboende, vårdbostäder samt skola/förskola i övriga staden sänks

Studentbostadsnormen för bil föreslås sänkas till 2, enligt samma resonemang om boendetätheten som för cykelnormen ovan (jämfört med parkeringsnorm 2013: 2,5).

Vårdbostäder är bostäder för äldre som behöver vård, gruppboende enligt LSS etc. Vid genomförda projekt har konstaterats att gällande norm leder till byggande av parkeringsplatser som i stor utsträckning inte används för ändamålet. En tydlig sänkning per 1000 kvm BTA föreslås därför till 3 bilplatser i centrala zonen och staden i övrigt, samt 5 bilplatser i övriga kommunen (jämfört med parkeringsnorm 2013: 6 i centrala zonen och staden i övrigt, samt 9 i övriga kommunen).

Skolor och förskolor i övriga staden bedöms också ha en hög norm, som inte är relevant med hänsyn till nyttjandet. Normen föreslås sänkas till samma nivå som i centrala zonen, dvs 3 bilplatser per 1000 kvm BTA (jämfört med parkeringsnorm 2013: 5).

#### Centrala zonen utökas

Centrala zonen föreslås utökas. Detta görs huvudsakligen för att centralstationsområdet växer i betydelse, både för människors resande men också att stadskärnans tyngdpunkt rört sig västerut. Det bedöms därför rimligt att ytor inom 1 km från centralstationen ingår i centrala zonen. Till detta kan läggas att blandstadens täta bebyggelse växer utåt, och framförallt sker detta i väster och söder varför centrala zonen föreslås utökas i

dessa riktningar. Den utökade zonen innehåller bl a Västerbro och Karhögs torg där stadsutveckling och förtätning är aktuell, men inom zonen finns också områden där förtätningspotentialen bedöms låg och därmed förändringen marginell.

Kollektivtrafikerabatt för flerbostadshus längs spårvägen

Byggnadsnämnden beslutade att stadsbyggnadskontoret ska ”pröva möjligheten att återgå till reducerad norm för bilar i lägen med god kollektivtrafik”, och några varianter för hur detta kan ske har därför prövats.

Avgörande för hur rabatten ska se ut är vad som ska vara kvalificerande för ”god kollektivtrafik”. Är det stadsbusstrafik inom ett visst avstånd, och/eller med en viss turtäthet? Är det närhet till tågtrafik, och i så fall vilken turtäthet är tillräcklig för att anses kunna påverka bilinnehav och parkeringsefterfrågan? Om man utgår från stadsbussnätet och spårvägen Lund C – ESS kan konstateras att ca 90% av stadens yta har tillgång till stadstrafik med god turtäthet, och läggs regionbusstrafik till detta blir andelen ännu högre. Med en så hög täckning bedöms det inte motiverat att erbjuda kollektivtrafikerabatt utan bättre att sänka normen i staden generellt – vilket också var ett av huvudskälen till att denna rabatt togs bort 2013 och ersattes med en sänkt grundnorm samt möjlighet till reduktion om fastighetsägaren inför mobilitetsåtgärder.

Spårvägen Lund C – ESS kommer med trafikstart 2020 erbjuda exceptionellt god standard och skulle därmed kunna utgöra grunden för kollektivtrafikerabatt. En möjlighet som prövats är att låta de normala som gäller för centrala zonen även gälla inom rimligt gångavstånd till spårvägen. Detta skulle ge viss sänkning av flerbostadsnormen utmed stråket (dock ej i Brunnsög som sedan tidigare beslut har samma flerbostadsnorm som centrala zonen). Det skulle ge stor sänkning för kontor, från dagens 12 till 8 bilplatser per 1000 kvm BTA. En så stor sänkning för kontor bedöms för närvarande inte riktigt rimlig, bl a med hänsyn till att dagens norm ligger rätt väl i linje med det tredjedelsmål (max 1/3 biltrafik) som finns för Brunnsög. Därutöver skulle förstås även övriga verksamhetstyper få sänkt norm till centrala zonens nivåer.

Istället föreslås att längs spårvägen låta flerbostadsnormen för centrala zonen gälla, dvs 8 istället för 9 bilplatser per 1000 kvm BTA. Detta gäller alltså redan för Brunnsög, och det blir därmed lättförståeligt att låta detta gälla hela spårvägsstråket.

För kontorsverksamheter föreslås ingen kollektivtrafikerabatt, men däremot ges möjlighet för kontor att få sänkt norm vid införande av mobilitetsåtgärder, se mer nedan under särskild rubrik.

Åtgärds paket för bostäder "bilpool", uppdaterade krav för att få 30% reduktion. Möjlighet att erhålla ytterligare 10% vid fler mobilitetstjänster, dvs max 40% reduktion.

Sedan nu gällande norm antogs 2013 har det funnits möjlighet att vid införande av ett "åtgärds paket bilpool" få upp till 30% reduktion på flerbostadsnormen. Intresset för detta åtgärds paket har växt med tiden och är nu stort bland flertalet fastighetsutvecklare, och denna typ av åtgärder är också populära i många andra tillväxtkommuner.

Efter några års tillämpning kan konstateras att kriterierna för vad fastighetsägarna måste uppnå är ganska begränsade i förhållande till den stora reduktion som ges, och det är ibland också otydligt vad som faktiskt ska göras. En uppdatering av kriterierna har därför gjorts, där den tydligaste skillnaden är att kravet på gratis bilpoolsmedlemskap för hyresgästerna har höjts från 5 till 10 år. Även kraven på medverkan i uppföljning har skärpts till 10 år, och för att få högsta reduktion ska minst 90% (tidigare 50%) av bilplatserna ordnas via parkeringsköp i samnyttjade anläggningar. Däremot har kriteriet om "Speciell omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen" tagits bort då det har varit otydligt vad detta egentligen innebär. Istället har nya tydligare utformningskrav införts för cykelparkering generellt, se mer nedan under särskild rubrik.

Det finns ett stort intresse från fastighetsägare att ytterligare reducera parkeringsefterfrågan, och det bedöms också rimligt att fler effektiva åtgärder kan ge en sådan påverkan på efterfrågan. Därför föreslås att möjlighet att erhålla ytterligare 10% om fler mobilitetstjänster genomförs, dvs totalt max 40%. Eftersom det pågår en kontinuerlig utveckling av olika mobilitetsåtgärder, och det finns anledning att stimulera denna utveckling ytterligare, preciseras inte i parkeringsnormen vilka åtgärder som kan vara aktuella utan detta får diskuteras i varje enskilt fall.

Åtgärds paketet för bostäder "bilfritt boende": uppdaterade krav

I gällande norm från 2013 finns också möjlighet att som pilotprojekt genomföra åtgärds paket för "bilfritt boende", dvs att parkeringsnormen reduceras med 90-95% (parkeringskrav för funktionshindrade, besök och bilpool kvarstår). Med pilotprojekt avses att mycket få projekt kan bli aktuella, då kraven är mycket högt ställda för att "bilfritt boende" ska anses vara uppnått.

Fastighetsägaren måste genomföra långtgående insatser som bedöms eliminera efterfrågan på bilinnehav hos de boende. Det exakta innehållet i ett sådant åtgärds paket får diskuteras i varje enskilt fall. I normen föreslås kriterier som kan betraktas som en grund för vad fastighetsägaren ska uppfylla, men denna måste därutöver byggas på med fler relevanta åtgärder för varje specifikt fall. Eftersom några av kriterierna som angavs i parkeringsnorm 2013 har visat sig omöjliga att kräva har dessa justerats eller tagits bort.

Åtgärds paket för kontor införs vilket möjliggör 20-30% reduktion

Gällande norm för kontor bedöms på det stora hela vara rimlig varför den inte ändras. Exempelvis planeras många nya kontor på Brunnsnäs och Ideon och här ligger gällande norm i linje med det antagna tredjedelsmålet för Brunnsnäs. Det bör dock finnas möjlighet bland intresserade fastighetsägare att med olika mobilitetsåtgärder pressa parkeringsefterfrågan ytterligare. Därför föreslås möjlighet att reducera kontornormen med upp till 20-30% för de som väljer att genomföra ett paket av mobilitets-tjänster. På så sätt uppmuntras fastighetsägarna och de verksamma företagen att genomföra åtgärder som kan minska parkeringsefterfrågan och öka det hållbara resandet. Eftersom det pågår en kontinuerlig utveckling av olika mobilitetsåtgärder, och det finns anledning att stimulera denna utveckling ytterligare, preciseras inte i parkeringsnormen vilka åtgärder som kan vara aktuella utan detta får diskuteras i varje enskilt fall.

Denna möjlighet föreslås gälla hela kommunen, eftersom möjligheten att påverka parkeringsefterfrågan torde finnas i hela kommunen.

Tabellen över reduktioner vid samnyttjande något uppdaterad

Några justeringar har gjorts i denna tabell för att stämma bättre överens med senare års erfarenheter med parkeringsplatsers nyttjande över tid. Bland annat har nyttjandegraden för handelsparkeringar generellt brutits ned för olika typer av handel. Totalt sett är justeringarna mycket små.

Max gångavstånd för bostäder höjt från 300 till 400m

I parkeringsnorm 2013 är max gångavstånd till bostäder angivet till 300m, och till arbetsplats 400m. Max gångavstånd till bostäder föreslås höjas till 400m, och på så sätt jämföras med vad som brukar bedömas som god standard när det gäller gångavstånd till stadsbusshållplats. Liksom i parkeringsnorm 2013 ges möjlighet till undantag från angivna avstånd: ”I de fall bilplats inte går att anordna inom de angivna avstånden, kan längre avstånd accepteras.”

Cykelparkering utformningskrav har uppgraderats, högre krav ställs

När bebyggelsestätheten ökar blir det allt svårare att ordna attraktiv cykel-parkering, både vid bostäder och verksamheter. I parkeringsnorm 2013 finns en del skrivningar och rekommendationer om hur cykel-parkering ska utformas, men det är ganska vagt formulerat och ibland svårt att genomföra i bygglovs-kedet. Utifrån detta föreslås nu ett antal kriterier införas i parkeringsnormen som ökar möjligheten att boende, besökare och verksamma ges goda cykel-parkerings-möjligheter.

- 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 med ställ anpassade för fastlåsning av cykelramen eller bakom låsta dörrar

- Utrymme ska ordnas för lådcyklar och andra utrymmeskrävande cyklar, motsvarande 5-10% av totala cykelparkeringsytan
- När parkeringsplatser finns bakom dörrar ska dörrautomatik finnas, och dörrarna ska vara breda nog så de med lätthet kan passeras med lådcyklar
- Vid parkering i källarplan ska låg lutning på rampen eftersträvas, alternativt ska det finnas hiss med utrymme för lådcykel.
- Besöksparkering ska placeras i markplan (ej källare/garage)
- Cykelparkering i källarförråd är inte acceptabelt, då dessa bedöms vara alltför svårtillgängliga.

### **Föreslagen parkeringsnorm i förhållande till andra kommuner**

Det kan vara intressant att jämföra Lunds förslag till ny parkeringsnorm med några andra kommuners normer – ligger förslaget högt eller lågt? En sådan jämförelse är dock mycket svår att göra eftersom olika kommuner väljer olika sätt att beskriva och tillämpa sina normer. Nästan alla kommuner har olika normtal i olika zoner, men zonernas storlek och antal varierar kraftigt vilket gör jämförelser vanskliga. När det gäller flerbostadshus anges normtalen på många olika sätt; Lund och några andra kommuner relaterar till parkeringsplatser per 1000 kvm BTA (bruttoarea), andra relaterar till 1000 kvm BOA (bostadsarea), och ytterligare andra anger bilplatser per lägenhet och olika lägenhetsstorlekar. Några kommuner (Göteborg och Stockholm t ex) har infört tämligen komplexa bedömningsprocedurer som ska tillämpas i varje specifikt projekt, vilket också försvårar jämförelser påtagligt. Slutligen är det ju också stora skillnader mellan kommunerna som sådana, där Lunds stad sticker ut med sin kompakta form och goda möjligheter att ta sig till olika målpunkter även utan bil.

Trots ovanstående problematik har ett försök till jämförelse tagits fram för flerbostadshus och kontor. Jämförelsen ska ses som mycket översiktlig eftersom de bygger på många förenklingar och antaganden, men kan ses som en indikation på förhållandet mellan förslag till ny norm i Lund och andra kommuners parkeringsnormer.

#### *Flerbostadshus*

Utifrån nedanstående tabell görs bedömningen att förslaget till ny norm i Lund ligger nånstans i mitten av jämförda kommuner. Grundnormen i ligger något över snittet, men möjligheterna till reduktion innebär att det är fullt möjligt att komma under snittet.

Kommun	Bpl / lgh	Reduktionsmöjligheter
Lund	0,7-0,9 *	Mobilitetsåtgärder ger 20-40% reduktion (ev 90-95%)
Jönköping	0,7-0,9	Mobilitetsåtgärder ger 15% reduktion
Stockholm	0,2-0,7	Det låga talet förutsätter mobilitetsåtgärder
Göteborg	0,2-1,0	Det låga talet förutsätter mobilitetsåtgärder
Malmö	0,6-1,0	Mobilitetsåtgärder ger 30-90% reduktion
Uppsala	0,35-0,6	Mobilitetsåtgärder ger upp till 25% reduktion
Helsingborg	0,7-1,15	Bilpool ger 15% reduktion
Umeå	0,75-1,2	Mobilitetsåtgärder ger upp till 40% reduktion
Växjö	0,5	

*\* inom gamla stadsvalLEN i Lund är normen lägre än vad som anges ovan, men då detta område är förhållandevis litet och potentialen för nya bostadshus här är begränsad har inte denna tagits med ovan, för att få en mer relevant jämförelse.*

### Kontor

Avseende kontorsverksamheter kan förslaget till ny parkeringsnorm i Lund anses ligga nåstans i mitten bland jämförda kommuner, eller lite under mitten när man tar med erbjudna reduktionsmöjligheter.

Kommun	Bpl /1000 kvm BTA	Reduktionsmöjligheter
Lund	8-16	Mobilitetsåtgärder ger 20-30% reduktion
Jönköping	8-12	Mobilitetsåtgärder ger 15% reduktion
Göteborg	0-8	
Malmö	9,5-20	Mobilitetsåtgärder ger 30-90% reduktion
Uppsala	3-5	
Helsingborg	7-17,5	
Umeå	10-20	Mobilitetsåtgärder ger upp till 40% reduktion
Växjö	15	

## Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut

Byggnadsnämnden beslutar

**att** uppdra åt stadsbyggnadskontoret att skicka ut förslag till Parke-  
ringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun på remiss

## Stadsbyggnadskontoret

Christian Rydén  
Trafikplaneringschef

Cecilia Hansson  
Översiktsplanechef

*Beslut expedieras till:*  
Akten