

# Parkeringsstrategi för Burlövs kommun



Burlövs  
kommun

**Ur PBL Kunskapsbanken:**

*”Stora markytor i städernas centrala lägen används ofta till parkeringsplatser. Genom att använda parkering som verktyg kan ett effektivt mark-utnyttjande och en bättre stadsmiljö skapas. Med stöd av ett antal lagar, förordningar och föreskrifter, till exempel plan och bygglagen, PBL, plan- och byggförordningen, PBF och Boverkets byggregler, BBR kan kommunen ställa krav på var och hur parkering får eller inte får anläggas.*

*Flera kommuner betonar att deras samarbete kring parkeringsfrågorna, såväl internt som externt, är en framgångsfaktor. Ett bra samarbete ger goda förutsättningar för en väl sammanvägd utformning med tillgänglighet för olika behov, vilket ökar möjligheterna att uppnå en hållbar stadsutveckling.”*

*(PBL Kunskap – Parkering och PBL. Parkering och PBL – PBL kunskapsbanken – Boverket)*

<b>Titel</b>	Parkeringsstrategi för Burlövs kommun
<b>Beslutsorgan</b>	Kommunfullmäktige
<b>Antagen</b>	2023-12-11, § 103
<b>Diarienummer</b>	KS/2023:283-315
<b>Beslutad med stöd av</b>	-
<b>Kungjord</b>	-
<b>Ikraftträdande</b>	2024-01-01
<b>Historik</b>	Ersätter parkeringsprogram antaget av kommunfullmäktige 2016-03-21, § 41
<b>Dokumentansvarig</b>	Tillväxtchef
<b>Förvaltning</b>	Kommunledningsförvaltningen

# INNEHÅLL

Bakgrund.....	4
Dokumentstruktur .....	4
Övergripande mål .....	4
Avgränsningar .....	4
Principer .....	5
Styrmedel.....	5
Kvartersmark.....	5
Leveranser .....	5
Gatumarksparkering .....	5
Utbyggnadsområden .....	5
Tågstationer och buskopplingar .....	6
Markparking i tidigt skede .....	6
Gemensamhetsanläggning och samfällighet .....	6
Sammanfattning .....	7
Befintliga områden .....	7
Förändring av befintlig bebyggd miljö .....	7
Verktyg.....	7
P-norm .....	7
Flexibla parkeringstal .....	7
Parkeringsövervakning.....	7
Reglering.....	7
Avgifter .....	8
Besöksparkeringar .....	8
Boendeparkering .....	8
P-hus .....	9
Pendlarparkeringar .....	9
Hjälpmedel.....	9
Digitala parkeringstjänster .....	9
GIS-stöd .....	9
Sammanfattning .....	9

## Bakgrund

Burlövs kommun är Sveriges näst minsta kommun till ytan och måste därför vara särskilt noggrann med hur markresurser används. Kommunen har idag en större inpendling än utpendling, och dess geografiska läge innebär att olika former av trafik passerar till och genom kommunen, med Arlöv praktiskt taget i hopväxt med Malmö. Kommunen kommer under december 2023 att få en dramatiskt ökad mängd tågavgångar med andra destinationer jämfört med tidigare.

Om bebyggelse, verksamheter och invånarantal i kommunen ska följa nuvarande utveckling krävs omsorgsfull hantering av parkeringsfrågorna för att utveckla och bevara attraktiva orter. I Burlövs kommuns situation är marken en värdefull resurs som måste användas effektivt.

Med detta som bakgrund avser denna strategi ge en grund till de val kommunen kan behöva göra, liksom verktyg som idag finns tillgängliga. Då lagstiftning, teknisk utveckling och marknadsförutsättningar kommer att variera över tid är inriktningen i detta dokument nödvändigtvis övergripande.

## Dokumentstruktur

Genom att skapa fyra separata dokument med olika tidshorisonter möjliggör kommunen justeringar av det relevanta dokumentet vid behov, samtidigt som de andra förblir intakta.

**Parkeringsstrategin:** Beskriver Burlövs kommuns *vilja, riktning, mål och vilka medel* för att styra trafikantens parkeringsbeteende över tid.

**Parkeringspolicyn:** Beskriver hur kommunen *styr parkeringssituationen* för stunden inklusive de *faktiska medel* som är beslutade att användas under dokumentets giltighetsperiod.

**Parkeringsnormen:** Innehåller parkeringskvantiteter (P-tal) för olika kategorier presenterade i tabellform.

**Parkeringsavgifter:** Anger avgifter som gäller enligt principerna som fastställts i Parkeringspolicyn.

## Övergripande mål

- **God tillgänglighet:** Det ska vara enkelt att nå fram och röra sig som trafikant oavsett färdmedel i kommunen.
- **Trafiksäkert och tryggt:** Skapa en trafikmiljö som är säker och trygg för alla.
- **Tillräcklig tillgång till parkering och samtidigt en effektiv markanvändning:** Det ska vara tillräckligt med parkeringsmöjligheter samtidigt som marken används effektivt
- **Det ska finnas möjlighet att bo och verka i Burlöv även utan bil:** Skapa förutsättningar för invånare och företag att fungera väl även utan att vara beroende av ett specifikt färdmedel.

## Avgränsningar

Parkeringspolicyn innefattar alla trafikslag. Kommunen har dock inte tagit ställning till hanteringen av hyrcyklar, skotrar etc.

Utformning och åtgärder kommer att hanteras i separata dokument såsom teknisk handbok och gestaltungsprogram och motsvarande dokument för att undvika att låsa placeringsstrategin i det nuvarande läget. Av samma skäl redovisas inte heller lagkrav, nationella och regionala mål samt motsvarande som kan förväntas ändras över tid.

## **Principer**

Regleringar och parkeringsavgifter för parkeringar finns till för att kommunen ska påverka trafikantens beteende och val.

### ***Styrmedel***

Ett sätt att påverka vem eller vilka som parkerar på en plats, och därmed även möjligheten till att ändra resande och transporter, är att begränsa eller gynna parkering för vissa fordonsslag, trafikantgrupper eller fordon med last av visst slag.

Fordonsslag är till exempel tung lastbil, personbil, buss, traktor och motorcykel. Begränsning till viss trafikantgrupp bör endast användas när begränsning inte är möjlig med angivelsen fordonsslag. Med trafikantgrupp avses främst rörelsehindrade som är innehavare av parkeringstillstånd.

### ***Kvartersmark***

Parkering på kvartersmark tillkommer i samband med detaljplan och bygglov enligt plan- och bygglagen (PBL) och avgiftsuttaget regleras av fastighetsägaren. Den övervägande majoriteten av tomtmarksparkeringen står under olika privata aktörers rådighet.

Fastighetsägaren har ansvaret att ordna de parkeringar som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Detta kan uppfyllas genom att tillhandahålla parkering på den egna marken, genom att köpa parkeringsplatser (p-köp) eller genom andra lämpliga åtgärder.

### ***Leveranser***

Leveranser innebär normalt inte parkering, men det är viktigt att beakta leveransbehovet i planeringen. Leveranser kan tidregleras genom lokala trafikföreskrifter för att undvika lastbilstrafik om det innebär konflikter under vissa tider, vilket även bidrar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter såsom gående och cyklister.

Angöring av varutransporter vid nybyggnad av till exempel förskolor kan accepteras på gatan om det kan ske på ett trafiksäkert sätt. Del av korttidsparkering/angöring kan också accepteras på gatan såvida det inte går att anordna på förskolans egen yta, i enlighet med 8 kap. 9 § plan- och bygglagen.

### ***Gatumarksparkering***

På gatumarksparkering, det vill säga parkering på allmän platsmark, regleras parkeringen av kommunen i enlighet med lokala trafikföreskrifter och trafikförordningen (SFS 1998:1276). Enligt den så kallade "kommunala avgiftslagen" (lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.) får avgift tas ut i syfte att styra trafiken.

Parkeringsmöjligheterna på gatumark bör inte användas för att tillgodose enskilda fastigheters parkeringsbehov. Parkering på gatumark ska i första hand användas för att stödja handeln genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden. I äldre bostadsområden, som byggdes då bilinnehavet var betydligt lägre, är gatan ibland den enda platsen att parkera bilen på.

## **Utbyggnadsområden**

En del i ett områdes attraktivitet är tillräckliga parkeringsmöjligheter, samtidigt som boende inte vill bli störda av parkeringslösningarna. I utvecklingsområdet Burlöv planerar kommunen att hantera parkeringsfrågan genom att placera parkeringshus i anslutning till större vägar för att området invändigt ska

få god trafiksäkerhet, trygghet och lägre buller, samtidigt som tillräckliga parkeringsmöjligheter säkerställs.

Att bygga parkeringar innebär en investeringskostnad. Men i ett utvecklingsområde är det relevanta alternativkostnaden, i regel *nyttan och värdet av en alternativ markanvändning*, exempelvis bostäder eller kontorslokaler inom kvartersmark, eller attraktiva utemiljöer på allmänplatsmark. Avkastningen på investeringskostnaden för ett parkeringshus kan ske genom ökade markvärden på intilliggande fastigheter genom att hantera buller eller risk i placeringar där andra byggnader inte är lämpliga. I driftskedet måste också tillräcklig beläggning finnas för att täcka driftkostnaderna. Sammanfattat har parkeringslösningarna en mycket stor inverkan på ekonomin och attraktiviteten för utbyggnadsområden.

Avståndet till en parkeringsplats, för bil eller cykel, har stor påverkan på hur attraktivt nyttjandet av fordonet upplevs vara jämfört med andra färdmedel. Enligt Boverkets byggregler (2011:6) ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Lagstiftningen är under ändring med förslaget att kommunerna i framtiden beslutar krav.

Vid ansökan om bygglov ska en parkeringsutredning fogas till ansökningshandlingarna där det framgår att parkeringsbehov och övriga krav enligt parkeringsnormen tillgodoses inom det aktuella projektet. Hänsyn bör i rimlig mån tas till möjliga framtida användningar av byggnaden.

Markparkeringar bör inte anläggas på innergårdar eftersom gårdarna i första hand ska vara rum för vistelse, umgänge och grönska för boende och verksamma. Detta är viktigt att ta hänsyn till även när det gäller cykelparkeringar så att innergårdarna inte upptas av cyklar. Istället ska exempelvis cykelparkeringar integreras i bostadsbyggnaden så det skapas vistelseytor med kvalitet. God belysning vid cykel- och bilparkeringar är viktigt för tryggheten, säkerheten och nyttjandet. Cykelparkering kan inkludera särskilda utrymmen för lastcyklar, lådcyklar eller cykelvagnar utöver de ordinarie cykelställen.

### ***Tågstationer och buskopplingar***

För de som väljer kollektivtrafikresor är även goda kopplingar till tågstationerna via gång- och cykelvägar, och i förekommande fall buskopplingar, viktiga att hantera i planering och utförande. Burlövs station kommer att bli en större bytespunkt där vissa regionbussar som idag går till Malmö kommer att ha Burlövs station som slutstation. Detta kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka tätortens attraktivitet och dess handel. Till denna bytespunkt behöver det skapas bra gång- och cykelvägar och erbjudas goda parkeringsmöjligheter för cykel och bil (pendlarparkering för bil enligt avtal).

### ***Markparking i tidigt skede***

Inom ett utbyggnadsområde kan markparkering anordnas på ännu ej bebyggda ytor till dess att så stor andel av bebyggelsen utförts att det finns täckning för planerat p-hus.

### ***Gemensamhetsanläggning och samfällighet***

På vissa platser i kommunen har parkeringar lösts genom gemensamhetsanläggningar. En gemensamhetsanläggning ägs och tas hand om av flera (minst tre) fastigheter, till exempel vägar, parkeringar eller lekplatser. Den ska vara av stadigvarande betydelse; i praktiken innebär det att de boende ska ha behov av samfälligheten, både när den bildas och på längre sikt.

## **Sammanfattning**

Sammanfattningsvis är det rimligt att anta att resenärer i stationsnära lägen till större del väljer kollektivtrafik som sitt främsta färd sätt. Konsekvensen av detta är att lägre parkeringsnorm (p-tal) kan accepteras i stationsnära lägen. Det innebär rent ekonomiskt lägre kostnader för exploatören och bättre markavkastning för markägare. Härtill kommer effektivare markanvändning och bättre åtkomst till kollektivtrafik för fler.

## **Befintliga områden**

### ***Förändring av befintlig bebyggd miljö***

Vid om- och tillbyggnad, ändrad verksamhet eller förtätning på befintliga fastigheter beräknas parkeringsbehov på samma sätt som vid nybyggnation. Oftast krävs endast ett tillskott av platser som motsvarar differensen mellan parkeringsbehov efter ombyggnad och befintliga platser. Om inga platser finns behövs en särskild utredning där parkeringsbehov för hela fastigheten ska beräknas. Längre gångavstånd till parkering kan då accepteras.

I befintliga områden i anslutning till nya områden eller attraktiva målpunkter kan parkering på gatorna bli ett omfattande problem. Detta måste beaktas vid förändringar. Åtgärder kan till exempel vara att införa boendeparkering, avgifter, markerade platser eller andra regleringar.

Skäl att se över parkering i befintliga områden kan också vara för att öka trafiksäkerheten, möjliggöra dagvatten och skyfallsåtgärder eller utifrån andra behov som behöver tillgodoses.

Datumparkering för att underlätta drift är också en parkeringsrelaterad åtgärd som kan införas.

## **Verktyg**

### ***P-norm***

Genom att ange parkeringstal för cykel och bil anger kommunen vad man anser vara en rimlig mängd parkeringsplatser i olika geografiska lägen för olika utbyggnadsområden och i den befintliga miljön. Viktiga faktorer för att säkerställa lämpliga parkeringstal är byggnads användning, avstånd till kollektivtrafik och samhällsservice i övrigt.

### ***Flexibla parkeringstal***

Genom att göra vissa åtgärder som till exempel bil- och cykelpooler kan p-normen sänkas för byggnader.

Som diskuterats i stycket om utbyggnadsområden har parkering, genom p-normen, en väsentlig påverkan på ekonomin för utbyggnadsområden.

### ***Parkeringsövervakning***

Burlövs kommun har tagit beslut att själv sköta parkeringsövervakning och förordnar parkeringsvakter.

### ***Reglering***

Utöver allmänna parkeringsregler enligt trafikförordningen beslutar kommunen om särskilda parkeringsregler genom lokala trafikföreskrifter (LTF). Kommunen kan dessutom som väghållningsmyndighet göra kortare regleringar kopplat till vägarbeten.

Reglering kan innefatta de alternativ som finns i trafikförordningen, såsom förbud, tidsbegränsningar, avgifter med mera.

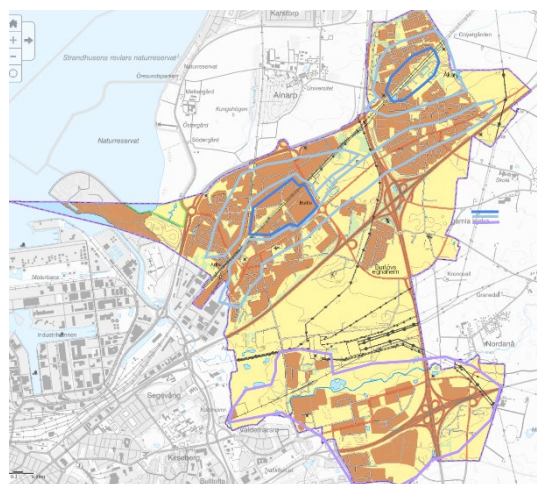
## Avgifter

Avgifter för parkering används för att kommunen ska kunna påverka trafikantens beteende och val.

Syftet med parkeringsavgifter är att befintliga parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen önskar. Genom en högre avgift på platser där efterfrågan på parkering är stor, som i en stadskärna eller vid andra stora målpunkter, kan man få en högre omsättning på parkeringsplatserna och därmed ökad tillgänglighet. Avgiftsreglering kan också påverka färdmedelsval. På allmän plats får kommunen endast ta ut parkeringsavgifter för "trafikens ordnande". Betalningsviljan eller vilka avgifter som tas ut på kvartersmark ska därför inte påverka beslut om avgifter på allmän plats. Avgifter får heller inte tas ut enbart för att finansiera kommunal verksamhet. En kombination av avgifter och tidsregleringar är ett effektivt sätt att påverka efterfrågan på parkeringsplatser inom ett område. Parkeringsavgifter kan tas ut för alla fordon, även cyklar om det anses lämpligt.

### Avgiftsnivåer

Kommunen föreslås definiera nivåer som anger vilken avgift eller reglering parkeringsplatsen får. Beroende på var i kommunen man parkerar kommer exempelvis kostnaden att variera, vara tidsreglerad eller endast tillåta 24-timmarsparkering. Faktisk nivå beslutas i LTF. Tågstationer och andra mål, såsom viss handel, kan förväntas behöva en högre avgift över tid. En utgångspunkt för fastställande av nivåerna i parkeringspolicyn kan vara figur 1 nedan men högre detaljnivå kan hanteras i de lokala trafikföreskrifterna.



Figur 1 Nivåindelningen kommer att vara mer specifik än områdesindelningen som ligger till grund för parkeringsnormen. Nivåindelningen behöver bli genomarbetad och tanken med var kommunen behöver kunna påverka trafikantens beteende mest är den zon som kommer att vara högst reglerad.

### Besöksparkeringar

I anslutning till verksamheter, kommunala eller andra måste besöksparkeringar finnas. Detta regleras i p-normen och finns normalt på kvartersmark. P-köp kan förekomma.

### Hämtning lämning

Särskilt för skolor och förskolor finns ett behov av trafiksäker hämtning och lämning av barn med bil och cykel. Denna bör inte avgiftsbeläggas men tidreglering kan vara lämpligt för tillgängligheten.

### Personalparkering – kvartersmark

Personalparkering måste finnas i anslutning till verksamheter enligt p-norm. För kommunala verksamheter måste avgiftsbeläggning eller förmånsbeskattning diskuteras om avgifter införs på allmän platsmark.

### Boendeparkering

Särskilda regler för parkering får beslutas för boende inom ett visst område, en viss trafikantgrupp eller ett visst fordonsslag. Det innebär att gatumark får regleras så att boende i området ges fördelar framför andra grupper, till exempel genom förmånligare dygns- eller månadsavgift i stället för per timme.



Fastigheter kan få lägre avgifter men även till exempel antalet platser som tilldelas en fastighet kan beslutas av kommunen.

### ***P-hus***

Parkeringshus innebär effektiv markanvändning men också stora investeringar och aktiva driftsåtaganden. Kommunen behöver hitta formerna för hur detta ska utföras i framtiden. Det innefattar både ägandeform och driftsform. Exempel kan vara kommunalt parkeringsbolag eller att låta annan aktör driva parkeringshusen och allt där emellan.

### ***Pendlarparkeringar***

Kommunen har, kopplat till pendlarstationen Burlöv station, åtagit sig att efterhand tillhandahålla pendlarparkeringar för att nyttogöra stationen och de nya tåglinjerna. Idag finns en yta väster om stationen som iordningsställs som pendlarparkering. Sedan flera år finns en dialog med Skånetrafiken kring att koppla parkeringen till kollektivtrafikresan. Detta är högtintressant då pendlarparkeringar annars kan bli en allmän parkering med dålig tillgänglighet för pendlare.

## **Hjälpmedel**

### ***Digitala parkeringstjänster***

Digitala tjänster för avgifter kan underlätta för trafikanten men även kommunens införande och hantering av boendeparkering, besöksparkering och liknande lösningar.

Det finns idag flera leverantörer som med SMS och appar ersätter parkeringsautomater. Dessa är integrerade i parkeringsvakternas utrustning vilket innebär stora effektiviseringar. Av stort intresse för kommunen är även tjänster för att hantera boendeparkering kopplat till fastigheter och adresser. Även möjligheten att anmäla sina fordon till personalparkeringar samt att anmäla sitt fordon till verksamheter i entrén som besökande är intressanta tjänster att utreda.

### ***GIS-stöd***

Redan idag har kommunen system för att hantera trafikföreskrifter och skyltar inom GIS-tjänsterna. Dessa tjänster kan utvecklas för att ytterligare säkerställa att föreskrifter och skyltning följs åt.

## **Sammanfattning**

Burlövs kommun har framför sig stora förändringar under många kommande år. Ovanstående ger en kort sammanställning av kända förutsättningar. Kommunen avser att uppnå ovan beskrivna mål genom att efterhand tillämpa beskrivna verktyg och hjälpmedel med hänsyn taget till omvärldens utveckling.