

Stadsplaneringsavdelningen
Frida Sandén

2023-09-13

Dnr SBN 2018-604

Samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om riktlinjer för parkeringar vid fysisk planering och bygglovsprövning.

Förslag till samhällsbyggnadsnämndens beslut

1. *Riktlinjer för parkeringar vid fysisk planering och bygglovsprövning* antas
2. *Parkering för ett rikare stadsliv (2012)* och *Parkering i planering och bygglov (2012)* upphävs

Ärende

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för att parkering planeras och ordnas på ett sätt som är förenligt med lagstiftning och kommunens målsättningar. Riktlinjer för parkeringar vid fysisk planering och bygglovsprövning är ett verktyg för att konkretisera kommunens förväntningar och krav gällande parkering.

De gällande parkeringsriktlinjerna för Linköping antogs 2012. De är indelade i två dokument: *Parkering för ett rikare stadsliv* som fokuserar på strategier för parkering, samt *Parkering i planering och bygglov* som innehåller kommunens parkeringsnorm. 2018 fick Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att uppdatera dokumenten och ta fram projektspecifika parkeringstal.

Det finns två huvudsakliga skäl till att anta nya riktlinjer för parkeringar vid fysisk planering och bygglovsprövning. Det ena är att mobilitetssektorn har utvecklats och förändrats sedan 2012 med hänsyn till exempelvis ökad elektrifiering, ökad digitalisering, nya fordonstyper och fler tillgängliga delningstjänster. Det andra skälet är att kommunens antagna parkeringsnorm inte är tillräckligt flexibel i fråga om att anpassa kraven på parkering utifrån en fastighets och ett projekts specifika förutsättningar.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås anta förvaltningens förslag till nya riktlinjer för parkering och att samtidigt upphäva *Parkering för ett rikare stadsliv* och *Parkering i planering och bygglov*.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse – Beslut om riktlinjer för parkeringar vid fysisk planering och bygglovsprövning, 2023-09-13

Bilaga 1 - Riktlinjer för parkering, 2023-08-22

Bakgrund

Parkeringsriktlinjer som verktyg

Kommunen ska i den fysiska planeringen och bygglovsprövningen förhålla sig till Plan- och bygglagen (PBL). Enligt lagen ska det på eller i närheten av en bebyggd tomt finnas parkering och angöring i *skälig utsträckning*. Det är kommunen som tolkar vad skälig utsträckning innebär.

Parkeringsriktlinjer bryter ned de övergripande strategierna till en konkret nivå. De bidrar till att kommunen gör likvärdiga bedömningar och att aktörer behandlas likvärdigt. De säkerställer också att kommunens planering följer lagar, mål och strategier. Med stöd av parkeringsriktlinjerna kan kommunen besvara vad parkering och angöring i *skälig utsträckning* innebär.

De flesta moderna kommunala parkeringsriktlinjer tar hänsyn till det totala mobilitetsutbudet för en fastighet. Praxis är att mobilitetstjänster av olika slag kan sänka kraven på bilparkeringsplatser. Mobilitetstjänster är åtgärder som påverkar efterfrågan på bilparkering och det kan exempelvis vara en bilpooltjänst eller faciliteter för cyklar.

Behov av nya riktlinjer

Parkering för ett rikare stadsliv och *Parkering i planering och bygglov* antogs 2012. Redan några år efter antagandet gjordes slutsatsen att riktlinjerna inte var tillräckligt flexibla vilket ledde till att förvaltningen fick i uppdrag att uppdatera dem. Det som efterfrågades var mer flexibla parkeringstal som i högre grad kunde projekthanpassas.

I många planprojekt visar exploitörer intresse för att ordna färre bilparkeringar än vad gällande parkeringsriktlinjer tillåter. Riktlinjerna möjliggör viss sänkning av parkeringstalen om bilpool ordnas eller om bilparkeringen samnyttjas. Idag finns en mängd andra åtgärder som enskilt eller tillsammans kan användas för att göra det mer lätt och attraktivt att cykla eller resa kollektivt. Kommunens riktlinjer riskerar att tvinga fram bilparkering som inte efterfrågas och motverkar innovation och utveckling som kan främja boende och anställda.

Parkering för ett rikare stadsliv och *Parkering i planering och bygglov* har också bedömts vara för omfångsrika. Under processen med att ta fram nya riktlinjer har en målsättning varit att skapa en mer kärnfull riktlinje som på ett bättre sätt ger stöd till kommunens plan- och bygglovshandläggare.

Övergripande upplägg

Föreslagna riktlinjer för parkering avgör hur många parkeringsplatser som får ordnas vid exploatering av kvartersmark. De innehåller också ett antal anvisningar om var parkeringen får lov att ordnas.

Förslaget innebär att parkeringstalens uppbyggnad och upplägg förändras. Fler variabler påverkar vilka parkeringstal som kan väljas och normen blir därmed mindre statisk än tidigare.

Tidigare parkeringstal har byggt på en fast geografisk zonindelning medan förslaget till nya parkeringstal bygger på en mer kvalitativ bedömning av en fastighets läge i kommunen och dess förutsättningar för färdmedelsval.

För cykel anger riktlinjerna det lägsta antal cykelparkeringar som ska ordnas. Parkeringstalen för cykel har inte förändrats i någon större utsträckning.

För bil anger riktlinjerna det lägsta och det högsta antal bilparkeringar som får ordnas. Den övre gränsen motsvarar dagens efterfrågan baserat på statistik om bilinnehav och resvaneundersökningar. Om exploitören vill tillämpa lägre parkeringstal än den övre gränsen krävs motåtgärder som minskar efterfrågan på bilparkering, vilket kan vara exempelvis bilpool, cykelpool, åtgärder för att främja cykling mm. Upplägget bygger på att åtgärderna ger poäng och att den totala poängsumman avgör hur lågt parkeringstal som får väljas.

Den modell för parkeringstal som föreslås bygger på att exploitören får större frihet att påverka och anpassa utbudet av bilparkering så att det passar den avsedda kund- och målgruppen. Upplägget bygger på en frivillighet och inte ett tvång.

Om exploitören vill använda åtgärder för att minska antalet bilparkeringar ska ett avtal eller en överenskommelse skrivas mellan exploitören och kommunen (Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen). Detta är en förutsättning för att valda parkeringstal ska godtas i bygglovsskedet och åtgärderna ska vara genomförda innan slutbesked ges.

Riktlinjerna föreslås kompletteras av en förvaltningsövergripande tillämpningsanvisning fram för miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen. Tillämpningsanvisningen ska innehålla stödjande vägledning vid lokalisering och utformning av parkering och mobilitetstjänster. Den ska också ge stöd vid lägesbedömning av en fastighet och mer detaljerat beskriva hur poängsystemet ska tolkas. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen avser även utveckla en digital tjänst för att beräkna de parkeringstal som ingår i föreslagen riktlinje.

Föreslagna riktlinjer för parkering tar inte ställning till och förändrar inte kommunens principiella ställningstaganden till parkeringsplanering som anges i översiktsplanen.

I projektet utreddes initialt ett koncept kallat "mobilitetsköp" som byggde på en idé om att fastighetsägare skulle kunna betala kommunen och/eller Dukaten för att ordna mobilitetstjänster, likt nuvarande modell för friköp av bilparkering i Dukatens parkeringshus. Idén presenterades för samhällsbyggnadsnämnden i april 2020. Slutsatsen efter att ha utrett konceptet är att varken kommunen eller Dukaten har förutsättningar för ett sådant åtagande och att det är svårt att genomföra. Konceptet har därför inte inarbetats i de nya riktlinjerna.

Ekonomiska konsekvenser

Övergången till flexibla parkeringstal är komplex och medför ett förändrat arbetssätt för kommunen i detaljplaneprocess och bygglovsprövning. Övergången till det nya arbetssättet kan medföra merarbete initialt. Den tid som tillkommer för att bedöma parkeringsbehovet tar främst resurser av detaljplaneenheten, mark- och exploateringsenheten, stadsmiljöutvecklingsenheten och byggavdelningen.

En digital tjänst för beräkning av de nya parkeringstalen avser bidra till en förenklad hantering som förhindrar merarbete. Tjänsten bedöms vara färdig under 2024.

När bilparkering ordnas i parkeringshus eller i underjordiskt garage är kostnaden för varje bilplats ca 250 000-750 000 kronor. Förslaget till nya riktlinjer ger exploatörer större frihet att minska utbudet av bilparkering vilket kan möjliggöra sänkta byggkostnader och därmed billigare bostäder.

Kommunala mål

Ärendet kan relateras till eller bidra till att förverkliga följande av kommunfullmäktiges övergripande mål:

- En ledande kommun i miljö- och klimatarbetet
- Ett växande Linköping med ett starkt näringsliv och fler i jobb

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

Jämställdhet

Enligt statistik från SCB 2021 äger ca 39 procent av männen och ca 22 procent av kvinnorna i Linköpings kommun minst en bil. Fördelningen mellan könen är densamma i områden med hög disponibel inkomst som i områden med låg disponibel inkomst. Undantaget är studentrika stadsdelar som Ryd och Västra Valla (Vallastaden) där skillnaden mellan könen är mindre.

Statistiken speglar inte helt tillgången till bil då en bil endast har en registrerad ägare men kan användas av flera inom ett hushåll. Enligt den senaste nationella resvaneundersökningen (Trafikanalys, 2021) gör män dock både fler och längre resor med bil än kvinnor. Det mönstret gäller även på lokal nivå enligt de resvaneundersökningar som görs av kommunen vart fjärde år.

Flexibla parkeringstal ger förutsättningar för att bredare mobilitetsutbud. Det kan medföra en fördelning av resurser som är fördelaktig för kvinnor, utan att begränsa mäns valmöjligheter. Fler valmöjligheter är också gynnsamt för alla de som inte kan eller får köra bil, exempelvis ungdomar som får fler valmöjligheter och därmed ökad rörelsefrihet.

Samråd

Som en del i arbetet med att beräkna parkeringsbehov för olika typer av bostäder och verksamheter har stöd hämtats från andra förvaltningar och kommunala bolag.

Ett externt samråd hölls vintern 2020/2021. Svar inkom från Dukaten (som även är projektdeltagare), Fastighetsägarna i Linköping, Lejonfastigheter, Polismyndigheten, Räddningstjänsten Östra Götaland samt Trafikverket. Ingen av dessa har varit negativt inställd till förslagen som redovisades.

Fastighetsägarna i Linköping hade synpunkter på att riktlinjerna anger ett acceptabelt gångavstånd mellan bostäder/verksamheter och bilparkering, och menade att det borde vara upp till varje fastighetsägare och hyresgäst att avgöra. Avstånden finns angivna i redan antagna styrdokument från 2012 och innebär ingen förändring.

Konceptet mobilitetsköp ifrågasattes av flera, främst frågor kring hur det skulle fungera rent praktiskt. Konceptet finns inte med i förslaget till antagandehandling och synpunkterna kring konceptet redovisas därför inte.

Uppföljning och utvärdering

Riktlinjer ska aktualitetsprövas en gång per mandatperiod. En systematisk uppföljning av hur mobilitetstjänster och parkeringsförutsättningar av olika slag påverkar efterfrågan på parkering föreslås genomföras regelbundet.

Kommunledningsförvaltningens helhetsbedömning

[Klicka och skriv]

Information eller förhandling enligt lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet

MBL-information eller förhandling inte påkallad.

Stadsplaneringsavdelningen

Alisa Basic

Beslutet skickas till:
Klicka här för att ange text.