

Parkering i planering och bygglov



Antagen av samhällsbyggnadsnämnden 2012-02-15 § 38

Antagen av bygg- och miljönämnden 2012-02-16 § 37



**Linköpings
kommun**

Innehåll

Bakgrund och syfte.....	3
Kommunens syn på parkeringar i planering och bygglov.....	4
Om föreslagna parkeringstal	4
Zonindelning	6
Samordnade parkeringar, friköp och bilpooler	6
Parkering för rörelsehindrade	8
Acceptabla gångavstånd till bilparkeringar	8
Möjlighet att bygga fler parkeringar än parkeringstalen anger	9
Parkeringstal.....	10
Enbostadshus	10
Flerbostadshus	10
Speciella boendeformer	10
Industri	11
Kontor	12
Handel	12
Förskola	13
Skola	13
Samlingslokaler/idrottsanläggningar/besöks. anläggningar	14
Nya parkeringar i befintliga områden.....	15
Utformning, lokalisering och kvalitetskrav	16
Avtals- och genomförandefrågor	18
Mark för parkering = mark för bebyggelse	18
Parkeringsfastigheter för bostadsprojekt	18
Referenser.....	19

Bakgrund och syfte

Kommunen har ett övergripande ansvar för planeringen av parkeringar. Det är däremot fastighetsägarna som har det ansvaret att sedan anordna parkeringarna i nya områden.

Kommunen anger i planeringen vilket parkeringsbehov som ska tillgodoseas i respektive planområde och hur detta kan ske. Många kommuner har tagit fram parkeringsnormer som en vägledning för detaljplanarbetet och som en kravnivå för bygglovprövningen. Linköpings kommun har en parkeringsnorm för bilar som är antagen 1996. Parkeringsnormen för cyklar antogs 2003. Parkeringsnormen för bilar är således nästan 15 år gammal. Såväl förändringar i samhället som en ny syn på bilismen och själva normens konstruktion gör det sammantaget angeläget med en revidering. Kommunens trafikstrategi, antagen i juni 2010, pekar också på behovet av att revidera parkeringsnormen. Då de olika trafikslagen kan fungera som kommunicerande kärl är det viktigt att revideringen även omfattar cykelparkeringsnormen.

I trafikstrategin står avseende parkering bl.a. följande:

- Parkeringsnormen ska revideras för större flexibilitet och anpassning till lokala förhållanden. Relativt långa gångavstånd till p-plats ska kunna accepteras. Miniminormen för bilparkering ska ses över så det ej leder till överetablering av parkeringsplatser. En maxnorm bör i vissa fall kunna användas istället.
- Arbetsplatsparkeringar bör avgiftsbeläggas för att få de anställda att använda andra färdmedel till arbetet.
- Mark för parkering ska nyttjas effektivt ex i form av samlade parkeringsanläggningar/p-hus, parkeringsköp, infosystem, samnyttjande, bilpooler etc.



Dessa formuleringar ligger till grund för arbetet med att ta fram ett samlat förhållningssätt till parkering i planerings- och bygglovsprocesserna.

För att tydliggöra dels att parkeringsnormen är en vägledning, dels att det finns andra frågeställningar än enbart antalet parkeringar som bör beaktas i samband med planering och byggande, kommer dokumentets titel vidgas.

I arbetet med parkeringstalen har inspiration hämtats från framför allt Göteborg och Malmö som just arbetat fram nya parkeringspolicier och parkeringstal. Jämförelser har också gjorts med gällande parkeringsnormer i ytterligare ett antal svenska städer.

Dokumentet bör läsas på sådant sätt att ett trafikslag aldrig ska diskrimineras enbart för att favorisera ett annat trafikslag

Kommunens syn på parkeringar i planering och bygglov

- I trafikstrategin anges att parkeringsplaneringen ska ske i enlighet med fyrstegsprincipen. Denna ska användas även vid planering och bygglov och kommer sannolikt att få särskilt stor betydelse i befintliga områden utbyggda före bilismens genombrott.
- Kommunen vill stimulera samordning och samnyttjande (främst i form av friköp) av parkeringar för att på så sätt effektivisera markanvändningen och sänka kostnaderna för parkeringar.
- Kommunen vill stimulera till ökad cykel- och kollektivtrafikandel av det totala trafikarbetet i staden.
- Kommunen vill skapa en differentiering mellan olika områden. Utgångspunkten bör i stor utsträckning vara tillgängligheten med framför allt cykel. Även tillgängligheten med kollektivtrafik har betydelse.

Om föreslagna parkeringstal

Parkeringstalen anger kommunens bedömning av vad som kan anses vara ett skäligt antal parkeringar som man ska kunna anordna på eller i närheten av tomten. Både cykel- och bilparkeringarna ska ordnas på kvartersmark. Detta gäller såväl boende-, arbets- som besöksparkeringar. Parkeringar som anordnas på torg eller gatumark får ej räknas in i parkeringstalen.

För markanvändningstyper där parkeringstal saknas får en särskild bedömning avseende lämpligt antal parkeringar göras från projekt till projekt.

Om särskild parkeringsutredning görs av kommunen för specifika planprojekt, gäller denna före gällande parkeringstal.

Kommunens övergripande inriktning för parkeringsarbetet fokuserar bl.a. på att underlätta hushållens möjlighet att ha sina cyklar säkert, men lätt tillgängligt parkerade vid bostaden och bil/bilar långtidsparkerad/e vid bostaden. Incitamenten ska göra det mer attraktivt att välja andra färdmedel än bilen vid arbetsresor, vilket leder till en lägre parkeringsefterfrågan vid arbetsplatserna. Detta ligger i linje med fyrstegsprincipens tankegångar.

De föreslagna parkeringstalen bygger på dels

översiktsplanens- och trafikstrategins inriktning för stadens utveckling, dels en parkeringsinventering genomförd 2009-10, dels kommunens resvaneundersökning, dels en jämförelse med andra kommuners parkeringstal, dels en jämförelse av bilinnehavet i Linköping och andra större kommuner.

Fyrstegsprincipen avseende parkering innebär att man väljer åtgärder i trafiksystemen i följande ordning:

1. åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av färdmedel (t.ex. förtätning av staden, avgifter för arbetsplatsparkering, Mobility Management (information och beteendeförändring))
2. åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga anläggningar (t.ex. bättre parkeringshänvisning, mer korttidsparkering, högre taxnivåer på besöksparkeringar, bilpooler)
3. förbättringsåtgärder i befintliga anläggningar (punktvisa ombyggnader)
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (t.ex. nya eller tillbyggda parkeringsanläggningar)

Bostadsparkeringar

Utgångspunkten för parkeringstalen är att cykelparkeringar ska anordnas nära sin bostad och vara lätt att nå och bekväma att använda. Man ska även kunna parkera en egen bil vid eller på rimligt avstånd från den egna bostaden. Om man behöver prioritera ska det i normalfallet vara enklare att nå och hämta sin cykel än sin bil.

De framräknade parkeringstalen för bilar bygger på en parkeringsinventering som genomfördes vintern 2009-10. Det bedöms vara viktigt att det inte byggs för få parkeringsplatser vid bostäderna för att inte riskera att få en situation där invånarna upplever sig tvingade att ta bilen till arbetet p.g.a. parkeringsproblem vid hemmet.

I de nya talen har en övergång skett från BRA till BTA, vilket bedöms förenkla uppföljningen i plan- och bygglovsskede. För parkeringstalen avses beräkning av BTA ovan mark. Dock ska oinredda vindar, utomhusförråd m m ej räknas in.

Cykelparkeringstalen har minskats avseende antalet utomhusparkeringar och istället kompletterats med tydligare kvalitetskrav. Även här har ett enhetsbyte skett till BTA.

Det behöver finnas parkeringsplatser för besökande, vilket tydliggjorts i parkeringstalen. Vald nivå är ca. 10% av det totala antalet parkeringsplatser för bilar. Besöksparkeringarna får inte anordnas i källargarage om de inte är upplåtna för allmänheten.

För boende ska parkeringar i centrala staden normalt anordnas i källare eller parkeringsanläggningar ovan mark för att åstadkomma ett effektivt markutnyttjande. Även i de yttre stadsdelarna bör sådana lösningar eftersträvas.

Arbetsplatsparkeringar

För kommersiella verksamheter kommer det finnas ett egenintresse hos fastighetsägaren att ordna tillräckligt antal parkeringsplatser. För kommunen finns det ett intresse av att det inte skapas för många parkeringsplatser, samtidigt bedöms det inte vara moget att sätta skarpa maxnivåer på parkeringsta-

len. Däremot bör det vara högst rimligt att sänka kommunens krav i parkeringstalen kraftigt. Vid arbetsplatser bör parkeringstalen därför motsvara att endast en begränsad del av de anställda tar bilen till arbetet. I trafikstrategin konstateras att införande av parkeringsavgifter är ett sätt att genomföra detta på.

De föreslagna parkeringstalen för olika verksamheter bygger på en kombination av resultaten av parkeringsinventeringen, ett antagande om minskat bilparkeringsbehov kopplat till införande av parkeringsavgifter vid arbetsplatser i enlighet med trafikstrategin, samt 2008-års kommunala resvaneundersökning justerad med en normativ inriktning av trafikslagsfördelningen i enlighet med trafikstrategin.

I nuvarande cykelparkeringsnorm baseras antalet parkeringsplatser vid arbetsplatser m.m. på andelen cyklister i resvaneundersökningen. Denna nivå, samt den färdmedelsfördelning som angivits i översiktsplanen för staden, bör ligga till grund för parkeringstalen för cyklar vid arbetsplatser och affärer. För att underlätta en ökad andel cyklister bör parkeringstalen således motsvara 40% i hela staden. Det är viktigt att ha en högre andel än dagens resvanor och dagens cykelparkeringar för att göra det möjligt att enklare cykla till arbetet.

Det antal bilparkeringsplatser som anges i parkeringstalen för arbetsplatser ska i normalfallet kunna anordnas som markparkeringar i de yttre stadsdelarna. Ytterligare något fler parkeringar bör vara acceptabelt att bygga som markparkeringar, men en maxnivå för antalet markparkeringar bör införas för att säkerställa en effektiv markanvändning. Detaljplanerna bör då vara så utformade att fastighetsägaren har möjlighet att bygga ytterligare parkeringar genom utbyggnad av parkeringsdäck istället för markparkeringar. Detta ger en flexibilitet samtidigt som kostnaderna för sådana parkeringar rimligen blir så höga att det kommer avspeglats i parkeringsavgifter. Detta kan i sig antas komma att begränsa efterfrågan i ett i viss mån självreglerande system. Ett sådant förhållningssätt är i linje med trafikstrategins inriktning mot att tydliggöra de verkliga kostnader-

na för parkering samt fyrstegsprincipen.

Man bör notera att ytanspråken för bil- och cykel-parkering skiljer sig markant åt. En cykelparkering tar bara en tolfedel av en bilplats. Därför är kostnaden för att anordna relativt sett flera cykelplatser mycket liten. Vid arbetsplatser och affärer bör kommunen vid bygglovsskedet vara positiv till att antalet bilplatser minskas till förmån för fler cykel-parkeringar.

Zonindelning

Översiktsplanen för staden och kommunens trafikstrategi har en tydligt inriktning mot att dämpa biltrafiken innanför den yttre ringen och att etablera huvudcykelstråk och högkvalitativa kollektivtrafikstråk.

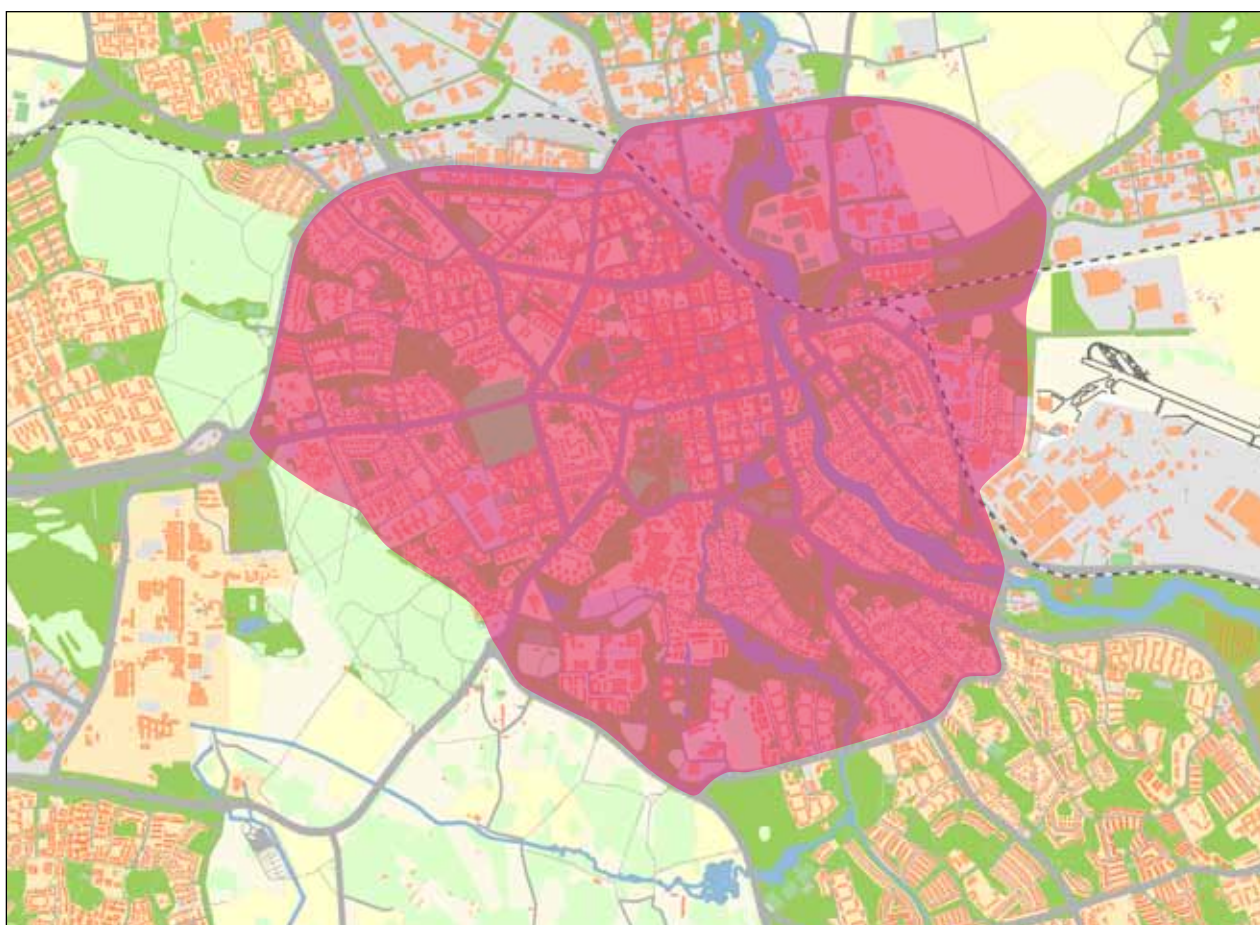
För att parkeringsplaneringen ska bidra till denna inriktning är det lämpligt att kommunens parkeringstal är zonindelade på ett sätt som är anpassat

till inriktningen. Man kan notera att zonen innanför den yttre ringen i stor utsträckning motsvarar de tätast byggda och minst bilorienterade delarna av staden, där förutsättningarna att anordna parkeringar är sämre samtidigt som behovet av egen bil är lägre. Den föreslagna zonen följer inte yttre ringen i sydväst där istället Vallaskogen utgör zongräns.

Parkeringstalen är således indelade i två zoner, centrala staden och övriga staden + tätorterna. För verksamheter ska parkeringstalen för zonen centrala staden även tillämpas för områden inom 200 meter från stomlinjerna i kollektivtrafikens tätortstrafik. Även vid utbyggnaden av Djurgårdsområdet ska parkeringstalen för centrumzonen tillämpas.

Samordnade parkeringar, friköp och bilpooler

Samordning av parkeringsplatser mellan olika fastigheter (och/eller kvarter) kan normalt jämna ut



Föreslagen zonindelning för kommunens parkeringstal. Innerstadszonen markerad med röd färg.

behovs- och beläggningsvariationer över tiden och ger ett totalt sett mer effektivt utnyttjande av parkeringarna. Detta leder till ett lägre samlat parkeringsbehov. Anläggningar på och ovan mark kan också lättare användas för besöksparkeringar. I större anläggningar ovan mark finns också potential att anordna bilpooler, vilket är mycket svårt att lösa i mindre parkeringsgarage under respektive hus/kvarter. Med bilpoolslösningar minskar det totala parkeringsbehovet ytterligare. Stimulering av samordnade lösningar och bilpooler framhålls som lämpliga åtgärder i trafikstrategin. Här kan parkeringstalen bidra.

Det är lättare att vid behov utöka parkeringsantalet genom byggandet av ett ytterligare våningsplan även i mindre, kvartersvisa anläggningar. Detta låter sig inte göras med källarparkeringar. Därmed behöver inte en extra reservvolym framtvängas vid bygglovgivning.

Gemensamma parkeringar innebär ofta längre gångavstånd till parkeringarna, vilket bör minska det slentrianmässiga bilanvändandet och därmed bidra till att man uppnår målen i trafikstrategin. Detta kompenseras av att de blir billigare att bygga än källargarage. Kommunen bör i planskedena sträva efter att endast delar av parkeringsbehovet löses under mark som små anläggningar under enskilda byggnader.

Vid anordnande av samordnade parkeringslösningar och friköp minskas kommunens parkeringstal med en faktor 0,85 för bostäder respektive 0,7 för verksamheter. Då det är mycket svårt att lägga fast generella riktlinjer för hur stora parkeringsvolymerna som behöver samordnas för att kunna tillämpa denna reduktion, gäller att användningen av reduktionstalet ska föregås av att kommunen gör en särskild parkeringsutredning för det aktuella projektet.

Bilpooler

Införandet av bilpooler kan minska bilinnehavet och därmed även av parkeringsbehovet. Förutsättningen är dock att det finns nära och god tillgång till

Friköpsystemet

Systemet med parkeringsköp innebär i korthet att kommunen via Dukaten åtar sig att, mot en fastställd avgift, ordna sådana parkeringsplatser som byggherren i samband med bygglov ålagts att anordna, s.k. friköp. Platserna har företrädesvis anordnats i Dukatens parkeringshus och rådgigheten över platserna ligger hos kommunen/Dukaten. Avgiftens nivå är avsedd att motsvara ca. halva anläggningskostnaden. Resterande kostnad ska finansieras via parkeringsintäkterna.

En stor fördel med parkeringsköp är att det ger möjlighet till flexibla parkeringslösningar. Parkeringar för enskilda fastigheter ger statiska och ineffektiva lösningar utan flexibilitet över tiden. Parkeringsköpens inneboende samnyttjande utjämnar belastningstoppar och minskar det totala parkeringsbehovet. Det gör det också möjligt att lägga samman behovet av många små parkeringar till några större som blir rationella för både trafikanter och operatörer.

kollektivtrafik. Införs bilpooler kan parkeringstalet för bostäder sänkas med upp till 25 %. För att uppnå detta krävs dock att kommunen gör en särskild parkeringsutredning för det aktuella projektet samt att bilpoolinförandet kombineras med ytterligare åtgärder. Dessa är följande:

- Mindre än hälften av bilplatsbehovet får uppföras i källargarage kopplad direkt till den egna fastigheten. Övriga parkeringar ska anordnas genom friköp i gemensamma parkeringsanläggningar i närområdet. Finns inga sådana anläggningar behöver mark för ett mindre parkeringshus eller liknande reserveras i detaljplanen för att reduktionen ska kunna tillämpas i bygglovsskedet ¹.

¹ Dessa reservationer ska ske genom att besöksparkeringar ordnas så att de kan byggas på med små däck. Annars finns det risk för att vi skapar ineffektiva markreservat/låg bebyggelsetäthet.

- Bilpoolens platser ska reserveras i de gemensamma anläggningarna.
- Medlemskapet i bilpoolen ska garanteras i minst fem år och månadskostnaden för medlemskapet ska ingå i hyran/månadsavgiften.
- Speciell omsorg ska läggas på utformningen av cykelparkeringarna.
- Kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen och dess förutsättningar måste ske före inflyttning.
- Projektet ska följas upp gemensamt av fastighetsägaren och kommunen under minst fem år efter införandet. Om bilinnehavet inte är lägre än för jämförbara projekt ska fastighetsägaren ordna ytterligare platser inom friköpssystemet (eller motsvarande) upp till kommunens parkeringstal för samordnade parkeringar, alternativt bygga ut platser i enlighet med gjord markreservation.

Åtgärderna ska regleras i exploateringsavtalet.

Systemet med reduktioner för bilpool bör kunna tillämpas även för verksamheter.

Samnyttjande

I stadsdelar med en blandning av bostäder och arbetsplatser eller av arbetsplatser och nöjesliv/service finns det även en viss potential att samnyttja gemensamma parkeringsanläggningar. Detta har andra kommuner pekat på. Eftersom kommunen samtidigt har som en överordnad inriktning att förmå bilägarna att så långt möjligt lämna bilen hemma i området sjunker förutsättningarna att tillämpa reduktion för samnyttjande. Därmed bör kommunen endast i vissa områden och mindre utsträckning beakta potentialen till samnyttjande. I projekt med blandade verksamheter bör det dock vara möjligt att minska parkeringstalen för besöksparkeringar med hänvisning till samnyttjandet. Detta gäller i första hand besöksparkering för bostäder och kontor. Även besöksparkeringar för bostäder och handel kan ge viss samnyttjandegrad. Frågan behöver prövas fall för fall då förutsättningarna skiljer sig åt i olika projekt

och olika delar av staden.

Parkering för rörelsehindrade

I normala projekt ska ca. 5% av samtliga bilplatser, dock minst en, kunna anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska förläggas nära entrén och kunna utmärkas för rörelsehindrade. Gångavståndet ska inte överstiga 25 meter. Såväl parkering som gångvägen till entrén ska vara tillgänglighetsanpassade. Parkeringarna ska vara fem meter breda om inte intilliggande yta kan användas.

För besöksparkeringar till bostäder och verksamheter ska parkeringsplatserna för rörelsehindrade alltid anordnas. Om antalet besöksparkeringar för rörelsehindrade är fler än en, eller vid verksamheter som riktar sig till allmänheten ska parkeringarna även märkas ut som handikapparkeringar.

För större projekt, besöksanläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, t.ex. vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av handikapparkeringar studeras särskilt.

Acceptabla gångavstånd till bilparkeringar

För att öka cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft är det viktigt att bilen inte blir så lättillgänglig att man av just det skälet slentrianmässigt väljer bilen före andra transportmedel. I trafikstrategin föreslås att kommunen ska acceptera relativt långa gångavstånd till parkeringsplatser om man inte kan lösa parkeringarna i direkt anslutning till bostäderna/verksamheterna. Därför jämföras det accepterade gångavståndet mellan bostaden och bilparkeringsplatserna med de avstånd som brukar accepteras till kollektivtrafikutbudet. Eftersom samordnade parkeringsanläggningar innebär effektivare lösningar och underlättar bilpooler och därmed bidrar till att uppfylla översiktsplaneringens inriktning, bör sådana lösningar stimuleras. Samordnade lösningar innebär ofta längre gångavstånd, vilket också understryker betydelsen av att acceptera långa gångavstånd. Med



Mindre parkeringsdäck som komplementbyggs på tidigare markparkering för Polisens anställda.

längre gångavstånd till parkeringarna möjliggörs också bilfria bostadsområden, vilket innebär en särskild kvalitet inte minst för barnfamiljer. Vid långa avstånd till parkering är det viktigt att angöring kan anordnas nära entréerna.

Vid bostäder i nya områden/stadsdelar accepterar kommunen att parkeringar anläggs på ett gångavstånd som motsvarar acceptabla gångavstånd till kollektivtrafik, d.v.s. 400 m fågelvägen. Vid nya bostäder i de centrala och halvcentrala delarna av staden accepteras längre gångavstånd, 750 m, vilket motsvarar dagens friköpssystem och därmed underlättar friköpslösningar.

Till arbetsplatser accepteras parkeringar som anläggs på längre gångavstånd, 800 m. Detta motiveras av den övergripande inriktningen att incitamenten bör verka för att färre tar bilen till arbetet slentrianmässigt.

För cykelparkeringar ska avståndet från entré till parkering normalt inte överstiga 25 m.

I de bilfria bostadsområden som tidigare byggts i Linköping är gångavstånden mellan bostad och parkeringar många gånger 2-300 m. Det motsvarar de statliga rekommendationer som då gällde för den fysiska planeringen.

Möjlighet att bygga fler parkeringar än parkeringstalen anger

Kommunen ska i sina detaljplaner inte möjliggöra så mycket mer markparkering än vad parkeringstalet anger. Vill byggherren/fastighetsägaren bygga mer parkeringar, får de göra det på höjden. Det ger förutsättningar för en mer marknadsanpassad prisättning av parkeringarna/dämpad efterfrågan och ett effektivare markutnyttjande. För arbetsplatser och handel anges i parkeringstalen ett största antal markparkeringar som bör tillåtas i detaljplanerna. Detta kan ses som ett mer marknadsanpassat alternativ till den maxnorm som föreslogs övervägas i trafikstrategin.

Parkeringstal

Enbostadshus

För enbostadshus förutsätts cykelparkering anordnas på tomt eller i/vid garage & carport. Särskilt parkeringstal för cyklar anges därför inte. Om bilparkeringen anordnas på egen tomt består den normalt sett av garage/carport plus plats framför denna på garageuppfarten. Vid gemensamma parkeringslösningar finns möjlighet till samordning, inte minst av besöksparkeringar. Parkeringstalet kan då minskas.

Enskild parkering: 2 platser/lgh, dock minst en besöksparkering.

Gemensam parkering: 1,6 platser/lgh, varav minst 0,2 besöksparkering/lgh.

Flerbostadshus

Man bör beakta behovet av att skapa utrymmen även för cykelkärror och lådcyklar etc. inomhus då intresset för dessa ökar över tiden och är vanliga i mer cyklande länder. Vid flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen måste beaktas att besöksparkeringen för dessa ska anordnas lätt tillgängligt från entréerna men på kvartersmark.

Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	Inomhus för boende	Utomhus för boende och besökare	Totalt	Utrymmesbehov	För boende	För besökande	Totalt	Utrymmesbehov
Centrala staden	20	10	30	60 m ²	7,2	0,8	8	200 m ²
Övriga staden + tätorterna	20	10	30	60 m ²	10	1	11	275 m ²

För större, relativt centrala, områden som Djurgården och Kallerstad bör högst halva bilplatsbehovet anordnas i källargarage på den egna fastigheten. Resterande parkeringsbehov anordnas i gemensamma anläggningar eller i P-hus ovan mark.

Speciella boendeformer

För vårdboenden och små bostäder bedöms bilanvändandet vara lägre än för normala bostäder, vilket motiverar egna parkeringstal. Behovet för vårbostäderna bedöms vara detsamma i hela staden, varför inga zoner tillämpas. För boende på gruppboende bör tas i beaktande behovet av att få plats med trehjulingar och att dessa bör kunna vinterförvaras inomhus.

Studentbostäder och små lägenheter har givits samma parkeringstal och nivån för bilparkering motsvarar den tidigare normen för små lägenheter. Cykeltalen baseras på samma antal parkeringar/boende och lägenheter som för normala bostäder. För studentbostäder gäller dock omvänd fördelning av de boendes parkering inomhus/utomhus. Vid eventuellt byggande av korridorrum bör särskild utredning göras. Dock kan 60 platser/1000 BTA vara en ledning.

Vid varje påbörjad detaljplan för studentbostäder ska en särskild parkeringsutredning göras med syfte att eventuellt kunna reducera behovet av parkering

Boendetyp Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	Inomhus	Utomhus	Totalt	Utrymmes- behov	För boende	För besökande	Totalt	Utrymmes- behov
Vårdbostäder Hela kommunen	3 (för boende i gruppboenden)	3 (för boende i gruppboenden) 2 (för anställda) 3 (för besökande)	5 (äldre- boenden) 11 (grupp- boenden)	10 m ² 22 m ²	1 (för anställda)	1,5	2,5	62,5 m ²
Studentbostäder Centrala staden	16 (boende)	36 (boende) 3 (besökande)	55	110 m ²	4,5	0,5	5	125 m ²
Studentbostäder Övriga staden + tätorterna	16 (boende)	36 (boende) 3 (besökande)	55	110 m ²	6,5	0,5	7	175 m ²
Smålägenheter (BOA ca. 30 m ²) Centrala staden	36 (boende)	16 (boende) 3 (besökande)	55	110 m ²	4,5	0,5	5	125 m ²
Smålägenheter (BOA ca. 30 m ²) Övriga staden + tätorterna	36 (boende)	16 (boende) 3 (besökande)	55	110 m ²	6,5	0,5	7	175 m ²

Industri

För hantverk och mindre industriverksamheter anges inget parkeringstal för bilar. Ett huvudskäl till detta är att inte minst mindre industritomter ofta är till övervägande del hårdgjorda och att transporttytor, lagerytor m.m. samordnas med parkeringarna. Särskilda parkeringsplatser anordnas därmed ofta inte. Ett tal på 8 platser/1000 m² BTA kan ge viss ledning för såväl utformningen av tomterna som reglering av andel bebyggd yta/planterad yta i detaljplanerna.

Industriområdena är generellt relativt dåligt försörjda med kollektivtrafik och därför måste man utgå från en högre andel bilresande än för övriga arbetsplatser.

	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	För anställda	För besökande	Totalt	Utrymmes- behov	För anställda	För besökande	Totalt	Utrymmes- behov
Hantverk/ småindustri	8	1	9	18 m ²	8		(8)	
Övriga industrier	8	2	10	20 m ²	8	1	9 (Max 15 markparkeringar)	225 m ²

Kontor

För framtagandet av parkeringstalen för kontor har parkeringsinventeringen legat till grund i kombination med ett antagande om att parkeringsavgifter införs för anställda på sikt. Det ligger i linje med den övergripande inriktningen att kommunen inte i onödan ska tvinga fram parkeringar vid arbetsplatserna.

I parkeringstalen ges också en rekommendation för maxantal markparkeringar i nya detaljplaner. Talet motsvarar 80-percentilen av dagens parkeringsutnyttjande, vilket också motsvarar nivån för flertalet andra kommuner. Detta ska ses som ett sätt att säkerställa parkeringssituationen även om inte parkeringsavgifter införs i initialskedet.

Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	För anställda	För besökande	Totalt	Utrymmesbehov	För anställda	För besökande	Totalt	Utrymmesbehov
Centrala staden	16	2	18	36 m ²	6	1	7 (Max 10,5 markparkeringar)	175 m ²
Övriga staden + tätorterna	16	2	18	36 m ²	8,5	1,5	10 (Max 14 markparkeringar)	250 m ²

Handel

Parkeringstalen för handel bygger dels på genomförda inventeringar, dels resultat från kommunens resvaneundersökning, dels en anpassning till tänkt färdmedelsfördelning i översiktsplanen för staden. De föreslagna talen för bilparkeringar är därför en minskning mot nuvarande norm och kommunens praxis för externhandeln, medan cykeltalen ökas. Talen för bilparkeringar är också jämfört med andra kommuner låga, medan de för cykelparkeringar ligger i det högre intervallet. Genom rekommendationer om högsta antal markparkeringar i detaljplanerna ges utrymme för att bibehålla dagens parkeringspraxis.

Då kommunen i handelspolicyn angivit att ytterligare livsmedelshandel ej ska etableras i externhandelsområden, baseras parkeringstalen för Tornby och Mörtlösa på sällanköpshandel.

Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	För anställda	För besökande	Totalt	Utrymmesbehov	För anställda	För besökande	Totalt	Utrymmesbehov
Centrala staden	5	24	29	58 m ²	2	11	13	325 m ²
Övriga staden + tätorterna	5	18	23	46 m ²	4	11	15 (Max 30 markparkeringar)	375 m ²
Tornby & Mörtlösa	5	14	19	38 m ²	4	26	30 (Max 40 markparkeringar)	750 m ²

Förskola

Parkeringsstalen bygger på bl.a. kommunens resvaneundersökning. Det är viktigt att beakta behovet av uppställningsplatser för cykelkärror vid förskolorna. Bilparkeringarna för besökande kan med fördel anordnas som angöringsplatser.

Då parkeringsstalen för förskola är nya för Linköping och det finns få exempel i övriga landet behöver sannolikt en utvärdering göras inom några år för att bedöma om talen behöver revideras.

Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA			
	För anställda	För föräldrar och barn	Totalt	Utrymmesbehov	För anställda	För föräldrar m.m.	Totalt	Utrymmesbehov
Centrala staden	7	15	22	44 m ²	2,5	2	4,5	113 m ²
Övriga staden	7	15	22	44 m ²	4,5	5	9,5	238 m ²
Övriga kommunen	5,5	11,5	17	34 m ²	9	7	16	400 m ²

Skola

Parkeringsstalen bygger på bl.a. kommunens resvaneundersökning. Talen för bilparkering är lägre än för förskola, vilket också är rimligt eftersom grundinställningen bör vara att skolelever ska kunna gå och cykla på egen hand till grundskolans olika stadier. Lämnig av skolelever sker snabbt varför man i första hand kan fokusera på angöringsplatser för besökande.

Zon	Cykelparkeringar, antal platser/ 1000 m ² BTA				Bilparkeringar antal platser/ 1000 m ² BTA			
	För anställda	För elever	Totalt	Utrymmesbehov	För anställda	För besökande m.m.	Totalt	Utrymmesbehov
Centrala staden	3	27-42	30-45	60-90 m ²	1	5	6	150 m ²
Övriga staden	3	27-47	30-50	60-100 m ²	2	5	7	175 m ²
Övriga kommunen	2	23-33	25-35	50-70 m ²	4	8	12	300 m ²

De lägre talen för cykelparkeringar avser lågstadiet, medan de högre talen är avpassade för högstadier och gymnasier.



Samlingslokaler/idrottsanläggningar/besöksanläggningar

Besöksanläggningar är förhållandevis få och har i stor utsträckning unika förutsättningar. För sådana utreds parkeringsbehovet för varje specifikt fall. Som ledning för sådana utredningar bör inriktningen vara att bilparkeringarna inte ska dimensioneras för säsongstoppar utan snarare för ”veckovis återkommande” belastningstoppar.

Som ett underlag för bedömningen av belastningstopparnas storlek kan RVU 08 användas. För fritidsresor av olika slag under vardagar använder ca. 30% cykel i staden och ca 20% i övriga kommunen. Bil kör 30-35% i staden och ca. 40% i övriga kommunen. Under helger sjunker cykelandelen, medan andelen bilförare ökar. Med den antagna trafikstrategin för Linköping bör inriktningen vara att anpassa antalet bilparkeringar till en minskad andel bilister och ökad andel cyklister.

Nya parkeringar i befintliga områden

Kommunen har en generellt restriktiv inställning till anordnandet av nya markparkeringar i och vid befintliga bostadsområden. I enlighet med fyrstegsprincipen bör efterfrågan på ytterligare parkeringsplatser i första hand regleras genom att fastighetsägaren inför tidsregleringar och avgifter eller initierar en bilpool. Om denna åtgärd inte är tillräcklig bör i första hand markparkeringarna bebyggas med däck för att utöka kapaciteten. Kommunen kan, om så krävs, göra en detaljplaneprovning för att möjliggöra sådana lösningar.

Kommunen är restriktiv mot anordnandet av nya parkeringar på befintliga bostadsgårdar eftersom de

behövs bättre för lek och rekreation. I vissa fall kan nya markparkeringar på förgårdsmark accepteras om de inte placeras i utsatt läge, t.ex. framför i viktiga gaturum. Huvudinriktningen för att tillåta nya markparkeringar i sådana lägen bör vara att de tillgodoser bilpoolslösningar, inte reserverade privata parkeringar.

Plan- och bygglagen 8 kap. 9§

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



Innergårdar med många respektive få parkeringar.

Utformning, lokalisering och kvalitetskrav

Parkeringsplatser för bilar ska endast i undantagsfall placeras på innergårdar eftersom de behövs bättre för lek och rekreation för de boende.

Parkeringshus/däck ska anpassas till stadsbilden avseende skala, materialval m.m. Parkeringshus ska byggas med sådan våningshöjd i bottenvåningen att lokaler kan inrymmas längs gatan för att på så sätt möjliggöra ett gatuliv. Markparkeringar ska utformas som små enheter som inramas med grönska, i första hand häckplanteringar. Gemensamma markparkeringar ska inte placeras för nära hus, i normalfallet minst 15 m från fasad med fönster. Parkeringarna ska utformas så att buller-, luft- och ljusstörningar förebyggs.



Småskalig bostadsparkering inramad med häckar och träd.

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 grösytor.

För bekväm användning av cykelparkeringar bör breddmåtten 0,7 m/cykel normalt användas. Mellan cykelparkeringsrader bör normalt 2 m bredd anordnas.

Cykelparkeringar för boende ska vara väderskyddade och erbjuda fastlåsningsmöjlighet. De ska vara anordnade så att man når dem bekvämt och i normalfallet högst 25 m från entrén. Med bekvämt



Parkeringshuset Baggen följer upp intilliggande byggnads våningsindelning och har lokaler i bottenvåningen som gatumiljön mer levande.

avses bl.a. att källarparkeringar ordnas så att de boende inte behöver öppna tunga dörrar för hand och att ramper inte är för branta eller smala och att de är väderskyddade för att inte bli hala vintertid. Här avses även att utrymme i lägenhetsförråd inte får räknas som cykelparkering. Även utrymmena framför entrédörrarna behöver vara tilltagna för att rymma cykel och cyklist.

Cykelparkeringar för besökande ska ligga nära entréerna och erbjuda tillräckligt med platser för att på så sätt förebygga konflikter mellan fotgängare och cyklist. Parkeringarna ska erbjuda fastlåsningsmöjlighet och bör också vara väderskyddade.

Cykelparkeringar vid arbetsplatser ska ligga nära entréerna och erbjuda tillräckligt med platser för att på så sätt förebygga konflikter mellan fotgängare och cyklist. Parkeringarna för de anställda ska vara väderskyddade och erbjuda fastlåsningsmöjlighet.



Väderskyddade cykelparkeringar för Polisens anställda.

Ytterligare tips på utformning av cykelparkeringar framgår av kommunens cykelparkeringshandbok.

Parkering på allmänna gator/kvartersgator

Parkeringar längs allmän gata eller i kvartersgator på kvartermark kan vara en yteffektiv markparkeringslösning, men innebär samtidigt vissa problem både trafiksäkerhetsmässigt och vad gäller frågan om likställighet. I nya projekt ska kantstensparkering inte ordnas på kommunens gatumark för projektets parkeringsbehov, eftersom det enligt lag är fastighetsägarna som ska anordna parkeringarna på egen mark.

Kantstensparkerade bilar längs gatorna innebär vissa trafiksäkerhetsrisker, framför allt för cyklister där det inte är ovanligt med olyckor som hänger samman med att bilister öppnar dörrar oförsiktigt. Därför bör på sikt inga kantstensparkeringar finnas på gator med stor cykeltrafik i körbanan. Kantstensparkeringarna innebär även konfliktsituationer mellan bilister vid inbromsning, backning och dörröppning i samband med själva parkeringen. Detta blir mer påtagligt ju större trafikmängderna är på gatan. Därför bör inga nya kantstensparkeringar skapas längs gator med trafik överstigande 4 000 fordon/årsmedeldygn, eller på gator med hastigheter högre än 40 km/h. Gatans funktion har också betydelse för lämpligheten att anlägga kantstensparkeringar. På en huvudgata där hög framkomlighet prioriteras är det således mindre lämpligt med kantstensparkeringar än längs en lokalgata. I stadskärnan där många olika

intressen konkurrerar om användningen av gaturummet är det inte heller lämpligt med fler kantstensparkeringar. Där är kommunens inriktning istället att minska antalet allmänna kantstensparkeringar.

Sned- eller tvärställd parkering i gaturummet innebär backningsrörelser i gatumiljön. Detta leder till en låg trafiksäkerhetsnivå för framför allt oskyddade trafikanter. Därför accepteras lösningen inte av kommunen på allmänna gator. Motsvarande lösningar på längre kvartersgator eller kvartersgator som fungerar som länkar i ett gatunät leder både till en låg trafiksäkerhet och till en konflikt med huvudregeln om att gator ska vara allmänna platser. De ska därför också undvikas. Däremot kan kvartersgator för enstaka byggnader, motsvarande normal gårdsangöring, fungera väl för sned- eller tvärställda besöksparkeringar, handikapparkeringar och bilpoolsbilar.

Längs vissa allmänna lokal gator kan en möbleringszon för träd, cykelparkeringar och kantstensparkeringar för handikapplatser, bilpoolsbilar och i vissa fall korttids besöksparkering planläggas som kvartermark för parkeringsändamål. Detta kan vara lämpliga lösningar på mindre lokalgator i stenstadsmiljöer, där det kan vara svårt att lösa framför allt frågan om tillräckligt korta avstånd till handikapparkeringar på traditionell kvartermark. Genom att upplåta denna typ av mark för bilpooler kan varje bilpoolsbil få en reserverad plats och samtidigt spridas ut i området. Därmed blir det möjligt att få en ökad närhet till dessa bilar. Detta bör stärka bilpoolernas konkurrenskraft särskilt om övriga bilar helt eller till viss del hänvisas till parkeringsanläggningar gemensamma för flera kvarter. Kantstensparkeringar enligt ovan, ska ordnas som parkeringsfickor indragna från körbanan. Kommunen bör i normalfallet fortsatt äga marken för att kunna säkerställa innehåll och utformning av gaturummet samt säkerställa hur parkeringsplatserna regleras tidsmässigt. Berörda fastighetsägare ska direkt eller indirekt stå för såväl investeringskostnaderna som driftkostnaderna för dessa parkeringar. Det skulle kunna tala för lösningar inom friköpsystemet.

Avtals- och genomförandefrågor

Mark för parkering = mark för bebyggelse

För att stimulera till en effektivare markanvändning bör kommunen i planarbetet sträva efter lösningar som kortare eller längre sikt leder till att parkeringsanläggningar för mer än enstaka bostäder byggs i form av källargarage eller olika former av parkeringshus. Med sådana lösningar kan exploateringsgraden öka och förutsättningarna för bilpooler m.m. ökar, vilket i båda fallen effektiviserar markanvändningen.

I stadens ytterområden eller i tätorterna kan det i dagsläget uppfattas av byggherrarna som ekonomiskt oförsvarbart att anordna parkering annat än som markparkeringar. Eftersom förhållandena kommer förändras på sikt medan bebyggelsestrukturen är långsiktigt bestående bör planerna ändå utformas med en längre tidshorisont. Inriktningen bör vara att det markområde som de första åren kommer användas som markparkeringar, innehåller en byggrätt som på sikt helt eller delvis kan utnyttjas för att skapa en tätare stadsdel. Planerna måste då utformas på ett sätt som gör att kvarterens- och gaturummens utformning blir stadsbyggnadsmässigt lämplig redan i första skedet. Med en sådan planutformning kommer kostnaderna för markparkeringar, i form av

utebliven intäkt från ytterligare bebyggelse, att tydliggöras för byggherren eftersom byggrätten ökar. Det kan leda till ett större incitament för byggherren att redan inledningsvis agera för en effektivare markanvändning.

Parkeringsfastigheter för bostadsprojekt

Det är inte ovanligt att byggherrar i flerbostadshusprojekt önskar ha möjlighet att avstycka parkeringsanläggningarna i egna fastigheter. För att klara kommunens krav på utbyggnad av parkeringar krävs dock att bostadsfastigheterna genom servitut får de nödvändiga parkeringsplatserna säkerställda.

I trafikstrategin konstateras behovet av att tydliggöra parkeringarnas verkliga kostnader. Om man skiljer parkeringarna från bostäderna i nybyggnadsprojekten förbättras möjligheterna att tydliggöra parkeringarnas verkliga kostnader för de boende och undvika dolda subventioner över hyran/månadsavgiften. Detta kan även ske genom att parkeringsfastigheten säljs till en kommersiell parkeringsaktör.

Kommunen bör genomföra en uppföljning av hur systemet med separata parkeringsfastigheter fungerar.

Referenser

Parkering i Lund –en jämförelse av parkeringsnormer för Lund och nio andra kommuner. Lunds kommun augusti 2009.

Förslag till parkeringstal för Göteborgs stad 2010. Göteborgs stad mars2010

Underlagsrapport –parkeringsriktlinjer för Västerås stad. Trivector Traffic AB 2006.

Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö. Malmö stad maj 2010.

Parkeringsnorm i Linköping, Nulägesbeskrivning. Ramböll & Linköpings kommun maj 2006.

Riktlinjer för anordnande av cykelparkering. Linköpings kommun maj 2003.

Parkeringsnorm. Linköpings kommun juni 1996.

Parkeringsnorm för Uddevalla kommun. Uddevalla kommun, april 1994.

Parkeringsnorm. Borås stad, juni 1998.

Parkeringstal för Östersunds kommun. Östersunds kommun, juni 2007.

Parkeringsinventeringen 2009-2010 –underlag för nya parkeringstal. Linköpings kommun, augusti 2010.

Översiktsplan för staden Linköping –Linköping växer...

Översiktsplan för staden Linköping –trafikstrategi

Cykelparkeringshandbok för Linköpings innerstad 2008.



Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen
Teknik- och samhällsbyggnadskontoret



**Linköpings
kommun**