

Parkeringsnorm för Umeå kommun

*Riktlinjer för att anpassa nya fastigheters och stadsdelars
parkeringsbehov till morgondagens resvanor*

Godkänd av byggnadsnämnden 2017-12-13

Antagande av kommunfullmäktige 2018-03-26

Reviderad av byggnadsnämnden 2024-05-22



**UMEÅ
KOMMUN**

www.umea.se/kommun

Innehåll

Bakgrund	4
Läshänvisning.....	4
Mål och syfte	4
Ansvarsfördelning	4
Status	4
En balanserad parkeringsförsörjning.....	5
Zonindelning	5
Zon A	5
Zon B	6
Zon C	6
Bilparkeringsnorm	6
Bostäder.....	6
Små lägenheter	7
Verksamheter	7
Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga	9
Friköp och samnyttjande av parkering	10
Reducering för mobilitetsåtgärder	10
Cykelservicestation 5 %.....	10
Attraktiv cykelparkering 5 %.....	10
Elcykelpool 5 %	11
Bilpool 10 – 15 %	11
Periodkort kollektivtrafik 5 – 10 %.....	11
Leveransskåp för livsmedel 10 %.....	12
Återbruksrum 5 %.....	12
Avsteg från parkeringstal	12
Grönt parkeringsköp	12
Kriterier för grönt parkeringsköp.....	12
Acceptabla gångavstånd	13
Cykelparkeringsnorm	14
Samnyttjande, friköp och avvikelser från normen.....	14
Avslutning	16

Parkeringsnorm för Umeå kommun

Medverkande: Detaljplanering, Bygglov, Övergripande planering, Gator och parker, UPAB - Umeå kommun

Källor: Fördjupning för Umeå – 2011

Fördjupning för Centrala stadsdelarna – 2011

Parkeringsstrategi och parkeringsnorm

Rapport – Trivector

Referenser: Parkering för en hållbar – Östersund

Flexibla parkeringstal – Örebro

Parkering för bil och cykel – Luleå

Bakgrund

Den gällande parkeringsnormen hanteras i översiktsplanerna, bland annat i fördjupningen för Umeå, antagen 2011. Parkeringsbehovet är föränderligt över tid och utvecklingen går relativt snabbt, vilket har framkommit från omvärldsbevakning inom området samt genom synpunkter från fastighetsutvecklare och byggherrar. Då översiktsplanen är ett långsiktigt strategiskt dokument är det inte lämpligt att hantera föränderliga detaljfrågor där.

I och med aktualiseringen av översiktsplanepaketet (2016-03-29) beslutades därför att revidera parkeringsnormen och samtidigt behandla den i ett eget dokument utanför översiktsplanen. Under 2017 väntas ett reviderat översiktsplanepaket antas där en parkeringsstrategi ingår med övergripande målsättningar.

Läshänvisning

Byggnadsnämnden har reviderat Parkeringsnormen 2024 (BN 2024-05-22). Avsnittet *10 % parkeringsreducering* utgick och ersattes med avsnittet *Reducering för mobilitetsåtgärder*. Revideringen innebär att fastighetsägare som tidigare kunde beviljas 10 % parkeringsreduktion numera kan erhålla reduktion för bostäder med uppemot 40 % förutsatt att de tillhandahåller mobilitetsåtgärder som skapar bättre förutsättningar för hållbart resande, se sida 9.

Mål och syfte

Genom parkeringsnorm anger kommunen det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten vid ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt samt bidra till att främja minskat bilanvändande.

Parkeringsnormen ska vara flexibel för revideringar samt:

- ange ett minimivärde.
- tydliggöra prövningsförutsättningar.
- vara enkelt att kommunicera.
- stödja effektivisering vid handläggning – detaljplan och bygglov.

Ansvarsfördelning

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering. Däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilket parkeringsbehov fastighetsägaren/byggherren ska tillgodose.

Som stöd för bedömning av parkeringsbehovet tar kommunen fram en parkeringsnorm med riktlinjer för vilka krav som ska ställas på fastighetsägaren/byggherren för att uppnå en rimlig tillgång på parkering.

Status

- Parkeringsnormen ska tillämpas som riktlinjer vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovsprövning.

- Parkeringsnormen antas av kommunfullmäktige. Byggnadsnämnden är beslutande instans vid prövning mot parkeringsnormen.
- Likställighetsprincipen ska tillämpas så att fastighetsägaren/byggherren behandlas lika.

En balanserad parkeringsförsörjning

Tillgång till parkering är en grundläggande förutsättning för att kunna nyttja fordon som bilar och cyklar på ett adekvat sätt och för tillgängligheten i samhället. Parkering tar stora ytor i anspråk samtidigt som storlek och utformning påverkar stadsmiljöns attraktivitet. Stora bilparkeringar till lågt pris försvårar utvecklingen av en mer hållbar trafik baserad på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Parkeringsförsörjningen måste därför balanseras väl med avseende på tillgänglighet, markutnyttjande, stadens attraktivitet och ett hållbart transportsystem.

8 kap i plan och bygglagen (2010:900), PBL, anger följande om parkering:

- ”9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att...”
- ”... 4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon...”
- ”...Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”
- ”10 § Det som gäller i fråga om utrymme och parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

Zonindelning

Efterfrågan på parkering ser olika ut beroende på faktorer som boende-, arbetsplats- och biltäthet samt bilförarandel. Efterfrågan kan också variera beroende på olika god tillgång till kollektivtrafik, väl fungerande gång- och cykelvägar samt skillnader i stadsstrukturen samt närheten till service.

Med hänsyn till dessa förutsättningar uppdelas parkeringsnormen i tre zoner. Zonindelningen gäller för både bil- och cykelparkering.

Zongränserna har digitaliserats för att tydliggöra gränsdragning vid handläggning av detaljplaner och bygglov.

Zon A

Zon A gränser från 2011 års översiktsplan utvidgas. Se illustration på sida 5. Den nya gränsen omfattar områden som befinner sig inom ca två kilometers avstånd från centrum eller universitetet. Avgränsningen för zon A har baserats på en bedömning av gynnsamt avstånd för gång- och cykel och anpassats efter Umeås förväntade utveckling de kommande åren.

Avgränsningen motiveras med att utbud av service, kultur, rekreation samt tillgång till kollektivtransport och faciliteter för gående och cyklister inom området är bra.

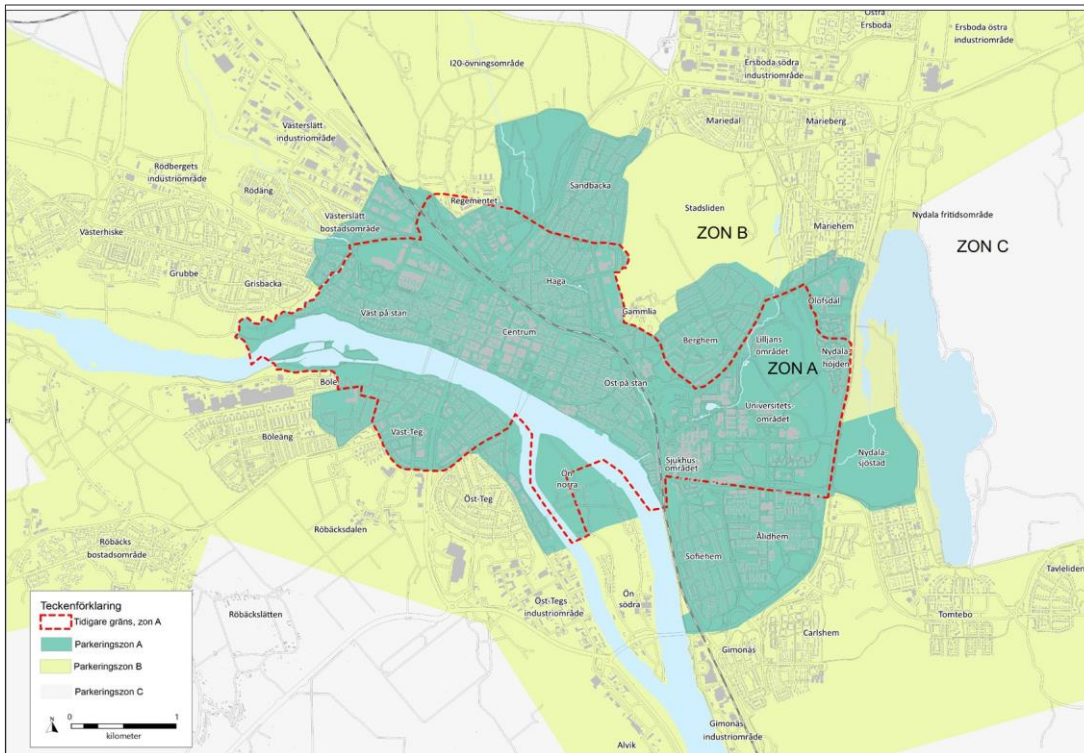
Zon B

Avgränsningen av Zon B som gjordes i Fördjupning för Umeå daterad 2011, fortsätter gälla. Zon B utgörs av alla stadsdelar inom tätorten som inte omfattas av zon A.

Zon C

Gäller för övriga delar av kommunen utanför zon A och B.

Figur 1: Zon A



Zonindelning. Zon A omfattar området inom ca 2 km radie från centrum- och universitetsområdet.

Bilparkeringsnorm

Bostäder

Vid beräkning av bilparkering för bostäder ska:

- säkerställas att fastighetens behov av parkeringsplatser kan tillgodoses inom egna fastigheten eller i gemensam anläggning.
- utöver parkeringsplatser för boende ska även besöksparkering säkerställas.
- vid beräkning av parkeringsplatser för bostäder ska zonindelning samt tabell 1 tillämpas.
- behov av parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga beräknas med stöd av tabell 3.

Små lägenheter

Bilnehavet bland boende i små lägenheter samt studenter och ungdomar är i regel betydligt lägre än bland i övriga invånare varför ytterligare en kategori införs för bostäder som är $\leq 35 \text{ m}^2$. Dessa bostäder får en lägre parkeringsnorm.

Bilnehavet bland studenter, ungdomar och boende i små lägenheter ($\leq 35 \text{ kvm}$) är i regel lågt. Val av alternativa färdmedel som cykel och kollektivtrafik är oftast större bland unga och boende i små lägenheter (Resevanor i Umeå 2014).

Vid planering och lovprövning av små lägenheter ($\leq 35 \text{ kvm}$) ska cykelparkeringsnormen beaktas särskilt.

Tabell 1: Bilparkeringsplats per lägenhet

Zon	Per mindre lgh $\leq 35 \text{ m}^2$ (bpl/lgh)	Lägenheter $> 35 \text{ m}^2$ $< 55 \text{ m}^2$ (bpl/lgh)	Per större lgh $> 55 \text{ m}^2$ (bpl/lgh)	Enbostadshus – gemensam/en- skild parkering
A	0,2 + 0,1*	0,5 + 0,1*	0,65 + 0,1*	1,1 + 0,1*
B	0,7 + 0,1*	0,7 + 0,1*	0,8 + 0,1*	1,4 + 0,1*
C	0,8 + 0,1*	0,8 + 0,1*	1,1 + 0,1*	1,4 + 0,1*

*) + 0,1 bpl/lgh = Besöksparkering

*) Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga beräknas enligt tabell 3

*) Särskilt boende – Kräver parkeringsutredning

Verksamheter

Beräkning av parkeringsbehovet för verksamheter baseras på tal för anställda och besökande. Parkering för verksamheter har grupperats i olika kategorier utifrån lokaltyp.

Verksamheter som genererar olika parkeringsbehov beroende på geografiskt läge, typ av evenemang, besökare, årstid med mera, har grupperats under beteckning "Verksamheter med tillfälligt vistelse". Bedömning av parkeringsbehovet ska göras genom att upprätta en särskild parkeringsutredning. Vid beräkning av parkering för verksamheter ska:

- bilparkering ordnas på den egna tomten eller i gemensam anläggning.
- en särskild parkeringsutredning ska tas fram, i projekt där det rör sig om verksamhet i externa lägen, exempelvis externhandel, sport- och idrottsanläggningar. Gäller även sjukhus, köpcentra och rekreationsområde.
- zonindelning och tabell 2 används vid beräkningar av parkeringsbehov. Se även stycke om friköp om samnyttjande.
- nödvändigt underlag för bedömning av parkeringsbehov tas fram av fastighetsägare/ byggaktörer.

Tabell 2: Parkeringsnorm för verksamheter

Kategori	Zon A*	Zon B	Zon C	Beräkningsgrunder	Beskrivning
Kontor	10	15	20	30 anställda samt	Personaltät verksamhet med liten eller ingen varuhantering. Färre anställda i butiken.
Anställda	9	13	18	3 besökare per	
Besökande	1	2	2	1 000 m ² BTA	
Industri		8	11	15 anställda samt	Produktion, lagring,
Anställda		7	9	2 besökare per	varuhantering, partihandling,
Besökande		1	2	1 000 m ² BTA	läger, tekniska anläggningar och laboratorier.
Handel**	22	18	18	13 anställda samt	Butiker, varuhus, försäljning av varutjänsten till privatpersoner, samhällsservice
Anställda	4	3	3	60 besökare per	
Besökande	18	15	15	1 000 m ² BTA	
Restaurang	20	30	30	10 anställda samt	
Anställda	3	3	3	70 besökare per	
Besökande	17	27	27	1 000 m ² BTA	
Hotell	5	7	9	5 anställda samt	
Anställda	1	2	2	25 besökare per	
Besökande	4	5	7	1 000 m ² BTA	
Verksamheter med tillfällig vistelse				Kräver särskild utredning ***	Samlingslokaler, idrotts- och friluftsanläggningar, konferens, kyrka, vård, studieförbund, universitet, skola, förskola, gymnasieskola och kultur

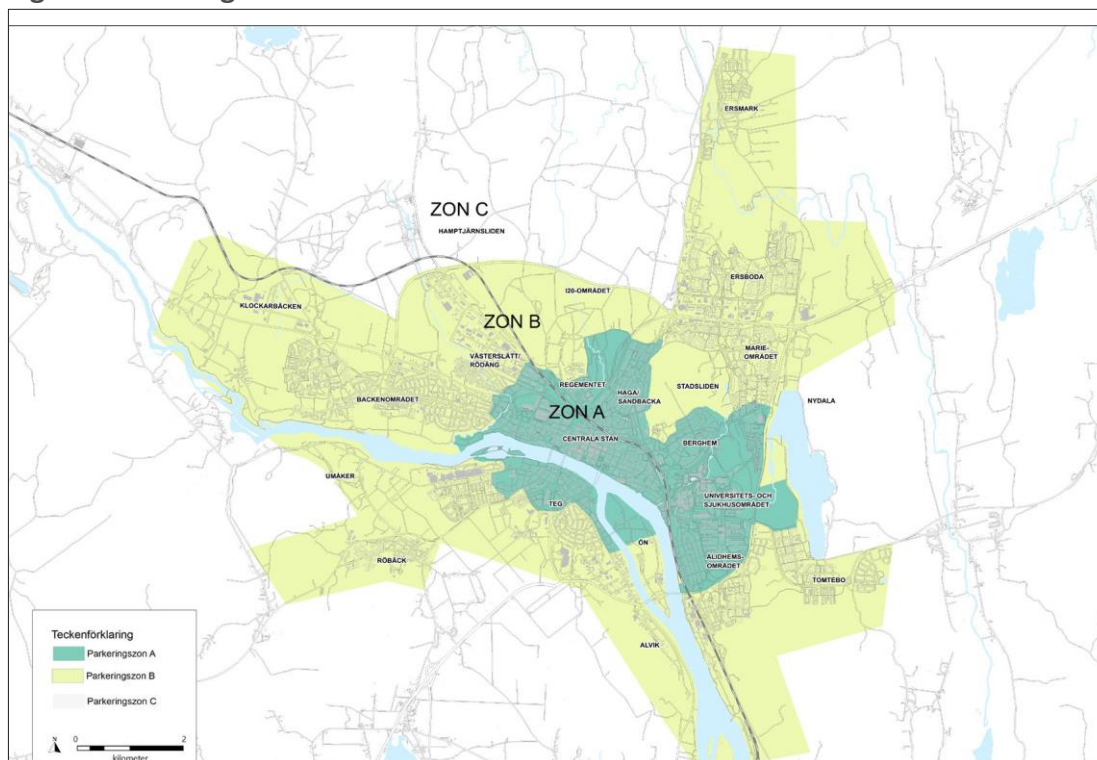
Parkeringsnorm för verksamheter, bilplatser per 1 000 m² BTA, anställda och besökare.

* Inom området mellan Västra Esplanaden, Östra Kyrkogatan, Järnvägsallén och Västra Strandgatan gäller att friköp ska användas för anställdas parkering. Anställdas parkering lokaliseras samlade utanför eller i randen av centrumfyrkanten. Besökandes parkering kan friköpas eller tillhandahållas av fastighetsägaren om anläggningen omfattar minst 50 platser och lokaliseras i rekommenderade lägen. Utifrån gällande förutsättningar kan friköp av besökandes parkering för hotellverksamhet övervägas.

** Exkl. externhandel/större anläggningar i bilorienterade lägen.

*** Byggherre ansvarar för att tillhandahålla underlag för prövning

Figur 2: Parkeringszoner



Zonindelning. Zon A motsvarar centrala stadsdelarna, zon B motsvarar resterande del av tätorten, zon C motsvarar övriga delar av kommunen.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Tillgång till parkeringsplatser anpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga säkerställs och redovisas under planläggning/bygglov.

Parkeringsplatser placeras och utformas i enlighet med Boverkets byggregler och föreskrifter.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga ska förläggas nära entrén inom max 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till offentliga lokaler, arbetsplatser och bostadshus (BBR 3:122).

Vid beräkning av antal platser som behövs för personer med nedsatt rörelseförmåga, ska rekommendationer i internationell standard ISO 21542 följas, se tabell 2.

I speciella sammanhang som vid sjukhus, köpcentra och rekreationsområde ska behovet av fler platser övervägas.

Antal parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga beräknas utifrån gällande parkeringsnorm och påverkas inte av reduktioner.

Tabell 3: Parkeringsplatser

Antal upp till	Reserverade platser	Antal upp till	Reserverade platser
10	1	100	3
50	2	200	4

Vid fler än 200 platser ska 6+1 plats anordnas för varje tillkommande 100 platser. Källa internationell standard ISO 21542.

Friköp och samnyttjande av parkering

Parkeringsköp (friköp av parkering) innebär en möjlighet för fastighetsägare/byggherre att köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering inom den egna fastigheten.

Umeå kommun ska fortsätta att erbjuda möjlighet till friköp där förutsättningar finns.

Parkeringsköp för verksamheter är ett krav inom område mellan Västra Esplanaden, Östra Kyrkogatan, Järnvägsallén och Västra Strandgatan. Se sida 7.

Samnyttjande innebär att bilplatserna används för flera ändamål under olika tider på dygnet. Samnyttjande av bilparkeringsplatser bör i första hand tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser som kan nyttjas i kombination med handel eller serviceändamål utanför kontorstid. Samnyttjande av bilparkeringsplatser ska ske mellan olika användningsområden (exempelvis mellan boende- och arbetsplatsparkering).

En beläggningsstudie avgör lämpligheten i att använda samnyttjande som verktyg vid parkeringsköp.

Reducering för mobilitetsåtgärder

Inom zon A och B erbjuds möjlighet till parkeringsreduktion för bostäder med maximalt 40 % förutsatt att fastighetsägare/byggherre tillhandahåller mobilitetsåtgärder som skapar bättre förutsättningar för hållbart resande. Reduktion tillämpas inte vid beräkning av parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga eller besöksparkering. Gator och parker ska informeras när ett bygglov med parkeringsreduktion beviljas. Utgångspunkten är att gatumarksparkering bör regleras i områden där reduktion beviljas. Tekniska nämnden avgör hur stort område som eventuellt behöver regleras. Samtliga mobilitetsåtgärder som genomförs ska marknadsföras minst två gånger per år och informeras om vid inflyttning. Marknadsföringen ska vara i såväl fysisk form som digital samt inkludera information hur åtgärderna fungerar och dess syfte.

Cykelservicestation 5 %

Cykelservicestationen ska finnas inom den egna fastigheten eller i närliggande gemensamhetsanläggning. Stationen ska ha utrymme för att serva en lådcykel, vara uppvärmd och utrustad med verktyg, kompressor samt vatten och avlopp för tvätt av cykel. Utrustningen ska vara förankrad för att hindra stöld.

Attraktiv cykelparkering 5 %

Cykelställ ska vara utformade så att samtliga platser kan nyttjas samtidigt. Ett cykelställ där cyklar står i samma nivå kräver ett minsta c/c mått på 600 mm. Smalare c/c mått kan tillåtas förutsatt att fastighetsägare/byggherre visar att samtliga platser kan nyttjas samtidigt. Det kan till exempel lösas med

nivåskillnader. Samtliga platser ska vara försedd med ramlås och placeras under tak. Cykelställ i två plan ska vara utrustade med teknik för lättåtkomligt överplan.

Elcykelpool 5–10 %

Elcykelpool ger reducering med 5 % och ellådcykelpool ger 5 % - 10 % total reduktion för båda åtgärderna. Cyklar ska förvaras i ett låst utrymme och fastighetsägaren ansvarar för underhåll, service samt byte till sommar och vinterdäck varje säsong. Poolen ska finnas inom den egna fastigheten eller i närliggande gemensamhetsanläggning.

Bostädernas BTA	Minsta antal elcyklar
0–1000 m ²	1
1000–3000 m ²	2
3000–5000 m ²	3
> 5000 m ²	4

Bostädernas BTA	Minsta antal ellådcyklar
0–3000 m ²	1
> 3001m ²	2

Bilpool 10–15 %

För bilpool medges 10 % reduktion, är den allmänt tillgänglig erhålls totalt 15% reduktion. Avstånd till en gemensam bilpool får inte överstiga 300 meter från bostadsentré.

Bostädernas BTA	Minsta antal bilar
0–5 000 m ²	1
>5 001 m ²	2

Om fastigheten tillhandahåller en poolbil och den totala bruttoarean för bostäder överstiger 5000 m² så ges reduktion för motsvarande 5 000 m².

Räkneexempel:

Om fastigheten omfattar 7 000 m² bostäder med tillgång till två allmänt tillgängliga poolbilar ska 15 % reduktion ges till hela bostadsbeståndet.

Om fastigheten omfattar 7 000 BTA bostäder med tillgång till en poolbil som inte är allmänt tillgänglig ska 10 % reduktion ges för 5 000 m² av fastighetens bostadsbestånd.

Periodkort kollektivtrafik 5 - 10 %

Fri kollektivtrafik med Ultra för alla nyinflyttade i 120 dagar ger reduktion på 5 %. Erbjuds fri kollektivtrafik i 240 dagar ges 10 % reduktion. Åtagandet gäller i fem år från färdigställandet. Erbjudandet gäller samtliga folkbokförda inom fastigheten upp till två kort per hushåll (max ett kollektivtrafikkort per individ i hushållet). Denna åtgärd gäller för fastigheter med högst 500 meter till hållplats med minst femtonminuterstrafik dagtid.

Leveransskåp för livsmedel 10 %

10 % reduktion ges för leveransutrymme. Utrymmet ska vara utrustat med kyla och ha kapacitet för leveranser av livsmedel och finnas inom fastigheten eller i närliggande gemensamhetsanläggning. Samma reduktion erbjuds om dagligvaruhandel återfinns inom 300 meters gångavstånd från fastigheten.

Återbruksrum 5 %

Återbruksrummet ska finnas för de boende inom eller i närliggande gemensamhetsanläggning fastigheten, vara minst 10 m² och utrustat med lås.

Avsteg från parkeringstal

Avsteg från parkeringstal tillämpas inte vid beräkning av parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga eller besökandes parkering.

Grönt parkeringsköp

Möjlighet till grönt parkeringsköp erbjuds för verksamheter och bostäder inom zon A, där förutsättningar finns.

Det gröna parkeringsköpet gäller i första hand för ny- och tillkommande bebyggelse men kan också bli aktuellt vid en omprövning av hela fastigheten där även äldre bebyggelse ingår.

Grönt parkeringsköp erbjuds för att ge incitament för fastighetsägaren/byggherren att bidra till hållbara resmönster. Det gröna parkeringsköpet innebär en reducering av parkeringsnormen i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren/byggherren i syfte att åstadkomma ett förändrat resebeteende.

Syftet är att andelen resande med kollektiv-, gång- och cykeltrafik, av boende samt dem som arbetar i fastigheten ska öka. Det sker genom att fastighetsägaren/byggherren tar ansvar för de transportbehov som fastigheten/verksamheten ger upphov till genom andra åtgärder än att erbjuda bilparkering. Det ska också stimulera en omvandling av parkeringsytor i markplan (som ofta används för arbetsplatsparkering) till exempelvis bebyggelse, parker eller annan verksamhet som berikar stadskärnan.

Det gröna parkeringsköpet är ett frivilligt åtagande och avtalet om köpet knyts till gängse avtal för parkeringsköp (friköp av parkering). Friköpt parkering lokaliseras till samlade parkeringsanläggningar inom rimligt gångavstånd. Se tabell 4.

Lämpligheten avgörs i detaljplaneprocessen i varje enskilt fall och ett avtal mellan fastighetsägare och parkeringsbolaget ska tecknas innan detaljplanen antas alternativt bygglov kan ges.

Parkeringsbolaget tillhandahåller resurser som tar fram en resplan samt arbetar med beteendepåverkan och Mobility management direkt kopplat till den aktuella fastigheten.

Kriterier för grönt parkeringsköp

Kan tillämpas inom zon A då fastigheten ligger inom 400 meter från

kollektivtrafikhållplats som har en busstäthet av minst 10-minuterstrafik vid rusningstid och är direkt kopplat till avtal med parkeringsbolaget.

Kommunens åtagande:

- Kommunens erbjudande om reducering av parkeringsnormen med 40 % för verksamhetsparkering.

Fastighetsägarens åtagande:

- Betala ett belopp motsvarande 10 % av priset för de parkeringsköp som normen föreskriver (oreducerad norm) till parkeringsbolagets resurs för Mobility management och beteendepåverkan.
- Medlemskap i bilpool.
- Omklädningsrum och uppvärmda parkeringsytor väl anpassade för cykelpendlare.

Acceptabla gångavstånd

Grundregeln för gångavstånd från parkering till målpunkt bör vara att det är kortare för besökande än för boende och anställda. En långtidsparkerare kan få tolerera ett längre gångavstånd än en korttidsparkerare. I centrala delar av staden bör ett längre avstånd kunna accepteras p.g.a. speciella omständigheter med redan högt exploaterad mark. Umeå kommuns rekommenderade acceptabla gångavstånd redovisas i tabell 4.

Tabell 4: Acceptabla gångavstånd mellan p-anläggning och målpunkt*

Parkeringskategori		Acceptabla gångavstånd
Bostäder	Bostäder, normalt	300 meter
	Bostäder, centrala staden	500 meter
Besökande	Till bostäder, normalt	200 meter
	Till butiker och bostäder, Zon A	300 meter
	Till butiker, mindre stadsdelscentrum	100 meter
Verksamheter	Verksamheter, normalt	300 meter
	Verksamheter, centrala staden	600 meter
Angöring		75 meter
Funktionsnedsatt		25 meter

*Gäller för alla typer av parkeringar och parkeringsköp

Cykelparkeringsnorm

Enligt 8 kap 9 § fjärde punkten, PBL, ska parkering för fordon anordnas. Enligt trafiklagstiftningen är cykeln ett fordon därför kan det ställas krav på att anordna cykeluppställningsplatser på tomt i samband med nybyggnad och i viss utsträckning i samband med ändring av en byggnad enligt 8 kap 9 och 10 §§ PBL.

Umeå kommuns cykelparkeringstal baseras på en sammanvägd bedömning av behovet för olika målgrupper. Behov av cykelparkeringsplatser beräknas med stöd av tabell 5.

Cykelparkeringar ska placeras och utformas så att de blir lätt tillgängliga och upplevs trygga och säkra. En genomtänkt placering och utformning av cykelparkering bidrar till ökad sannolikhet för boende att välja cykel istället för bilen.

Förutsättningar som krävs för att tillgodose fastighetens cykelparkeringsbehov prövas i detaljplan och redovisas i samband med ansökan om bygglov. Genomförandet följs upp i samband med slutbesked.

Anordning av förvaring hanteras i enlighet med BBR 3:23.

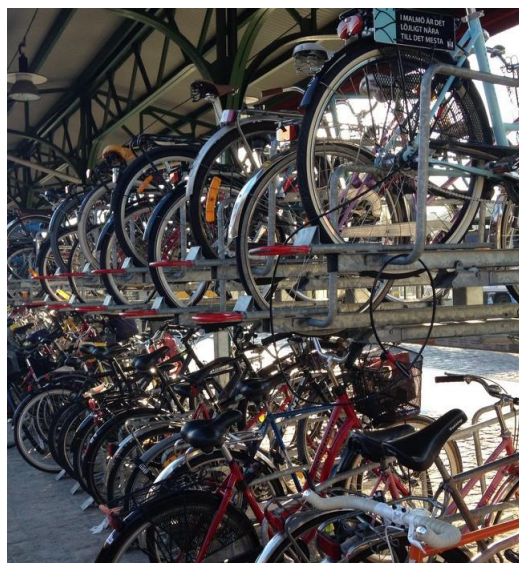
Vid utformning av cykelparkering ska mått Plats/cykel = 1 700–1 900 x 600 mm följas.

Anordning av utrymme för underhåll/repairation av cykel samt plats för cykelkärror och lådcyklar mm bör vägas in vid prövning av reducering av bilparkering.

Samutnyttjande, friköp och avvikelser från normen

Särskilda parkeringsutredningar ska genomföras för att bedöma om samutnyttjande av cykelparkeringsplatser är möjligt. Hänsyn bör då tas till bland annat geografiskt läge, upptagningsområde, beläggningsgrad och beläggningstid.

Möjlighet till friköp av cykelparkering är under utredning och kommer att avhandlas i cykelprogrammet.



Tillgänglighet avser exempelvis att vid anordning av källarparkering se till att ramper inte blir för branta och att dörren förses med dörröppnare. **Trygghet** avser exempelvis bra belysning, möjlighet att kunna låsa fast cykeln, anläggning utformas så att det har god insyn. **Utformning** berör bland annat den estetiska gestaltning av parkeringsanläggningen

Tabell 5: Cykelparkeringsnorm

Typ	Zon A-B	Zon C	Kommentar
Bostäder			
Flerbostadshus (cpl/lgh)*	2,5	2,2	2,1 boende/lägenhet
Studentrum (cpl/lgh)* upp till 35m ²	1,5	1,2	1 boende/lägenhet
Småhus (cpl/lgh)*	4	4	3–4 boende/lägenhet
Gruppboende			Särskild utredning
Arbetsplats med tillhörande besöksparkering			
Förskola (cpl/elev)	0,3	0,2	10 anställda per 1 000 m ² BTA
Grundskola (cpl/elev)	0,6 (0,3–0,7)	0,6 (0,3–0,7)	Endast lågstadium lägre intervallet, enbart högstadium högre intervallet
Gymnasium, högskola (cpl/elev)	0,7–0,8	0,4–0,6	
Kontor (cpl/1.000 m ²)	13–20	7–10	0,4–0,6 respektive 0,2–0,3 per anställd + besökare beroende av läge, 30 anställda per 1.000m ² BTA
Industri (cpl/1.000 m ²)	6	3	0,4 respektive 0,2 per anställd, 15 anställda per 1.000m ² BTA
Dagligvarubutiker i centrum och stadsdelscentrum (cpl/1 000 m ²)	12	8	13 anställda respektive 60 besökande per 1.000m ² BTA
Sällanköpsvaror och övrig service i centrum (cpl/1.000 m ²)	20	(8)	10 anställda + 45 besökare per 1.000m ² BTA
Hotell (cpl/1.000 m ²)	4–5	2	5 anställda per 1.000m ² BTA. Högre intervallet med låncyklar i centrala staden
Restauranger (cpl/1.000 m ²)	10–20	5	Högre intervallet centrala staden
Vårdinstitut (cpl/besökande)	0,2–0,3	0,1	Särskild utredning rekommenderas
Bibliotek, idrottsanläggningar, nöjen (cpl/besökare)	0,2–0,6	0,2–0,4	Särskild utredning rekommenderas
Kollektivtrafik (cpl/påstigande)	5–20		

Behovstal för cykelparkering, inklusive besöksparkeringen. Behovstalen redovisas per lägenhet respektive per 1 000 m² BTA. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samutnyttjande.

Avslutning

Behovet av att bygga högre och tätare för att spara mark och omvandla i befintlig kvartersstruktur medför att en större del av parkeringsbehovet vid nybyggnation måste lösas genom kreativa parkeringslösningar, som exempelvis mobilitetsanläggningar som erbjuder alternativa lösningar som bidrar till hållbara resmönster, eller samordning i parkeringshus.

Vid större exploateringsområden med fler aktörer ska parkeringsbehovet i första hand lösas genom samordning i gemensamma anläggningar.

Parkeringsnormen är ett verktyg som arbetats fram med syftet att bidra till genomförande av kommunens övergripande mål med att främja hållbara färd sätt.

