

Riktlinjer för parkering i Norrköpings kommun

- Parkeringsnorm för bil och cykel vid nyetablering och exploatering



Innehåll

Inledning	5
Varför behövs en parkeringsriktlinje?	5
Syfte	5
Avgränsning	5
Så här används riktlinjerna	5
Allmän platsmark.....	5
Tomtmark	5
Nulägesbeskrivning	6
Hur ser det ut idag i Norrköping?	6
Tidigare Parkeringsnorm	7
Parkering och stadsbyggande	8
Vad säger lagen?	8
Byggekostnad för parkering	9
Exempel på konflikter mellan parkering och stadsutveckling	9
Planering som ligger till grund för Riktlinjer för parkering	10
Översiktsplan och Riktlinjer för trafik	11
Parkeringszoner i Norrköpings kommun	12
Zonindelning Norrköping	12
Innerzon (Inre linjen)	13
Mellanzon (Yttre linjen).....	13
Ytterzon (Utanför linjerna)	13
Parkeringsnorm för cykel	14
Beräkning av parkeringsnorm för cykel	14
Parkeringsnorm flerbostadshus	14
Parkeringsnorm för studentbostäder	15
Parkering för cykel vid arbetsplatser	15
Parkeringsnorm för handel	16
Handel i staden och stadsdelscentrum	16
Externhandel	16
Parkeringsnorm för service och målpunkter för fritidsaktiviteter	17
Service och fritid	17
Stora anläggningar	17
Parkeringsnorm förskolor, skolor och övrig utbildning	17
Parkeringsnorm för äldreboenden och vårdbostäder	18
Parkeringsnorm för bil	19
Beräkning av parkeringsnorm för bil	19
Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för bil.....	19
Parkeringsnorm flerbostadshus	20
Innerzon	20
Mellanzon	21
Ytterzon.....	22
Parkeringsnorm för bebyggelse av enbostadshus	22
Parkeringsnorm för studentbostäder	23
Parkeringsnorm för arbetsplatser.....	23
Parkeringsnorm för handel	25
Handel i staden och stadsdelscentrum	25
Externhandel	25
Parkeringsnorm för service och målpunkter för fritidsaktiviteter	26
Service och fritid	26
Stora anläggningar	26
Parkeringsnorm förskolor ,skolor och övrig utbildning	27
Parkeringsnorm för äldreboenden och vårdbostäder	27
Utformning av parkeringsplatser	28
Cykelparkering	28
Cykelparkering i stadsrummet	29
Cykelparkering vid handel	30
Parkering för cykel vid bostäder	31
Parkering för cykel vid vårdbostäder	31
Parkering för cykel vid arbetsplatser	31
Bilparkering.....	32
Bilparkering i större skala vid handel och service	32
Parkering i mindre skala vid handel och service	33
Utformning av bilparkering för boende	33
Parkeringshus.....	34
Jämställdhet och parkering	34
Nya parkeringsplatser i redan byggda områden	35
Parkeringsfrågan i detaljplaneskedet	35

Möjlighet att samordna parkering.....	36
Möjligheter att sänka parkeringsnormen för bilar.....	38
Parkeringsutredningar.....	39
Övrig parkering.....	40
Bilparkering för personer med funktionsnedsättning	40
Pendlarparkering	41
Kvalitetskrav för fullgod pendlarparkering.....	41
Parkering vid kollektivtrafik på landsbygden.....	41
Parkeringsnorm för moped/mc.....	42
Bilfritt boende.....	42
Parkeringsbehov vid ombyggnad.....	42
Kantstensparkering	42
Parkering för husbilar/husvagnar	43
Parkeringsavgifter	43
Elfordonsparkering.....	43
Parkeringsanläggningar och korttidsparkering ...	43
Genomförandebeskrivning	44
Summering av åtgärdsförslag	44
Ökad insamling och koordinering av beläggningsdata.....	45
Utvecklad digital och samordnad parkeringsskyltning.....	45
Kalkylera och visualisera markparkeringarnas alternativkostnad	46
Utred strategiska platser för uppförande av parkeringsanläggningar	47
Införande av parkeringsköp.....	47
Ansvar för genomförande av parkeringsstrategin	47

Referenser	48
Bilaga 1: Mobility management. Möjligheter att påverka parkeringsbehovet.....	50
Bilaga 2: Begreppsförklaringar	54

Framtagen av: Martin Berlin, stadsbyggnadskontoret i samarbete med personal från tekniska kontoret och bygg- och miljökontoret.

Inledning

Varför behövs en parkeringsriktlinje?

I takt med att staden byggs ut ökar konkurrensen om marken. Särskilt i centrala lägen är behovet av god hushållning med marktillgångarna mycket stort. Parkeringsplatser för bil tar mycket stora ytor i anspråk, och kostar mycket pengar att bygga. Därför är det av stor vikt att kommunen har tydliga riktlinjer för hur mycket parkering som ska krävas vid olika typer av byggnation.

I Riktlinjer för trafik slås fast att följande prioriteringsordning ska gälla i Norrköpings kommun:

1. *Gång- och cykeltrafik*
2. *Kollektivtrafik*
3. *Bil*

Syfte

Riktlinjer för parkering ska ge kommunens tjänstemän, politiker, byggherrar och övriga intresserade en vägledning för hur parkeringsfrågan ska hanteras i alla kommunala frågor som berör parkering vid exploatering och nybyggnad.

Avgränsning

Riktlinjer för parkering gäller hela Norrköpings kommun.

Så här används riktlinjerna

Norrköpings Riktlinjer för parkering anger i grova drag hur parkeringsfrågan ska lösas vid stadsbyggande i Norrköpings kommun. Riktlinjerna är indelade i en övergripande del som diskuterar parkeringsfrågan och de problem och möjliga lösningar på dessa som finns, samt en del som redovisar normtal för olika typer av parkering. De föreslagna normtalen ska betraktas som riktvärden. En diskussion om behovet av parkering ska föras i varje enskilt fall. Riktlinjerna baseras på Norrköpings kommuns Vision 2030 "Det goda livet finns i Norrköping" och "Gemensam Klimatvision för Linköping och Norrköping" som båda antogs av kommunfullmäktige 2008. Även Norrköpings Riktlinjer för Trafik utgör underlag för parkeringsriktlinjerna.

I Riktlinjer för trafik slås fast att följande prioriteringsordning ska gälla i Norrköpings kommun:

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Bil

Vid alla diskussioner som förs angående anläggande av parkering ska prioriteringsordningen beaktas. Parkering ska i första hand ordnas på kvartersmark.

Allmän platsmark

Prioriteringsordning mellan olika parkeringsbehov på allmän platsmark:

1. Angöring och korttidsparkering
2. Parkering för boende
3. Arbetsplatsparkering

Tomtmark

Prioriteringsordning mellan olika parkeringsbehov på gatumark:

1. Parkering för boende
2. Besöks- och kundparkering

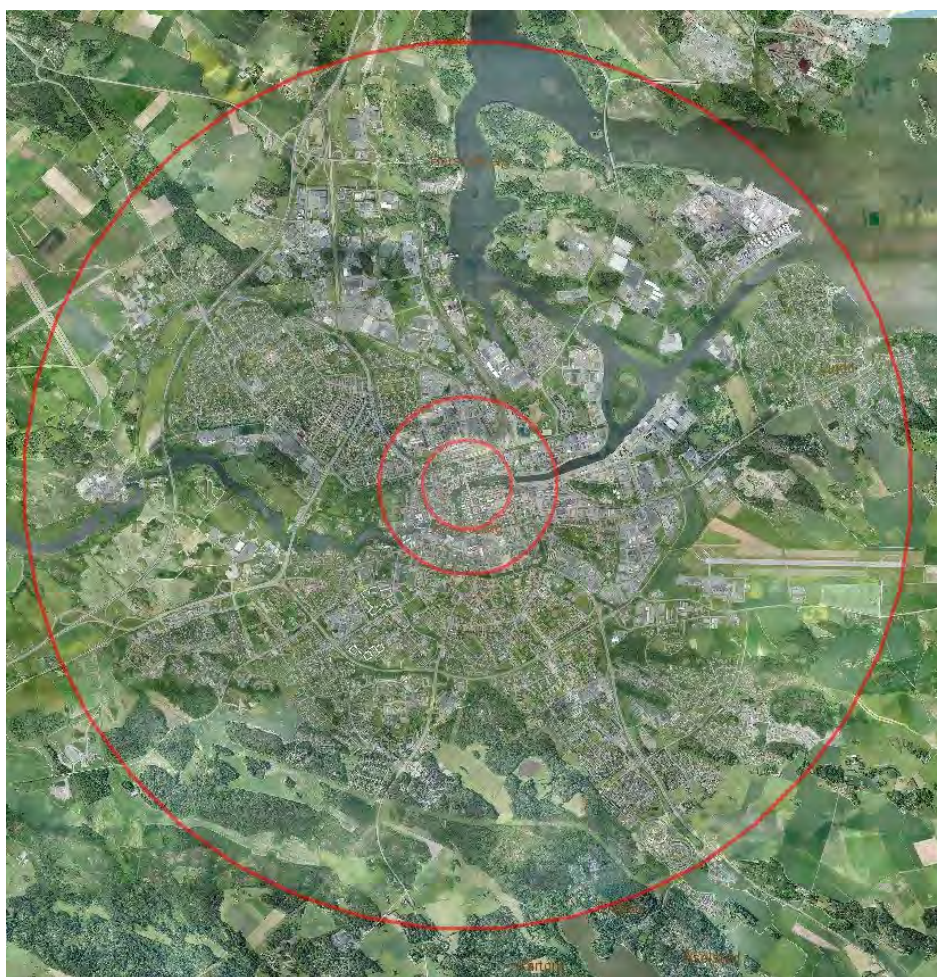
Nulägesbeskrivning

Hur ser det ut idag i Norrköping?

Norrköpings centrum består till stora delar av en tät stenstad. Under den rivningsvåg som förekom under 1960- och 70-talen revs många äldre hus utan att nya uppfördes. Många av de gamla rivningstomterna blev informella parkeringsplatser som sedan permanentades. Detta har lett till att många tidigare tomter blev parkeringsplatser i markplanet. Många av dessa tomter börjar nu fyllas med bebyggelse igen.

Norrköpings stad växer, och för att skapa en hållbar stad är det av vikt att en stor del av denna tillväxt sker

inom stadens gränser genom förtätning, detta för att möjliggöra för fler att kunna transportera sig till fots och med cykel. I takt med att konkurrensen om innerstadsmarken hårdnar blir det viktigare att prioritera viktiga samhällsfunktioner som exempelvis bostäder och handel, vilket innebär att markparkering ofta måste prioriteras lägre, och ersättas av parkering under jord och i parkeringshus. I takt med ökad förtätning blir också cykeltransporter viktigare, vilket innebär att mer parkeringsyta för cyklar blir nödvändigt.



Cirklarna visar avståndet från centrum, 500 meter, 1000 meter och 5000 meter. I stort sett hela staden ryms inom 10 kilometer. Cykelavstånden är alltså inte stora.

Tidigare parkeringsnorm

Den tidigare parkeringsnormen är från 1983. Under den tid som gått sedan dess har mycket hänt som påverkar parkering och stadsbyggande. Klimatförändringarna leder till att bruket av fossila bränslen måste minska, och ökande bränslepriser leder till fördelar för den enskilde att använda alternativa transportmedel.

Den tidigare parkeringsnormen bidrar i dagsläget i flera fall till att ett större antal parkeringsplatser än som anses önskvärt tvingas fram. Den gamla parkeringsnormen är inte heller flexibel, och tar inte hänsyn till alternativa lösningar. Detta leder på sikt till en ohållbar stad, och främjar inte ett levande och aktivt stadsliv.



”Vision 1990” från 1964. Bilden visar tydligt hur dominerande bilfokuset tidigare varit i stadsplaneringen.

Parkering och stadsbyggande

Norrköpings stad är en tät stad med kvarter av rutnätsstruktur. Staden kom till långt före bilismens intåg, och är till stora delar inte anpassad för storskalig bilism. Den täta strukturen gör att de öppna ytor som finns måste utnyttjas optimalt för att skapa trivsamma kvarter och bra grönstruktur. Att anlägga stora hårdgjorda ytor inom en sådan stadsstruktur konkurrerar ofta med andra värden i staden, värden som behövs för att staden inte ska tappa sin attraktivitet. En bil kan ofta stå parkerad upp till 96 % av tiden (Gullberg 2015, Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken), vilket ytterligare pekar mot att användning av innerstadsmark för stora parkeringsytor inte är det mest effektiva.

*En bil kan ofta stå
parkerad upp till
96 % av tiden*

För att skapa mer plats åt grönyta och stadskvarter är det viktigt att betrakta parkeringsplatser som vilken annan markanvändning som helst, **det vill säga i varje enskilt fall bör det göras en avvägning av vilken markanvändning som är lämpligast.**

Vad säger lagen?

I Plan- och bygglagen beskrivs hur kommunen ska hantera parkeringsfrågan.

PBL 4:6 §

I en detaljplan får kommunen bestämma markreservat för sådana trafik- och väganläggningar, energianläggningar, anordningar för elektroniska kommunikationsnät och ledningar som behövs för allmänna ändamål.

PBL 4:13 §

I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

PBL 8:9 § säger att

”Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

PBL10 §

Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

Det är alltså tydligt att parkeringsplatser för bil inte ska prioriteras i första hand i samhällsplaneringen. Likväl kommer ett visst behov av parkeringsplatser för bil alltid att finnas, och kommunen har det övergripande ansvaret för samhällsplaneringen.

Byggkostnad för parkering

Parkeringsplatser medför kostnader för fastighetsägaren. Om ingen avgift tas ut för parkeringsplatserna sprids oftast kostnaderna ut på exempelvis hyrorna istället. Detta leder till att även den som inte äger en bil är med och betalar för andras parkeringsplatser. Nedan visas några exempel på hur mycket parkering av olika typ kan kosta.

Förutom rena pengakostnader kan krav på parkeringsbyggnation också medföra andra kostnader i förlängningen. Om viss typ av byggnation inte blir av, exempelvis studentbostäder, på grund av att kravet på parkeringsbyggnation är så stort att kostnaden avskräcker, så är detta negativt för staden, och alltså en form av alternativ kostnad.

Typ av parkering	Anläggningskostnad exklusive markkostnad kr/bilplats
Grusad mark	10 000-20 000 kronor
Markparkering med bättre standard	20 000-30 000 kronor
Enklare P-däck	70 000-100 000 kronor
P-Hus	150 000-400 000 kronor
Underjordiskt garage	300 000-750 000 kronor

Källa: RSD Retail & Shopping Centre Development AB

Exempel på konflikter mellan parkering och stadsutveckling

Hindrande av gång- och cykelstråk:

För att ett cykelstråk ska upplevas som attraktivt och lättillgängligt av cyklisten är det viktigt att det inte finns för många hinder i vägen, och att cyklisten tydligt uppfattar var cykelstråket går. Om en bil står parkerad i cykelstråkets förlängning, exempelvis vid kantstensparkering, upplevs stråket som mindre attraktivt för cyklisten, olycksrisken ökar också.

Upptagande av innersgårdsmark:

Om en stor mängd parkeringsplatser måste anordnas på innersgårdsmark minskar den yta som istället skulle kunna användas som grönyta för de boende. I sådana fall ska grönyta prioriteras och parkering istället förläggas i parkeringsanläggning eller i underjordiskt garage.

Bilden visar ett exempel på hur även lagliga parkeringsplatser för bil ibland hindrar stråk som är viktiga för andra trafikslag, i detta fall gång- och cykeltrafik. Foto: Linda Apelgren



Planering som ligger till grund för Riktlinjer för parkering

Vi är medvetna och agerar utifrån att naturlagarna inte är förhandlingsbara, och att jorden har begränsade resurser som måste vårdas för framtida generationer.





Foto: Ida Ling Flanagan

Översiktsplan och Riktlinjer för trafik

Kommunens gemensamma översiktsplan för Linköping och Norrköping har den bärande stadsbyggnadsidéen att innerstaden och övriga tätorter ska förtätas, med målet att staden ska vara attraktiv att leva och arbeta i. Detta leder till att utrymmet i staden blir en begränsad resurs.

Norrköpings kommuns Riktlinjer för Trafik antogs 2011 och utgör basen för trafikplaneringen i kommunen. Riktlinjer för trafik slår fast tre planeringsverktyg som används vid planering av trafiksystemen:

Fyrstegsprincipen, som är ett förhållningssätt som innebär att möjliga förbättringar av trafiken ska prövas stegvis, där de första stegen siktar mot att försöka lösa trafikproblemet utan att bygga nytt, exempelvis genom att istället påverka behovet av transporter.

Prioritering mellan olika trafikslag ska i Norrköpings kommun ske så att gång och cykel prioriteras i första hand, i andra hand kollektivtrafik och i tredje hand biltrafik.

Hållbart resande är ett begrepp som innebär att transportsystemet ska utformas så att det tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodogöra sig sina behov, vilket innebär att så stor andel av resorna som möjligt måste ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik i olika former. Hållbart resande kan uppnås genom att använda många olika verktyg, exempel på detta är bland annat teknisk utveckling och beteendepåverkan genom Mobility management¹.

¹ Mobility management innebär att effektivisering av transporter sker genom ett helhetsperspektiv. Det finns många olika mobility management metoder, men exempel kan vara att införa bilpooler, att hålla informationskampanjer för att öka andelen som cyklar, eller att kartlägga ett företags transportbehov i detalj för att effektivisera det.

Parkeringszoner i Norrköpings kommun

Detta avsnitt behandlar den parkeringsnorm som gäller i Norrköpings kommun. Siffror redovisas som hjälp för att räkna ut ett rimligt parkeringsbehov för olika typer av verksamheter både för cykel och bil. Eftersom behovet av parkering är olika i olika delar av kommunen, och eftersom de problem som parkeringsetablering för med sig också blir olika stora i olika områden, delas kommunen in i olika zoner som styr vilka parkeringstal som ska gälla. Denna zonindelning presenteras på sidan 13.

Zonindelning Norrköping

Norrköpings stad delas in i tre olika zoner, kallade innerzon, mellanzon och ytterzon. Zonerna är baserade på hur tät staden är, och hur god tillgängligheten till kollektivtrafik och cykelbanor är. Parkeringsnormen beräknas olika beroende på vilken zon det gäller.

Kommunen ska se välvilligt på alternativa lösningar, och aktivt förespråka ett lågt bilparkeringsbyggande till förmån för andra mer hållbara lösningar.

Viktigt att tänka på:

Zonindelningen ska inte betraktas som absolut. Stadens utveckling kan komma att förändra delar av zonerna. Exempelvis kanske delar av mellanzonen får mer karaktär av innerzon framöver. En avvägning över vilken norm som ska användas bör då göras.

I varje enskilt fall bör en dialog föras mellan byggherre och kommun, där fokus ska vara att endast så mycket bilparkering ska byggas som är nödvändigt. Kommunen ska se välvilligt på alternativa lösningar, och aktivt förespråka ett lågt bilparkeringsbyggande till förmån för andra mer hållbara lösningar.



Kartan visar enbart en grov indelning av zonerna. Exempelvis kan en viss plats i mellanzonen ha sådana kvalitéer i form av kollektivtrafiktillgång att den bör räknas till innerzonen.

Innerzon

Lägst bilparkeringsnorm är det i innerzonen. Här beräknas tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelbanor vara mycket god samtidigt som stadens täta karaktär gör att markparkering för bil har lägre prioritet. Bilparkering i innerstaden ska så långt möjlig förläggas under mark, överdäckad eller i p-hus.

Mellanzon

I mellanzonen är staden inte riktigt lika tät, fortfarande finns det dock god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor. Även i denna zon beräknas parkerings-talet för bil relativt lågt, dock blir skillnaderna mellan olika platser större. I denna zon är det extra viktigt att varje projekt föregås av en diskussion om hur det faktiska behovet av bilparkering ser ut. Bilparkering i de i Gemensam översiktsplan för Linköping och

Norrköpings kommuner prioriterade utvecklingsorterna kan i många fall beräknas enligt mellanzonsnorm.

Ytterzon

De yttre delarna av staden har ofta inte samma goda tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor som de inre zonerna. Karaktären på bebyggelsen är inte heller lika tät, med en större andel radhus- och villabebyggelse. I denna del av staden beräknas bilparkeringsnormen något högre. Även här bör dock en diskussion föras i varje enskilt fall, och på platser där tillgången till kollektivtrafik är mycket god kan normen beräknas enligt mellanzonens norm. Även landsbygden räknas som ytterzon, och det är stor skillnad i tillgång till kollektivtrafik mellan ren landsbygd, och de yttre delarna av staden.

Parkeringsnorm för cykel

Beräkning av parkeringsnorm för cykel

Norrköpings parkeringsnorm för cykel är en miniminorm, det vill säga, den reglerar hur mycket parkering för cykel som bostaden/fastigheten/verksamhetsutövaren minst måste ordna. Cykelparkering ska betraktas som en service, och fokus ska vara att underlätta för den som är cykelburen. I denna riktlinje finns exempel på vad som kännetecknar en god cykelparkering.

Cykelparkering ska betraktas som en service, och fokus ska vara att underlätta för den som är cykelburen.

Parkeringsnorm flerbostadshus

Innerzon

Samtliga boende ska ha tillgång till en cykelplats. Utöver detta tillkommer 0,1 cpl/lgh för besökare. Möjlighet att låsa fast cykeln ska finnas.

Mellanzon och ytterzon

Besöksparkering tillkommer med 0,1 platser/lägenhet oavsett storlek. Möjlighet att låsa fast cykeln ska finnas.

Innerzon	
Antal rum i lägenhet	Cykelparkeringsplatser
1-2	3
Övriga	1 plats per rum
Besöksparkering	0,1 platser/lägenhet

Mellanzon och ytterzon	
Antal rum i lägenhet	Cykelparkeringsplatser
1-2	3
Övriga	1 plats per rum
Besöksparkering	0,1 platser/lägenhet

Parkeringsnorm för studentbostäder

För många studenter är cykeln det primära fordonet. Att god tillgång till cykelparkering av hög kvalitet finns är därför av stor vikt.

Besöksparkering för cykel tillkommer med 0,1 platser/lägenhet. Möjlighet att låsa fast cykeln ska finnas.

Antal rum i lägenhet	Cykelparkeringsplatser
Oavsett antal	1 plats per rum
Besöksparkering	0,1 platser/lägenhet

Parkeringsnorm för arbetsplatser

Kommunen bör sträva efter att förmå arbetsgivare att placera sin verksamhet i lägen dit det är möjligt för de flesta arbetstagare att ta sig med cykel eller kollektivtrafik. Kommunen bör i sin planering väga in arbetspendling och tillgång till kollektivtrafik och/eller gång- och cykelbanor vid all lokalisering av personalintensiva anläggningar. Kontor är en verksamhet där förutsättningarna oftast är mycket goda för gång, cykel och kollektivt resande.

Behovet av platser varierar stort beroende på typ av verksamhet. Industrier och lagerlokaler utanför stads-kärnan har mindre parkeringsbehov för cykel. Mindre verksamheter, exempelvis småverkstäder och liknande har också ett litet parkeringsbehov. En bedömning från fall till fall får göras, men som exempel på låg personaltäthet finns exempelvis lagerlokaler och liknande. En verksamhet kan också ha hög personaltäthet, men inte så många anställda verksamma på samma gång, exempelvis vissa vårdbostäder. En tidig diskussion om vilket parkeringsbehov som bedöms finnas ska tas med verksamhetsutövaren.

Vid arbetsplatsparkering ska hänsyn tas till läget i staden. God tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor kan medföra att parkeringsbehovet för cykel blir större. Cykelparkering bör lokaliseras närmare än bilparkeringen. Cykelparkeringen ska vara utformad så att det är attraktivt att parkera där en hel arbetsdag. Låsmöjlighet ska finnas, och om möjligt även tak/väderskydd.

Arbetsplatser	Cykelparkeringsplatser
Samtliga zoner	ca 0,4 per anställd

Behovet av platser varierar stort beroende på typ av verksamhet.

God tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor kan medföra att parkeringsbehovet för cykel blir större.

Parkeringsnorm för handel

Inom begreppet handel ryms mycket. Allt från små närbutiker i staden till stora köpcentrum utanför staden. Parkeringsbehovet ser därför mycket olika ut för dessa verksamheter. Norrköpings kommuns grundinställning är att gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik ska uppmuntras före bilresande, och därför är parkeringsfrågan mycket viktig vid all handelsetablering.

Handel i staden och stadsdelscentrum

Även handel i staden har olika parkeringsbehov. Stora dagligvarukedjor har ofta stort parkeringsbehov, medan mindre närbutiker har mindre parkeringsbehov. Siffrorna är därför att betrakta som utgångspunkter för diskussion med verksamhetsutövaren.

Utgångspunkten för parkeringsdiskussionen ska vara vilket upptagningsområde som handeln har. Lokal dagligvaruhandel har stort lokalt upptagningsområde, och då bör tyngden ligga på cykelparkering, och även cykelparkeringens kvalitet.

Cykelparkering bör i första hand ordnas på kvartersmark. Cykelparkering för kunder och cykelparkering för anställda bör vara åtskilda. Cykelparkering för kunder ska ligga nära entrén. Cykelparkering för anställda räknas ut enligt norm för arbetsplatser.

Externhandel

Externhandel är mycket ytkrävande och ligger ofta placerad på platser dit det är svårt att ta sig med annat transportmedel än bil. Det är därför mycket viktigt att cykel och kollektivtrafiklösningar vägs in vid planering av externhandel.

En särskild parkeringsutredning bör göras i samband med handelsetableringar som förväntas bidra till stort bilberoende. I denna utredning bör fokus inte enbart ligga på hur många bilparkeringsplatser som behövs, utan även på vilka åtgärder som kan göras för att minska bilbehovet, samt hur och var cykelparkering ska anläggas (se kapitel Parkeringsutredningar).

Dagligvaruhandel (inkl. externhandel) 1 000 m²

Cykelplatser per 1 000 m² verksamhetsyta

Inner- och mellanzon	cirka 25–30
----------------------	-------------

Ytterzon	cirka 18
----------	----------

Sällanköpshandel 1 000 m² verksamhetsyta

Cykelplatser per 1 000 m² verksamhetsyta

Inner- och mellanzon	15
----------------------	----

Ytterzon	10
----------	----

En särskild parkeringsutredning bör göras i samband med handelsetableringar som förväntas bidra till stort bilberoende.

Lokal dagligvaruhandel har stort lokalt upptagningsområde, och då bör tyngden ligga på cykelparkering, och även cykelparkeringens kvalitet.

Parkeringsnorm för service och målpunkter för fritidsaktiviteter

Då verksamheterna inom denna kategori är så olika är det svårt att räkna fram ett generellt parkeringstal. För verksamheter med liknande parkeringsbehov som handel kan p-norm för handel användas.

Service och fritid

Utreds från fall till fall, men utgångspunkten bör vara att underlätta transporter med cykel. 20–35 cykelplatser/100 besökare kan tjäna som ett riktvärde för cykelplatsbehovet. Läget i staden och tillgången till kollektivtrafik är avgörande.

20–35 cykelplatser/100 besökare kan tjäna som ett riktvärde för cykelplatsbehovet.

Stora anläggningar

Parkeringsbehovet utreds i särskild parkeringsutredning (se kapitel Parkeringsutredningar). Diskussion mellan Norrköpings kommun och verksamhetsutövaren bör ske i tidigt skede.

Diskussion mellan Norrköpings kommun och verksamhetsutövaren bör ske i tidigt skede.

Parkeringsnorm förskolor, skolor och övrig utbildning

Att skolelever går och cyklar till skolan är viktigt. Det leder till både ökad hälsa och bättre prestationer i skolarbetet. Barn som tar sig till skolan till fots eller med cykel får också bättre lokalkännedom och lär sig att bli självständiga. Om många skjutsar sina barn till skolan med bil uppstår trafikproblem och onödiga bilparkeringsbehov som försämrar säkerheten. Av dessa anledningar är det av stor vikt att skolor arbetar med frågan. Vid parkeringsdiskussioner vid skolor ska därför så kallade skolreseplaner utformas. En väl utförd skolreseplan ska kunna ligga till grund för att en inte lika stor mängd parkeringsplatser behöver anläggas. Kommunala skolor ska vara föregångare på detta område.

Behovet av parkeringsplatser för cykel vid skolor varierar stort beroende på var skolan ligger och vilken ålder eleverna har. En särskild utredning behövs därför ofta

Om många skjutsar sina barn till skolan med bil uppstår trafikproblem och onödiga bilparkeringsbehov som försämrar säkerheten.

Behovet av parkeringsplatser för cykel vid skolor varierar stort beroende på var skolan ligger och vilken ålder eleverna har.

för att räkna ut enskilda skolors parkeringsbehov. Parkeringsutredningen ska ha fokus på hållbara parkeringslösningar för cykel och bil, samt minskat bilåkande och trafiksäkerhet runt skolområdet. Med fördel kan parkeringsutredningen samordnas med framtagande av skolresepplan. Ett riktvärde för cykelparkering vid grundskolor är 30-70 cykelplatser/100 elever och för gymnasieskolor 60-80 cykelplatser/elever.

Vid förskolor beräknas cykelparkeringsbehovet vara något lägre än för övriga skolformer, och framförallt vara inriktad på att det ska fungera att smidigt lämna och hämta barn. Vid skolor för de högre åldrarna förväntas eleverna själva ta sig till skolan i större utsträckning. Av denna anledning är andelen cykelparkering högre för dessa skolformer, och parkeringen ska vara utformad så att de är attraktivt att parkera sin cykel där under en hel dag, med låsmöjlighet och även om möjligt tak/väderskydd.

Vid förskolor beräknas cykelparkeringsbehovet vara något lägre än för övriga skolformer, och framförallt vara inriktad på att det ska fungera att smidigt lämna och hämta barn.

Parkeringsnorm för äldreboenden och vårdbostäder

Vid äldreboende utan vård, typ seniorboende, gäller samma regler som vid övrig bostadsbyggnation. Särskild parkeringsutredning behövs vid etablering av äldreboende, med stor hänsyn tagen till läget i staden (i centrala lägen är det ofta lättare för personalen att ta sig till jobbet med cykel och kollektivtrafik).

Det är viktigt med tidig dialog med verksamhetsutövaren för att diskutera dennes parkeringsbehov. Även om personaltätheten är hög befinner sig kanske inte all personal på arbetet samtidigt. Det är också viktigt att parkeringen utformas på ett sådant sätt att den främjar personalens behov. I åtanke bör också finnas att så kallade vårdcyklar kanske används inom verksamheten.

Äldreboenden/ Vårdbostäder	Cykelparkeringsplatser per lägenhet
Visst vårdbehov	1
I huvudsak vårdfunktion	Enbart parkering för anställda och besökande (se parkeringsnorm för arbetsplatser)

Det är viktigt med tidig dialog med verksamhetsutövaren för att diskutera dennes parkeringsbehov.

Parkeringsnorm för bil

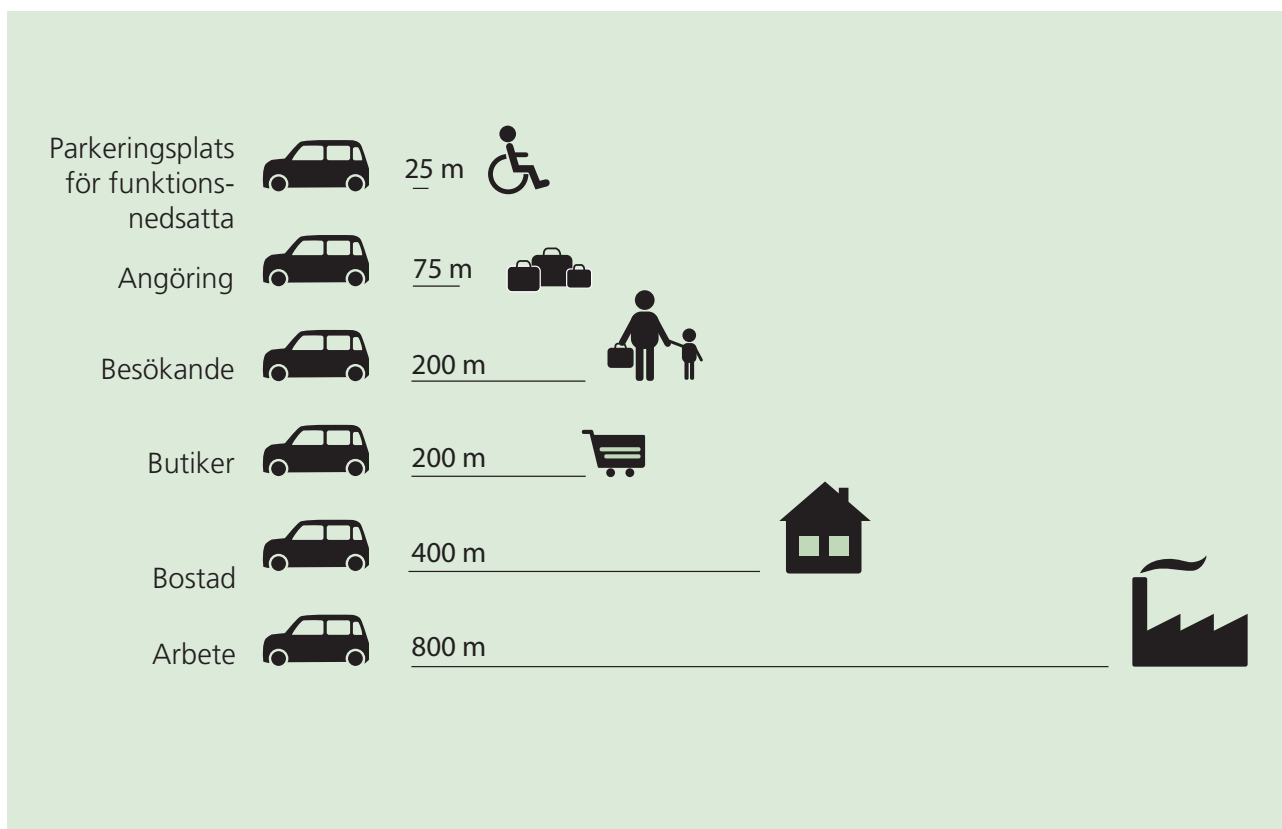
Beräkning av parkeringsnorm för bil

Norrköpings bilparkeringsnorm reglerar hur mycket parkering för bil som bostaden/fastigheten/verksamhetsutövaren måste ordna. Detta kan ske genom byggnation av parkering, men också genom parkeringsköp i p-anläggning. Önskas ytterligare bilparkering anläggas ska det i innerzonen och mellanzonen i normalfallet ske under mark, med överdäckning eller på höjden. Utgångspunkten är att parkering ska anläggas inom den egna fastigheten. Parkering på gatumark ska i första hand utnyttjas för besökande, handikapparkering och för lastning och lossning. I många fall måste parkeringsbehovet lösas i särskilda anläggningar.

Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för bil

Vad som är rimligt gångavstånd är alltid en bedömningsfråga, men några riktvärden anges nedan. Värt att notera är att det är en fördel om gångavståndet till närmaste kollektivtrafikhållplats och cykelparkering är kortare än gångavståndet till parkeringsplats.

Utgångspunkten är att parkering ska anläggas inom den egna fastigheten.



Parkeringsnorm flerbostadshus

Bostädernas storlek, samt deras läge i staden påverkar behovet av parkeringsplats. Små lägenheter och studentlägenheter är oftast instegslägenheter för ungdomar och andra som är nya på bostadsmarknaden. I dessa grupper är bilinnehavet inte särskilt stort. I områden med stora lägenheter, villaområden, samt i områden utanför stan är andelen barnfamiljer större, och därmed också behovet av bil större.

Andra faktorer som påverkar behovet av bil är närheten till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. Parkeringsnormen är därför indelad i zoner med olika förutsättningar.

Innerzon

All boendeparkering i innerzon ska i normalfallet förläggas överdäckad, under mark eller i parkeringsanläggning/garage eller liknande. Om fastighetsägaren/byggherren önskar bygga mer parkering än normen anger är detta tillåtet under förutsättning att även denna parkering sker överdäckad, under mark, i garage eller liknande.

Vid detaljplaneläggning, då antalet lägenheter ännu ej är känt kan ett utgångsvärde vara att beräkna 1-6 bilparkeringsplatser/1000m² BTA, och därefter ta hänsyn till faktorer som läge i staden och åtgärder som planeras för att minska bilbehovet. Noll parkeringsplatser ska enbart tillåtas om det är ett så kallat "bilfritt boende" eller studentlägenheter som planeras.

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Bostädernas storlek, samt deras läge i staden påverkar behovet av parkeringsplats.

Antal rum i lägenhet	Antal parkeringsplatser
1	0,35
2	0,45
3	0,60
4	0,65
5 eller fler	0,70
Besöksparkering	0,1 platser per lägenhet

All boendeparkering i innerzon ska i normalfallet förläggas överdäckad, under mark eller i parkeringsanläggning/garage eller liknande.

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Mellanzon

Mellanzonen ligger något längre ifrån stadens centrum, men fortfarande med relativt goda möjligheter till kollektivtrafik och gång- och cykelvägnät. Parkeringsnormen för bil är därför beräknad något högre än i innerzon, men fortfarande lägre än i resten av kommunen. De prioriterade utvecklingsorter som pekas ut i Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping kan i övrigt ofta räknas enligt mellanzonens norm. Precis som i innerzon gäller att en fastighetsägare/byggherre som önskar bygga mer parkering än normen anger får göra det om det sker med överdäckning, under jord eller på höjden. Om tillräckligt utrymme finns att anlägga extra parkering i markplanet kan detta prövas restriktivt i mellanzon under förutsättning att övriga intressen som väger tyngre än bilparkering, exempelvis cykelparkering och grön- och lekyta, först har prioriterats.

Vid detaljplanläggning, då antalet lägenheter ännu ej är känt kan ett utgångsvärde vara att beräkna 4-8 bilparkeringsplatser/1000m² BTA, och därefter ta hänsyn till faktorer som läge i staden och åtgärder som planeras för att minska bilbehovet.

Noll parkeringsplatser ska enbart tillåtas om det är ett så kallat "bilfritt boende" eller studentlägenheter som planeras.

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Antal rum i lägenhet	Antal parkeringsplatser
1	0,45
2	0,55
3	0,70
4	0,80
5 eller fler	0,85
Besöksparkering	0,1 platser per lägenhet

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Ytterzon

Ytterzonen täcker övriga delar av kommunen. Det råder mycket olika kollektivtrafikförutsättningar i olika delar av kommunen, vilket gör det svårt att ange exakt hur mycket parkering som behövs. Stor hänsyn bör tas till förutsättningarna på platsen för tänkt byggnation. I de delar av ytterzonen som har god tillgång till kollektivtrafik av stomlinjekaraktär och som ligger förhållandevis nära Norrköpings stad bör dessa faktorer vägas in vid bedömningen av parkeringsbehovet.

Besöksparkering tillkommer med 0,1 platser/lägenhet. Stor hänsyn bör tas till förutsättningarna på platsen för tänkt byggnation. I kranstötorter med god tillgång till kollektivtrafik bör ett lägre parkeringstal för bil kunna accepteras, i områden med dålig tillgång till kollektivtrafik och stort avstånd till stan kan mer bilparkering behövas. Parkering i de i Gemensam översiktsplan utpekade utvecklingsorterna beräknas med utgångspunkt i mellanzonens norm.

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Antal rum i lägenhet	Antal parkeringsplatser
1	0,65
2	0,75
3	0,90
4	1,00
5 eller fler	1,05
Besöksparkering	0,1 platser per lägenhet

Parkering i de i Gemensam översiktsplan utpekade utvecklingsorterna beräknas med utgångspunkt i mellanzonens norm.

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Parkeringsnorm för bebyggelse av enbostadshus

Vid bebyggelse av enbostadshus löses parkeringsfrågan på respektive villas egen tomtmark, alternativt i någon områdesgemensam parkeringsanläggning. Parkeringsnorm för villabebyggelse bör ligga mellan 1-2 bilparkeringsplatser/lgh. Plats ska också finnas för besökande. Detta gäller oavsett vilken zon bebyggelsen ligger i, dock ska hänsyn tas till tillgängligheten till kollektivtrafik och cykelbanor, samt närheten till centrum. I områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik bör en mycket restriktivare norm tillämpas. Bilparkering kan med fördel samlokaliseras gemensamt. Vid gemensam bilparkering kan ett riktvärde vara 1,6 platser/lgh.

Per enbostadshus	Antal parkeringsplatser
Oavsett zon	1-2
Vid gemensam parkering	1,6
Besöksparkering	Ska finnas

Parkeringsnorm för studentbostäder

Studenter äger i regel bil i mindre utsträckning än övriga befolkningen. För många studenter är cykeln det primära fordonet. Vid byggande av rena studentbostäder är mängden boendeparkering för bil som behöver anläggas därför satt till 0. Vid lokalisering av studentbostäder i ytterzon beräknas dock p-talen som vid vanliga bostadsområden.

Det är också viktigt att plats finns för angöringsparkering vid in- och utflyttning, samt platser för funktionshindrade (se kapitel om parkering för funktionshindrade).

Per lägenhet	Antal parkeringsplatser
Oavsett antal rum i inner- och mellanzon	0
I ytterzon	Beräknas som vanliga bostadsområden
Besöksparkering	0,1 platser per lägenhet

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Parkeringsnorm för arbetsplatser

Möjligheten att parkera vid sin arbetsplats styr i stor utsträckning valet av färdmedel till jobbet. Vid många arbetsplatser erbjuds gratis bilparkering för de anställda. Det kan till och med vara så att det är billigare att parkera på arbetet än hemma (exempelvis om det vid hemmet råder avgiftsbelagd boendeparkering). I sådana fall kan det uppmuntra till ökat bilresande.

Kommunen bör sträva efter att förmå arbetsgivare att placera sin verksamhet i lägen dit det är möjligt för de flesta arbetstagare att ta sig med cykel eller kollektivtrafik. Kommunen bör i sin planering väga in arbetspendling och tillgång till kollektivtrafik och/eller gång- och cykelbanor vid all lokalisering av personalintensiva anläggningar. Kommunen bör också uppmuntra arbetsgivare att synliggöra kostnader för parkering genom att exempelvis ta ut p-avgift av de som använder arbetsplatsens bilparkering. För större arbetsgivare kan det också vara aktuellt att genomföra en Grön Resplan (se särskilt kapitel om detta).

Norrköpings kommun ska föregå med gott exempel i parkeringsfrågan och aktivt använda sig av bilparkeringsreducerande lösningar i så stor utsträckning som möjligt vid de kommunala arbetsplatserna.

Arbetsplatser	Antal parkeringsplatser
Samtliga zoner	ca 0,2 -0,3 per anställd

Norrköpings kommun ska föregå med gott exempel i parkeringsfrågan och aktivt använda sig av bilparkeringsreducerande lösningar i så stor utsträckning som möjligt vid de kommunala arbetsplatserna.

Ca 0,2-0,3 bilplatser/anställd bör vara utgångspunkt för diskussionerna med verksamheten, krav ställs dock inte, endast riktvärden. I goda kollektivtrafiklägen kan andelen p-platser minskas. Om verksamheten önskar bygga färre antal p-platser bör kommunen se välvilligt på detta. Liksom vid boendeparkering gäller att mängden parkering kan minskas väsentligt om alternativa åtgärder införs, exempelvis Grön resplan.

Behovet av platser varierar stort beroende på typ av verksamhet. Industrier och lagerlokaler utanför stadskärnan har större parkeringsbehov för bil. Mindre verksamheter, exempelvis småverkstäder och liknande har ofta ett litet parkeringsbehov. Kontor är en verksamhet där förutsättningarna oftast är mycket goda för gång, cykel och kollektivt resande. I centrumnära lägen, där stor möjlighet finns till samutnyttjande, kan därför normen sättas lågt. En bedömning från fall till fall får göras. En verksamhet kan också ha hög personaltäthet, men inte så många anställda verksamma på samma gång, exempelvis vissa vårdboendestäder. En tidig diskussion om vilket parkeringsbehov som bedöms finnas ska tas med verksamhetsutövaren. I lägen där antalet anställda inte är känt kan ett riktvärde vara 30-50 anställda/1000 m².

Vid arbetsplatsparkering ska hänsyn tas till läget i staden. God tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor kan medföra att parkeringsbehovet inte alls blir lika stort. Bilparkeringsplatser för anställda kan med fördel lösas i parkeringshus. Normtalen för arbetsplatsparkering kan sänkas genom att bilbehovsminskande åtgärder utförs. Om en arbetsgivare i centrala delar av staden inte vill upprätta p-platser för bilar för de anställda bör kommunen godta detta under förutsättning att arbetsgivaren på ett godtagbart sätt kan redovisa hur alternativa färdmedel uppmuntras och understöds, exempelvis genom att installera duschmöjlighet, eller på annat sätt underlätta för cykelpendlare. Parkering för funktionshindrade måste dock alltid finnas. Se särskilt kapitel om detta.

En tidig diskussion om vilket parkeringsbehov som bedöms finnas ska tas med verksamhetsutövaren.

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Parkeringsnorm för handel

Inom begreppet handel ryms mycket. Allt från små närbutiker i staden till stora köpcentrum utanför staden. Av förklarliga skäl ser bilparkeringsbehovet mycket olika ut för dessa verksamheter. Norrköpings kommuns grundinställning är att gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik ska uppmuntras före bilresande, och därför är parkeringsfrågan mycket viktig vid all handelsetablering. Om en verksamhetsutövare inte vill anlägga parkering, eller vill anlägga parkering endast i mindre utsträckning, bör kommunen vara tillmötesgående mot detta, såvida det inte är uppenbart olämpligt ur stadsmiljösynpunkt. Detta gäller inte parkering för funktionshindrade.

Handel i staden och stadsdelscentrum

Handel lokaliserad i staden har även den mycket olika parkeringsbehov. Stora dagligvarukedjor har ofta stort parkeringsbehov, medan mindre närbutiker har mindre parkeringsbehov. Inne i staden bör bilparkeringsyta för handel av större karaktär endast byggas under jord eller på höjden i särskild anläggning. Även parkeringsköp i befintlig anläggning bör kunna tillämpas för handel.

För bil beräknas ca 15-20 bilplatser/1000m². För de mindre centrala delarna är ett riktvärde 25 bilplatser /1000m² verksamhetsyta. Samtliga siffror är att betrakta som utgångspunkter för diskussion med verksamhetsutövaren, men kommunen bör vara mer restriktiv med att öka mängden bilparkering och mer positiv till att minska den. Utgångspunkten för diskussionen ska vara vilket upptagningsområde som handeln har. Lokal dagligvaruhandel har stort lokalt upptagningsområde, och då bör tyngden ligga på cykelparkering.

Externhandel

Externhandel är mycket ytkrävande och ligger ofta placerad på platser dit det är svårt att ta sig med annat transportmedel än bil. Avstånden från staden är dock oftast inte så stora att det är omöjligt att ta sig dit med cykel eller kollektivtrafik, det är därför mycket viktigt att cykel och kollektivtrafiklösningar vägs in vid planering av externhandel.

Stora parkeringsytor bidrar till ett ökat bilåkande, samt kan upplevas som fula och oattraktiva ytor.

Dagligvaruhandel (inkl. externhandel) 1 000 m²

Bilplatser per 1 000 m² verksamhetsyta

Inner- och mellanzon	cirka 15–20
Ytterzon	cirka 25

Sällanköpshandel 1 000 m² verksamhetsyta

Bilplatser per 1 000 m² verksamhetsyta

Inner- och mellanzon	8–14
Ytterzon	13–17

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Att olika handelsföretag samnyttjar gemensamma parkeringsplatser är också viktigt för att hålla nere parkeringsmängden och spara mark. Andra former av samnyttjande är att exempelvis låta externhandeln fungera som pendlarparkering.

Större parkeringsplatser upplevs ofta som tomma och ödsliga. För att minska denna känsla bör stora parkeringsplatser utformas med ca 10 % grönska i form av träd och buskar inom respektive parkeringsyta.

En särskild parkeringsutredning bör göras i samband med handelsetableringar som förväntas bidra till stort bilberoende. I denna utredning bör fokus inte enbart ligga på hur många bilparkeringsplatser som behövs, utan även på vilka åtgärder som kan göras för att minska bilbehovet, samt hur och var cykelparkering ska anläggas (se kapitel Parkeringsutredningar).

Parkeringsnorm för service och målpunkter för fritidsaktiviteter

Till kategorin service räknas funktioner som post och bankkontor, men också exempelvis restauranger, hotell och liknande funktioner samt målpunkter för fritidsaktiviteter som exempelvis ishallar och motionsanläggningar. Då verksamheterna inom denna kategori har mycket olika förutsättningar bör en dialog föras med kommunen i tidigt skede där parkeringsbehovet diskuteras. Hänsyn ska tas till den omgivande miljön och i vilken zon verksamheten ligger. Exempelvis kanske en restaurang i innerzon inte behöver någon parkering alls, medan en restaurang i ytterzon har fler kunder som anländer med bil. Till dessa verksamheter är besöksparkering och parkering för lastning och lossning prioriterade framför parkering för anställda. Tillgänglighetsfrågor ska beaktas, och parkering för funktionshindrade ska finnas.

För verksamheter med liknande parkeringsbehov som handel kan p-norm för handel användas. Om en verksamhetsutövare inte vill anlägga parkering, eller vill anlägga parkering endast i mindre utsträckning, bör kommunen vara tillmötesgående mot detta, såvida det inte är uppenbart olämpligt ur stadsmiljösynpunkt. Detta gäller dock inte parkering för funktionshindrade.

Service och fritid

Utreds från fall till fall, men utgångspunkten bör vara att underlätta transporter med cykel. För bil är 0,1-0,4 p-platser/besökande ett riktvärde. Läget i staden och tillgången till kollektivtrafik är avgörande. För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Service och fritid	Antal parkeringsplatser
Samtliga zoner	ca 0,1 -0,4 per besökande

Stora anläggningar

Parkeringsbehovet utreds i särskild parkeringsutredning (se kapitel Parkeringsutredningar). Fokus bör ligga på bilreducerande åtgärder och alternativa transportmedel när så är möjligt. Diskussion mellan Norrköpings kommun och verksamhetsutövaren bör ske i tidigt skede. Om osäkerhet råder om hur mycket parkering som behövs kan särskilt parkeringsreservat anläggas. Ett sådant reservat har till en början annan användning, men kan vid behov omvandlas till parkeringsplats. En sådan lösning bidrar till hushållning med markresurser.

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Stora anläggningar	Antal parkeringsplatser
Samtliga zoner	Behovet utreds i särskild parkeringsutredning

För parkering för funktionshindrade, se särskilt kapitel om detta.

Parkeringsnorm förskolor ,skolor och övrig utbildning

Att skolelever går och cyklar till skolan är viktigt. Det leder till både ökad hälsa och bättre prestationer i skolarbetet. Barn som tar sig till skolan till fots eller med cykel får också bättre lokalkännedom och lär sig att bli självständiga. Om många skjutsar sina barn till skolan med bil uppstår trafikproblem och onödiga bilparkeringsbehov som försämrar säkerheten. Av dessa anledningar är det av stor vikt att skolor arbetar med frågan. Vid parkeringsdiskussioner vid skolor ska därför så kallade skolreseplaner utformas. En väl utförd skolreseplan ska kunna ligga till grund för att en inte lika stor mängd parkeringsplatser behöver anläggas. Kommunala skolor ska vara föregångare på detta område.

Behovet av parkeringsplatser för bil vid skolor varierar stort beroende på var skolan ligger och vilken ålder eleverna har. En särskild parkeringsutredning behövs därför för att räkna ut enskilda skolors parkeringsbehov. Parkeringsutredningen ska ha fokus på hållbara parkeringslösningar för cykel och bil, samt minskat bilåkande och trafiksäkerhet runt skolområdet. Vid förskolor bör särskild vikt läggas på att säkra lösningar för hämtning och lämning av barn finns. Med fördel kan parkeringsutredningen samordnas med framtagande av skolreseplan.

Parkeringsbehovet för personalen räknas ut som vid annan arbetsplatsparkering.

Parkeringsnorm för äldreboenden och vårdbostäder

Vid äldreboende utan vård, typ seniorboende, gäller samma regler som vid övrig bostadsbyggnation. Vid bostäder med visst vårdbehov rekommenderas 0,3 p-platser/lgh, inklusive besöksparkering (0,2/lgh, plus 0,1 besöksparkering/lgh). Vid äldreboende med i huvudsak vårdfunktion krävs endast parkering för anställda och besökande. Särskild parkeringsutredning behövs vid etablering av äldreboende, med stor hänsyn tagen till läget i staden. Personalparkering räknas ut som övrig arbetsplatsparkering. Det kan också behövas något fler platser för funktionshindrade.

Det är viktigt med tidig dialog med verksamhetsutövaren för att ta reda på dennes parkeringsbehov. Även om personaltätheten är hög befinner sig kanske inte all personal på arbetet samtidigt. Det är också viktigt att parkeringen utformas på ett sådant sätt att den främjar personalens behov.

Behovet av parkeringsplatser för bil vid skolor varierar stort beroende på var skolan ligger och vilken ålder eleverna har. En särskild parkeringsutredning behövs därför för att räkna ut enskilda skolors parkeringsbehov.

Vid parkeringsdiskussioner vid skolor ska därför så kallade skolreseplaner utformas. En väl utförd skolreseplan ska kunna ligga till grund för att en inte lika stor mängd parkeringsplatser behöver anläggas. Kommunala skolor ska vara föregångare på detta område.

Äldreboenden/ Vårdbostäder	Parkeringsplatser per lägenhet
Visst vårdbehov	0,2
I huvudsak vårdfunktion	Enbart parkering för anställda (se parkerings- norm för arbetsplatser) och besökande
Besöksparkering	0,1

Det är viktigt med tidig dialog med verksamhetsutövaren för att diskutera dennes parkeringsbehov.

Utformning av parkeringsplatser

Cykelparkering

Cykeln är ett prioriterat färdmedel i Norrköping, och parkeringsnormen måste vara anpassad för detta. Normen reglerar hur parkering för cykel ska anläggas vid byggnation i Norrköpings kommun. Cykelparkering ska vid all nybyggnation i staden betraktas som den mest prioriterade parkeringstypen. Cykelparkering ska anläggas närmare huvudentré än bilparkering. I många hushåll finns flera cyklar, ibland fler än en cykel per person. Det finns också en stor mängd olika typer av cykelfordon, till exempel elcyklar, trehjuliga cyklar, cyklar med dragkärra och lastcyklar. Hänsyn till detta ska tas vid byggnation.



*Bilden visar hur väderskyddad cykelparkering kan ordnas på ett resecentrum. Cykeln körs in och parkeras i markplanet, därefter tar man trappan för att komma upp till järnvägsplattformarna. Exempel från Houten, Holland
Foto: Martin Berlin.*

Cykelparkering ska vid all nybyggnation betraktas som den mest prioriterade parkeringstypen.

Cykelparkering i stadsrummet

Tillgången på cykelparkering bedöms vara av stor betydelse för stadens utveckling. Mängden cykelparkering behöver därför öka. För att cykelparkering ska vara ett attraktivt alternativ för cyklisten måste den ha en viss standard. Det viktigaste för all cykelparkering är funktionalitet och användarvänlighet. Cykelparkering får ej heller vara till hinder för funktionshinder eller andra. Cykelfordon av olika sorter ska kunna få plats, och det ska vara enkelt att låsa fast cykeln. Dagens cykelfordon är ofta avancerade och dyra, och därigenom ekonomiskt värdefulla för sina ägare. Cykelparkering måste också finnas nära den målpunkt de är tänkta att serva (exempelvis bibliotek, affär, skola). Cykelparkering som är tänkt att serva kollektivtrafikanläggningar (järnvägsstationer, bussstationer) ska ligga i omedelbar anslutning till dessa, så att pendlare snabbt kan gå från parkeringen till kollektivtrafiken. Något att tänka på är att cykelparkering där tanken är att cykeln ska stå under en längre period (exempelvis på en järnvägsstation) ska vara väderskyddad och belyst. Vilka behov cyklisten har skiljer sig också åt beroende på om parkeringen är avsedd som dagparkering (exempelvis parkering för pendlare vid resecentrum) eller korttidsparkering (exempelvis parkering vid kiosk).

Tabellen visar kvalitetsfaktorer som kännetecknar attraktiv cykelparkering:

Kvalitetsfaktorer	Kännetecknen
Säkra	<ul style="list-style-type: none"> Låsmöjlighet finns Sitter ordentligt fast i marken
Enkla att använda	<ul style="list-style-type: none"> Rymliga Plats för cykelfordon av olika storlek Enkelt att låsa fast cykeln
Ändamålsenliga	<ul style="list-style-type: none"> Stöder cykeln på ett bra sätt Skadar inte cykeln Passar in bra i omgivande miljö Enkla att underhålla

Källa: "Best European practices in promoting cycling and walking"

Cykelparkering vid handel

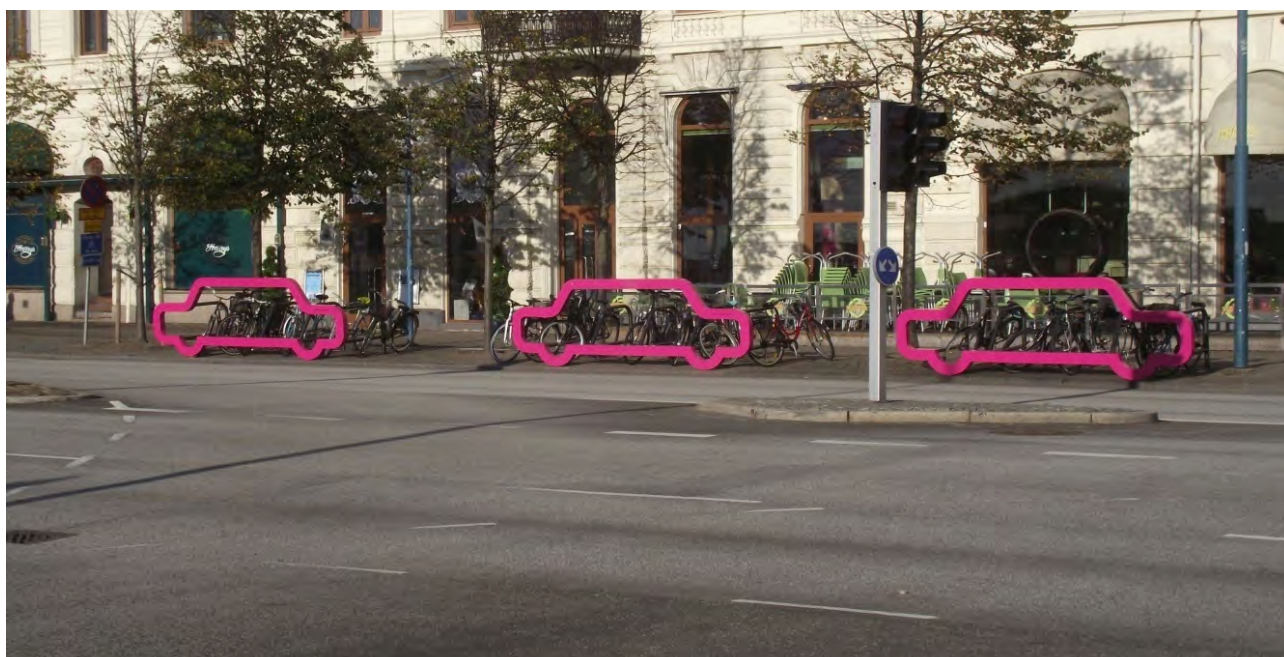
Cykeln har stor betydelse för handeln, då en stor andel kunder kommer med cykel. Cyklister står för ett nästan lika stort kundunderlag som bilister. (Trivector, Parkering som styrmedel). Av denna anledning är det av stor betydelse att cykelparkering finns i tillräcklig utsträckning, och är utformad på attraktivt sätt vid centrumhandeln, men också i de externa köpcentrum som ligger inom cykelavstånd från staden. Det finns flera exempel från andra länder på hur handeln har underlättat för cyklande kunder. Ett bildexempel från IKEA i Groningen visar på ett parkeringsgarage

för cykel liknande bilgarage för bilar. Handlare som önskar underlätta extra mycket för cykel, exempelvis genom att erbjuda lånepaketcyklar eller erbjuda sina kunder service i form av exempelvis tryckluftspump bör av kommunen uppmuntras att göra så.

Vid etablering av handel inom staden bör kundens möjligheter att kunna parkera cykel beaktas från början. Det är viktigt att cykelparkering placeras så att den inte hindrar framkomligheten för cyklister och gångtrafikanter. Samtidigt bör cykelparkeringen ligga närmare huvudingången än bilparkering.



Cykelgarage för kunder: Foto: Krister Isaksson, www.bicycling.se/blogs/kristerisaksson



*Exempel från Helsingborg på ett pedagogiskt sätt att illustrera hur mycket plats bilparkering tar jämfört med cykelparkering.
Foto: Malin Henriksson*

Parkering för cykel vid bostäder

Vid flerbostadshus i inner- och mellanzon ska cykeln betraktas som ett primärt transportmedel. Cykelparkeringar ska utformas så att de är attraktiva, säkra och lättillgängliga för användarna, i möjligaste mån ska de vara väderskyddade. Det ska vara lätt att komma åt cykeln även för personer som är mindre rörliga. Cykelparkeringen ska vara placerad så att den är lättillgängligare eller lika tillgänglig som bilparkeringen.

Parkering för cykel vid vårdbostäder

Vårdbostäder är ett samlingsnamn för bostäder med tillhörande vårdbehov. Exempel på sådana bostäder är exempelvis gruppboende och äldreboende. Så kallat 55+-boende räknas inte in i denna kategori.

De som bor i vårdbostäder förväntas inte cykla i samma utsträckning som övriga befolkningen. Däremot behövs cykelparkering för besökande och

vårdpersonal. Även här gäller att parkeringarna måste vara tillgängliga och attraktiva. För vårdboenden som ligger i staden måste beaktas att en stor del av personalen bör kunna ta sig till arbetet med cykel.

Parkering för cykel vid arbetsplatser

Norrköpings strävan är att fler pendlingsresor till arbetsplatsen ska ske med cykel. Antalet cykelresor kommer att variera efter årstid, men antalet cykelparkeringsplatser ska dimensioneras efter behovet under sommartid. Arbetsplatser kan se ut på många olika sätt, varför det exakta behovet av cykelparkering kan vara svårt att fastställa, men inom staden ska cykeln räknas som det primära fordonet för arbetspendling. Cykelparkeringen bör därför utformas så att cyklarna står väderskyddade och lätt tillgängliga för personalen. Cykelparkering ska placeras närmare entrén än bilparkeringen.

Bilparkering

Bilparkeringens utformning är av stor betydelse för stadsrummet. Upplevelsen går att påverka på många sätt. Det är också viktigt att ha i åtanke hur parkeringen påverkar trafiken. Om parkeringsplatser för bil upplevs som mer lättillgängliga än exempelvis kollektivtrafiken eller cykelvägar kommer människor att välja bil som färdmedel i större utsträckning.

Bilparkering i större skala vid handel och service

Handel och service av olika slag som etableras i mer perifera lägen utanför staden kräver ofta stora parkeringsytor. I möjligaste mån bör etablering av verksamheter ske i områden som kan försörjas med kollektivtrafik och cykelvägar, men i de fall då större parkeringsytor krävs är det viktigt att de utformas så att de är och upplevs vara säkra och trygga. Det blir

då viktigt med belysning och grönytor, minst 10% av den totala ytan rekommenderas (SKL, Parkering för hållbar stadsutveckling). Det ska kännas säkert att ta sig från parkeringen till anläggningen den är tänkt att serva. När bilföraren kliver ur bilen blir hen gångtrafikanter. Stora parkeringsytor bör därför ha gångvägar. Dessa kan med fördel kombineras med grönytan och belysningen.

Stora parkeringsytor kan ofta upplevas som ödsliga och otrygga. De kan även innebära en utmaning för dagvattenhanteringen. Foto: Martin Berlin



Parkering i mindre skala vid handel och service. Vid mindre, mer centrumnära handels- och serviceverksamheter, där många utträttar kortare ärenden är det viktigt att tillgängligheten är god, samtidigt som avstånden inte är för stora. Då det i centrumnära lägen inte finns lika mycket plats för parkeringsmöjligheter är det viktigt med korttidsparkering, så att omsättningen på parkeringsplatserna blir högre. Det är också viktigt att parkering för bilar inte hindrar cykel-parkering, då många kunder i centrum använder detta transportmedel.

Utformning av bilparkering för boende

Boendeparkeringens utformning styrs i stor utsträckning av var den ligger. I de inre delarna av staden bör så lite yta som möjligt utgöras av markparkering, och istället förläggas till parkering i källargarage eller parkeringshus. Innergårdsmiljön är viktig för de boende, och bör så långt möjligt sparas till lek- och

grönyta. Källargarage ska kännas trygga och säkra. I takt med att elbilar blir vanligare bör också ladd-möjlighet för sådana finnas. Parkering för rörelse-hindrade ska förläggas nära entrén. Det är också bra om någon form av uppställningsplats för andra fordon för funktionshindrade finns, exempelvis handikapp-moped. Vid byggnation av nya områden bör möjligheten att anlägga gemensamma parkeringsgarage, med tredimensionell fastighetsbildning undersökas. Det medför att varje plan i parkeringshuset kan anläggas när behov uppstår och ägas av respektive fastighetsägare.

I stadens utkanter och i småskaligare områden kan markparkering fortfarande vara ett alternativ, med fördel ordnas den då som gemensam lösning. För att bostadsområdet ska få en trivsam karaktär är det viktigt att småskaligheten bibehålls med grönytor och belysning, och att det är tryggt att röra sig där, även för barn.



*Exempel från Holland (Zwolle) på hur gröstruktur kan bidra till att skapa en trivsam och småskalig gemensam parkeringsmiljö.
Foto: Martin Berlin*



Parkeringshus för bilar, estetiskt utformat, och med gott om plats för cyklar i bottenplanet. Göteborg. Foto: Martin Berlin

Parkeringshus

Vid uppförande av parkeringshus bör fokus ligga på hela resan, det vill säga parkeringshuset ska inte betraktas som enbart en plats där en bil förvaras, utan minst lika viktigt är att fokusera på vilket område i staden och vilket ändamål som parkeringshuset ska främja (exempelvis boendeparkering, pendelparkering, handelsparkering). Möjligheterna att ta sig till och från parkeringshuset med cykel bör vara goda för att underlätta för pendlare att parkera bilen och fortsätta på cykel.

Parkeringshus ska utformas så att de bidrar till en hållbar bilism och en attraktiv stadsmiljö.

Om parkeringshuset ligger i ett sådant läge att det kan fungera som pendelparkering är det bra om det finns möjlighet att hyra cykel på det sätt som beskrivs i kapitlet om Park and Ride i Riktlinjer för parkering. Park and ride innebär att pendlaren hyr en parkeringsplats, och i detta pris ingår också en förvaringsbox för en cykel. Bilen körs till parkeringshuset, och resan fortsätter sedan därifrån till målpunkten med cykel.

Parkeringshus ska utformas så att de bidrar till en hållbar bilism och en attraktiv stadsmiljö. Detta kan bland annat göras genom att lägga vikt vid P-husens fasader, och genom att förlägga övrig verksamhet, såsom exempelvis cykeluthyrning och kioskverksamhet till dem. Även trygghetsaspekten är viktig, då många upplever parkeringshus som otrygga platser. Faktorer som belysning och insyn är därför viktiga.

Jämställdhet och parkering

Parkering är en jämställdhetsfråga såtillvida att olika människor har olika förutsättningar i trafiken. Utformningen av parkeringsplatser påverkar hur stadsrummet upplevs, och om tillgången på parkering för bil är mycket större än tillgången till alternativa färdmedel, såsom kollektivtrafik och cykel, missgynnas de som av olika anledningar inte åker bil.

Utformningen av parkeringshus påverkar hur tryggheten i dem upplevs, ljusa parkeringshus med insyn och dolda hörn upplevs mindre ödsliga och därmed mer trygga, vilket gör dem tillgängliga för fler. Om andra verksamheter också lokaliserar till parkeringshus kommer fler människor att röra sig i dem, och därmed skapa ytterligare trygghet.

För dem som på grund av olika fysiska handikapp är mer beroende av bil är det viktigt att parkering för rörelsehindrade finns lättillgängliga i närheten av det parkeringen är tänkt att serva, samt att p-platserna

och även parkeringsautomaterna är utformade på ett medvetet sätt, så att de fungerar väl att använda för rörelsehindrade. P-platser för handikappfordon behövs nära entréer.

Norrköpings kommun ska tillämpa principen att gång- och cykeltrafik prioriteras i första hand, kollektivtrafik i andra hand och biltrafik i tredje hand. Detta synsätt påverkar jämställdheten positivt, då gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik är tillgängliga för fler grupper i samhället än privatbil.

Nya parkeringsplatser i redan byggda områden

Norrköpings kommun är restriktiv mot anordnandet av nya markparkeringar i befintliga bostadsområden, i synnerhet på befintliga bostadsgårdar, då denna plats behövs för lek och rekreation. Om mer parkering behövs bör fastighetsägaren i möjligaste mån försöka lösa denna efterfrågan genom tidsreglering och avgifter, eller genom att ansluta fastigheten till en bilpool eller på annat sätt subventionera bilpools-medlemskap för de boende. Ny markparkering på innergård får endast etableras om den kan placeras så

att viktiga värden (exempelvis grönytor, lekområden, utemiljöer, cykelparkering) inte går förlorade. I första hand ska en sådan lösning vara till för bilpoolsbilar.

Parkeringsfrågan i detaljplaneskedet

I detaljplaneskedet är det mycket viktigt att parkeringsfrågan för både cykel och bil studeras noga. Det bör redan här föreslås hur parkering ska lösas, i synnerhet om det är besvärligt att skapa utrymme för parkering. Om det bedöms lämpligt ska kommunen redan i detaljplanen reglera hur stor yta som maximalt får användas till parkeringsyta. Detta är särskilt viktigt på platser där stor konkurrens råder om ytan. Om det i detaljplaneskedet bedöms att parkeringsplatser inte kan ordnas på traditionellt sätt så bör det också föreslås hur det kan lösas istället, genom exempelvis bilpool eller parkeringsköp². Diskussion om olika parkeringslösningar bör tas redan i detta stadium av planeringen.

² Parkeringsköp innebär att en fastighetsägare/verksamhetsutövare istället för att bygga egna parkeringsplatser väljer att lösa sitt parkeringsbehov genom att köpa/hyra p-platser i en närbelägen parkeringsanläggning.

Parkeringsreservat

Om det vid planarbetet råder osäkerhet om hur mycket bilparkering som det finns behov av är det en god idé att anlägga ett parkeringsreservat. Det innebär att inte hela det beräknade parkeringsbehovet anläggs på en gång, utan istället reserveras ett markområde för att i framtiden kunna tas i anspråk om det finns ett utökat parkeringsbehov. Detta reservat bör under tiden användas på ett sätt som upplevs som attraktivt för de boende, såsom exempelvis park, lekplats eller fotbollsplan. På så sätt blir det också en pedagogisk fråga, då det visar hur marken kan användas istället för bilparkering.



Foto: Nicole Ols

Möjlighet att samordna parkering

Ofta finns det fler parkeringsplatser i staden än vad som syns vid en först anblick. Många parkeringsplatser används också på olika tidpunkter under dygnet. Av dessa anledningar finns det därför goda möjligheter att kunna samnyttja parkeringsplatser mellan olika verksamheter. Bostadsföretag kanske har lediga parkeringsplatser som kan hyras ut separat även till människor som behöver en bilplats, men som inte bor hos det aktuella bolaget. Parkeringsbolag kanske har tider på dygnet när parkeringshusen står tomma. En målsättning för ett effektivt markutnyttjande bör vara att en parkeringsplats ska stå tom så lite som möjligt. Ett effektivare utnyttjande leder till att inte lika många parkeringsplatser behöver nyproduceras, vilket ger ett mer hållbart markutnyttjande både ekonomiskt, ekologiskt och socialt. Om fler väljer att ansluta sig till bilpool istället för att äga en egen bil minskar det totala behovet av parkeringsplatser.

Ett effektivare utnyttjande leder till att inte lika många parkeringsplatser behöver nyproduceras, vilket ger ett mer hållbart markutnyttjande både ekonomiskt, ekologiskt och socialt.



The screenshot shows a web interface with a light blue header and a white main area. The header contains the text "Ledigt just nu" in bold. Below the header, there is a paragraph of text: "Även du som inte är inloggad kan titta och söka på det som är ledigt hos oss. På [Mina sidor](#) kan du logga in och sköta alla dina ärenden som bostadssökande och som hyresgäst." Below this text, there is a list of categories with counts, each preceded by a right-pointing arrow: "Lägenheter: 16", "Studentlägenheter: 20", "Bilplatser: 506", "Lokaler: 100", and "Förråd: 85". To the right of this list, there are two orange buttons. The top button has a magnifying glass icon and the text "Sök objekt som passar dig". The bottom button has an information icon and the text "Information om våra köregler".

Den 17 februari 2015 såg det ut såhär på Norrköpings kommunala bostadsbolag Hyresbostäders hemsida. Noteras kan att långt fler bilplatser än lägenheter är lediga.



Foto: Ida Ling Flanagan

Möjligheter att sänka parkeringsnormen för bilar

Basen i parkeringsnormen utgörs av normsiffrorna. Dessa kan sedan sänkas om sådana åtgärder som bidrar till minskad bilism genomförs, så kallad mobility management. Detta gäller i samtliga zoner, och ger byggherrar och fastighetsägare möjligheten att själva tänka ut kreativa lösningar som kan minska bilbehovet. Vissa kanske till och med vill ha ett helt bilfritt boende. Nedan presenteras exempel på åtgärder som sänker p-normen, samt hur stor sänkning varje åtgärd medför. Flera åtgärder kan kombineras, och därmed ge en större sänkning, dock maximalt 30%. Parkeringsfrågan måste diskuteras individuellt i varje enskilt fall i så tidigt skede som möjligt. Alla siffror är ungefärliga, de platsspecifika faktorerna avgör varje fall. I bilaga 1 till detta dokument beskrivs närmare vad de olika lösningarna innebär.

Åtgärd	Möjlig sänkning av parkeringsnormen
Avtal om bilpool med hyresgäster	Max 30%
Grön resplan som del av bygglovshandlingen	Max 15%
Övriga åtgärder som kan bidra till minskat bilbehov, exempelvis införande av avgift på personalparkering	Max 15%

Information till fastighetsägare, verksamhetsutövare och byggherrar

Norrköpings kommuns Riktlinjer för parkering innebär ett större ansvar för den enskilde att själv avgöra sitt bilparkeringsbehov. Detta innebär att den fastighetsägare/verksamhetsutövare som anser sig behöva fler p-platser än som anges i normen själv ansvarar för att anlägga/på annat sätt ordna dessa.

Riktlinjer för parkering medför också att det inte är säkert att en boende kan räkna med att hitta en parkeringsplats i omedelbar närhet av sitt boende. Det åligger därför fastighetsägaren att tydligt informera nyinflyttande boende om vilka parkeringsalternativ som finns tillgängliga, och vad dessa innebär, exempelvis att kommunens boendeparkerings-tillstånd inte per automatik innebär att en garanterad parkeringsplats finns.



Foto: Ida Ling Flanagan

Parkeringsutredningar

I många fall är det svårt att utgå från en norm vid beräkningen av parkeringsbehovet. Detta gäller vid byggnationer och verksamheter som inte utförs så ofta, exempelvis anläggande av biograf, eller anläggandet av större idrottsarenor eller externhandel. I sådana fall bör en särskild parkeringsutredning göras.

Parkeringsutredningen ska ha fokus på att utreda parkeringsbehovet för cykel och bil, men ska också fokusera på att föreslå alternativa lösningar och bilreducerande åtgärder.

Parkeringsutredningen bör innehålla följande:

- Förväntat platsbehov av cykelparkering
- Förväntat platsbehov av bilparkering
- Förslag på lösningar som kan hjälpa till att minska bilplatsbehovet, exempelvis genom mobility management och/eller fyrstegsprincipen
- Förslag på utformning av cykel- och bilparkering så att den harmonierar med omgivningen och utgör ett positivt inslag i omgivningen
- Parkering i egen fastighet eller samnyttjande?



Foto: Crelle

Övrig parkering

Bilparkering för personer med funktionsnedsättning

För personer med funktionsnedsättningar är möjligheten att välja färdssätt mer begränsad än för andra. Ofta är kollektivtrafik och gång- eller cykel inte ett alternativ. Bilen blir då mycket viktig, och anläggandet av särskilda parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättningar en viktig planeringsfråga, som kräver ett helhetstänk.

Personer med funktionsnedsättningar har fordon som är anpassade efter personens behov, och de kan därför vara beskaffade på olika sätt. Vissa stiger in i fordonet på sidan, andra stiger in baktill på fordonet och vissa har hjälp av andra att komma in i fordonet. Det är därför viktigt att det finns gott om utrymme

Personer med funktionsnedsättningar har fordon som är anpassade efter personens behov, och de kan därför vara beskaffade på olika sätt.

även bakom fordonet, samt att eventuella trottoarkanter är nedfasade så att en person som använder rullstol kan ta sig upp. Om möjligt bör parkering för personer med funktionsnedsättningar ej heller placeras i kraftig lutning. I de fall en optimal lösning inte går att genomföra, exempelvis om gatan är så smal att en bredare plats inte går att ordna, kan olika kompensationsåtgärder göras istället, till exempel att man gör en längre p-plats istället för en bredare.

Även placeringen av p-platser för personer med funktionsnedsättningar är av stor vikt. De behöver inte nödvändigtvis placeras tillsammans med övrig parkering utan ska förläggas nära det de är tänkta att serva, exempelvis en restaurang eller en affär. Betalsystemet ska utformas så att det är lättillgängligt för en person som sitter i rullstol att nå, även när det är snö och is.

Cirka 2-5% av bilplatserna ska utgöras av parkering för funktionshindrade, dock alltid minst en plats. Gångavståndet bör inte överstiga 25 meter. Även om den övriga parkeringen ligger på längre avstånd ska platserna som är avsedda för funktionshindrade förläggas invid objektet de är tänkta att serva. Vid bostäder bör även någon form av plats/utrymme finnas för handikappfordon som inte är bilar, exempelvis handikappmoped/handikappcykel/permobil.

Parkeringstillstånd för personer med funktionshinder

Ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade gäller i hela landet och ger rätt att:

- Parkera under högst 3 timmar i följd där lokal trafikföreskrift förbjuder parkering.
- Parkera under högst 3 timmar i följd där lokal trafikföreskrift tillåter parkering kortare tid än 3 timmar.
- Parkera under högst 24 timmar i följd där lokal trafikföreskrift tillåter parkering i mer än 3 timmar.
- Parkera på parkeringsplats som genom lokal trafikföreskrift reserverats för rörelsehindrade under högst 24 timmar om inget annat angivits på tilläggstavla.
- Parkera på gågata under högst 3 timmar.

Mer om parkering för funktionshindrade finns i Boverkets regler om tillgänglighet.

Pendlarparkering

För att biltrafiken i innerstaden ska kunna minska är det av vikt att de som pendlar med bil har smidiga parkeringsplatser att ställa bilen på i utkanten av staden. Så kallade pendlarparkeringar ska upplevas som säkra att ställa bilen eller cykeln på och de ska vara förbundna med tät kollektivtrafik och/eller cykelbanor in till staden. Ett riktvärde för kollektivtrafikavgångarna bör vara ca 1 avgång var tionde minut under rusningstiden på morgon och kväll. Parkeringsbiljetten bör kunna användas som biljett på kollektivtrafiken, och det bör finnas goda låsmöjligheter för cyklar.

Pendlarparkering ska finnas vid de större infarterna till staden. De ska vara tydligt utmärkta, och fördelarna med att parkera där, gentemot att köra bilen in i staden ska förtydligas. I många fall kan det vara lämpligt att förlägga pendlarparkering på samma ställe som kollektivtrafikstråken invid externhandeln.

Pendlarparkeringarna bör även fungera för dem som pendlar ut från staden. Idag finns det i första hand behov av denna typ av parkeringar i anslutning till de större kollektivtrafikstråk som går ut från staden. Resenärerna tar således bilen den korta biten till hållplatsen och åker sedan kollektivt den långa sträckan.

Kvalitetskrav för fullgod pendlarparkering

- Lokaliserad till de stora pendelstråken
- Möjlighet att smidigt byta från bil till kollektivtrafik och/eller cykel
- Ska upplevas säkert att lämna bilen/cykeln
- P-biljett gäller som kollektivtrafikbiljett och abonnemang på låsbar cykelförvaring
- Möjlighet att pendla åt ”båda hållen”

Parkering vid kollektivtrafik på landsbygden
På samma sätt som att pendlarparkeringar för ut- och inpendlare är viktiga i staden är kollektivtrafiknoder på landsbygden viktiga för att minska bilberoendet för landsbygdsboende. Möjligheten ska finnas att ta sin bil eller cykel den korta biten till en sådan nod för att sedan åka kollektivt den långa sträckan. Vid dessa noder ska det finnas möjlighet att parkera både cykel och bil på ett tillfredställande sätt. Eftersom syftet är att bil/cykel ska parkeras medan ägaren tar kollektivtrafiken in till staden är det av stor vikt att säkerhet, i form av exempelvis belysning och möjligheten att låsa fast cykeln finns. Även tak över cykelparkeringen bör eftersträvas. Antalet cykel/bilparkeringar ska vara anpassat efter antalet förväntade pendlare från aktuell hållplats. **Ett riktvärde för cykelparkering kan vara 5-25 cpl/100 påstigande. Behov av cykelparkering bedöms finnas om kundunderlaget är större än 5 påstigande per dag.**

Pendlarparkering ska finnas vid de större infarterna till staden. De ska vara tydligt utmärkta, och fördelarna med att parkera där, gentemot att köra bilen in i staden ska förtydligas.

Parkeringsnorm för moped och motorcykel

Antalet motorcyklar ökar på många håll i Sverige. Behovet av parkeringsyta för motorcyklar och mopeder förväntas därmed bli större. En fördel med motorcyklar och mopeder jämfört med bilar, är att fler fordon får plats på mindre yta. Ungefär 8-10 motorcyklar får plats på en yta motsvarande 3 bilplatser. Det är dock svårt att exakt beräkna hur många p-platser som behövs för motorcykel och moped, behovet får avgöras från fall till fall.

Ungefär 8-10 motorcyklar får plats på en yta motsvarande 3 bilplatser.

Parkeringsbehov vid ombyggnad

Vid ombyggnation beräknas parkeringsbehovet på samma sätt som vid ombyggnad, om ombyggnationen är av sådan omfattning att den kan jämföras med nybyggnad.

Det ska tydligt framgå i avtal att parkering inte ombesörjs av fastighetsägaren

Kantstensparkering

Kantstensparkering, alltså bilparkering längs med en trafikerad gata utgör både ett problem och en tillgång i staden. I vissa äldre, redan bebyggda delar är det enda möjligheten att skapa bilparkeringsplatser, och i vissa delar av staden kan bilparkering längs gatan upplevas som trafikdämpande och en tillgång för stadslivet.

Problemen som kantstensparkering för bilar för med sig är bland annat högre olyckrisk för cyklister och gångtrafikanter, hinder för spårvagnstrafik, sikten skymms för gångtrafikanter och mer söktrafik i staden

som bidrar till sämre luftkvalité. Kantstensparkering kan också uppta yta som bättre kunnat nyttjas till annat, exempelvis cykelparkering eller uteservering. Varje bilplats motsvarar ungefär 10 cykelparkeringsplatser. Av dessa anledningar är det av stor vikt att se över var kantstensparkering är lämpligt, och var det inte är det.

Vid följande förutsättningar är kantstensparkering för bil ofta olämpligt:

- På huvudgator är kantstensparkering ofta olämpligt med tanke på att framkomlighet ska prioriteras och parkerande fordon minskar framkomligheten.
- Stora trafikflöden. Vid stora trafikflöden blir backning och korrigeringar för att hamna rätt i p-rutan en betydande risk för biltrafiken. Vid dessa flöden förekommer det att bilar står i kö och plötsliga oväntade stopp innebär då kollisionsrisker.
- Vid höga hastigheter är kantstensparkering olämpligt med tanke på risk för kollision. Dagens bilar klarar en sidokollision vid 50 km/h.
- Kantstensparkering och cykeltrafik i gatan är ingen bra kombination. Erfarenhetsmässigt ger denna kombination olyckor i form av att cyklande kör in i bildörrar som öppnas ut i körbanan. Detta kan leda till svåra skador för cyklisten.
- Spårväg/kollektivtrafik av stomlinjekaraktär och kantstensparkering i smala gaturum är ingen bra kombination. Stora fordon, men även slarvigt parkerade bilar hindrar att spårvagnen och bussen tar sig fram. Detta är särskilt vanligt vintertid med begränsat utrymme och osynliga linjemarkeringar av p-rutor.

Vid följande förutsättningar kan kantstensparkering för bil övervägas som alternativ:

- Som besöksparkering i villaområden eller andra bostadsområden med liknande karaktär (exempelvis radhusområden).
- På platser där kantstensparkering bedöms gynna handeln och/eller bostadsområdet utan

att trafiksäkerheten nämnvärt försämras.

- På platser där kantstensparkering i övrigt bedöms utgöra ett värdefullt inslag i stadsmiljön.
- För att undvika stora parkeringsytor och få bättre gestaltning.

Att tänka på:

- Ställ alltid frågan - varför behövs kantstensparkering för bil här? Kan behovet lösas på annat sätt med samma effekt? Finns det en stor stadsmässig vinst med att ha kantstensparkering, eller kan samma effekt nås på annat sätt?
- Om det finns cykeltrafik i körbanan bör en säkerhetszon för öppning av bildörrar på minst en halv meter med avvikande beläggning anläggas mellan p-rutan och körbanan. Samma förhållande gäller om det finns en cykelbana innanför p-rutorna – en säkerhetszon bör anläggas mellan p-ruta och cykelyta.
- För att minska risken för hög hastighet på gata med kantstensparkering med låg beläggingsgrad bör gatan smalnas av med jämna intervall och p-rutorna ersättas med ”fast möblering” träd/plantering etc.

Parkering för husbilar/husvagnar

Husbilar och husvagnar har särskilda behov som inte alltid tillgodoses av vanliga parkeringsplatser. Exempelvis kan det finnas behov av vatten, elektricitet och möjlighet att slänga avfall. Uppställningsplatser för husbilar och husvagnar har också andra krav på att vara lokaliserade i attraktiva lägen och nära olika typer av upplevelser. Uppställningsplatser för husvagnar/husbilar bör därför betraktas som camping, och hanteras inom kommunen som en fråga för turism och/eller stadsutveckling.

Parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter spelar en stor roll för hur parkeringen fördelas över staden, och ska därför

betraktas som en viktig kugge i stadsutvecklingen. En kontinuerlig avstämning av tillgång och efterfrågan bör ske och avgiftsnivån kan vara ett av flera hjälpmedel för att skapa en effektiv användning av parkeringar. I detta avsnitt beskrivs hur parkeringsavgifter bör sättas i Norrköpings kommun. Riktlinjerna går inte i detalj in på hur parkeringsavgifterna ska sättas i kronor och ören, utan fokuserar på vilka principer för p-avgifter som bör gälla, samt vilka konsekvenser som kommer av detta.

*Varje bilplats motsvarar ungefär
10 cykelparkeringsplatser.*

Elfordonsparkering

Elfordon blir vanligare och vanligare, vilket bedöms ha en positiv inverkan på miljö och hälsa. Vid anläggande av större parkeringsanläggningar bör därför elfordonens behov beaktas, och några parkeringsplatser avsättas för elfordon. De p-platser som avsätts för elfordon bör ligga ”attraktivt till”, det vill säga nära det som parkeringsplatsen är tänkt att serva. Den fortsatta utvecklingen på elfordonsmarknaden bör följas kontinuerligt så att parkeringsutvecklingen kan svara upp emot den.

Parkeringsanläggningar och kort-tidsparkering

Behovet av parkeringsanläggningar i staden kommer sannolikt att öka. Dessa anläggningar måste ligga strategiskt i staden och vara attraktiva ur användarsynpunkt (se kapitlet om utformning av p-anläggningar). För handeln i staden bedöms det också vara viktigt att det finns möjlighet att parkera kortare perioder för att göra ärenden.

Genomförandebeskrivning

Denna riktlinje har till huvudsyfte att klargöra normtal för parkering i Norrköpings kommun, men lägger även ut Norrköpings kommuns riktning, strategier och mål för en hållbar och långsiktig hantering av parkeringsfrågan i stort. För att skapa ett effektivare parkeringssystem, där bilparkering i högre grad bär sina egna kostnader, överkapacitet trimmas bort och nya platser tillskapas på rätt platser och till rätt målgrupper, krävs ett stort och samlat kommunalt åtagande samt en god samverkan med marknadsaktörer som erbjuder parkeringsplatser.

Nedanstående punkter beskriver de åtgärder och uppdrag som bör följa antagandet av denna riktlinje och även ingå som följeslutpunkter.

Summering av åtgärdsförslag

1. Ökad insamling och samordning av beläggningsdata för samtliga parkeringsanläggningar, privata som offentliga. Detta är nödvändigt för att få korrekta beslutsunderlag.
2. Förbättra digital och samordnad parkeringsskyltning i staden för ökad upplevd tillgänglighet och minskad söktid för besöksparkeringar.
3. Kalkylera och visualisera markparkeringarnas alternativkostnad för att öka de ekonomiska förutsättningarna för omlokalisering till garage och p-hus. Arbeta också aktivt med förändringar i beståndet för att utreda och synliggöra effekter av bil- och parkeringsfria områden, gatusektioner samt markparkeringsytor.
4. Utred strategiska platser för uppförande av parkeringsanläggningar för att tillgodose parkeringsbehovet för olika målgrupper och möjliggöra minskning av parkeringsplatser som inte specifikt serverar besökande.
5. Inför en P-köpsmodell för friköp från skyldigheten att bygga egen parkering.
6. Klarlägg ansvar och resursåtgång och ge uppdrag. Tekniska nämnden i Norrköpings kommun och Norrköpings parkeringsbolag (NPAB) är viktiga aktörer. Det behövs koordinering av beläggningsinventering, sammanlänkning med privata p-anläggningar, långsiktiga parkeringsbehovsanalyser, samt införande av parkeringsköpsmodell i Norrköpings innerstad.”

Ökad insamling och koordinering av beläggningsdata

Inventering är en grundläggande förutsättning för att kunna fatta informerade beslut i strategiska parkeringsfrågor, som till exempel om och var det behövs ett parkeringshus, var finns det parkeringsplatser, hur ser beläggningsgraden ut över tid, vad kostar det att parkera, och vilka målgrupper använder dem? Vilka är det som parkerar - besökare, arbetande, boende?

Inventering är en grundläggande förutsättning för att kunna fatta informerade beslut i strategiska parkeringsfrågor,

Genom fortlöpande beläggningsstudier på samtliga anläggningar ges svar på frågan om det finns tillräckligt antal platser. En väl genomförd inventering är också en grund för många värdefulla analyser. Se nedanstående exempel:

- Var finns det en parkeringsbrist, och i så fall under vilka tider? Möjliggör bland annat omvandling av befintliga parkeringar till annat ändamål, till exempel bostad eller park. En samanalys med marknadsaktörer gör att det går att se vilka effekter tillfällig parkeringsbrist kan ha på till exempel cityhandel eller besöksnäringen. Detta används vanligtvis för bilparkering, men kan med fördel även användas på andra trafikslag.
- Till vilket ändamål används bilparkeringsplatserna (där är beläggning över ett dygn en god markör, då till exempel boendeparkering sker natt och besöksparkering främst eftermiddag och helger)? Används de till arbetsplatsparkering är möjliga avstånd för omlokalisering större än om det är besöksparkering (800 m jämfört med 200 meter)

- Hur priselastiska är parkeringsplatserna, det vill säga vilka effekter får parkeringsavgiften på viljan att köra bil till en viss plats? Låg avgift ökar viljan att åka bil, hög avgift minskar viljan. Om detta inte sker samordnat över många anläggningar riskeras dock att biltrafiken väljer andra resmål med låg/ingen p-avgift. Detta bör därför initialt användas på arbetsplatser och boende.
- Hur ser samnyttjandegraden ut på olika parkeringsplatser, finns möjlighet att utnyttja tomma parkeringsplatser för exempelvis besöksparkering?

Utvecklad digital och samordnad parkeringsskyltning

Det finns ofta en tydlig skillnad mellan upplevd tillgänglighet och faktisk tillgänglighet på parkeringsplatser.

En upplevd brist är ofta kopplad till svårigheten att hitta till de lediga parkeringsplatser som finns, vilket leder till frustration och ökad söktid. Här är besöksparkeringarna det segment som bedöms vara mest känsligt. Denna grupp har en sämre lokalkännedom, har störst möjlighet att välja andra resmål utanför centrala staden vid upplevd brist.

En viktig åtgärd är därför att synliggöra befintliga parkeringsplatser. Det görs lämpligen med hjälp av utveckling av den digitala parkeringsskyltning som finns i Norrköping idag. Samordning mellan alla aktörer som erbjuder parkeringsplatser är mycket viktig.

Samordning mellan alla aktörer som erbjuder parkeringsplatser är mycket viktig.

Det digitala skyltningen bör finnas på majoriteten av de större parkeringsanläggningarna och skyltningen bör guida trafiken redan vid infartsvägar till Norrköping och hela vägen till parkeringsplatsen. Effekten blir att söktrafiken och frustrationen minskar, med minskad restid och belastning på trafiknätet som följd.

Kalkylera och visualisera markparkeringarnas alternativkostnad

Ett viktigt mål för stadens utveckling i stort, är minskning av andelen markparkering för bil. I Norrköping har det på grund av tidigare bortrivna kvarter funnits god tillgång på billig markparkering. När staden förtätas behöver dessa ytor åter tas i anspråk för bebyggelse och markparkering blir oförenligt med en tät och hållbar stad.

Dessa, ofta grusade, parkeringsytor har en låg anläggnings- och driftkostnad. Det innebär låga p-avgifter alternativt god vinst för markägaren och starka incitament för att bibehålla markparkering.

En enkel markparkering på en större yta beräknas schablonmässigt kosta cirka 20 000 kronor att anlägga, vilket redogjorts tidigare. En p-anläggning på höjden eller under mark bedöms kosta tio till tjugogångar så mycket.

Kostnad för en markparkering är dock aldrig bara anläggningskostnaden, i synnerhet i stadsmiljö. Varje parkeringsplats måste även i kalkylen bära sin alternativkostnad, dvs den förlorade nytta som uppstår på grund av att ytan ej kan användas till annat ändamål. Om parkeringarna i en viss yta staplas på höjden i fem plan innebär det att upp till 80 procent av ursprunglig markparkeringsyta kan användas till annat ändamål, till exempel park eller bostäder.

Till dess att majoriteten av markparkeringarna i innerstaden har omvandlats till annat ändamål måste de i större utsträckning bära sin alternativkostnad i relation till parkeringshus, för att få ökade incitament för omvandling av marken. Det bör därför vara samma aktörer som ansvarar för parkering på mark och i p-anläggning för att kunna jämma ut prisbilden och omfördela överskott från markparkering till ett initialt underskott i mer markeffektiva p-anläggningar.

Vårt att notera avseende billiga parkeringsavgifter är också att parkeringsplatser ofta subventioneras genom att de till exempel ingår i hyra/avgift eller dras från

löner. Parkeringsplatser för butiksändamål är mest osynliga, då kostnaden endast syns i priser på varorna. Här är externhandeln ett tydligt exempel. Alla betalar för parkeringsplatserna, oavsett om konsumenten är bilburen eller cyklandes. Om kostnaden för parkeringsplatser synliggörs ökar incitamenten för andra transportsätt.

Om parkeringarna i en viss yta staplas på höjden i fem plan innebär det att upp till 80 procent av ursprunglig markparkeringsyta kan användas till annat ändamål, till exempel park eller bostäder.



Bilden visar hur p-anläggning i 6 plan möjliggör att 5/6 av ytan kan användas till annat. Illustration: Linda Gärlin

Utred strategiska platser för uppförande av parkeringsanläggningar

Utifrån god och samordnad beläggningsdata skapas bra beslutsunderlag för hantering av parkeringsfrågan. Exempelvis kan man arbeta för att inga arbetsplats-parkeringar tillskapas i stadskärnan, och istället uppföra parkeringshus för arbetspendling utanför den direkta stadskärnan.

Baserat på i riktlinjer för parkering eftersträva avståndsmått för respektive målgrupp bör lämpliga placeringar av nya parkeringsanläggningar under mark eller i parkeringshus identifieras.

En strategisk framförhållning i parkeringsfrågan från översiktsplanering, via detaljplanering och utförande krävs. Mark måste reserveras för ändamålet i tidiga skeden och planeringen måste relateras till den bedömda tillväxttakten för staden. För att minska trafikpåverkan måste parkeringsanläggningar läggas strategiskt längs trafikleder, snarare än att klämmas in där det råkar finnas plats.

För att minska trafikpåverkan måste parkeringsanläggningar läggas strategiskt längs trafikleder, snarare än att klämmas in där det råkar finnas plats.

Införande av parkeringsköp

Parkeringsköp, det vill säga friköp från tvånget att bygga egen parkering, är ett effektivt sätt att skapa samnyttjandefunktioner med flexibla parkeringsplatser där olika målgrupper kan nyttja platserna under olika tider. Mätningar från andra kommuner har indikerat att det faktiska parkeringsbehovet minskar om marknaden erbjuds en ospecificerad plats, gentemot om varje bil har en fast plats.

Genom parkeringsköp tar kommunen på sig ansvar för att samla in pengar för parkeringsköpet samt att i närområdet tillhandahålla tillräckligt antal

parkeringsplatser för att respektive fastighetsägare ska kunna uppnå parkeringsnormen.

Detta kräver ett långsiktigt planerande i närområdet, att i rätt skede skapa parkeringsanläggningar och dimensionera dessa korrekt. Det kräver också att kommunen har ett samlat grepp på övriga kommunala platser i området.

Genom att erbjuda parkeringsköp såväl på gata eller markparkering som i parkeringshus, till samma pris kan markparkering subventionera parkeringshus. Intäkter från markparkering kan täcka upp den högre anläggningskostnaden för parkeringshus. På så sätt kan markparkering successivt plockas bort när kostnaden för parkeringsköparen är samma och det inte finns några ”billiga” alternativ.

Eftersom kommunen genom parkeringsköp tar betalt för att tillhandahålla parkeringar är det av stor vikt att kommunen har fullgod information om tillgången och efterfrågan på parkeringsplatser i området. Det kräver ett tydligt organisatoriskt ansvar inom kommunen.

Ansvar för genomförande av parkeringsstrategin

Att parkeringsfrågan har en tydlig organisatorisk hemvist i kommunen, samt att ekonomiska och personella resurser tillförs krävs för att de föreslagna åtgärderna ska kunna genomföras.

Norrköpings kommuns tekniska nämnd har huvudansvaret för parkeringsfrågan i Norrköpings kommun. Även Norrköpings parkeringsbolag (NPAB) har en viktig och ökande roll som parkeringsaktör i staden. Det är därför av vikt att dessa organisationer tillförs resurser för att på ett riktigt sätt kunna analysera och hantera parkeringsfrågan på ett hållbart sätt.

Eftersom parkering också berör såväl stadens planläggning, infrastruktur, parkeringsanläggningar som bygglovsfrågor krävs också utpekade resurser på flera kontor och verksamheter. Ett exempel är efterkontrollen av normreducerande åtgärder såsom bilpool, grön resplan eller goda cykelfaciliteter. Här krävs resurser för att klara av att se till att de krävda åtgärderna också genomförs.

Referenser

Bee Green Umeå, Umeå kommun

Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping, 2010

Gullberg 2015, Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken

Konsultrapport WSP, Nulägesbeskrivning parkering i Norrköping 2012

Konsultrapport WSP, "Rapport Riktlinjer för parkering i Norrköping" 2014

Konsultrapport Trivector, "Parkering som styrmedel,
Inspiration till Norrköpings arbete med parkeringsriktlinjer", 2013

Krister Isaksson, www.bicycling.se/blogs/kristerisaksson

Riktlinjer för Trafik i Norrköpings kommun, 2011

RSD Retail & Shopping Centre Development AB

Vaismaa, K, Mantynen, J, Metsapuro, P, Luukkonen, T, Rantala, T, Karhula, K
2012, Best European practices in promoting cycling and walking



Foto: Crelle

Bilaga 1: Mobility management

Möjligheter att påverka parkeringsbehovet

Mobility management

Mobility management (här kallat MM) är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet. Grundläggande för mobility management är att fokus ligger på de ”mjuka” åtgärderna. Ett MM-koncept kan exempelvis vara att låta fastighetsägare köpa in parkeringsplatser i ett redan befintligt parkeringshus istället för att bygga egna parkeringsplatser. En annan MM-metod skulle kunna vara att på ett företag genomföra informationskampanjer eller andra åtgärder för att minska andelen personal som väljer att åka bil till arbetet.

De ”mjuka” MM-åtgärderna förbättrar ofta effektiviteten hos de ”hårda” åtgärderna som till exempel nya spårvägslinjer eller cykelbanor.

I Riktlinjer för parkering ligger stort fokus på MM-åtgärder som kan minska behovet av parkeringsyta. Genom att genomföra sådana åtgärder kan en fastighetsägare minska den mängd parkering som hen blir ålagd att bygga.

Bilpool

En bilpool innebär att man inte behöver äga sin egen bil, mot en avgift hyr man istället en bil vid behov. Denna bil tillhandahålls ofta av ett bilpoolsföretag som sköter all service och däckbyten. I vissa fall beräknas en bilpoolsbil kunna ersätta så många som fem privatägda bilar. För att det ska fungera ordentligt krävs dock att det förutom poolbilar också finns en fungerande kollektivtrafikinfrastruktur runtomkring, med tät turtäthet. Det är också viktigt att information om bilpoolen går ut ordentligt till de boende. Bilpoolsbilarna ska också ha de bästa och närmaste parkeringsplatserna. Bilpoolslösningar passar därför bäst i inner- och mellanzonerna i staden. Det är viktigt att kommunen kontrollerar att bilpoolslösningen är seriös innan medgivande om parkeringsreduktion ges. Minst fem år bör kunna garanteras. Avtalet ska förnyas så länge parkeringsbehovet kvarstår. Om det ej förnyas måste en ny parkeringslösning ordnas.

Parkeringsköp

En fastighetsägare/verksamhetsutövare kan istället för att bygga egen parkering köpa/hyra in platser i ett redan befintligt parkeringsgarage, under förutsättning att gångavstånden mellan fastigheten och parkeringsplatserna blir acceptabla (se avsnitt om acceptabelt gångavstånd). Fastighetsägaren bör också kunna visa hur antalet p-platser kan garanteras över tid. Minst 15 år bör kunna garanteras. Behovet av parkeringsplatser bör efter denna tid utvärderas på nytt, och ett nytt avtal eventuellt skrivas.

Grön resplan

En grön resplan är ett dokument där en verksamhetsutövare (exempelvis en fastighetsägare eller en arbetsgivare) visar vilka åtgärder som man avser göra för att styra resor över till mer miljövänliga transportmedel. En grön resplan innehåller dels en nulägesbeskrivning som visar hur transportsituationen ser ut i dagsläget, samt ett åtgärds paket som verksamhetsutövaren avser att utföra för att minska mängden resor med privatbil. Exempel på sådana åtgärder kan vara att avgiftsbelägga personalparkering, ha informationskampanjer för cykling, möjliggöra distansarbete, anskaffa personalcyklar eller att upprätta ett samåknings schema för personalen.

Exempel från andra länder visar att antalet som kör bil ensam till jobbet kan minskas med ca 18 % med grön resplan. Kombinerat planen med ekonomiska incitament för minskat bilåkande beräknas upp till 30 % minskat bilåkande kunna uppnås (Trivector Rapport 2013:74 Parkering som styrmedel, inspiration till Norrköpings arbete med parkeringsriktlinjer).

En grön resplan som på ett tillfredställande sätt visar kommunen vilka åtgärder som avses göras för att minska mängden bilåkande, kan för ett företag/fastighetsägare/annan verksamhetsutövare innebära

att parkeringsnormen kan sänkas till ett lägre tal. En förutsättning för att gröna resplaner ska fungera är att resultatet av dem följs upp och att den gröna resplanen förblir ett ”levande dokument”. Verksamhetsutövaren som upprättar resplanen bör därför också redovisa hur planen ska följas upp. Norrköpings kommun bör hjälpa med goda råd vid framtagandet av gröna resplaner.

Förbättrade cykelmöjligheter

Om en fastighetsägare önskar förbättra cykelmöjligheterna utöver vad som krävs i parkeringsnormen, genom att exempelvis göra extra plats för lastcyklar, ha en större andel av cyklarna under tak, och på annat sätt kraftigt förbättra för cyklister, kan detta ligga till grund för att parkeringsnormen reduceras.

För att en sådan reduktion ska vara möjlig krävs att fastigheten ligger på en sådan plats att det är realistiskt att fler kommer att cykla till följd av åtgärderna, alltså i praktiken i inner- och mellanzonen.

Skolreseplaner

För skolor motsvaras Grön resplan av en så kallad Skolreseplan. En skolreseplan är ett dokument som beskriver de utmaningar, hinder och möjligheter som finns gällande de resor som görs till och från en skola. Skolreseplanen ska också innehålla strategier för att minska problemen och främja de miljö- hälso- och säkerhetsbefrämjande åtgärder som kan göras gällande resor. Skolreseplanen ska innehålla syfte och mål med planen, en beskrivning av skolan, en kartläggning av hur skolan ser ut, samt konkreta förslag på åtgärder med tidplan.

Gemensamhetslösningar

Om en fastighetsägare redan äger parkering i en annan fastighet, och kan redovisa för kommunen att den redan byggda parkeringen finns i sådan mängd att den

räcker även för nyetablering av lägenheter, bör möjlighet finnas att tillgodoräkna sig den redan byggda parkeringen. Att ordna gemensam parkering för handel och kontor i de centrala delarna av staden är ofta en mycket effektiv lösning. Handeln har sin största kundtillströmning vid de tider då kontoren har sin lägsta aktivitet. Det är därför önskvärt att samordna handelsparkering med kontorsparkering i centrala parkeringsanläggningar. I bostadsområden kan gemensamhetslösningar vara ett effektivt sätt att öka mängden resor med kollektivtrafiken eller med cykel. Om den gemensamma parkeringen ligger på samma avstånd eller längre från en kollektivtrafik-hållplats så bidrar det till att de boende kan ha en egen bil, men utnyttja kollektivtrafiken till de kortare vardagsresorna.

Park and ride

Besöksnäringen är av stor vikt för Norrköping och parkeringar som riktar sig specifikt till besökare är viktiga. Besökare till Norrköping har inte samma goda lokalkännedom som permanentboende, och har därmed svårare att hitta lämpliga parkeringsmöjligheter. De kan därför uppfatta att det råder brist på parkeringsplatser fast det egentligen finns sådana tillgängliga. Det bör därför vara tydligt vid Norrköpings infarter hur man som besökare ska ta sig till lämplig parkeringsanläggning. Parkeringsanläggningar bör vara knutna till kollektivtrafik, exempelvis genom att p-biljetten också gäller som biljett på kollektivtrafiken. Så kallade park and ride anläggningar innebär att bilister kan parkera sina bilar vid en parkeringsanläggning, och därefter ta buss eller spårvagn till de centrala delarna. Detta sparar utrymme i staden, samtidigt som bilisten får en något lägre p-avgift eftersom hen slipper den dyrare p-avgiften i innerstaden.

Park and ride vid externhandelscentrum

Parkeringar vid externhandel kan i vissa fall vara lämpliga för park and ride anläggningar. Kommunen bör verka för att parkeringsplatser vid externa köpcentrum används så effektivt som möjligt, och samarbeta med handeln om hur detta ska kunna ske på ett bra sätt.

Park and bike

Vid vissa parkeringsanläggningar kan konceptet ”park and bike” vara lämpligt att använda. Detta koncept bygger på att bilister parkerar på en

parkeringsplats eller i ett parkeringshus en bit från centrum och fortsätter den sista delen av resan med cykel som hämtas ut från parkeringshuset. Cykelhyran ingår i parkeringsbiljettpriset. Detta system leder till att bilismen i innerstaden kan minska. Ett villkor för att det ska fungera är att cykelvägar av bra standard finns och att avståndet till centrum är lagom långt. Med fördel kan park and bike konceptet användas i parkeringsanläggningar och kombineras med annan typ av service, exempelvis närbutik eller kioskverksamhet. Nedan visas några exempelbilder på hur ett park and bike-system kan se ut.



Cyklarna förvaras i särskilda boxar vid parkeringsplatsen. (Be Green Umeå, Umeå Kommun) Foto: Martin Berlin



*När bilen har parkerats kan cykeln hämtas ut, och färden gå vidare till slutmålet.
(Be Green Umeå, Umeå Kommun) Foto: Martin Berlin*

Bilaga 2

Begreppsförklaringar

Bilpool

En bilpool gör det möjligt att ha tillgång till bil när det behövs utan att behöva äga en själv. Man betalar för den tid man använder fordonet och behöver inte ordna med service och däckbyten själv. Genom att ansluta en fastighet till bilpool och erbjuda de boende medlemskap i bilpoolen kan mängden parkeringsplatser som behövs minskas.

Boendeparkering

Boendeparkering är parkering för cykel och bil avsedd för de som bor i ett område/en fastighet. I Norrköpings kommun finns också ett system där boende i ett visst område kan lösa boendeparkeringsbiljett, och på så sätt får tillåtelse att parkera på gatan.

BTA

Bruttoarea är summan av alla våningsplans area, begränsat av de omgivande byggnadsdelarnas utsida.

City-P

City-P är ett samlingsnamn för de avgiftsbelagda parkeringarna på allmän plats i Norrköpings kommun. Det är olika avgifter för olika områden i staden.

Cpl

Förkortning för Cykelplats.

Cykelparkering

Parkering för uppställning av cykelfordon. Sådana parkeringar kan ha olika standard, men det bör särskilt beaktas att faktorer som belysning och möjligheten att låsa fast cykeln är viktig för cyklister. Det är viktigt att ha i åtanke om parkeringen ska användas som korttidsparkering, dagparkering eller nattparkering. Det bör även beaktas att cykelfordon kan se olika ut, och att lastcyklar är bredare än vanliga cyklar.

God kollektivtrafik

Med god kollektivtrafik menas i Riktlinjer för parkering kollektivtrafik av stomlinjekaraktär, buss, pendeltåg eller spårvagn, med täta avgångar. I närheten av hållplatser som betjänas av sådan kollektivtrafik kan parkeringsnormen för bil sänkas.

Grön resplan

En grön resplan är ett dokument där en verksamhetsutövare (exempelvis en fastighetsägare eller en arbetsgivare) visar vilka åtgärder som man avser göra för att styra resor över till mer miljövänliga transportmedel.

En grön resplan innehåller dels en nulägesbeskrivning som visar hur transportsituationen ser ut i dagsläget, samt ett åtgärds paket som verksamhetsutövaren avser att utföra för att minska mängden resor med privatbil.

Infartsparkering

En infartsparkering har samma princip som pendlarparkering, men har inte tillgång till samma service som pendlarparkeringen. Från en infartsparkering ska det gå att cykla eller samåka.

Lgh

Förkortning för lägenhet. Används även om bostäder i villa.

Mobility Management

Mobility management handlar om att effektivisera användandet av transporter och ha ett helhetstänkande kring transporter. Detta kan ske med många olika metoder, men exempel på Mobility management-åtgärder är införande av bilpool, att genom informationskampanjer öka andelen som cyklar eller åker kollektivt eller att kartlägga resandet på ett företag med en så kallad Grön resplan för att på så sätt hitta vägar att göra resorna hållbarare.

Park and bike

Park and bike innebär att man vid en pendlarparkering har ett cykelskåp med en cykel i. Bilen parkeras på parkeringen och färden går sista biten in mot staden på cykel.

Parkeringsnorm

Parkeringsnormen är det instrument kommunen använder för att avgöra hur mycket parkering för cykel och bil som en fastighetsägare/verksamhetsutövare måste ha.

Parkeringshus

Anläggning avsedd att parkera bilen i. Ett parkeringshus som anläggs i staden ska utformas med samma krav på arkitektonisk kvalitet som övriga byggnader i staden. Det kan med fördel kombineras med övriga verksamheter, exempelvis kiosk och cykeluthyrning.

Pendlarparkering

En pendlarparkering ska möjliggöra för pendlaren att på ett säkert sätt parkera bilen i stadens utkant, och fortsätta den sista sträckan med kollektivtrafik eller cykel. Kollektivtrafiken ska vara så tät att kunden inte

behöver titta i tidtabell (avgång var 5-10 minut), och parkeringsbiljetten bör gälla som kollektivtrafikbiljett.

Skolreseplan

Skolreseplanen ska verka som ett planeringsverktyg för att öka andelen säkra och hållbara skolresor. Planen ska analysera hinder och möjligheter för att skapa ett bättre resmönster för skolelever, föräldrar och personal.

Stadsrum

Stadsrummet utgörs av de gemensamma ytorna i en stad, av gatorna och torgen, och hur de upplevs av dem som rör sig där.

VY

Verksamhetsyta.

