

# Parkeringspolicy för Burlövs kommun



Burlövs  
kommun

<b>Titel</b>	Parkeringspolicy 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 antagna 2016-03-21, § 41
<b>Dokumentansvarig</b>	Tillväxtchef
<b>Förvaltning</b>	Kommunledningsförvaltningen

## INNEHÅLL

Bakgrund.....	4
Övergripande mål .....	4
Principer .....	4
Pendlarparkeringar .....	4
Parkeringsavgifter .....	4
Områden (p-normsunderlag).....	4
Maximala gångavstånd .....	5
Pågående arbeten.....	5
Pågående utvecklingsarbete.....	5

## Bakgrund

Parkeringspolicyn anger hur Burlövs kommun ska hantera parkering idag. En väl avvägd tillgång till och ett effektivt utnyttjande av parkeringsplatser, oavsett fordon, bidrar till stadens övergripande mål om hållbarhet och attraktivitet. Parkeringsfrågorna bör därmed ses som en del av trafiksystemet i stort, både som en viktig funktion i att tillgodose behov av tillgänglighet och genom att vara ett styrinstrument för val av färdmedel.

Parkeringspolicyn förhåller sig till parkeringsstrategin som beskriver vilken vilja, riktning, mål och vilka medel Burlövs kommun har för att påverka trafikantens parkeringsbeteende över tid. P-normen anger i mer detalj det antal bil- och cykelparkeringar som ska anordnas för fastigheter.

Ska avsteg göras från parkeringspolicyn ska det ske genom ett politiskt beslut.

## Övergripande mål

- God tillgänglighet
- Trafiksäkert och tryggt
- Tillräcklig tillgång till parkering och samtidigt en effektiv markanvändning
- Det ska finnas möjlighet att bo och verka i Burlöv även utan bil

## Principer

Fastighetsägare ska ordna de bil- och cykelparkeringar som krävs i första hand på egen fastighet eller genom p-köp. P-normen ger mer detaljer kring hur antalet parkeringar sätts.

Parkering på gata är i första hand avsedd för angöring och korttidsparkering. I områden med mindre parkeringsbehov kan även boendeparkering förekomma och i sista hand arbetsplatsparkeringar.

Reglering ska i första hand ske genom begränsning av tidsperiod eller tid under vecka/dygn. Därefter kan avgift vara ett alternativ.

## Pendlarparkeringar

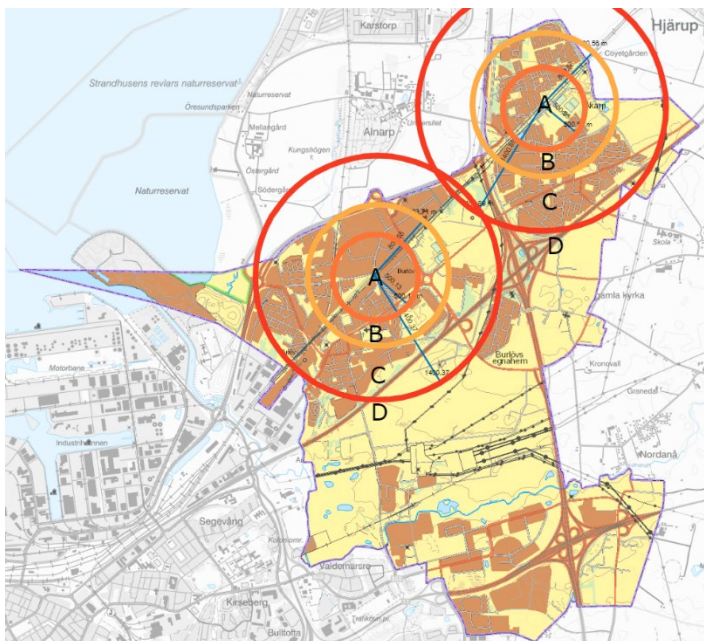
Burlövs kommun har i avtal med Skånetrafiken och Trafikverket att tillhandahålla pendlarparkeringsplatser för bilar. De första utförs på kvartersmark för att ge en större flexibilitet i regleringen. Önskvärt är att parkering kopplas till resan. Även cykelparkeringar i stationsnära läge är viktigt för att ge en god tillgång till stationen.

## Parkeringsavgifter

Kommunen har idag ett relativt ringa behov av att ytterligare påverka parkering genom avgifter. Men då större förändringar kommer att ske under det närmaste året vid stationerna införs möjligheten att avgiftsbelägga parkering. Kommunen kommer att ha möjlighet att på vissa platser införa avgiftsbeläggning på parkeringsplatser för att kunna påverka rotationen på parkeringsplatserna. De områden där en avgift ska införas kommer kategoriseras in i en Nivå. Nivån signalerar vilken kostnad som uppstår att parkera på platsen. Nivåerna och de olika avgifterna beslutas i ett separat dokument, "Parkeringsavgifter".

## Områden (p-normsunderlag)

För att inte onödiga parkeringsplatser ska anordnas, i framför allt stationsnära lägen, kommer minikrav på parkeringar bero på närheten till stationerna. En detaljplans specifika parkeringsutredning kan utgöra parkeringsnorm för bygglov som följer detaljplanen.



Figur 1: Exempel på hur en områdesavgränsning kan utformas i parkeringsnormen. Radie: A – 500 meter, B – 800 meter, C – 1 400 meter.

## Maximala gångavstånd

Gångavståndet till en parkeringsplats har stor påverkan på hur attraktivt fordonet upplevs vara jämfört med andra färdmedel. Acceptabelt gångavstånd syftar till den maximala sträckan som kan accepteras mellan en bilparkering och målpunkten för den som är tänkt att nyttja bilparkeringen. För rörelsehindrade gäller idag Boverkets byggregler (2011:6) där parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. På grund av detta bör de ytor som ligger närmast mål- och startpunkt prioriteras för parkering för rörelsehindrade men även viss cykelparkering. Det maximala gångavståndet regleras i dokumentet "P-norm".

## Pågående arbeten

Kommunen ser över och bygger ut laddinfrastruktur på kommande och befintliga parkeringar. Övergripande översyn och reglering av uppställning av tunga bullerstörande fordon nattetid pågår.

## Pågående utvecklingsarbete

Som en del av kommunens utveckling kommer kommunen att se över möjligheten för införandet av boendeparkering, driftformer för parkeringshus, tidsbegränsad parkering, kompletterande digitala tjänster för avgifter samt påverkan av avgiftsbeläggning på personalparkeringar.