



# Parkering för bil, cykel och delade mobilitetstjänster

**Riktlinjer för planering, bygglovsprövning och förvaltning av parkering**

Dokumenttyp: Riktlinjer

Antaget av:

Status: 2020-10-28 (samrådshandling)

Giltighetstid:



Diarienummer: SBN 2018-604

Dokumentansvarig: Fanny Wahlqvist

Adresserat till:

Tidpunkt för aktualitetsprövning:

Tidpunkt för senaste revidering:

Relaterade styrdokument:

**Sökord:**



## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>4</b>
1.1	Utgångspunkter	4
1.2	Syfte	4
1.3	Styrande mål och strategier	5
<b>2</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>7</b>
2.1	Dagens resvanor	7
2.2	Förutsättningar för framtidens mobilitet	8
<b>3</b>	<b>Generella riktlinjer</b>	<b>12</b>
3.1	Målstyrd planering	12
3.2	Parkering i kommunens projekt och processer	13
3.3	Parkeringens anordnande	14
<b>4</b>	<b>Riktlinjer för bilparkering</b>	<b>17</b>
4.1	Samordning av bilparkering	17
4.2	Parkeringslösningar	19
4.3	Kostnader och avgifter	22
4.4	Utformning av bilparkering	24
4.5	Laddningsinfrastruktur	24
<b>5</b>	<b>Riktlinjer för cykelparkering</b>	<b>26</b>
5.1	Samordning av cykelparkering	26
5.2	Parkeringslösningar på tomtmark	27
5.3	Parkeringslösningar på allmän plats	28
5.4	Avgifter och reglering	29
5.5	Utformning av cykelparkering	29
<b>6</b>	<b>Riktlinjer för parkering av delade mobilitetstjänster</b>	<b>32</b>
6.1	Planeringsförutsättningar	32
6.2	Mobilitetshubbar	33
<b>7</b>	<b>Parkeringsnorm</b>	<b>34</b>
7.1	Utgångspunkter	34
7.2	Norm för cykelparkering	37
7.3	Norm för bilparkering	38
7.4	Särskild parkeringsutredning	45
<b>8</b>	<b>Uppföljning</b>	<b>47</b>

## 1 Inledning

### 1.1 Utgångspunkter

#### 1.1.1 Parkering ska regleras

Enligt plan- och bygglagen har kommunen ett övergripande ansvar för planeringen av parkeringar inom kommunens gränser. I detaljplaner kan kommunen ställa krav på var, hur och i vilken omfattning parkering ska ordnas. Fastighetsägaren är ansvarig att ordna den parkering som krävs på kvartersmark. På en tomt eller i närheten av den ska det i skälig utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning. Detta prövas i samband med bygglov.

#### 1.1.2 Linköping växer

Linköpings befolkning väntas öka med ca 100 000 nya invånare till år 2060. Det ställer stora krav på ny bebyggelse och offentliga miljöer. För att kunna hantera befolkningsökningen behöver kommunen delvis utvecklas i redan bebyggda miljöer så att vi bevarar värdefull natur och jordbruksmark. Kraven på en effektivare markanvändning påverkar förutsättningarna för resor och parkering. För att lyckas skapa en god utveckling behövs riktlinjer som anger hur parkeringsplaneringen ska ske.

#### 1.1.3 Klimatet förändras

Utsläpp av växthusgaser leder till en förstärkt växthuseffekt vilket gör att klimatet förändras och att jordens medeltemperatur stiger. Inrikes transporter i Sverige står för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. För att hejda klimatförändringarna krävs en aktiv parkeringspolitik som främjar hållbart resande.

#### 1.1.4 Tekniken utvecklas

Allt fler fordon elektrifieras och i framtiden kommer delar av fordonsflottan sannolikt att vara automatiserad. Det sker också en snabb utveckling av delade mobilitetstjänster, t ex bil- och cykelpooler, som minskar behovet att äga egen bil. Kommunens riktlinjer för parkering behöver ta hänsyn till utvecklingen så att vi är redo att hantera framtidens fordonsflotta.

### 1.2 Syfte

Syftet med riktlinjen är att ge vägledning och underlag för ställningstaganden vid planering och lovgivning. Riktlinjen ska stimulera en innovativ utveckling och stärka incitamenten för fastighetsägare och byggaktörer att tillsammans med kommunen skapa bättre förutsättningar för hållbara resor. Dokumentet anger principer för hur och var parkering ska ordnas och hur många parkeringsplatser som krävs för tillkommande eller ändrad bebyggelse.

## 1.3 Styrande mål och strategier

### 1.3.1 Agenda 2030

Agenda 2030 är en global handlingsplan som Sverige har skrivit under. Genom den har vi åtagit oss att bygga en motståndskraftig infrastruktur och främja innovation. Städer och bosättningar ska vara inkluderande, motståndskraftiga, säkra och hållbara. Vi ska säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster samt hälsosamma liv och välbefinnande för alla. Vi ska vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

### 1.3.2 Transportpolitiska målet

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Möjligheterna att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska öka, och fossilbränsleanvändningen ska minska.

### 1.3.3 Barnkonventionen

Sedan 2020 är barnkonventionen svensk lag. Lagen innebär bland annat att barns bästa ska beaktas i alla beslut som rör barn. För parkeringsplaneringen innebär det bland annat att hänsyn ska tas till barns rörelsefrihet, säkerhet mm.

### 1.3.4 Koldioxidneutralt Linköping 2025

Linköpings kommun har som mål att vara koldioxidneutralt år 2025. I handlingsplanen för kommunkoncernens insatser (2018) framgår att medborgarna ska ges förutsättningar att agera klimatsmart. Kommunen ska erbjuda möjligheter för kollektivtrafikresande, gång- och cykeltrafik samt nödvändig infrastruktur för eldrivna och biodrivsmedelsbaserade transporter.

### 1.3.5 Klimatsmart kommun

Bland de kommunövergripande målen för 2019-2022 finns målet ”Klimatsmart kommun” som är av särskild betydelse för parkeringsplaneringen. Det anger att det ska vara lätt att leva klimatsmart i Linköping. Kommunen ska vara ledande i utvecklingen av miljöteknik och gröna lösningar och infrastrukturen ska göra transporterna mer hållbara. Privatpersoner, företag och kommunen ska tillsammans minska utsläppen.

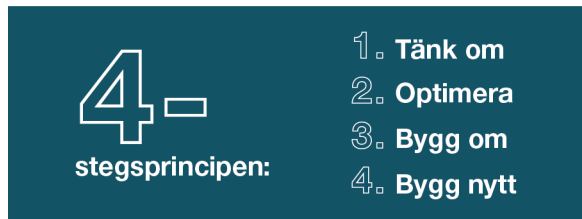
### 1.3.6 Ändrad färdmedelsfördelning

En av strategierna i Översiktsplan för staden (2010) är att andelarna gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka. Detta preciseras i Trafikstrategi för staden (2010) där det övergripande målet är att andelen cykeltrafik ska vara 40 %, biltrafik 40 % och kollektivtrafik 20 %.



### 1.3.7 Fyrstegsprincipen

Trafikstrategin anger att fyrstegsprincipen ska tillämpas i planeringen. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av färdmedel ska prioriteras i första hand. I andra hand prioriteras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga anläggningar. I tredje hand prioriteras förbättringsåtgärder i befintliga anläggningar, och i fjärde och sista hand ska nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder prioriteras.



### 1.3.8 Effektiv markanvändning

I Översiktsplan för staden är en av huvudstrategierna att staden ska bli tätare och mer sammanhängande. För att uppnå detta krävs en effektiv markanvändning. Trafikstrategin anger att mark för parkering ska användas effektivt med stöd av samlade parkeringsanläggningar, parkeringsköp, informationssystem, samnyttjande, bilpooler mm.

### 1.3.9 Ökad bildelning

Trafikstrategin anger att kommunen ska stimulera till att bilpooler och bilkooperativ etableras och utvecklas i befintliga och nya bostads- och arbetsplatsområden.

### 1.3.10 Stärkt kollektivtrafik utanför staden

Kommunens fördjupade översiktsplaner anger att resandet med kollektivtrafik ska stärkas utanför staden. Det ska finnas cykelparkering vid målpunkter, och vid strategiska platser ska det finnas samåknings- och pendlarparkeringar för cykel och bil.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Dagens resvanor

#### 2.1.1 Färdmedelsval och bilinnehav

Den senaste resvaneundersökningen i Linköping genomfördes hösten 2018 då drygt 2 250 invånare svarade på hur de rest under ett bestämt dygn. Resultatet framgår av figuren nedan. Män använder bil för fler resor än kvinnor. Från åldern 35 år och uppåt är bil det färd sätt som används mest. Upp till 34 års ålder går och cyklar invånarna mer än de åker bil. Val av färdmedel skiljer sig åt beroende på var i kommunen en person bor. Bilanvändningen är högst på landsbygden och lägst i staden.

Kommunen arbetar i samverkan med företag i större verksamhetskluster med att ta fram gröna resplaner (handlingsplaner för att öka andelen hållbara och effektiva pendlingsresor till arbetsplatser). Totalt omfattas ca 41 000 anställda av de resplaner som tas fram. Det sammanvägda resultatet av enkätstudier som gjorts, med nära 5 670 svarande, framgår av figuren nedan. För staden: 52 % bil, 11 % kollektivtrafik och 37 % gång- och cykeltrafik (RVU 2018). För tätorterna: 71 % bil, 15 % kollektivtrafik och 14 % gång- och cykeltrafik (RVU 2018). För Innerstaden: 25 % bil, 18 % kollektivtrafik och 50 % gång- och cykeltrafik (Grön resplan 2019). För Landsbygden: 89 % bil, 8 % kollektivtrafik och 3 % gång- och cykeltrafik (RVU 2018). För Universitetet: 29 % bil, 14 % kollektivtrafik och 40 % gång- och cykeltrafik (Grön resplan 2019). För Garnisonen: 48 % bil, 14 % kollektivtrafik och 31 % gång- och cykeltrafik (Grön resplan 2019). För SAAB Tannerfors: 42 % bil, 9 % kollektivtrafik och 36 % gång- och cykeltrafik (Grön resplan 2019).

## FÄRDMEDELSANDELAR OCH BILINNEHAV

■ ANDEL BILRESOR

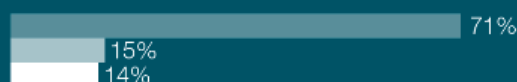
■ ANDEL KOLLEKTIVTRAFIKRESOR

■ ANDEL GÅNG- OCH CYKELRESOR

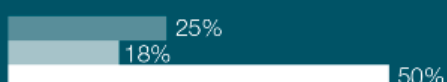
### Staden (RVU 2018)



### Tätorterna (RVU 2018)



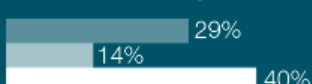
### Innerstaden (Grön resplan 2019)



### Landsbygden (RVU 2018)



### Universitetet (Grön resplan 2019)



### Garnisonen (Grön resplan 2019)



### SAAB Tannefors (Grön resplan 2019)



### BILINNEHAV I KOMMUNEN (SCB 2018)



43%



42%



15%

Bilnehavet i kommunen är 354 bilar per 1 000 invånare (2018), vilket motsvarar drygt 57 000 bilar. Enligt statistik från 2017 har 42 % av kommunens hushåll tillgång till en bil och 15 % har tillgång till två bilar eller mer. 43 % av hushållen i kommunen har inte tillgång till någon bil.

Bilnehavet är av förklarliga skäl högst i orter utanför staden och på landsbygden där det också är vanligt med mer än en bil i hushållet. Högst är bilnehavet i Slaka där 90 % av hushållen har tillgång till minst en bil. I stadens inre stadsdelar har ca 45-50 % av hushållen tillgång till bil. Lägst är bilnehavet i Ryd där endast en fjärdedel av hushållen har tillgång till bil.

## 2.2 Förutsättningar för framtidens mobilitet

### 2.2.1 Ökad befolkning

Om vi skulle ha lika högt bilnehav per hushåll som idag när vi är 200 000 invånare skulle det krävas omfattande investeringar i bilparkering och väginfrastruktur då dagens trafiksystem inte är anpassat för så många bilar. Det



innebär dels omfattande investeringskostnader men också att det blir färre ytor över till andra trafikslag, till det rörliga stadslivet och till ny bebyggelse. För att undvika det måste planeringen ge bättre förutsättningar för invånare att gå, cykla och resa kollektivt samt att använda delade mobilitetstjänster.

Det är i ett socialt perspektiv nödvändigt att kommunal och kommersiell service är tillgänglig även för dem som inte kan använda andra färdmedel än bilen. Planeringen behöver ta hänsyn till de förutsättningar för resande som finns i olika kommundelar och för personer med olika fysiska förutsättningar.

### 2.2.2 Elektrifiering

År 2017/2018 uppmättes en omfattande ökning av sålda elcyklar jämfört med föregående säsong och elcyklarna utgör nu (2019) 12 % av den totala cykelmarknaden i Sverige.<sup>1</sup> Ungefär hälften av elcykelanvändningen ersätter bilåkning.<sup>2</sup> Elcykeln gör det enklare att cykla längre sträckor och ger även ökad tillgänglighet för personer med fysiska begränsningar.

Det sker också en ökning av elbilar i Sverige. Det fanns ca 22 000 elbilar i Sverige 2016 jämfört med 1 000 elbilar 2012.<sup>3</sup> Teknologin utvecklas snabbt med nya bilmodeller, batterier och laddningstekniker som möjliggör längre räckvidd och snabbare uppladdning. Den ökade elektrifieringen innebär ett ökat behov av laddningsmöjligheter.

### 2.2.3 Automatisering

Redan 2025 kan Sverige ha så många automatiserade fordon att vi kan se mätbara effekter på trafikflöden, beteenden och resvanor. Först runt år 2030-2040 väntas en större spridning av automatiserade fordon för bildelning och taxi. Mycket talar för att automatiseringen kan få en betydande inverkan på människors mobilitet. Vissa tror att det kommer att gynna bildelningstjänster och leda till en effektivare bilanvändning. Andra tror att det kommer att leda till fler bilresor då bilen blir ett än mer attraktivt färdssätt.<sup>4</sup>

Om en stor del av fordonsflottan automatiseras och är flytande större delen av dygnet skulle behovet av bilparkering minska. Parkeringsanläggningar skulle kunna omvandlas till andra ändamål och ytorna för angöring i gatan skulle öka. Även om den tekniska utvecklingen väntas gå relativt snabbt kommer äldre fordon att finnas kvar i trafiksystemet inom överskådlig framtid. Det behövs därför ett trafiksystem där autonoma och icke-autonoma fordon kan samsas.

---

<sup>1</sup> Uppgifter från Föreningen Cykelbranschen och Branschorganisationen Svensk Cykling

<sup>2</sup> Nationellt cykelbokslut (2018), Trafikverket

<sup>3</sup> Rapport från Sveriges kommuner och regioner (2017)

<sup>4</sup> Automatiserade fordon i lokal och regional miljö (2018), Sveriges kommuner och landsting (nu Sveriges kommuner och regioner)

## 2.2.4 Nya fordon

De traditionella trafikslagen får konkurrens av nya fordonstyper som breddar valmöjligheterna. Exempel på nya fordon som redan är vanligt förekommande är last- och lådcyklar samt elscootrar (elektrifierade sparkcyklar). Olika varianter av cykel- och mopedbilar finns men är inte vanligt förekommande i Linköping än.

De nya fordonen för med sig nya krav på utformning och utrymmen för parkering. Att de ännu inte är definierade fordonsslag i trafiklagstiftningen försvårar planeringen för kommunen. En lastcykel framförs exempelvis på samma juridiska villkor som en vanlig cykel men kräver betydligt större utrymme och är ofta i behov av laddningsinfrastruktur. Elscootrar kräver inte parkeringsställ och kan utgöra hinder om de parkeras på olämpliga platser. Cykelbilar kan i regel parkeras på vanliga bilplatser men skulle klara sig på en betydligt mindre yta, vilket på sikt kan leda till effektivisering av befintliga parkeringsanläggningar och att ytor kan frigöras till andra ändamål.

## 2.2.5 Bildelning

Marknaden för koncept som hyrbil, bilpool, taxi, privat bildelning och samåkning utvecklas ständigt. En bil står parkerad mer än 95 % av tiden<sup>5</sup>. Om varje bil användes maximalt genom delning av flera hushåll eller företag skulle det krävas färre bilar och färre parkeringsplatser. Bildelningen kan också ge socioekonomiska vinster då hushåll får tillgång till bil utan att behöva äga den själv. Hälften av tillfrågade chefer inom bilindustrin menar att dagens bilägare inte kommer att vilja äga en egen bil 2025.<sup>6</sup>

## 2.2.6 Cykeldelning

Cykeldelning kan ske i privat eller kommersiell regi. Som exempel finns Linbike som lanserades i Linköping 2019. Det är ett hyrsystem för elcyklar som är tillgängligt för både invånare och besökare. Uthyrning av elscootrar är ett annat exempel. I Stockholm har en utredning visat att cykeldelningssystem till 97 % ersätter resor med kollektivtrafik, egen cykel eller gång.<sup>7</sup> Det indikerar att det krävs särskilda insatser för att få bilister att använda tjänsterna, och det bör främst gälla ersättning av korta bilresor där cykeln kan konkurrera i avstånd och tid. Cykeldelningstjänster kan också ha god potential att ersätta bilresor om de kombineras med kollektivtrafikresor.

## 2.2.7 Mobilitet som tjänst

För att fler ska vara villiga att avstå eget biläggande krävs att det finns attraktiva alternativ som motsvarar behov och förväntningar på resande. Det ska löna sig ekonomiskt och fungera praktiskt både i vardagen och på fritiden. Idag finns en

---

<sup>5</sup> Anges av flera källor bl a Barter (2013) Fortune (2016) eller Shoup (2005, 2006)

<sup>6</sup> Global Automotive Executive Survey, KPMG

<sup>7</sup> Nya tjänster för delad mobilitet (2016), Trafikanalys

rad olika tjänster med egna appar och betalsystem. För att göra det lättare att använda tjänsterna krävs ett system och inte en enskild lösning. Begreppet MaaS (Mobility as a Service eller mobilitet som tjänst) bygger på att resande köps som en tjänst där kombinerad mobilitet samlar olika leverantörer av mobilitetstjänster i ett samlat system, t ex en app.

Helsingfors var 2016 en av de första städerna i världen att införa en MaaS-tjänst för staden. I appen Whim kan invånarna ange start- och målpunkt och få förslag på tillgängliga transportslag samt se ankomsttider och pris för varje resa. Genom att teckna månadsabonnemang kan betalning ske direkt i appen oavsett val av transport. Exempel på tjänster som finns i appen är biluthyrning, taxi, buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg och färja. Vid en utvärdering av Whim gjordes analysen att MaaS har potential att ersätta upp till 38 % av dagliga bilresor. Även om användarna gjorde lika många resor som vanligt använde de i högre grad andra alternativ än att färdas med egen bil.

Linköpings kommun är en av åtta aktörer som tillsammans utvecklar en MaaS-tjänst för Linköping. Tjänsten liknar Whim och projektet är unikt för Sverige. Genom en app kommer kommunens invånare och besökare att kunna söka, kombinera och betala för resor med bland annat cykelpool, bilpool, hyrbil och Östgötatrafikens utbud. Tjänsten lanseras 2021 och kommer långsiktigt att drivas och utvecklas av Dukaten. Flera av tjänsterna behöver ytor för parkering vilket ställer krav på kommunens planering.

### 3 Generella riktlinjer

#### Sammanfattning av kapitlet:

- Kommunens parkeringsplanering ska genomsyras av målstyrning med fokus på hållbar utveckling, innovation och långsiktiga lösningar.
- I planeringen ska hänsyn tas till prioriterade grupper och trafikslag.
- De riktlinjer som ges i detta dokument ska användas som stöd och underlag vid planering, bygglovsprövning och i kommunens förvaltning av parkering.
- Privata fastighetsägare ska primärt lösa sin parkering på egen tomt eller på annan kvartersmark genom parkeringsköp-/avtal.
- Kommunen ska vara restriktiv med planbestämmelser som kräver lokala trafikföreskrifter.
- Gatorna i staden ska användas för
  - 1) rörlig trafik och stadsliv
  - 2) angöring, lastning och lossning
  - 3) bilparkering för rörelsehindrade, cykelparkering och fordonspooler
  - 4) korttidsreglerad bilparkering för besökare
  - 5) boendeparkering för bil
- Om kommunen hyr ut kommunal kvartersmark för parkeringsändamål ska avtalen utformas på ett sätt som säkerställer juridiska, ekonomiska och praktiska krav. Kommunens framtida rådighet över marken ska beaktas särskilt.

#### 3.1 Målstyrd planering

För att nå de mål som anges i kap 1.3 krävs vissa förändringar i trafiksystemet. Parkering har stor betydelse för färdmedelsval och behöver därför användas som styrmedel. God planering kan bidra till bättre villkor klimat- och miljömässigt, ekonomiskt och socialt. För att lyckas med det krävs en målstyrd planering i alla led, från översiktsplan till drift. Planeringen ska genomsyras av hållbarhet, innovation och långsiktighet.

På nästa sida visas en prioriteringsordning som syftar till att öka användningen av miljövänliga och yteffektiva transportslag, samtidigt som vi värnar om de i samhället som är beroende av att kunna komma nära.

**I planeringen prioriteras tillgängligheten för...**

1. Parkering och angöring för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.
2. Cykelparkering.
3. Parkering för delade mobilitetstjänster.
4. Bilparkering för boende (med undantag för stadskärnan där bilparkering för besökare prioriteras högre).
5. Bilparkering för besökare.
6. Bilparkering för arbetstagare.

### **3.2 Parkering i kommunens projekt och processer**

#### **3.2.1 Detaljplan**

Nya detaljplaner ska alltid ta ställning till gällande parkeringstal för cykel och bil (se parkeringsnormer i kap 7.2 och kap 7.3). Normen för bilparkering är flexibel vilket detaljplanen ska ta ställning till. De parkeringstal som bedöms lämpliga i planeringsskedet utgör underlag för bedömning av parkeringslösningar, t ex hur många eller stora parkeringsanläggningar som krävs.

Nya detaljplaner ska också ge förutsättningar för mobilitetshubbar på kommunal och/eller privat mark. Hur sådana hubbar ska ordnas framgår av riktlinjerna för parkering av delade mobilitetstjänster (se kap 6.2).

#### **3.2.2 Markanvisningar**

I markanvisningsskedet finns goda möjligheter att påverka fastighetsägarnas engagemang på privatägd kvartersmark. Markanvisningsavtal ska generellt utformas så att parkeringsfrågorna hanteras i enlighet med detta dokument. Kommunen ska uppmuntra innovativa och hållbara lösningar som bidrar till ett blandat mobilitetsutbud. Sådant engagemang bör om möjligt premieras vid beslut om tilldelning.

#### **3.2.3 Bygglov**

Bygglovskontorets prövning tar hänsyn till att skäligt antal parkeringsplatser för cykel och bil ordnas. Fastighetsägaren ska tydligt visa var och hur behovet av parkering tillgodoses. I de fall parkering löses på annan fastighet ska avtal mellan parterna utgöra grund för prövningen. Om reducerade parkeringstal för bil tillämpas (se 7.3.5) krävs också civilrättsligt avtal och eventuella avtal med tredje part som underlag för prövningen.

#### **3.2.4 Löpande planering och förvaltning**

Stadsmiljökontoret arbetar löpande med parkering på kommunal mark. De riktlinjer som ges i denna handling ska användas som stöd och utgångspunkt för insatser som görs. Det gäller exempelvis var parkering anordnas, hur den utformas och hur parkeringen eventuellt ska regleras.

### 3.3 Parkeringens anordnande

#### 3.3.1 Planeringsförutsättningar

Mark kan i en detaljplan vara planlagd som allmän plats eller kvartersmark. Med allmän plats avses mark som är avsedd för ett gemensamt behov, t ex en gata, ett torg eller en park. En allmän plats får inte mer en tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet. Med kvartersmark menas mark som inte är allmän plats, och som därigenom kan vara avsedd för enskilt eller allmänt ändamål. Kommunen kan vara markägare av både allmän plats och kvartersmark.

På allmän plats kan kommunen genom lokala trafikföreskrifter reglera att en bilparkering ska vara reserverad för rörelsehindrade med särskilt tillstånd eller att en bilparkering ska vara laddplats för elfordon. Platsen får användas av alla med dessa givna förutsättningar och får inte reserveras till en viss person, företag, fastighet etc. Sådana reservationer får däremot göras på kvartersmark.

Utgångspunkten är att parkering som inte fyller ett allmänt behov ska lösas på kvartersmark. Det är möjligt att ange trafikregler i en detaljplan men för att de ska gälla krävs beslut om lokal trafikföreskrift. Eftersom behoven av trafikreglering kan variera över tid bör kommunen vara restriktiv med planbestämmelser som kräver lokal trafikföreskrift. Planerna bör istället fokusera på att beskriva vad som vill uppnås i planområdet.

#### *Reglering och användning av kommunal kvartersmark*

Kommunen vill att viss parkering ska finnas på lättillgängliga och attraktiva platser i den offentliga miljön. Delade mobilitetstjänster rör sig i en gränsszon mellan allmänt behov och enskild verksamhet. De får enligt rådande lagstiftning inte reserveras parkering på allmän plats.

I samband med planeringen av Vallastaden införde kommunen ett planeringskoncept som bygger på att delar av kommunal mark planläggs som kvartersmark med bestämmelsen T Trafik och eventuellt en indexsiffra (T<sub>1</sub>) som specificerar att platsen ska användas för t ex parkering. Vi kallar detta T-områden. Exempelvis kan en kommunal gata i huvudsak vara planlagd som allmän plats medan kantstensytan är planlagd som T-område. T-områden ger kommunen möjlighet att reservera parkering för enskilda aktörer som erbjuder delade mobilitetstjänster. I Vallastaden har T-områden också använts för att lösa de privata markägarnas behov av bilparkering för rörelsehindrade.

Parkering på kommunens mark administreras, med undantag för vanlig cykelparkering, av det kommunala parkeringsbolaget Dukaten. T-områden arrenderas därför ut till Dukaten som i sin tur hyr ut platserna till privata aktörer. När detta sker är det viktigt att nyttjanderättsavtalen mellan kommunen och Dukaten utformas så att de tydliggör kommunens intentioner och säkerställer att uthyrning sker på korrekta juridiska, ekonomiska och praktiska grunder. Avtalen bör inte vara längre än maximalt fem (5) år för att ge kommunen hög rådighet över marken.

Hur kommunen ska tillämpa T-områden i planeringen beskrivs vidare i de kapitel som rör bilparkering för rörelsehindrade (se 4.2.4) och parkering för delade mobilitetstjänster (se kap 6).

### 3.3.2 Användning av allmän plats

Kommunen tillhandahåller allmänna ytor för parkering längs gator och på torg. Torg bör generellt frigöras från parkering för att skapa en mer livaktig stad med bättre möjligheter till olika former av mötesplatser. Cykelparkering kan dock vara en nödvändighet på allmän plats för att säkerställa god tillgänglighet för cyklister, i synnerhet i innerstaden.

Frågan om hur gator ska användas varierar utifrån de konkurrerande anspråk som kan finnas. Behovet av att styra gators användning finns framför allt i staden där mycket behöver rymmas i den offentliga miljön. Nedan anges en prioriteringsordning för hur gatorna ska användas. Den avser i huvudsak innerstaden men kan och bör i vissa fall även tillämpas i andra delar av staden och kommunen utifrån vad som är rimligt.

#### **Gatorna ska användas för...**

1. Den rörliga trafiken och som mötesrum för stadslivet.
2. Angöring, lastning och lossning.
3. Bilparkering för rörelsehindrade, cykelparkering och delade mobilitetstjänster (särskilt viktigt i områden där bilparkering hanteras i gemensamma anläggningar).
4. Korttidsreglerad bilparkering för besökare.
5. Att hantera boendeparkering (aktuellt i halvcentrala stadsdelar).

Med färre kantstensparkeringar kan uteserveringar och annat som förstärker mötesrummet ges mer utrymme. Färre kantstensparkeringar ger också utrymme till bredare trottoarer, fler och förbättrade cykelbanor och ökad framkomlighet för kollektivtrafiken. Tvärtemot vad många tror leder åtgärder för minskad biltrafik i stadskärnor ofta till stärkt detaljhandel, restaurang- och caféverksamhet och större folkliv.

När kantstensparkering omvandlas ska kommunen vara uppmärksam på den grupp människor som har svårt att gå längre avstånd, men som inte är berättigade till parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För denna grupp kvarstår behovet av angöring med bil.

### 3.3.3 Parkering på skolfastighet

På förskolor och skolor ska det finnas friytor för lek och utevistelse. Plan- och bygglagen anger att parkering ska prioriteras bort till förmån för friyta om friytan är knapp. Det ska inte tolkas som att parkering alltid kan prioriteras bort utan som en kompromiss i de fall det inte går att tillgodose behovet på annat sätt. Om delar av parkeringsbehovet kan hanteras inom skoltomten ska

cykelparkering prioriteras före bilparkering. Gatumark kan i undantagsfall behöva användas för att skapa en säker trafikmiljö för barnen.

#### 3.3.4 Parkering för moped, motorcykel mm.

Moped, motorcykel och liknande fordon används inte i samma utsträckning som bil och cykel och bedöms inte kräva några särskilda riktlinjer i nuläget. I regel kan dessa fordon parkeras på bilparkering som vid behov kan delas av för ändamålet. Behovet kan gälla endast för del av året och behöver bedömas från fall till fall. Detsamma gäller parkering för husbil, husvagn och liknande.

SAMRÅDSHANDLING



## 4 Riktlinjer för bilparkering

### Sammanfattning av kapitlet:

- Kommunen accepterar ett gångavstånd på upp till 400- 750 meter mellan bostäder och bilparkering samt 800 meter mellan arbetsplatser och bilparkering.
- Bilparkering för tillkommande behov ska med vissa undantag ordnas enligt följande:
  - 1) I befintliga parkeringsanläggningar med överkapacitet
  - 2) I nytt parkeringshus
  - 3) I nytt underjordiskt garage
  - 4) Som markparkering eller parkeringsdäck
- Oavsett parkeringslösning ska samnyttjande prioriteras såväl i staden som i andra delar av kommunen. Potentialen att samordna bilparkering ska alltid utredas i planeringskedet.
- Korttidsparkering utmed gator ska finnas som komplement till bilparkering på tomtmark.
- Kommunen ska underlätta ett hållbart resande genom att ordna pendlingsparkeringar vid viktiga kollektivtrafiknoder utanför staden samt vid strategiska infarter till staden.
- Bilparkering för rörelsehindrade ska i regel ordnas på egen fastighet och får endast i undantagsfall lösas på kommunala gator (T-områden).
- Kommunen ska verka för att marknadsmässiga avgifter tas ut för bilparkering så att samhällets dolda subventioner minskar samt för att öka de ekonomiska incitamenten att driva parkeringsanläggningar.
- Bilparkering ska ordnas med stor omsorg om gestaltningen.
- Kommunen ska vara restriktiv med att planera för laddningsinfrastruktur på allmän platsmark. En utbyggnad av laddningsinfrastruktur ska uppmuntras i parkeringshus och i privata bilparkeringsanläggningar. Kommunen ska i planeringen bidra till att skapa förutsättningar för framtida utbyggnad av laddningsinfrastruktur.

### 4.1 Samordning av bilparkering

Parkeringsbehovet varierar över tid för olika målgrupper. Exempelvis står parkeringar vid arbetsplatser ofta tomma kvällar och nätter när beläggningen är som högst vid bostäder. Genom att samordna parkeringen jämnas beläggningen ut och det totala bilplatsbehovet blir lägre än om varje fastighet själv ordnar sin parkering. Det bidrar till en effektiv resurshållning av mark och minskade kostnader för både byggaktören och samhället i stort.

#### 4.1.1 Beräkning av samnyttjandepotential

Samnyttjande innebär att flera fastigheter nyttjar en gemensam parkeringsyta. Nedan redovisas ett underlag som ska ligga till grund för beräkningar av samnyttjande. Tabellen anger dimensionerande beläggning vid olika tider för bostäder, kontor, handel, förskola och skola. För andra verksamhetstyper krävs en särskild utredning som tar hänsyn till tider för den specifika verksamheten.

##### **Underlag för beräkning av samnyttjande**

Dimensionerande beläggning per kategori och tid

Verksamhet/målgrupp	Vardag 06-09	Vardag 09-17	Vardag 17-22	Natt 22-06	Lördag 10-15	Söndag 10-15
Bostäder	90%	80%	90%	100%	90%	90%
Kontor	80%	100%	10%	0%	5%	5%
Handel	10%	50%	80%	0%	100%	100%
Förskola och skola - anställda	80%	100%	25%	0%	0%	0%
Förskola och skola - besökare	100%	20%	25%	0%	0%	0%

##### **Räkneexempel:**

Ett kvarter ska bebyggas med 5000 m<sup>2</sup> BTA bostäder, 5000 m<sup>2</sup> BTA kontor och 5000 m<sup>2</sup> handel. Parkeringstalet för samtliga verksamheter är 10 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA (fiktiv norm). Det motsvarar 50 bilplatser per enskild kategori innan samnyttjande, totalt 150 bilplatser.

Det totala parkeringsbehovet enligt norm per kategori multipliceras med den dimensionerande beläggningen för olika tillfällen på vardag och helg. För att räkna fram behovet av bilparkering för bostäder en vardag 06-09 multipliceras exempelvis 50 med 90 % vilket ger 45 bilplatser. Nedan redovisas exemplet som helhet.

Verksamhet/målgrupp	Vardag 06-09	Vardag 09-17	Vardag 17-22	Natt 22-06	Lördag 10-15	Söndag 10-15
Bostäder	45	40	45	50	45	45
Kontor	40	50	5	0	2,5	2,5
Handel	5	25	40	0	50	50
Summa – totalt parkeringsbehov	90	115	90	50	98	98

Av exemplet framgår att det samlade parkeringsbehovet för bostäder, kontor och handel är som störst vardagar 09-17. Då krävs totalt 115 bilplatser. Det är 35 bilplatser färre än vad som krävs om varje kategori ordnar sin egen bilparkering.

En beläggning på 90 % innebär att 90 % av de platser som normen ställer krav på antas vara upptagna vid tillfället. Varje verksamhetskategori har någon gång en beläggning på 100 % vilket speglar totalbehovet enligt normen. Bilägare ska kunna låta bilen stå parkerad vid hemmet vilket avspeglas i beläggningstalen. Det totala antalet bilplatser får inte understiga det enskilda behovet för någon av kategorierna, t ex 50 bilplatser för bostäder i exemplet ovan. Platserna får generellt inte reserveras utan ska kunna användas av alla kategorier.

#### **4.1.2 Parkeringsköp**

Samnyttjande förutsätter att det går att köpa eller hyra parkering på en annan fastighet. Det finns två former av parkeringsköp, friköp och avlösen. Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till den som upplåter parkeringen. Ett avtal reglerar att operatören ska tillgodose fastighetsägarens bilparkeringsbehov under en viss tid. Vid avlösen förbinder sig fastighetsägaren att hyra bilplatser under en viss tid till en årlig kostnad.

Parkeringsköpet kan vara en strategisk del av planeringen eller en nödlösning i de fall det inte går att ordna parkering på den egna fastigheten. En stor del av de parkeringsköp som görs sker via det kommunala parkeringsbolaget. Det är dock möjligt för en privat fastighetsägare att sälja eller hyra ut bilparkering. Det är en bra lösning i områden där det finns överskott av bilplatser på en fastighet men brist på en annan och där parkeringen kan samnyttjas.

#### **4.1.3 Acceptabla gångavstånd**

I trafikstrategin föreslås att relativt långa gångavstånd till bilparkering ska accepteras när parkeringen inte ordnas på den egna fastigheten. För bostäder accepteras generellt ett gångavstånd på upp till 400 meter, i innerstaden kan dock gångavstånd på upp till 750 meter accepteras. För arbetsplatser accepteras ett gångavstånd på upp till 800 meter. De avstånd som anges tillämpas i första hand i staden. När parkering samordnas utanför staden bör dock ett visst gångavstånd accepteras, vad som är lämpligt får avgöras från fall till fall.

### **4.2 Parkeringslösningar**

#### **4.2.1 Parkering på tomtmark**

Parkering för tillkommande behov ska lösas med hänsyn till vad som är ekonomiskt och miljömässigt försvarbart. Nedan anges en prioriteringsordning för val av lösningar. Oavsett val av lösning ska parkeringen utformas så att samnyttjande är möjligt nu eller i framtiden. Även områden med villabebyggelse, radhus och liknande bör samordna sin parkering för att minska det totala parkeringsbehovet.

**Prioriteringsordning vid val av lösning:**

1. Befintlig parkeringsanläggning (kommunal eller privat) med överkapacitet
2. Nytt parkeringshus (kommunalt eller privat)
3. Nytt underjordiskt garage
4. Markparkering (parkering i markplan) eller mindre parkeringsdäck

I innerstaden är det ibland motiverat att förorda nytt underjordiskt garage istället för friköp i befintlig anläggning även om friköp är möjligt. Det beror på att det finns begränsad möjlighet att bygga nya parkeringshus i innerstaden. Om större projekt löser sin parkering på egen fastighet kan parkeringshusen bevara kapacitet för friköp till mindre exploateringar.

I ytterstaden kan det vara motiverat att förorda ny markparkering istället för underjordiskt garage. Det kan vara aktuellt för verksamheter som t ex handel, industri och särskilda besöksmål. Som mål bör dock maximalt 50 % av parkeringsbehovet i dessa fall hanteras som friliggande markparkering. Resterande del av behovet bör om möjligt lösas på annat sätt, t ex i markplan under byggnaden (dvs. verksamhetens första plan är en våning ovan mark).

Utanför staden finns ofta små incitament att bygga parkeringshus eller garage. Där kan markparkering eller enklare parkeringsdäck vara mer lämpligt.

#### 4.2.2 Korttidsparkering/angöring

Korttidsparkering är viktig för att möjliggöra lastning och lossning samt för att säkerställa tillgänglighet för de med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Behoven är särskilt stora i de centrala delarna av staden samt i områden där parkeringen i övrigt är samordnad. Parkering som ordnas av kommunen ska inte räknas in i parkeringsnormen vilket innebär att det inte är möjligt för en privat fastighetsägare att tillgodoräkna sig sådan parkering. Då parkeringen generellt inte behöver reserveras för någon särskild grupp eller verksamhet kan marken planläggas som allmän platsmark.

#### 4.2.3 Pendlingsparkering

Bilen kommer inom överskådlig tid att vara en viktig förutsättning för många, särskilt på landsbygden där alternativa transportmedel ofta saknas. I den täta innerstaden finns dock begränsat utrymme. Bilpendlare kan därför behöva byta till ett annat färdmedel under vägen, antingen nära hemmet eller vid en infart till staden. Utanför staden lokaliseras pendlingsparkeringar i anslutning till kollektivtrafikens stationer och hållplatser. I staden bedöms cykeln i nuläget vara mer attraktivt att byta till och pendlarparkeringar där ska ordnas där det finns god koppling till huvudcykelnätet. Där krävs cykelparkering med hög standard och tillgång till mobilitetshubbar med cykeltjänster. Pendlingsparkeringar används också för att samla upp resenärer vid samåkning.

#### 4.2.4 Parkering för rörelsehindrade (PRH)

Av plan- och bygglagen framgår att en byggnad ska vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. De ska kunna komma fram till byggnaden och använda tomten om det inte är orimligt med hänsyn till fastighetens terräng eller andra förhållanden. Boverkets byggregler (BBR) anger som riktvärde att 5 % av det totala parkeringsbehovet ska kunna ordnas som PRH, dock minst en bilplats. Antalet måste anpassas till fastighetens användning, målgrupp och långsiktiga behov. Av BBR framgår också att avståndet till PRH ska vara maximalt 25 meter från entré.

PRH behöver inte ordnas förrän behovet uppstår. Lagen kan inte tolkas som att fastighetsägaren är skyldig att ordna PRH för alla som behöver det, rätten till PRH ingår t ex inte som krav vid bostadsanpassning. Fastighetsägarens ansvar sträcker sig rimligen till det riktvärde som anges i BBR om inte annat framgår av bygglovet.

PRH ska i regel hanteras inom egen fastighet. Om det är möjligt med hänsyn till gångavstånd kan flera fastigheter ordna platserna gemensamt vilket kräver parkeringsavtal mellan fastigheterna. Vid förtätning kan det vara svårt eller omöjligt att ordna PRH på egen tomt. Det kan också finnas planeringsmässiga hinder att ordna parkeringen själv. I Vallastaden bedömdes t ex kvaliteten på innergårdar bli lidande om varje fastighetsägare själv skulle ordna PRH.

I exemplet Vallastaden får privata markägare ordna sitt behov av PRH på kommunal kantstensparkerings (läs mer om T-områden i 3.3.1). Lösningen är indirekt ett långsiktigt avtal där kommunen övertar ansvaret att ordna PRH. Då PRH är en laglig skyldighet att ordna inom ett visst avstånd kan kommunen inte ta bort en sådan plats utan att ersätta den. Åtagandet begränsar kommunens rådighet över gatan vilket kan försvåra eller omöjliggöra framtida omvandling, t ex breddning av körfält, plats för uteserveringar mm. Därför ska kommunala gator endast i undantagsfall användas för att lösa privata markägares behov av PRH. Förgårdsmark och kantstensparkerings på privat kvartersmark är exempel på lösningar som kan övervägas istället.

I de fall T-områden ska hantera privat PRH är det av stor vikt att gatan utformas så att stor flexibilitet ges för framtida förändringar. Ytor för gående, cyklister och andra mikromobilister, kollektivtrafik, uteserveringar mm. ska vara väl tilltagna. Friköp ska göras för hela parkeringsbehovet, inkl. PRH. Annars subventioneras fastighetsägaren i förhållande till markägare som ordnar all parkering på egen tomt. En avgift ska också tas ut för hyra av platsen om och när behovet uppstår.

#### 4.2.5 Angöring för rörelsehindrade

Många med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga är inte berättigade till det tillstånd som ger rätt att parkera på PRH. Det är därför viktigt att skilja på parkering och angöring. Vid angöring räcker det att personen i fråga kan bli hämtad eller avsläppt inom 25 meter från entrén. Fastigheten måste planeras så

att sådan angöring är möjlig. Ofta är det möjligt att angöra utmed gatan, på korttidsparkering eller intill kantsten om det inte råder förbud att stanna. Observera att angöring inte ingår i parkeringstalen och att korttidsparkering på gatan inte ersätter behovet av att ordna PRH på den egna fastigheten.

### **4.3 Kostnader och avgifter**

#### **4.3.1 Samhällets dolda subventionering**

Den ungefärliga kostnaden för att bygga bilparkering framgår av tabellen nedan. Till det kommer årliga kapital- och driftkostnader. För att finansiera parkeringen skulle avgiften för en bilplats i många fall behöva vara flera tusen kronor per månad vilket dock sällan tas ut som avgift. Istället fördelas stora delar av kostnaderna på hyror, löner och varupriser. Det innebär att hushåll som inte har bil betalar för andras parkering. Omotiverat höga parkeringsnormer riskerar att bidra till subventioneringen.

#### **Byggekostnader för bilparkering**

Anläggningstyp	Byggekostnad (kr per bilplats)
Markparkering	15 000-30 000
Enklare parkeringsdäck, 2 plan	80 000-100 000
Parkeringshus 4-7 plan	250 000-450 000
Parkeringsgarage 1 plan under mark	350 000-500 000
Parkeringsgarage 2 plan under mark	500 000-750 000

Uppgifter från Dukatén, 2019

Avgifterna i Dukaténs anläggningar, liksom kostnaden för friköp, är generellt så låga att de inte täcker anläggningens kostnader och den årliga förlusten blir tusentals kronor per bilplats. För att kalkylen ska gå ihop utan att samhällets subventioner ökar måste avgifterna höjas. Ett verkligt marknadspris skulle även göra det intressant för privata aktörer att driva parkeringsanläggningar. Avgifter är i grunden ett sätt att öka omsättningen på parkering vilket ger ökad tillgänglighet.

#### **4.3.2 Parkeringsavgifter för boende**

Boende ska ges incitament att inte flytta bilen dagtid. Ett sätt att uppmuntra det är att erbjuda månadsabonnemang och långtidsuppställning. Boende är den enda grupp som bör erbjudas månadstaxa. I äldre områden är boendeparkering ibland nödvändigt, dock inte i innerstaden där boende som princip ska lösa sitt behov i parkeringshus. Taxan för boendeparkering bör höjas så att den motsvarar kostnaden i parkeringshus eller garage. Boendeparkering ska aldrig vara gratis men taxan kan differentieras mellan tider och dagar. I takt med att avgifterna i staden höjs behöver boendeparkeringssystemet successivt utvidgas.

#### 4.3.3 Parkeringsavgifter för besökare

Det finns många studier på avgifters effekt på t ex handel och generellt visar dem inte att besöksviljan minskar. Tvärtom kan avgifter och tidsregleringar leda till en ökad besöksomsättning. Det är viktigt att parkeringarna fungerar effektivt och används av just besökare. Taxorna på attraktiva anläggningar bör vara direkt avhängda tidsanvändningen. Progressiva taxor kan användas som styrmedel. Genom att effektivisera befintlig parkering minskar behovet av ny parkering vilket ger plats för annat stadsliv. Parkering vid externa etableringar i staden bör också avgiftsbeläggas eller regleras i tid. Det ökar incitamenten att välja andra färdmedel och stimulerar ett mer effektivt markanvändande.

#### 4.3.4 Parkeringsavgifter för anställda

Parkeringsavgifter vid arbetsplatser har stor effekt på val av färdmedel utan att påverka den enskildes möjlighet att äga bil. Kommunen ska därför verka för att markägare tar ut avgifter. För att öka incitamenten att välja andra färdmedel bör de anställda inte erbjudas månadsabonnemang. Taxorna bör på kort sikt justeras så att dagskostnaden inte understiger kostnaden för en dygnsbiljett med kollektivtrafik, och successivt tills de motsvarar den verkliga kostnaden. Innan taxor införs måste fri gatuparkering i närområdet fasas ut. Samverkan mellan väghållare och fastighetsägare är en förutsättning för att införandet av taxor ska fungera bra.

#### 4.3.5 Parkeringsavgifter för pendlare

Kostnaden ska vara skäligen i förhållande till vad det skulle kosta att parkera i stadskärnan. Parkeringen bör dock inte vara gratis då det bygger in nya subventioner. Är parkeringen lokaliserad så att det förutsätter vidare resor som kostar kan dock kostnadsfri parkering övervägas.

Oavsett kostnad krävs någon form av abonnemang eller registrering som säkerställer att parkeringen används av just pendlare. Ett system för detta ska utredas vidare. Systemet bör bygga på en samordning med andra mobilitetstjänster som ingår i ”hela resan-perspektivet”, t ex hyra av poolcykel eller bussbiljett.

#### 4.3.6 Parkeringsavgifter vid skolverksamhet

Personal vid förskolor och skolor omfattas av riktlinjerna för anställda. Föräldrar är den största besöksgruppen dagtid. Ofta handlar det om ett kortare besök och det räcker i regel att denna parkering tidsregleras. Parkeringsplatser på skoltomter står ofta helt tomma kvällar och helger. I strävan efter att effektivisera markanvändningen bör platserna vara tillgängliga för allmänheten dessa tider. Sådan parkering bör vara avgiftsbelagd.

#### 4.3.7 Kommunkoncernens bilparkering

Kommunkoncernen ska ta ut avgift för all bilparkering som upplåts till anställda och andra hyresgäster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att avgifterna motsvarar de verkliga kostnaderna. Tjänsteresor som sker med bil

ska som regel utföras med bilpool, vilket ligger i linje med kommunens resepolicy. För att effektivisera användningen av koncernens samlade parkeringsinnehav bör all parkeringsförvaltning samlas hos det kommunala parkeringsbolaget. Det ger förutsättningar för en mer likvärdig avgiftsnivå oavsett verksamhet.

#### **4.4 Utformning av bilparkering**

Parkeringsytan för en bil bör vara 5 meter lång och 2,4–2,5 meter bred. En bredd på 2,3 meter kan accepteras om det finns 0,5 meters friyta på vardera sidan av platsen. Vid 90 graders parkering ska det bakomvarande avståndet vara minst 6,5 meter långt.

Parkering för rörelsehindrade (PRH) ska ha en markbeläggning som är fast, jämn och halkfri. Bredden på PRH bör vara 5 meter men kan minskas om gångyta intill kan tas i anspråk eller om flera PRH finns bredvid varandra. Lutningen i längs- och sidled bör inte överstiga 1:50.

Bilparkering ska utformas med stor omsorg om gestaltningen, t ex skala och materialval, så att den ger ett tillskott till stadsbilden. Parkeringshus ska om möjligt vara multifunktionella, t ex med lokaler i bottenplan för att ge en mer livlig gatumiljö och mångsidig markanvändning. Markparkering ska utformas som små enheter som inramas med grönska, i första hand låga häckplanteringar.

#### **4.5 Laddningsinfrastruktur**

Kommunen kan främja utvecklingen av elfordon genom att se till att det skapas förutsättningar för laddning i framtida exploateringar, markupplåtelse, utformning av gatumark mm. Den stora kostnaden för laddningsplatser är inte själva stationen utan framdragningen av el till platsen. Det är därför viktigt att vara förutseende i fråga om laddningsinfrastruktur. För att möta framtidens behov bör framdragning av el ske till en stor del av platserna, medan själva laddningsanordningen kan anordnas i ett senare skede.

##### **4.5.1 Laddningsinfrastruktur på allmän platsmark**

Kommunen ska vara restriktiv med att planera för laddningsinfrastruktur på allmän platsmark. Dels för att behovet av laddning inte bedöms vara särskilt stort på sådana platser, dels för att det finns en juridisk svårighet för kommunen att sälja el då det finns begränsningar i vem som får sälja el och i vilken omfattning kommunen får ta betalt för detta. Om kommunen ändå ordnar laddningsinfrastruktur på allmän platsmark ska de juridiska förutsättningarna utredas noga. Laddningsplatserna måste t ex vara tillgängliga för alla fordon som kan laddas med el och får inte reserveras till enskilda aktörer eller fordonsslag. Laddningsplatserna kräver lokal trafikföreskrift.



#### 4.5.2 Laddningsinfrastruktur i parkeringshus

I parkeringsanläggningar på kvartersmark finns möjlighet för kommunens parkeringsbolag att friare råda över laddningsplatser än vad som är möjligt på allmän plats. Behovet av laddning i parkeringshus är särskilt stort i områden där friköp av bilparkering görs i stor utsträckning. Eftersom kommunen har begränsad insikt om elfordonens utveckling ges inga rekommendationer för hur stor andel av bilplatserna som ska vara möjliga laddningsplatser. Istället får efterfrågan från parkeringsbolagets kunder successivt styra utbudet. Om efterfrågan på laddning visar sig vara mindre än förväntat bör det vara tillåtet att parkera på laddningsplats även utan elbil.

#### 4.5.3 Laddningsinfrastruktur på privat mark

Även privata fastighetsägare ska uppmuntras till att öka utbudet av laddningsplatser på kvartersmark. Särskilt stort är behovet vid bostäder och arbetsplatser där en stor del av laddningen sker. Kommunen ska bidra till att stimulera utvecklingen av laddningsinfrastruktur på privat mark i planeringen av ny bebyggelse såväl som i befintliga bestånd.

#### 4.5.4 Planbestämmelser och regleringar

Det är i regel för detaljerat att ange laddningsplats som specifikation i detaljplan. Laddningsplatser bör i stället hanteras genom lokala trafikföreskrifter. Nyanläggning av parkeringsplatser utomhus kräver bygglov men i övrigt kräver inte en enkel laddningsstolpe bygglov.

## 5 Riktlinjer för cykelparkering

### Sammanfattning av kapitlet:

- Cykelparkering bör ordnas inom 25 meter från målpunkten med en visuell koppling mellan entré och parkering.
- Parkeringsköp kan tillämpas som lösning för lokaler i den centrala stadskärnan där det inte går att tillskapa cykelparkering på egen fastighet, t ex vid ändrad användning.
- Vid val av parkeringslösning ska hänsyn tas till vad som är attraktivt för cyklister och vad som är lämpligt för aktuell målgrupp och verksamhet.
- Utrymmen i förråd får inte räknas som cykelparkering i parkeringsnorm.
- Cykelparkering på allmän plats ska finnas på strategiska platser där det finns efterfrågan att parkera. Kommunen ska aktivt arbeta med att möta efterfrågan och successivt utöka utbudet av allmän cykelparkering.
- Allmän cykelparkering ordnas i regel som markparkering. Kantstensparkering kan omvandlas för detta ändamål. På strategiska lägen, t ex vid resecentrum och i stadskärnan, kan det vara aktuellt med låsta cykelgarage eller cykelparkeringshus.
- Kommunen kan öka tillgängligheten på attraktiva parkeringar genom tidsreglering.
- Parkeringsavgifter kan tas ut för parkering med särskilt hög standard, t ex låsta cykelgarage eller cykelparkeringshus.
- För att en cykelparkering ska bedömas som funktionell krävs minst 0,7 meters avstånd mellan varje ställ, pollare mm. För att rymma last-/lådcyklar krävs minst 0,9 meter.
- Som riktvärde bör minst 10 % av cykelplatserna utformas med hänsyn till ytkrävande cykelfordon som last-/lådcyklar.
- Vid utformning av cykelparkering ska hänsyn tas till tillgänglighet och trygghet.
- Möjlighet till ramlåsning ska särskilt beaktas på allmän plats, innergårdar och andra ytor där det finns hög risk för cykelstölder.
- Laddningsmöjlighet för elcyklar bör finnas vid bostäder och arbetsplatser.

### 5.1 Samordning av cykelparkering

Det är svårt att samnyttja cykelparkering utan att avstånden blir så långa att attraktiviteten påverkas. I den riktigt täta stadsbyggnaden kan det dock vara möjligt utan att gångavstånden blir för långa. I de fall det kan fungera krävs en särskild utredning och att parkeringsavtal tecknas mellan de ingående parterna.

#### 5.1.1 Acceptabelt gångavstånd

Om det inte finns anordnad parkering nära målpunkten sker felparkering på torg, trottoarer och andra ytor som inte är avsedda för ändamålet. Det talar för att cykelparkering måste ordnas på strategiska platser nära entréer.

Vad som räknas som nära kan variera, men ett riktvärde kan vara 25 meter. Det bör alltid finnas en visuell koppling mellan entré och cykelparkering.

### 5.1.2 Parkeringsköp

När lokaler i centrala lägen ändrar användning och får ett högre parkeringstal kan det vara svårt eller omöjligt att lösa cykelparkeringen på kvartersmark då det kan saknas såväl förgårdsmark som innergårdar. För att hålla fast vid principen att fastighetsägaren är ansvarig att ordna sin parkering bör parkeringsköp för cykel kunna göras i dessa särskilda fall.

Parkeringsköpet betalas till kommunen som använder pengarna till att investera i ny cykelparkering på allmän plats eller kommunal kvartersmark, exempelvis på torg eller gator. Parkeringen ordnas i den betalande fastighetens närområde utifrån vad som är möjligt. Avgiften för friköpet ska täcka kostnaden för inköp, installation och drift av parkeringsplatserna samt det alternativa markvärde som ytan har för kommunen. Mottagare av köpet är Stadsmiljökontoret.

## 5.2 Parkeringslösningar på tomtmark

Vid val av parkeringslösning ska hänsyn tas till vad som är attraktivt för cyklister och vad som är lämpligt för den aktuella målgruppen och verksamheten. Det finns ofta konkurrerande anspråk på ytorna och för att resultatet ska bli bra måste cykelparkeringen planeras i ett tidigt skede. Ofta behövs flera olika typer av cykelparkering. Den synliga och lättåtkomliga parkeringen behöver alltid finnas men kan behöva kompletteras med parkering för långtidsuppställning. Även långtidsparkering behöver vara väl genomtänkt och lätt kunna nås.

### 5.2.1 Cykelrum

Cykelrum i markplan är en attraktiv lösning. Om parkeringen nås direkt från gatan ges förutsättningar för mycket hög tillgänglighet. Den visuella kontakten med utsidan ger även förutsättningar för hög trygghet. Med låsta dörrar förvaras cykeln säkert från utomstående och slitaget blir mindre än vid utomhusförvaring. Besöksparkering är mindre lämpligt i cykelrum.

### 5.2.2 Källarparkering

Cykelparkering i källare är en bra lösning då cykeln hålls väderskyddad och säkert förvarad från utomstående. En nackdel med källarparkering är att den kan upplevas otrygg. Det gäller kanske framför allt i bostadshus där aktiviteten är låg delar av dygnet. Därför bör källarparkering utformas med fokus på trygghet och så att den är lätt att nå. Entrén till källarparkeringen bör ligga i direkt anslutning till lokalgata eller utemiljö. Höjdskillnader bör hanteras med cyklingsbara ramper och/eller en lättåtkomlig hiss som är stor nog för att rymma en lastcykel och liknande. Det bör vara få dörrpassager och de som måste finnas ska vara breda nog för att det ska vara lätt att passera med en lastcykel och liknande. Automatisk dörruppställare är att föredra och trösklar

bör undvikas. Källarparkering bör bara användas för att täcka delar av parkeringsbehovet. Besöksparkering är mindre lämpligt i källare.

### 5.2.3 Parkering i förråd

Utrymmen i lägenhetsförråd får inte räknas som cykelparkering.

### 5.2.4 Loftgångsparkering

Loftgångar kan användas om det finns plats med hänsyn till utrymningskrav. Lösningen är särskilt lämplig i bostadshus med smålägenheter. Om parkeringen ska ordnas på loftgång ska hänsyn tas till andra anspråk. Besöksparkering är mindre lämpligt på loftgång.

### 5.2.5 Parkering på innergård eller förgårdsmark

Cykelparkering utomhus ska i den mån det är möjligt vara väderskyddad. Lösningen ställer större krav på cykelställen än i ett låst utrymme och det ska finnas möjlighet att låsa cykeln i ramen. Besöksparkering lämpar sig väl utomhus, så nära entrén som möjligt. För boende och anställda bör det finnas alternativ till utomhusparkering.

## 5.3 Parkeringslösningar på allmän plats

### 5.3.1 Lokalisering av parkering

Allmän cykelparkering ska finnas på strategiska platser där det finns efterfrågan att parkera. Beläggningsstudier och observationer är ett bra underlag för denna planering. Kommunen ska aktivt arbeta med att möta efterfrågan och successivt öka utbudet av platser. Parkeringsplatserna kan effektiviseras genom frekvent återkommande städningsaktioner där felparkerade cyklar flyttas. Även god snöröjning ger effektivare cykelparkering vintertid.

Behovet av allmän cykelparkering är som störst i stadskärnan där många besöker just stadskärnan och inte en specifik verksamhet. Eftersom det finns många målpunkter inom stadskärnan måste cykelparkeringen spridas till många platser istället för att samlas vid ett fåtal punkter. I takt med att cyklandet ökar kan det bli aktuellt att anordna någon form av infartsparkeringar till stadskärnan, t ex där cykellänkarna tar slut eller i deras förlängning något närmare stadskärnan.

Utanför stadskärnan finns behovet av allmän cykelparkering främst vid publika och allmänna målpunkter som torg, stationer och busshållplatser.

### 5.3.2 Val av parkeringslösning

I de flesta fall är vanlig markparkering nära viktiga målpunkter att föredra. Där det finns potential att omvandla kantstensparkering för bil kan cykelparkering ordnas. En bilplats kan omvandlas till ca 5-6 cykelparkeringar. Utanför stadskärnan finns i regel inget behov av att nyttja gatan för cykelparkering, med undantag för delade cykeltjänster (se kap 6).

På strategiska lägen kan det finnas incitament att ordna parkeringen i cykelgarage eller cykelparkeringshus. Det kan i framtiden krävas på platser där parkeringen inte ryms som markparkering och behöver effektiviseras, eller på platser där det finns en särskild efterfrågan på låst cykelförvaring. Denna typ av lösning förutsätter att det finns cyklister som är villiga att betala för parkeringen. Idag finns ett cykelgarage vid resecentrum. Andra lägen som skulle kunna lämpa sig för sådana lösningar är välbesökta platser i stadskärnan.

Elscootrar (sparcyklar) ska enligt kommunens intentioner parkeras i vanliga cykelställ. Det bedöms inte finnas plats för särskilda parkeringsytor för dessa fordon, och det vore också komplicerat att reglera sådana ytor då elscootrar ännu klassas som vanliga cyklar.

#### **5.4 Avgifter och reglering**

Cykelparkering omfattas, om inget annat anges, av den allmänna trafikregel som tillåter parkering i upp till 24 timmar. I takt med att cykeltrafiken ökar växer behovet av reglerad cykelparkering i syfte att ordna trafiken. Viss parkering är lämplig för långtidsuppställning medan annan parkering behöver ha högre omsättning för att hantera efterfrågan på platsen.

I centrala Linköping uppstår parkeringsbrist på vissa platser där omsättningen av parkerande cyklister behöver vara hög. För att hänvisa cyklister till de parkeringsplatser som är mest lämpliga för olika ändamål finns det planer från kommunen att tidsreglera cykelparkering i stadskärnan. Tillåten parkeringstid kommer att vara som kortast på platser där omsättningen behöver vara hög.

I nuläget saknas anledning att reglera cykelparkering utanför stadskärnan. I framtiden kan det bli aktuellt med tidsreglering av cykelparkeringar vid särskilt belastade platser som t ex pendeltågsstationer och större busshållplatser.

Det finns många skäl till att avgifter inte lämpar sig för cykelparkering, annat än på platser där kunden betalar för en väsentligt högre standard. Betalningsviljan är generellt lägre för cyklister än för bilister. Det är inte heller angeläget att driva in intäkter för cykelparkering i förhållande till vad den kostar att ordna, till skillnad från bilparkering som kan ha en mycket hög anläggnings- och driftskostnad. Avgiftsbelagd cykelparkering skulle sannolikt leda till mer felparkeringar då cyklister väljer andra platser att parkera på.

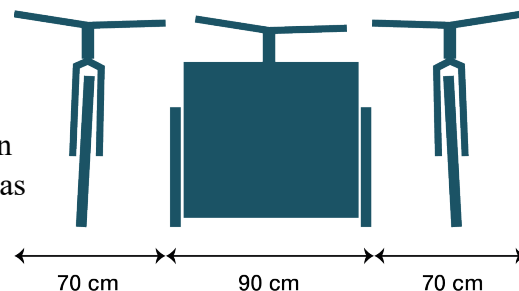
För cykelparkering med särskild standard, t ex låsta cykelgarage eller cykelboxar på attraktiva lägen, kan avgifter fungera. De bör dock vara skäliga i förhållande till anläggningens omkostnader och cyklisters betalningsvilja. För höga avgifter leder sannolikt till lågt nyttjande.

#### **5.5 Utformning av cykelparkering**

Anvisningarna i detta delkapitel ska tillämpas för både allmän och privat cykelparkering.

### 5.5.1 Mått

För att en parkeringsplats för en vanlig cykel ska vara funktionell ska det vara minst 0,7 meter mellan varje ställ, pollare eller liknande. Lådcyklar kräver en motsvarande bredd om minst 0,9 meter. Det ska finnas minst två meter friyta bakom en cykelrad för att säkerställa god tillgänglighet.



Där det är ont om utrymme kan tvåvåningsställ vara en lösning. Hänsyn ska dock tas till målgruppen då denna typ av lösning kräver viss fysisk förmåga.

### 5.5.2 Utrymmeskrävande cykelparkering

Som riktvärde bör minst 10 % av de cykelplatser som ordnas utformas med hänsyn till ytkrävande fordon som låd- och lastcyklar.

### 5.5.3 Tillgänglighet

När cykelparkering anordnas i källare ska det finnas ramp och/eller hiss som är anpassad för cyklar, även mer ytkrävande varianter som lådcyklar. Ramper får inte vara för branta eller smala och behöver halkbekämpas vintertid, om möjligt ska de vara väderskyddade. Källarparkeringar och cykelrum ska ordnas så att de boende inte behöver öppna tunga dörrar för hand. Det behöver finnas friyta kring dörrar och hissar som rymmer lådcyklar. Besöksparkering ska alltid kunna användas utan tillgång till nyckel, kod eller liknande.

### 5.5.4 Väderskydd

Som riktvärde bör minst 50 % av cykelparkeringen på kvarterersmark vara väderskyddad. På allmän plats som torg kan en lägre andel accepteras.

### 5.5.5 Ramlåsning

Möjligheten att förankra låset i cykelns ram minskar risken för cykelstölder och är en åtgärd som ökar incitamenten att välja cykel som färdmedel. På öppna platser där alla har fri åtkomst, t ex innergårdar och torg, ska all ny cykelparkering ge möjlighet till ramlåsning. I låsta parkeringsutrymmen som cykelrum eller cykelgarage kan en längre andel accepteras. Pollare och bågar är exempel på anordningar som möjliggör ramlåsning.

### 5.5.6 Belysning

God belysning är en viktig faktor för att skapa en attraktiv cykelparkering. Det gäller inte minst på avskilda platser, t ex vid busshållplatser.

### 5.5.7 Parkering för rörelsehindrade

Det finns inga krav vad gäller parkering för cyklar som är särskilt anpassade för personer med rörelsehinder. Riktlinjen ställer dock ökade krav på parkering för ytkrävande cyklar vilket gynnar användare av t ex trehjuliga cyklar. Vid publika verksamheter där det i övrigt ställs stora krav på tillgänglighet för rörelsehindrade, t ex vårdcentraler och myndighetskontor, bör behovet av anpassad cykelparkering beaktas särskilt. Detsamma gäller vårdbostäder.

### 5.5.8 Stödfaciliteter

När cykelparkering ordnas inomhus bör det finnas uttag för laddning av elcykelbatteri. Hänsyn behöver tas till verksamhet och målgrupp. Bostäder och arbetsplatser är exempel på platser där laddningsmöjlighet bör finnas. Också i allmänna parkeringsanläggningar av högre standard, där kunden betalar för sin parkering, ska laddning vara möjligt.

På arbetsplatser bör det finnas utrymmen för de anställda att duscha och byta om då det uppmuntrar till cykelpendling längre sträckor. Den typen av service kan också inrymmas i kommunala cykelparkeringshus-/garage.

I anslutning till handel och service är förvaringsboxar där elcykelbatterier, hjälm och likande kan låsas in en bra service som även kan bidra till att minska stölder av elcykelbatterier.

SAMRÅDSHANDLING

## 6 Riktlinjer för parkering av delade mobilitetstjänster

### Sammanfattning av kapitlet:

- Huvudprincipen är att parkering för delade mobilitetstjänster ska ordnas på kommunal eller privat kvartersmark.
- Kommunal kvartersmark kan genom nyttjanderättsavtal arrenderas till det kommunala parkeringsbolaget som i sin tur hyr ut platserna till privata aktörer.
- Ett attraktivt gångavstånd till parkering för en delad mobilitetstjänst är maximalt ca 300-400 meter.
- Ny parkering för delade mobilitetstjänster ska om möjligt ordnas enligt följande:
  - 1) På en samlad torgyta eller markparkering.
  - 2) Som kantstensparkering.
  - 3) I parkeringshus.
  - 4) I underjordiskt garage eller annan yta inne på en privat fastighet, förutsatt att tjänsterna är tillgängliga för alla användare.
- Utformning av mobilitetshubbar ska följa anvisningarna i riktlinjen.

### 6.1 Planeringsförutsättningar

I 3.3.1 beskrivs hur allmän plats respektive kvartersmark får nyttjas. Sammanfattningsvis får inte allmän plats reserveras för enskild aktör vilket innebär att parkering för kommersiella fordonspooler måste ordnas på kvartersmark.

Om systemet av delade mobilitetstjänster i framtiden blir större än idag skulle flytande pooler utan reserverade platser vara en möjlighet. I nuläget bedöms dock aktörerna vara beroende av reserverade platser. Ett undantag är elscootrar som inte kräver en fast parkeringsplats. Enligt kommunens riktlinje bör de dock parkeras i vanliga cykelställ, som ofta finns på allmän plats. Även kollektivtrafiken är en form av delad mobilitetstjänst vars hållplatser genom juridiska förutsättningar får lokaliseras till allmän plats.

Som framgår i 3.3.1 kan T-områden användas för att ordna parkering för delade mobilitetstjänster på kommunal kvartersmark. Eftersom sådan parkering inte ingår i fastighetsägarens krav enligt norm eller lag har kommunen fri rådighet att avgöra var denna parkering ska finnas. Vill kommunen på sikt använda ytan till andra ändamål finns det inga hinder för det.



### 6.1.1 Acceptabelt gångavstånd

En av förutsättningarna för att delade mobilitetstjänster ska vara attraktiva och kunna konkurrera med privatbilismen är att de finns inom rimligt gångavstånd från användaren. Upp till 300- 400 meter är ett riktvärde för attraktivt gångavstånd.

## 6.2 Mobilitetshubbar

### 6.2.1 Val av lösning

Parkering sker i någon form av hubb, antingen enskilt eller samlat med andra tjänster. När tjänsterna samlas blir det tydligare för konsumenten än om tjänsterna sprids i olika hubbar. Nedan anges en prioriteringsordning för val av parkeringslösning.

#### **Prioriteringsordning vid val av lösning:**

1. Samlad torgyta eller markparkering
2. Kantstensparkering
3. Parkeringshus
4. Underjordiskt garage eller annan yta inne på privat fastighet

Samlad torgyta, markparkering eller kantstensparkering ger generellt bäst förutsättningar för en fungerande pooltjänst. Om möjligt bör hubbarna finnas i anslutning till annan service och målpunkter i området. Ytan kan vara flexibel över tiden. Om efterfrågan är liten inledningsvis kan ytan användas för andra ändamål och successivt ställas om.

Lämpligheten att ordna hubbar i parkeringshus hänger delvis ihop med betalningsviljan hos de som ska använda tjänsterna. Bilister är generellt mer beredda att betala för parkering än cyklister. Det kan därför vara möjligt att motivera bilpoolsparkering i parkeringshus men svårare att ordna parkering för cykelpooler. Mobilitetstjänsterna ska om möjligt lokaliseras till husets bottenplan med enklast möjliga access för användaren. I centralt belägna parkeringshus finns ett stort upptagningsområde av potentiella användare, medan parkeringshus i mer perifera lägen är mindre lämpliga.

En förutsättning för en välfungerande tjänst är att hubben är tillgänglig för allmänheten (bortsett från tjänster i privat regi inom ett företag, bostadsbestånd etc.). Slutna utrymmen inom en privat fastighet, t ex ett källargarage, är därför inte den bästa platsen för mobilitetshubbar. Om det är den enda lösningen måste hubben göras allmänt tillgänglig, exempelvis genom att användaren tillhandahålls en tillfällig kod för att öppna dörrar inom fastigheten.

### 6.2.2 Laddningsinfrastruktur

Många delade mobilitetstjänster är eldrivna och kräver laddning. Att hubbarna lokaliseras till kvartersmark ger förutsättning för tjänstespecifika laddare, t ex cykelställ för Linbike. För att undvika onödiga kostnader är det viktigt att el dras till planerade hubbar i ett tidigt skede.

## 7 Parkeringsnorm

### Sammanfattning av kapitlet:

- All tillkommande parkering (med undantag för allmän parkering som kommunen ordnar) ska hanteras på kvartersmark (egen fastighet eller friköp-/parkeringsavtal).
- Parkeringsstalet påverkas av fastighetens geografiska läge, eventuella mobilitetsåtgärder som vidtas av fastighetsägaren och eventuell möjlighet till samnyttjande inom parkeringsanläggningen. Mobilitetsåtgärder innebär att fastighetsägaren gör ett åtagande för att påverka fastighetens efterfrågan på bilparkering. Den primära modellen för detta är mobilitetsköp, men fastighetsägaren kan också ordna mobilitetstjänster i egen regi.
- Ytor för parkering och mobilitetstjänster ska inte räknas in i den yta som avgör parkeringstalen.
- Parkeringstalen ska alltid avrundas uppåt till hela parkeringsplatser.
- Bilparkering för rörelsehindrade ingår i parkeringstalen. De ska utgöra minst 5 % av det totala parkeringsbehovet, dock minst en bilplats.
- Vid reduktion ska ett civilrättsligt avtal ligga till grund för bygglovsprövningen.
- Mobilitetsköp kan användas för att täcka hela parkeringsbehovet om bilparkering inte går att ordna på egen fastighet eller genom parkeringsköp-/avtal.
- Parkeringstalen är en rekommenderad miniminivå och anger ingen skarp maxgräns. Mer bilparkering än talen anger bör inte ordnas som friliggande markparkering.
- För verksamheter som inte omfattas av parkeringstal ska en särskild parkeringsutredning genomföras. Den ska följa anvisningarna som ges i normen. I planeringsskedet är det normalt kommunen som gör utredningen, medan det i bygglovsskedet är den som söker bygglov som ska presentera en utredning. Utredningarna ska alltid granskas av sakkunnig trafikplanerare.

### 7.1 Utgångspunkter

Parkeringsnormen är kommunens verktyg för att styra hur många parkeringsplatser för bil och cykel som ordnas i samband med ny-, till- och ombyggnation samt vid ändrad användning. Normen är nedbruten i parkeringstal som gäller för de verksamhetstyper som går att generalisera.

#### 7.1.1 Tolkning av parkeringstalen

All tillkommande parkering (med undantag för allmän parkering som kommunen ordnar) ska hanteras på kvartersmark, antingen inom egen fastighet eller genom parkeringsköp. Parkeringar som anordnas på torg eller gatumark får i normalfallet inte räknas in i parkeringstalen.

Parkeringstalen anger en minimivå och är ingen maxgräns. Bilparkering som ordnas utöver talens rekommendation ska dock i första hand lösas under eller ovan mark och inte som friliggande markparkering. Det gäller framför allt bilparkering i staden.

Parkeringstalen uttrycks i termen parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA). Det är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. I tillämpning av normen avses ytan ovan mark. Ytor för parkering och mobilitetstjänster, t ex omklädnings- och duschrum på arbetsplatser, ska inte räknas in. Öinredda vindar, fristående komplementbyggnader, förråd och teknikutrymmen räknas inte heller in.

Parkeringstalen ska alltid avrundas uppåt till hela parkeringsplatser. Som exempel ska ett beräknat behov av 5,4 bilplatser avrundas till 6 bilplatser.

I parkeringstalen för bil ingår parkering för rörelsehindrade, det ska alltså inte räknas till. Endast parkering för rörelsehindrade ingår, inte angöring. Hur parkering för rörelsehindrade ska ordnas framgår i 4.2.4.

#### 7.1.2 Zoner och lägesbaserade parkeringstal

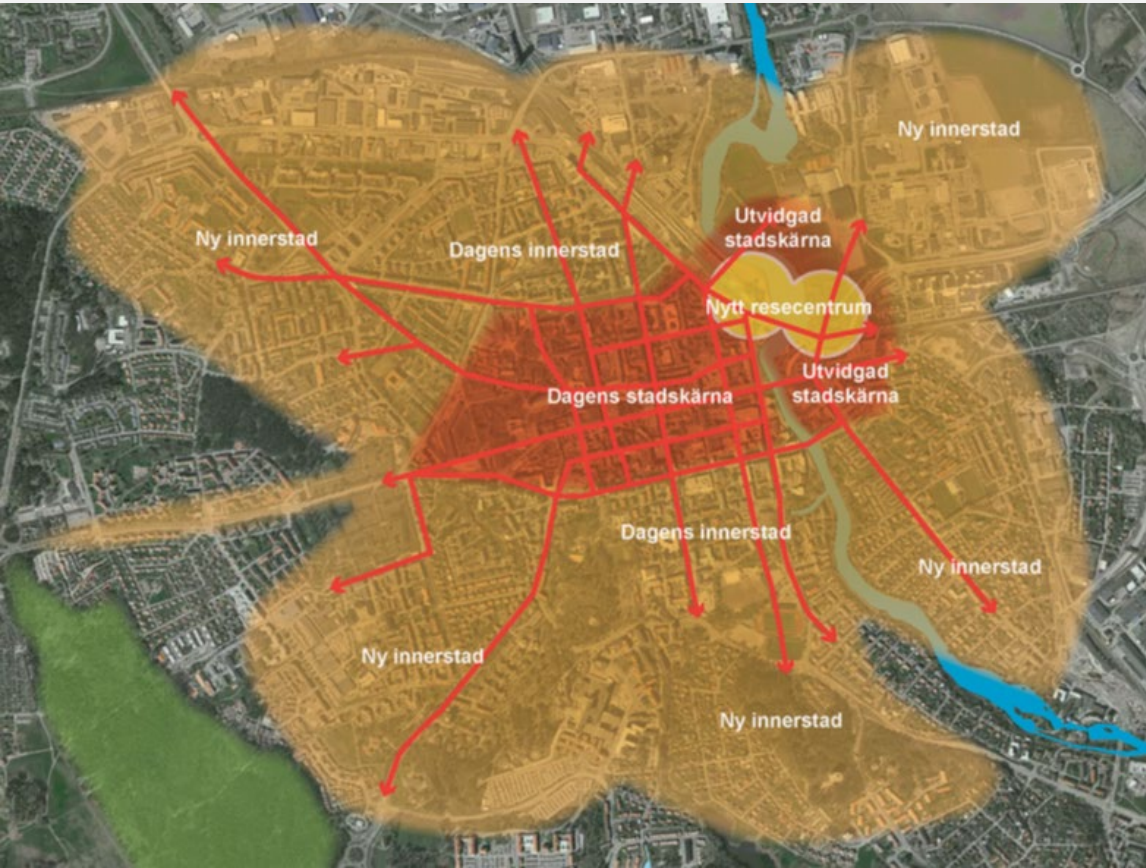
Parkeringstalen för cykel bygger på en zonindelning som tar hänsyn till potentialen att cykla. Bedömningen utgår dels från tätheten av målpunkter inom den aktuella geografien, t ex en mindre tätort, och dels avståndet till staden med hänsyn till potential att arbetspendla med cykel.

Parkeringstalen för bil bygger på geografiska förutsättningar att gå och cykla. De bygger även på potential att resa kollektivt vilket varierar inom geografiskt avgränsade zoner. Sammantaget bygger parkeringstalen för bil på en lägesbaserad bedömning som tar hänsyn till alternativ att färdas med egen bil.

#### 7.1.3 Begreppsdefinitioner

Nedan förklaras de begrepp som används i bedömningen av parkeringstal.

Begrepp	Förklaring
En- och tvåfamiljshus:	Villor, parhus, kedjehus, radhus och liknande.
Flerbostadshus:	Lägenheter i allmänhet. Speciella boendeformer som seniorbostäder utan vårdfunktion räknas som flerbostadshus eller smålägenheter beroende på bostädernas storlek.
Smålägenheter:	Lägenheter mindre än 50 m <sup>2</sup> (faktisk lägenhetsstorlek, inte BTA) där rum i kollektiv och studentkorridor ingår.
Linköpings resecentrum:	Linköpings centralstation och bussterminal. I samband med Ostlänken kan resecentrum få en ny lokalisering.

Begrepp	Förklaring
Stombusslinje i stadstrafik:	Busslinjer som går med minst halvtimmestrafik hela dagen och kvällen, både vardag och helg. Turer fram till tidigast 22:00 dagligen. Minst en tur efter midnatt natten mot lördag och söndag. Stadsbusstrafiken omfattar en del tätorter utanför staden.
Annan stadsbusstrafik:	Busslinjer inom stadstrafiken som inte uppfyller kraven ovan. Anropsstyrda linjer eller linjer med mycket låg turtäthet ingår inte.
Prioriterad busslinje utanför staden:	Busslinjer som leder till Linköpings resecentrum eller stadskärna med som minst halvtimmestrafik i högtrafik vardagar. Turer fram till tidigast 22:00 dagligen. Minst en tur efter midnatt natten mot lördag och söndag. Som minst timmestrafik lördag och söndag.
Innerstad:	Definitionen innerstad kommer från kommunens "Utvecklingsplan för Linköpings innerstad" (2016) och omfattar de delar av staden som har innerstadskvaliteter idag och de som förväntas få det i framtiden. Den geografiska avgränsningen för innerstaden framgår av bilden nedan.
	
Ytterstad:	De delar av staden (tätorten Linköping) som ligger utanför innerstadens avgränsning.
Stadsnära ort:	Avser tätorter eller småorter med hög potential för cykling till innerstaden. Avståndet mellan orten och innerstaden är maximalt

Begrepp	Förklaring
	7,5 km fågelvägen (ca 10 km faktisk cykelväg). Orter som omfattas är i nuläget (2020) Malmslätt, Ekängen och Slaka.
Övriga större tätorter:	Avser orter med minst 1000 invånare som inte är stadsnära. Det omfattar Ljungsbro, Linghem, Sturefors, Vikingstad och Berg.
Stadsnoder:	Stadsdelscentrumen i Berga, Djurgården, Ekholmen, Ryd, Skäggetorp och Tornby.
Stadsdelsnoder:	Stadsdelscentrumen i Johannelund, Tallboda, Lambohov, Harvestad och Södra Ekkällan.
Tätortscentrum:	Platser med samlad service och handel, t ex matbutik med postombud, apotek, bibliotek eller vårdcentral, som serverar sitt närområde med ett grundläggande utbud av tjänster.

## 7.2 Norm för cykelparkering

### 7.2.1 Parkeringstal för en- och tvåbostadshus

Det finns inga angivna parkeringstal för enfamiljs-, par-, rad- eller kedjehus. Parkeringen ska ordnas på egen tomt. På mindre tomter ökar kraven på en genomtänkt lösning redan i tidigt skede vilket översiktligt bör redovisas i bygglovsansökan.

### 7.2.2 Parkeringstal för övriga kategorier

Tal för övriga kategorier som omfattas av parkeringsnorm framgår nedan. Förklaringar av begreppen i tabellen redovisas i 7.1.3. Av tabellen framgår hur stor andel av parkeringen som ska ordnas för boende, besökare osv.

#### Cykelplatser per 1000m<sup>2</sup> BTA

Bebyggelsestyp	Innerstad	Ytterstad	Stadsnära ort	Övriga större tätorter	Övriga delar av kommunen
<b>Flerbostadshus</b> (boende 85%, besök 15%)	30	30	30	30	30
<b>Smålägenheter</b> (boende 90%, besök 10%)	40	40	40	40	40
<b>Kontor</b> (anställda 90%, besök 10%)	25	16	10	7	3
<b>Industri, lager, logistik</b> (anställda 90%, besök 10%)	10	7	5	3	2
<b>Handel</b> (anställda 30%, besök 70%)	25	20	15	10	5
<b>Förskola</b> (anställda 25%, elever/besök 75%)	25	25	20	20	10
<b>Skola</b> (anställda 5%, elever/besök 95%)	40	40	40	40	40

## 7.3 Norm för bilparkering

### 7.3.1 Beräkning av parkeringsnorm



Parkeringsstalet beräknas utifrån ett givet utgångsläge beroende på vad det är för typ av fastighet. Parkeringsstalet justeras sedan utifrån det geografiska läget som fastigheten är belägen i. En justering utifrån det geografiska läget ska alltid göras. Därefter ges en möjlighet att justera parkeringsstalet ytterligare genom att fastighetsägaren vidtar vissa mobilitetsåtgärder. Slutligen kan parkeringsstalet justeras ytterligare utifrån en eventuell möjlighet till samnyttjande inom parkeringsanläggningen.

Justeringar utifrån geografiska läget beskrivs i 7.3.4, justeringar utifrån mobilitetsåtgärder beskrivs i 7.3.5 och justeringar kring samnyttjande beskrivs i 4.1.1.

### 7.3.2 Samnyttjande

Samnyttjande beräknas utifrån parkeringstalen med stöd av den tabell som redovisas i 4.1.1. Om parkeringstalen reduceras (se 7.3.5) ska samnyttjandet beräknas efter att parkeringstalen har reducerats.

### 7.3.3 Parkeringsstal för en- och tvåfamiljshus

Vid **enskild parkering** krävs minst 2 bilplatser per tomt, varav minst en plats för besökare. Vid **gemensam parkering** i staden (tätorten Linköping) ska det finnas 1,1 bilplatser per hushåll, varav en plats för det egna hushållet och 0,1 bilplatser för besökare. Utanför staden bör det finnas 1,6 bilplatser per bostad varav 1,4 platser för det egna hushållet och 0,2 bilplatser för besökare. Par-, rad- och kedjehus räknas i parkeringsstalet för en- och tvåbostadshus.

### 7.3.4 Parkeringsstal för övriga kategorier




Parkeringsstal för övriga kategorier presenteras i efterföljande tabeller. Förklaringar till begreppen i tabellen presenteras i 7.1.3. Utgångsläget för respektive kategori motsvarar ett läge där det finns få alternativ till bil.

Parkeringsstalet justeras efter de geografiska förutsättningarna som råder för projektet. Denna justering är inte valbar utan ska ske utifrån de aktuella förutsättningarna. Utgångsläget för flerbostadshus generellt (varav boende 90% och besökare 10%) är 10 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och normens undre gräns 6 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Utgångsläget för smålägenheter (varav boende 90% och besökare 10%) är 6 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och den undre gränsen 2 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

**Utgångsläge och minsta norm baserad på geografiska läget per 1000 M<sup>2</sup> BTA – BOSTÄDER**

BOSTÄDER	Flerbostad	Smålägenhet
Utgångsläge	10	6
Minsta norm baserad på enbart det geografiska läget	6	2

**Reduktion av bilplatser per 1000 M<sup>2</sup> BTA – BOSTÄDER**

	Förutsättning bostäder	Reduktion Flerbostad	Reduktion Smålägenhet
 Cykel- avstånd	Fastigheten är belägen i innerstaden	-2,5	-2,5
	Fastigheten är belägen i ytterstaden	-1,5	-1,5
	Fastigheten är belägen i en stadsnära tätort	-1	-1
	Fastigheten är belägen i övrig större tätort	-0,5	-0,5
 Kollektiv- trafikläge	< 800 m gångavstånd till Linköpings resecentrum	-1,5	-1,5
	< 600 m gångavstånd till pendeltågsstation	-1	-1
	< 400 m gångavstånd till hållplats för stombusslinje i stadsbusstrafik	-1	-1
	< 300 m gångavstånd till hållplats för annan stadsbusstrafik eller prioriterad busslinje utanför staden	-0,5	-0,5
 Service	< 1km gångavstånd till stadsnod eller < 500 m gångavstånd till stadsdelsnod	-0,5	-0,5
	< 1km gångavstånd till tätortcentrum utanför staden	-0,25	-0,25



Om ett projekt omfattar både vanliga lägenheter och smålägenheter (se definitioner i 7.1.3) måste projektets BTA delas upp mellan kategorierna.

För kontor är utgångsläget (varav anställda 95% och besökare 5%) 15 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och normens undre gräns 8 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

**Utgångsläge och minsta norm baserad på geografiska läget per 1000 M<sup>2</sup> BTA – KONTOR**

KONTOR	NORM
Utgångsläge	15
Minsta norm baserad på enbart det geografiska läget	8

### Reduktion av bilplatser per 1000 M<sup>2</sup> BTA – KONTOR

	Förutsättning kontor	Reduktion
 Cykel- avstånd	Fastigheten är belägen i innerstaden	- 4
	Fastigheten är belägen i ytterstaden	-3
	Fastigheten är belägen i en stadsnära tätort	-2
	Fastigheten är belägen i övrig större tätort	-1
 Kollektiv- trafikläge	< 800 m gångavstånd till Linköpings resecentrum	-3
	< 600 m gångavstånd till pendeltågsstation	-2
	< 400 m gångavstånd till hållplats för stombusslinje i stadsbusstrafik	-2
	< 300 m gångavstånd till hållplats för annan stadsbusstrafik eller prioriterad busslinje utanför staden	-1

För industri, logistik och lager är utgångsläget (varav anställda 95% och besökare 5%) 12 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och normens undre gräns 4 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

Utgångsläge och minsta norm baserad på geografiska läget per 1000 M<sup>2</sup> BTA – Industri, logistik, lager mm

INDUSTRI, LAGER, LOGISTIK MM	NORM
Utgångsläge	12
Minsta norm baserad på enbart det geografiska läget	4

### Reduktion av bilplatser per 1000 M<sup>2</sup> BTA – Industri, lager och logistik mm

	Förutsättning industri, lager, logistik mm	Reduktion
 Cykel- avstånd	Fastigheten är belägen i innerstaden	- 5
	Fastigheten är belägen i ytterstaden	-3
	Fastigheten är belägen i en stadsnära tätort	-2
	Fastigheten är belägen i övrig större tätort	-1
 Kollektiv- trafikläge	< 800 m gångavstånd till Linköpings resecentrum	-3
	< 600 m gångavstånd till pendeltågsstation	-2
	< 400 m gångavstånd till hållplats för stombusslinje i stadsbusstrafik	-2
	< 300 m gångavstånd till hållplats för annan stadsbusstrafik eller prioriterad busslinje utanför staden	-1

För handel är utgångsläget för mindre bilberoende handel som kiosk, närbutik, klädaffär mm (varav anställda 25% och besökare 75%) 20 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och normens undre gräns 5 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. För mer bilberoende handel som matbutik, bygghandel, möbelaffär mm (varav anställda





20% och besökare 80%) 30 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och normens undre gräns 15 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

**Utgångsläge och minsta norm baserad på geografiska läget per 1000 M<sup>2</sup> BTA – HANDEL**

HANDEL	Mindre bilberoende handel	Mer bilberoende handel
Utgångsläge	20	30
Minsta norm baserad på enbart det geografiska läget	5	15

**Reduktion av bilplatser per 1000 M<sup>2</sup> BTA – HANDEL**

	Förutsättning handel	Reduktion
 Cykel-avstånd	Fastigheten är belägen i innerstaden	- 9
	Fastigheten är belägen i ytterstaden	-7
	Fastigheten är belägen i en stadsnära tätort	-5
	Fastigheten är belägen i övrig större tätort	-3
 Kollektiv- trafikläge	< 800 m gångavstånd till Linköpings resecentrum	-6
	< 600 m gångavstånd till pendeltågsstation	-4
	< 400 m gångavstånd till hållplats för stombusslinje i stadsbusstrafik	-4
	< 300 m gångavstånd till hållplats för annan stadsbusstrafik eller prioriterad busslinje utanför staden	-2



Normen för förskola och skola anger endast hur många parkeringsplatser som ska ordnas. Angöring för föräldrar som endast släpper av sina barn ingår inte.

För förskola är utgångsläget (varav anställda 75% och besökare 25%) 13 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och normens undre gräns 3 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

**Utgångsläge och minsta norm baserad på geografiska läget per 1000 M<sup>2</sup> BTA – FÖRSKOLA**

FÖRSKOLA	NORM
Utgångsläge	13
Minsta norm baserad på enbart det geografiska läget	3

### Reduktion av bilplatser per 1000 M<sup>2</sup> BTA – FÖRSKOLA



	Förutsättning förskola	Reduktion
 Cykel- avstånd	Fastigheten är belägen i innerstaden	- 6
	Fastigheten är belägen i ytterstaden	-5
	Fastigheten är belägen i en stadsnära tätort	-3
	Fastigheten är belägen i övrig större tätort	-1
 Kollektiv- trafikläge	< 800 m gångavstånd till Linköpings resecentrum	-4
	< 600 m gångavstånd till pendeltågsstation	-3
	< 400 m gångavstånd till hållplats för stombusslinje i stadsbusstrafik	-3
	< 300 m gångavstånd till hållplats för annan stadsbusstrafik eller prioriterad busslinje utanför staden	-1

För skola är utgångsläget (varav anställda 70% och besökare 30%) 7 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och normens undre gräns 2 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

### Utgångsläge och minsta norm baserad på geografiska läget per 1000 M<sup>2</sup> BTA – SKOLA

SKOLA	NORM
Utgångsläge	7
Minsta norm baserad på enbart det geografiska läget	2

### Reduktion av bilplatser per 1000 M<sup>2</sup> BTA – FÖRSKOLA

	Förutsättning skola	Reduktion
 Cykel- avstånd	Fastigheten är belägen i innerstaden	- 3
	Fastigheten är belägen i ytterstaden	-2
	Fastigheten är belägen i en stadsnära tätort	-1
	Fastigheten är belägen i övrig större tätort	-0,5
 Kollektiv- trafikläge	< 800 m gångavstånd till Linköpings resecentrum	-2
	< 600 m gångavstånd till pendeltågsstation	-1
	< 400 m gångavstånd till hållplats för stombusslinje i stadsbusstrafik	-1
	< 300 m gångavstånd till hållplats för annan stadsbusstrafik eller prioriterad busslinje utanför staden	-0,5

För grundskola med enbart årskurs 7-9 samt för gymnasieskola kan hälften av parkeringen för besökare räknas av eftersom bilskjutsandet antas vara lägre.

#### 7.3.5 Reduktion av parkeringstal för bil

Insatser för att minska efterfrågan på bilparkering kan i vissa fall motivera avsteg från parkeringstalen. När en fastighetsägare vill tillgodogöra sig

reduktion krävs alltid dialog med sakkunnig trafikplanerare. Dialogen bör initieras av fastighetsägaren i ett tidigt skede så att efterföljande processer, t ex bygglovsprövning, inte fördröjs i onödan.

Linköpings modell för reduktion fokuserar på att tillgängliggöra delade mobilitetstjänster till boende och/eller företag. Kommunen förutsätter att de fastighetsägare som tillämpar reduktion har ett seriöst engagemang för att minska efterfrågan på bilparkering. Hur fastighetsägaren väljer att arbeta med cykelparkeringslösningar och tillgänglighet inom sin egen fastighet är i många fall särkrav som inte ligger till grund för ett bygglov. Utformningen är dock starkt bidragande till helhetslösningen. I riktlinjerna för cykelparkering (se kap 5) framgår det vad kommunen anser vara attraktiv cykelparkering. Om det visar sig att fastighetsägarens engagemang brustit i ett projekt kan kommunen välja att neka denna aktör reducerad norm i framtida projekt.

### **Reduktionens omfattning**

Nedan redovisas tillåten reduktion (definitioner av begrepp i 7.1.3). Det är valbart att göra en mindre reduktion än vad talen anger.

#### **Tillåten reduktion av bilparkeringsnorm**

Geografiskt läge	Bostäder	Kontor, industri
Fastigheten är belägen i innerstaden	< 30%	< 40%
Fastigheten är belägen i ytterstaden	< 20%	< 30%
Fastigheten är belägen i stadsnära ort	< 15%	< 25%
Fastigheten är belägen i övrig större tätort	< 10%	< 15%

I undantagsfall kan även större reduktion övervägas. Då krävs en kombination av mobilitetsköp och en ambitiös insats av fastighetsägaren med åtgärder som genomförs inom den egna fastigheten. Det kan handla om extraordinära cykelparkeringslösningar, långsiktig fondering av resebidrag till de boende, service och utrymmen som minskar behovet av transporter, och annat som tydligt leder till en minskad efterfrågan på bilparkering. Sammantaget ska projektet ha en tydlig nisch och kommunikation där boende eller företag som flyttar in medvetet gör valet att avstå privatbilism.

Handel- och skolverksamhet är inte inkluderad i tabellen ovan då en stor del av sådana verksamheters parkering är avsedd för besökare, som inte är lika lätta att påverka med mobilitetstjänster som boende och anställda. Reduktion kan dock övervägas även för dessa verksamhetskategorier. I sådana fall är det endast den del av parkeringstalet som avser anställda som får reduceras utifrån samma storleksordning som redovisas i tabellen ovan.

### ***Mobilitetsköp***

Den huvudsakliga modellen för reducerade parkeringstal kallas mobilitetsköp. Konceptet är vid tidpunkten för samråd inte färdigutvecklat utan kommer att definieras under våren 2021. Tanken är att fastighetsägaren betalar en engångssumma till kommunen eller Dukaten som säkerställer att fastigheten får tillgång till publika/öppna och delade mobilitetstjänster. Dukaten är en möjlig aktör utifrån att bolaget ska äga och driva tjänsten Linköping MaaS (se 2.2.7) samt att bolaget också är mottagare av friköp för bilparkering i kommunens parkeringsanläggningar.

Kostnaden för ett mobilitetsköp kommer att utredas under våren. Det ska vara mer fördelaktigt att göra ett mobilitetsköp än att göra ett parkeringsfriköp (se 4.1.2), samtidigt som det ska vara tillräckligt höga belopp för att ge utrymme till satsningar som ger effekt på bilinnehav och bilanvändning. Utgångspunkten är att mobilitetsköpet ska vara ett engångsbelopp som betalas i samband med bygglovsprocessen. Fastighetsägaren ska alltså inte behöva avsätta medel som successivt betalas ut.

Mobilitetsköpet ger fastigheten tillgång till det system av mobilitetstjänster som kommunen bygger upp. I systemet ingår publika/öppna mobilitetshubbar (se kap 6.2) och eventuell annan fysisk infrastruktur som främjar hållbart resande. Coachning och marknadsföring till boende eller företag på de betalande fastigheterna ingår i någon form, likaså uppkoppling till tjänsten Linköping MaaS. Behov och efterfrågan kommer att följas upp kontinuerligt i dialog mellan kommunen, Dukaten, fastighetsägare och de som bor och/eller arbetar på fastigheter som gjort mobilitetsköp. Utbudet anpassas efter förutsättningar på plats

Mobilitetsköpet ska regleras av ett civilrättsligt avtal som tecknas mellan fastighetsägaren och den part (kommunen eller Dukaten) som är mottagare av köpet. Avtalsform och innehåll kommer att utredas under våren 2021.

### ***Mobilitetstjänster i egen regi***

Fastighetsägaren får lov att ordna mobilitetstjänster i egen regi istället för att göra mobilitetsköp. Då krävs ett paket av tjänster som är anpassade till fastighetens förutsättningar där bilpool, cykelpool och kollektivtrafik ska ingå. Det ekonomiska åtagandet ska motsvara mobilitetsköpet. Åtgärderna ska erbjudas i minst 10 år och fastighetsägaren ska regelbundet följa upp och redovisa sina insatser för kommunen.

Ett civilrättsligt avtal tecknas mellan fastighetsägaren och kommunen. Avtalet redogör för fastighetsägarens åtaganden samt viten i de fall åtagandena inte efterlevs. Eventuella avtal med tredje part ska biläggas det civilrättsliga avtalet.

### ***Om bilparkering inte går att ordna***

I de fall det inte går att anordna bilparkering kan fastighetsägaren få lov att göra mobilitetsköp motsvarande hela bilplatsbehovet. Det är ett möjligt

scenario vid om- och tillbyggnad eller ändrad användning där det inte är möjligt att tillskapa bilparkering inom fastigheten och det inte finns några parkeringsanläggningar att göra friköp i inom rimligt gångavstånd.

## 7.4 Särskild parkeringsutredning

Vissa verksamheter har för specifika förutsättningar för att kunna rymmas under ett generellt parkeringstal. Det gäller t ex vårdboende, hotell, restauranger, idrottsanläggningar, föreningslokaler, mm. För dessa verksamheter och fordonsslag krävs en särskild utredning.

### 7.4.1 Utförare och granskare

I planeringskedjet gör kommunen normalt parkeringsutredningen. Vid ansökan om bygglov är det sökanden som ska presentera en parkeringsutredning. Om denne saknar kompetens att genomföra utredningen själv ska en konsult anlitas på bekostnad av sökanden. Särskilda parkeringsutredningar ska alltid granskas av en sakkunnig trafikplanerare på kommunen, som också avgör om utredningen är fullständig och relevant som beslutsunderlag.

### 7.4.2 Utgångspunkter för beräkning

Utredningen ska ta ställning till hur många boende, anställda och besökare fastigheten är dimensionerad för vid ett normalläge. Det bör handla om veckovis återkommande belastningstoppar snarare än enstaka besökstoppar. Vid besökstoppar är det bättre att arbeta med riktade åtgärder.

#### Beräkning av parkeringsplatsbehov

Antal anställda\*färdmedelsandel = parkeringsplatser för anställda

Antal besökare\*färdmedelsandel = parkeringsplatser för besökare

Parkeringsplatser för anställda + parkeringsplatser för besökare = totalt parkeringsbehov

#### Exempel:

En verksamhet dimensioneras för 20 anställda per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Man antar att 25 % av de anställda reser ensamma med bil och att 30 % cyklar.

$20 * 0,25$  (25 %) = 5 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA

$20 * 0,30$  (30 %) = 6 cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA

Verksamheten dimensioneras vidare för 100 besökare per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Man antar att 40 % av besökarna har behov av en bilplats samt att 20 % av besökarna cyklar.

$100 * 0,40$  (40 %) = 40 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA

$100 * 0,20$  (20 %) = 20 cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA

Det totala parkeringsbehovet för verksamheten är 45 bilplatser (5 för anställda och 40 för besökare) samt 26 cykelplatser (6 för anställda och 20 för besökare) per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

Utredningen ska ta ställning till hur man antas resa till och från fastigheten. I staden är målet en bilandel på 40 % och en cykelandel på 40 %. Det är ett

medelvärde för hela staden som behöver justeras utifrån fastighetens läge. Utanför staden ska hänsyn tas till förutsättningar för färdmedelsval. Statistik och resvaneundersökningar används som stöd för att motivera ett antagande.

Verksamhetens målgrupp har stor betydelse för färdmedelsvalet. Verksamheter som riktar sig till personer som inte själva kör bil kan t ex förutsätta en viss andel skjutsande, vilket kräver angöring snarare än parkering. Utredningen behöver också ta ställning till hur många som antas resa i samma bil.

Utredningen ska ta hänsyn till vilken infrastruktur som finns för delade mobilitetstjänster inom fastigheten eller i närområdet.

### 7.4.3 Riktvärden för vårdboenden

Parkeringsbehovet ska dimensioneras utifrån vardagen men hänsyn ska tas till återkommande avvikelser när ett ökat parkeringsbehov behöver hanteras. Nedanstående uppgifter<sup>8</sup> kan användas som underlag för bedömningar kring parkeringsbehov för vårdboenden av olika slag. Hänsyn ska tas till behov av plats för trehjulingar och vinterförvaring av dem. Boenden utan vårdbehov räknas som flerbostadshus eller smålägenheter.

- |                  |   |
|------------------|---|
| Vårdboenden:     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ca 2-3 % av kunderna (de boende) har behov av egen bil- och/eller cykelparkering.</li><li>• I snitt ca 0,5 anställda per kund dagtid och 0,2 nattetid.</li><li>• Besöksantalet (anhöriga) uppgår till ca 5-50 personer vid sammankomster.</li></ul>   |
| Servicehus:      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ca 7 % av kunderna har behov av egen bil- och/eller cykelparkering.</li><li>• I snitt ca 0,4-0,5 anställda per kund dagtid och 0,1 nattetid.</li><li>• Besöksantalet uppgår till ca 10-20 personer vid sammankomster.</li></ul>   |
| Trygghetsboende: | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ca 20 % av kunderna har behov av egen bil- och/eller cykelparkering.</li><li>• Det arbetar i snitt ca 0,4-0,5 anställda per kund dagtid.</li><li>• Det arbetar i snitt ca 0,1 anställda per kund nattetid.</li><li>• Besöksantalet uppgår till ca 20-40 personer vid sammankomster.</li></ul> |

### 7.4.4 Riktvärden för hotellverksamhet

Till centralt belägna hotell finns goda förutsättningar att resa kollektivt. Där är riktvärdet 0,2-0,3 bilplatser per rum. Hotell utanför centrum kräver mer bilparkering, som riktvärde 0,4-0,6 bilplatser per rum. Behovet av besöksparkering påverkas av vad hotellet utöver övernattning erbjuder för tjänster, t ex restaurang och konferens. För anställda ska parkeringsbehovet beräknas utifrån personaltäthet och mål om färdmedelsfördelning.

---

<sup>8</sup> Uppgifterna bygger på en översiktlig bedömning levererad av Leanlink 2020. Det finns stora variationer mellan olika boenden och uppgifterna ska tolkas som grova genomsnitt.

## 8 Uppföljning

Parkeringsriktlinjen ska vara ett levande och aktuellt dokument. I början av varje mandatperiod görs en aktualitetsprövning av riktlinjen. I samband med denna utvärderas dokumentets aktualitet, efterlevnad och relevans.

Vid aktualitetsprövningen ska hänsyn tas till att vissa processer och strategier behöver tid för att etableras och ge effekt. Planeringen behöver vara långsiktig och därför bör planeringsinriktningen hållas konsekvent under längre tid. Om möjligt bör större förändringar i inriktningen undvikas om det går att avhjälpa eventuella problem på annat sätt.

SAMRÅDSHANDLING