



Policy för parkering på gatumark i Lunds kommun



Policy för parkering på gatumark i Lunds kommun har tagits fram på uppdrag av tekniska nämnden i Lunds kommun och beslutade vid tekniska nämndens sammanträde 2013-05-15.

Karin Loodberg, miljöstrateg på Kommunkontoret, Christian Rydén, trafikplaneringschef på Stadsbyggnadskontoret, Johan Eriksson, chef för trafikvaktkåren vid Tekniska förvaltningen samt Anna Karlsson, Trafikmiljöingenjör på Tekniska förvaltningen har medverkat i arbetet med policyn.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
2. Bakgrund	4
3. Syfte och målsättning	4
4. Bilparkering i Lunds stadskärna.....	6
4.1 Parkering för besökare samt angöring under kort tid prioriteras på gatumark i stadskärnan	6
4.2 Avgifter för parkering av motorfordon och differentierade tider för parkering	6
4.3 Prioritera användning av parkeringsanläggningar och parkeringshus.....	6
4.4 Distribution av varor och gods – lastplatser på väl valda ställen	6
5. Cykelparkering i Lunds stadskärna	7
5.1 Cykelparkering för besökare i stadskärnan prioriteras på gatu-mark.....	7
5.2 Bilparkeringsplatser kan övergå till cykelparkering.....	8
5.3 Cykelparkering i parkerings-hus kan prövas	8
5.4 Rutiner och resurser för att ta hand om övergivna och felparkerade cyklar.....	8
6. Parkering i Lunds -halvcentrala delar	9
6.1 Besöksparkering prioriteras	9
6.2 Avgifter där efterfrågan av parkering är stor.....	9
6.3 Distribution av varor och gods	9
6.4 Cykelparkering	9
7. I övriga staden och kommunens andra tätorter	10
7.1 Parkering och cykelparkering ska ordnas på tomtmark.....	10
9. Planering av parkering i nya stadsdelar, områden och kvarter.....	10
10. Gynna bilpooler.....	11
11. Angöring och parkering av buss ska vara möjlig.....	11
12. Parkering och kollektivtrafik.....	11
12.1 Park and ride	11
12.2 Bike and ride.....	11
12.3 Taxi och kollektivtrafik	12
13. Samåkningsparkering	12
14. Datumparkering.....	12
15. Parkering för rörelsehindrade med parkeringstillstånd	12
16. Nyttoparkeringstillstånd	13
17. Parkeringsövervakning.....	13
18. Parkeringsledningssystem minskar rundkörning och söktrafik.....	14
19. Beteendepåverkan och information.....	14

1. Inledning

Lunds kommun har en policy för parkering på gatemark som beslutades 1992. Tekniska förvaltningen har getts i uppdrag att ta fram en ny parkeringspolicy som har utgångspunkt i LundaMaTs och i de klimatmål som Lunds kommun har beslutat. Parkeringspolicyn innehåll har stämts av mot parkeringsnormens så att de samverkar för att nå en god och balanserad parkeringssituation.

2. Bakgrund

För fordonsförare kan tillgänglighet vara att det finns möjlighet att genomföra den resa som planerats, att det finns möjlighet att parkera fordonet vid startpunkten och kunna parkera fordonet i närheten av målpunkten för ärendet.

Stadens och tätorternas strukturer och innehåll, t ex verksamheter, service, bostäder, genererar olika behov av parkering, alltifrån angöring av varutransporter till parkering av cyklar, bilar och andra fordon över längre tid. Utbudet av parkering finns att tillgå på tomtmark, i privata och kommunala parkeringsanläggningar samt på kommunala gator. I mer centrala lägen i staden upplåter privata aktörer anläggningar och tomter för allmän parkering. För kommunen i sin roll som väghållare finns det möjligheter att upplåta gatemark för allmän parkering och påverka parkeringssituationen i ett område genom lokala trafikföreskrifter, dispenser och andra administrativa åtgärder.

I den kommunala detaljplaneringen används den så kallade parkeringsnormen för att ställa krav på behovet av parkering som ska tillgodoses på kvartersmark när respektive detaljplan genomförs. Parkeringsnormen är kopplad till geografiskt område och typ av verksamhet/funktion som detaljplanen omfattar. Fastighetsägare ska vid exploatering

uppfylla de krav som parkeringsnormen ställer, och ordna parkering på den egna fastigheten eller köpa sig fri från att ordna parkering.



Bild. Parkering på Spoletorp

3. Syfte och målsättning

Syftet med parkeringspolicyn är att förbättra tillgängligheten för fordonsförare och erbjuda parkering på ett balanserat sätt i staden och i kommunens tätorter. Det är angeläget att sträva efter balans mellan utbud och efterfrågan på parkering och att hänsyn samtidigt tas till aspekter såsom stadsbild, trygghet, trafiksäkerhet och tillgängligheten.

Parkeringspolicyn skall medverka till att göra staden tillgänglig för alla oavsett om man går, cyklar, kör bil eller åker kollektivt. Parkeringspolicyn ska också stödja en hållbar stadsutveckling och bidra till att attraktiva miljöer kan utvecklas. Detta bidrar i sin tur till att Lunds kommuns klimatmål om reduktion av växthusgaser kan uppnås och att visioner och mål i LundaMaTs, Lunds kommuns strategi för ett hållbart transportsystem, kan uppnås. Se visionen för LundaMaTs på nästa sida.

”Vision för ett hållbart transportsystem i Lund 2030”

Lund är en attraktiv kommun med en sund utveckling miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Transporter är en nödvändig del av denna utveckling och bidrar till människors livskvalitet – men orsakar också negativa effekter om de får växa utan styrning. Därför utvecklas Lunds transportsystem ständigt i en mer hållbar riktning.

Den flerkärnighet som betecknar regionen är bevarad och har utvecklats, varje tätort utifrån sina särskilda förutsättningar. Staden och byarnas nät av gator och öppna platser utgör en viktig del i kulturarvet och ger trivsel, trygghet och tillgänglighet.

Samhället har utvecklats så att tillgängligheten förbättrats. Därigenom har transportbehovet och omfattningen av motorfordonstrafiken minskat per invånare. Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken har ökat. Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa – såsom klimatpåverkan, luftföroreningar och buller – har kraftigt reducerats.

Antalet dödade och skadade i trafiken har reducerats kraftigt. Långsiktigt ska ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktionär anpassade till de krav som följer på detta.

Staden och byarna är planerade så att man oavsett ålder och kön känner sig trygg. Miljön inbjuder till nyttjande av gator och stråk, torg och parker. Alla kan ta del av det som staden, byarna och landsbygden erbjuder. Näringslivets behov av tillgänglighet tillgodoses på ett hållbart sätt.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik – liksom andra miljöanpassade transportmedel – har varit och är prioriterade, vilket gör det möjligt att uppnå det hållbara transportsystemet.”

Bild. Visionen i LundaMaTs

4. Bilparkering i Lunds stadskärna

Lunds stadskärna är en unik attraktiv miljö med sin medeltida struktur av smala och vindlande gator där den lilla skalan råder. Utrymmet för transport och vistelse är begränsat och det är många olika intressen som behöver tillgodoses. Alltifrån från flanören som tar paus på något torg, cykelpendlare, besökare som kommer i bil till varutransportören som ska leverera gods.

För att stadskärnan ska behålla sin attraktion behöver den vara tillgänglig oavsett ärende och val av transportmedel. Stadskärnan är också attraktiv att bo i, och boende ger behov av parkering av fordon.

4.1 Parkering för besökare samt angöring under kort tid prioriteras på gatumark i stadskärnan

Genom att prioritera parkering för besökare samt angöring under kort tid i stadskärnas gatumiljöer säkras tillgängligheten. Vilket i sin tur ger möjlighet för människor att göra de ärenden man önskar. Boende i stadskärnan hänvisas därför till att parkera i parkeringsanläggningar, på den egna fastigheten, på parkeringsplatser belägna på tomtmark eller att parkera utanför stadskärnan. Parkering tillåts där det med hänsyn till stadsbild, trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet är lämpligt.

4.2 Avgifter för parkering av motorfordon och differentierade tider för parkering

För att skapa balans och god tillgänglighet till parkering i stadskärnans gatunät ska parkering vara avgiftsbelagd. För att tillgodose olika behov är tiderna för parkering differentierade.



Bild. Kävlingevägen

4.3 Prioritera användning av parkeringsanläggningar och parkeringshus

Bilparkering ska så långt som möjligt styras till parkeringsanläggningar och parkeringshus. Detta bidrar till att mängden parkerade bilar på gatumark i stadskärnan kan minska och ytan för parkering används till annat. I gatunätet i området runt en parkeringsanläggning ska parkeringstider vara kortare och avgifter högre i förhållande till de villkor som gäller för parkering i parkeringsanläggningen. Ett väl utbyggt parkeringsledningssystem ska finnas för att stödja bilförare att hitta närmaste lediga plats i en parkeringsanläggning.

4.4 Distribution av varor och gods – lastplatser på väl valda ställen

I stadskärnan finns en mängd verksamheter som har behov av att varor och gods kan levereras. I det mest centrala gatunätet, Lilla Fiskaregatan med flera gator, prioriteras gång- och cykeltrafiken och

varutransporter är därför tillåtna att angöra verksamheter under en begränsad tid på morgonen och tidig förmiddag. I övriga gatunätet finns lastplatser inrättade på väl valda ställen, som betjänar flera verksamheter i lastplatsens närområde. För att på sikt minska mängden varutransporter till stadskärna bör möjligheten att starta distributionsnätverk och samlastningscentral att utredas.



Bild. Stora Södergatan

5. Cykelparkering i Lunds stadskärna

Alla målpunkter i stadskärnan är lätta att nå med cykel, och det finns behov av cykelparkering på många platser. Kommunens målsättning om att cykeltrafiken ska öka för att klimatmål ska nås och det hållbara transportsystemet utvecklas innebär att behovet av cykelparkeringar kommer att öka. Det ska finnas ett utbud av cykelparkeringar som täcker olika behov, från korttidsparkering för att kunna uträtta ärende till långtidsparkering vid kollektivtrafikterminaler.



Bild. Clemenstorget

5.1 Cykelparkering för besökare i stadskärnan prioriteras på gatumark

Cykelparkering för besökare till stadskärnan ska prioriteras på gatumark och det ska finnas möjlighet parkera i närheten av de flesta målpunkter. Cykelparkering för boende och verksamma i stadskärnan hänvisas till den egna fastigheten. När gator och torg ges ny utformning ska cykelställ och/eller spontana uppställningsplatser integreras i utformningen. Finessen med spontana uppställningsplatser är att ytan kan ha en annan funktion när cyklar inte är parkerade. Spontana uppställningsplatser av cyklar kan accepteras så länge cyklarna inte står i vägen eller utgör något hinder för synskadade eller rullstolsburna. Behöver en cykelparkering utgå av någon anledning ska den ersättas av cykelparkering på annan plats.



Bild. Kyrkogatan

införas för att styra cyklar till avsedd plats för parkering, och det ska finnas både rutiner och resurser för att övervaka detta.

5.2 Bilparkeringsplatser kan övergå till cykelparkering

Eftersom ytor för gående är en bristvara bör i första hand nya platser för cykelparkering utvecklas på körbaneytor. Cirka 10 cyklar kan parkeras där en bil står uppställd. För att utveckla cykelparkeringsituationen i centrum ska bilparkeringsplatser kunna tas i anspråk.

5.3 Cykelparkering i parkeringshus kan prövas

I parkeringshuset vid Västra Station finns både plats för bilar och cyklar. Det är eftersträvansvärt att införa cykelparkering i fler parkeringshus för att t ex arbetstagare i centrum som vill parkera sin cykel skyddat från väder, vind och stöld ska kunna göra det. Kort avstånd mellan parkering och arbetsplats är en förutsättning.

5.4 Rutiner och resurser för att ta hand om övergivna och felparkerade cyklar

Det är vanligt att människor överger sina cyklar och låter dem stå kvar på cykelparkeringar och ta upp plats under långa tider. För att tillgängligheten till cykelparkering ska var god ska det finnas rutiner och resurser för att ta hand om övergivna cyklar.

På platser där cykelparkeringsituationen är problematisk kan parkeringsförbud

6. Parkering i Lunds - halvcentrala delar

Lunds halvcentrala delar utgör området mellan stadskärnan och mellanringen. Gatunätet har en mer modern struktur, generösare utformning och en tydlig indelning med avseende på funktion. I området finns bostäder som till viss del är blandade med verksamheter och service av olika slag. Målpunkter finns med i mindre omfattning jämfört med stadskärnan. Vissa kvarter i området är utbyggda för länge sedan då bilar inte fanns eller åtminstone var ovanliga och av naturliga skäl fanns inget behov av att ordna ordna parkering. För bilinnehavare i dessa kvarter utgör gatumarken en möjlighet att parkera. Vid planering och utförande av nyare bebyggelse har den så kallade parkeringsnormen uppfyllts och parkering lösts på den egna fastigheten.



Bild. Nordanväg

6.1 Besöksparkering prioriteras

I Lunds halvcentrala delar prioriteras besöksparkering före arbetsparkering. I undantagsfall kan boendeparkering beviljas, och i så fall vara avgiftsbelagd.

6.2 Avgifter där efterfrågan av parkering är stor

På gator som är utsatta för ett starkt parkeringstryck från boende, besökande och arbetspendlare, accepteras avgift som ett medel att skapa ordnade trafik- och parkeringsförhållanden.



Bild. Lokföraregatan

6.3 Distribution av varor och gods

I Lunds halvcentrala delar finns verksamheter som har behov av att varor och gods kan levereras. I första hand hänvisas till att lastning och lossning bör ske på tomtmark, är det inte möjligt kan särskilda lastplatser inrättas på gatumark.

6.4 Cykelparkering

Cykelparkering bör till allra största ordnas på fastighetsmark. Är det allmänna målpunkter kan cykelparkering ordnas på gatumark om det är möjligt.

7. I övriga staden och kommunens andra tätorter

Gatunätet i den övriga staden d v s området utanför mellanringen, och i kommunens andra tätorter, har en tydlig indelning med avseende på funktion. Bostäder och verksamheter är ofta väl avgränsade från varandra men och olika typer av service kan förekomma bland bostäder och verksamheter. Parkeringsnormen har uppfyllts och ytor för parkering finns i tillräcklig omfattning på de flesta fastigheter.



Bild. Bokbindaregatan

7.1 Parkering och cykelparkering ska ordnas på tomtmark

I övriga staden och kommunen ska parkering för boende, besökande och arbetande till allra största del klaras på tomtmark. På gatemark kan undantag göras för att ordna parkering för besökare, fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade, lastplatser och andra typer av ändamålsplatser. Hänsyn ska då tas till

stadsbild, trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet.



Bild. Klostergården

8. Områden (zoner) med restriktioner för parkering

Geografiskt sammanhängande områden (zoner) med restriktioner för parkering skall införas där det med hänsyn till stadsbild, trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet är olämpligt med omfattande gatumarksparkering. Att införa restriktioner för parkering områdesvis kan bidra till att stödja parkeringsnormen som använts vid detaljplanering av området och åstadkomma den parkeringssituation som planerats.

9. Planering av parkering i nya stadsdelar, områden och kvarter

I översiktsplanen, ÖP 2010, är en av utvecklingsstrategierna att planera och skapa den blandade staden, som är befolkade under större delen av dygnet med bostäder och verksamheter som vänder sig utåt gatan. Vid planering av nya stadsdelar, områden och/eller kvarter ska det vara möjligt att stödja tillgänglighet till handel, service eller motsvarande genom att parkering kan inrättas på gatemark. Detta kan dock inte räknas in i kravet på uppfyllande av parkeringsnormen som kommunen ställer på byggherrar och fastighetsägare. Anledningen till detta är att kommunen även i fortsättningen har

rådighet över användning. Det vill säga att ytan för parkering kan övergå till annan funktion, t ex cykelbana, cykelparkering, lastplats, trädplantering eller extra körfält.

Vid nybyggande av förskolor kan angöring av varustransporter och eventuellt korttidsparkering på gatumark accepteras, i varje enskilt fall görs en bedömning av lämpligheten med avseende på trafik-säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Motivet är att tomter till förskolor ofta är begränsade och för att klara angöring av varustransport på tomten behöver stor del av friyta / lekyta att tas i anspråk.

Varustransporter ska ordnas på kvartermark. I tätbebyggda stadsmiljöer kan undantag göras och angöring ske på gatumark

10. Gynna bilpooler

Bilpool, bildelning, innebär att flera personer delar på en bil och tillsammans delar de på fordonets fasta kostnader. Genom medlemskap i en bilpool kan de flesta människor få tillgång till bil. Det är ett effektivt sätt att minska biltrafikens negativa effekter och bidra till ett mer hållbart transportsystem. Möjligheten att ordna speciella platser där bilpoolbilar kan parkeras, till exempel genom dispensgivning, ska vara möjlig.

11. Angöring och parkering av buss ska vara möjlig

I stadskärnan med omnejd finns intressanta besöksmål och ofta finns behov av att angöra med buss för att hämta och lämna besökare. Lämpligt belägna platser för av- och påstigning ska vara möjliga att inrätta. Uppställning, parkering, av buss sker i nära anslutning till stadskärnan.

12. Parkering och kollektivtrafik

Tillgängligheten till en god kollektivtrafik har en betydande roll i det hållbara

transportsystemet. Att kombinera kollektivtrafik med cykel eller bil för att genomföra hela resan ska främjas.

12.1 Park and ride

Parkering för pendlare med bil bör finnas vid kollektivtrafikterminaler och viktiga busshållplatser.



Bild. Västra stationstorget

12.2 Bike and ride

Cykelparkering ska finnas i tillräcklig omfattning vid alla busshållplatser och kollektivtrafikterminaler. De ska också finnas möjlighet att långtidsparkera cykel vid kollektivtrafikterminaler, med möjlighet att låsa fast cykeln och parkera den klimatskyddat.



Bild. Cykelparkering vid Lunds C

12.3 Taxi och kollektivtrafik

Taxi i kombination med kollektivtrafik kan vara ett alternativ till resor med egen bil. Tillgängligheten till taxi bör vara god vid kollektivtrafikterminaler, och ytor för uppställning taxibilar finns.

13. Samåkningsparkering

Samåkning bidrar också till det hållbara transportsystemet, då flera personer åker i samma bil istället för att var och en färdas i egen bil. Samåkningsparkering kan finnas på strategiska platser i det övergripande vägnätet och utveckling av samåkningsparkeringar görs i samverkan med Trafikverket.

14. Datumparkering

Datumparkering skall inte tillämpas i Lunds kommun. Dock ska det vara möjligt att införa så kallad städparkering. Städparkering innebär att regler införs som tömmer parkering längs en gata vid en speciell tidpunkt, t ex en dag varje månad. Syftet är att underlätta för sopning och andra driftsåtgärder.

15. Parkering för rörelsehindrade med parkeringstillstånd

Tillgängligheten ska vara tillfredsställande för de människor som behöver parkera fordon med parkeringstillstånd för

rörelsehindrade. I första hand hänvisas dessa fordon till vanliga parkeringsplatser eller gatusträckor med parkeringsförbud.

På strategiska platser i stadskärnan, i närheten av betydande målpunkter, anordnas särskilda handikapparkeringsplatser. För att säkra tillgängligheten i stadskärnan bör tiden för parkering vara begränsad till tre timmar. På gator och torg där tidsbegränsningen är längre än tre timmar ska tidsbegränsningen vara densamma som för övrig parkering.

Utansför stadskärnan kan särskilda handikapparkeringsplatser inrättas efter behov, och tiden för parkering ska anpassas. Behöver tillgängligheten vara hög är en begränsad tidsrymd lämplig, ska behovet tillfredsställa parkering för boende kan tiden för parkering vara 24 timmar. Det ska vara gratis att parkera fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade på gatumark.



Bild. Mårtensstorget

16. Nyttoparkerings-tillstånd

Nyttoparkeringstillstånd gör det enklare att parkera för yrkesfolk som måste ha med bil eller annat fordon. Tillståndet kan sökas av hantverkare eller liknade yrkeskategorier som till exempel har sin verkstad i bilen eller forslar skrymmande/tung utrustning. Nyttoparkeringstillstånd ger rätt att parkera högst 2 timmar i följd på gata eller plats (gatumark) med parkeringsförbud. Tillståndet ger också rätt till parkering i avgiftsbelagd parkeringsplats, på gatumark, utan avgift. Parkeringsskiva ska användas.

17. Parkeringsövervakning

Parkeringsövervakningen skall i huvudsak utföras av kommunens trafikvakter.

Inhyrd personal skall användas vid behov och i samband med personalvakanser samt vid särskilda arrangemang. Övervakningen skall ha en preventiv inriktning och utföras av uniformerad och särskilt utbildad personal med ett väl synligt emblem på vänster bröstficka. Trafikvakterna skall bistå allmänheten med information om gällande trafikföreskrifter, lämpliga färdvägar, parkeringsanläggningar med mera. Trafikvakterna skall även kunna upplysa och informera om turistiska sevärdheter i Lund när sådan information efterfrågas.

Trafikvaktårens prioriteringar är:

- Trafiksäkerhet
- Framkomlighet
- Tillgänglighet

Parkeringsövervakningen skall vara situationsanpassad, med prioritering till trafikintensiva trafikrum. Parkeringsvakten arbetar för ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet enligt särskild övervakningspolicy där prioritetsordningen är:

- Trafikfarlig parkering
- Framkomlighet för ambulans, räddningstjänst och väghållningsfordon
- Tillgängligheten för rörelsehindrade
- Nytto- och kollektivtrafik
- Parkering i strid mot gällande parkeringsregler
- Långtidsuppställda fordon
- Avgiftskontroller

I de fall minsta tvekan råder skall någon felparkeringsavgift inte utfärdas.

Trafikvakterna skall iaktta ett trevligt och korrekt uppträdande samt uppträda öppet i syfte att förebygga felparkering.

18. Parkeringsledningssystem minskar rundkörning och söktrafik

Parkeringsledningssystemet informerar bilister om närmaste lediga plats i en parkeringsanläggning. Systemet kan utvecklas dels genom att informations-skyltar sätts upp längre ut i gatunätet och dels genom att fler parkeringsanläggningar kopplas till systemet.



Bild. Södra Esplanaden

19. Beteendepåverkan och information

Aktuell information om parkering av fordon ska finnas på kommunens hemsida.



LUND

Tekniska förvaltningen, Lunds kommun, Box 41, 221 00 LUND