



# Förvaltningsövergripande tillämpningsanvisningar för parkering och mobilitetstjänster

Underlag för fysisk planering och bygglovsprövning

Dokumenttyp: Förvaltningsövergripande tillämpningsanvisningar

Antaget av: Samhällsbyggnadsdirektör

Senast reviderat: 2023-09-20

Giltighetstid: Tills vidare

Diarienummer: SBN 2018-604

Dokumentansvarig: Samhällsbyggnadsdirektör

Adresserat till: Samhällsbyggnadsnämnden, Bygg- och miljönämnden

Tidpunkt för aktualitetsprövning: -

Relaterade styrdokument: Riktlinjer för parkering (2023-09-20)

Sökord: Parkering, mobilitetstjänster

## Innehåll

Inledning .....	4
Syfte .....	4
Koppling till andra styrdokument.....	4
Målgrupp .....	4
Ansvarsfördelning.....	5
Hantering av parkering och mobilitetstjänster i olika skeden.....	6
Översiktlig planering .....	6
Detaljplanering .....	6
Markanvisning.....	6
Bygglovsprövning och bygginspektion .....	6
Parkering och mobilitetstjänster på kvartersmark .....	7
Cykelparkering .....	7
Krav på lokalisering och utformning .....	7
Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen .....	8
Bilparkering .....	9
Krav på lokalisering och utformning .....	9
Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen.....	10
Angöring och bilparkering för rörelsehindrade .....	11
Krav på lokalisering och utformning .....	11
Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen .....	11
Mobilitetstjänster .....	12
Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen.....	13
Parkering och mobilitetstjänster på allmän plats.....	16
Cykelparkering .....	16
Vägledande planeringsprinciper .....	16
Bilparkering .....	17
Vägledande planeringsprinciper .....	17
Mobilitetstjänster .....	17
Vägledande planeringsprinciper .....	17
Uppföljning.....	18

## **Inledning**

### **Syfte**

*Tillämpningsanvisning för parkering och mobilitetstjänster* ska vara ett stöd för kommunen, exploatörer och fastighetsägare vid fysisk planering och bygglovsprövning.

Tillämpningsanvisningarna ska även användas som stöd vid planering och förvaltning av ytor för parkering och mobilitetstjänster på kommunal mark.

### **Koppling till andra styrdokument**

*Tillämpningsanvisning för parkering och mobilitetstjänster* har koppling till *Riktlinjer för parkering* som antogs av samhällsbyggnadsnämnden i september 2023.

Parkeringstalen som anges i riktlinjerna kommer på sikt att finnas tillgängliga i en digital tjänst. Den digitala tjänsten ska beräkna parkeringstalen för ett projekt baserat på geografisk information om fastigheten samt de mobilitetstjänster som anges. Tjänsten ska också generera det avtal/den överenskommelse mellan fastighetsägare och kommunen som styrker förutsättningarna för parkeringstalen.

Innan den digitala tjänsten är klar finns en bilaga till denna tillämpningsanvisning som anger hur lägesbedömningen (zonindelning) ska göras, vilka mobilitetstjänster som är poänggivande och hur poängsystemet fungerar samt vad som gäller kring mobilitetsavtal. I bilagan finns även stöd för parkeringsutredningar i de fall parkeringstal saknas, stöd för bedömningar om parkeringsbehov för befintlig bebyggelse vid förtätning, samt stöd för beräkning av samutnyttjande.

Parallellt med anvisningarna i detta dokument gäller kommunens tekniska handbok som beskriver hur kommunens parkeringsytor ska utformas.

### **Målgrupp**

Riktlinjerna berör i första hand Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen samt exploatörer och fastighetsägare i Linköping.

## Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för:

- Att systematiskt möjliggöra och etablera både parkering och mobilitetstjänster för allmänt ändamål på kommunens mark, samt att bygga och förvalta denna
- Att planera och skapa förutsättningar för parkering och mobilitetstjänster på privat mark
- Att pröva att parkering och mobilitetstjänster ordnas på det sätt som lagstiftningen kräver
- Att vid behov anpassa parkering för olika ändamål med stöd av lokala trafikföreskrifter
- Att ansvara för kommunens parkeringsanläggningar och att genomföra parkeringsövervakning (det kommunala parkeringsbolaget)

Fastighetsägaren ansvarar för:

- Att lösa sitt parkeringsbehov på kvartersmark (på egen mark eller via olika upplåtelseformer på annan kvartersmark, t.ex. hyra, arrende, servitut, bildande av gemensamhetsanläggning eller friköp)
- Att ordna och/eller ansluta sig till mobilitetstjänster om det är ett villkor för parkeringstalen
- Att långsiktigt ansvara för att de egna behoven av parkering och mobilitetstjänster tillgodoses. Det kan innebära att en fastighetsägare över tid behöver förnya avtal och/eller hitta nya lösningar för att tillgodose behoven
- Att i bygglovsskedet redovisa var parkering och mobilitetstjänster ordnas, samt redovisa eventuella avtal som styrker tillgång till dessa på annans fastighet (långsiktiga avtalsformer eller rättigheter som följer fastigheten och inte upphör vid t.ex. ett ägarbyte ska eftersträvas)

## Hantering av parkering och mobilitetstjänster i olika skeden

### Översiktlig planering

Fördjupningar av översiktsplanen, strukturplaner, planprogram och liknande styrdokument kan ange övergripande idéer kring hur parkering och mobilitetstjänster ska hanteras. Om planen innehåller idéer om samordnade parkeringslösningar behöver en översiktlig beräkning av parkeringsbehovet göras, baserat på parkeringstalen (Riktlinjer för parkering, 2023). Valet av parkeringstal utgår från potentialen för olika mobilitetstjänster i området. Om planen innehåller förslag som kan vara svåra att genomföra med hänsyn till exempelvis ekonomi eller ansvarsfördelning bör alternativ anges.

### Detaljplanering

Av detaljplanens planbeskrivning ska det framgå vilka parkeringstal som ska gälla samt förutsättningarna för dessa, t.ex. vilka mobilitetstjänster som ska finnas och/eller vilken mobilitetspoäng som ska uppnås. Kommunen och berörda exploatörer behöver tidigt i processen ha dialog så att det finns samsyn kring parkeringstal och mobilitetstjänster. Vid behov kan flera scenarier beskrivas i inledningsskedet, exempelvis i samrådshandlingen. Detaljplanen ska vidare redovisa var parkering och eventuella mobilitetstjänster ska ordnas inom eller utanför planområdet.

### Markanvisning

När kommunen anvisar mark finns god möjlighet att påverka förutsättningarna för parkering och mobilitetstjänster genom kravställningar och viktning vid utvärdering. Det är viktigt att kommunen tar till vara på möjligheten och ställer höga krav på utformning av cykelparkering, genomtänkta och väl avvägda lösningar för bilparkering samt, där potential finns, mobilitetstjänster. Den höga ambitionsnivån ska gälla såväl privat som kommunal mark.

### Bygglovsprövning och bygginspektion

I de fall prövning av bygglov sker under en detaljplans genomförandetid är detaljplanen styrande för parkeringstal och mobilitetstjänster. Efter genomförandetiden utgår prövningen från de senast antagna parkeringstalen. Om parkeringstal finns fastställda i ett avtal mellan kommunen och byggaktören ska bygglovsprövningen utgå från detta.

Om önskat parkeringstal är villkorat av mobilitetspoäng ska bilaga till exploateringsavtal, markanvisningsavtal eller annat likvärdigt avtal redovisas som styrker överenskommelsen. Bygglovshandläggaren ska kontrollera att överenskomna förutsättningar/mobilitetstjänster uppfylls. Som stöd för denna granskning kan det krävas planritningar, avtal med tredje part (t.ex. bilpoolsaktör) och andra dokument.

Bygginspektionsenheten kontrollerar att de tjänster som överenskommit uppfylls i samband med att slutbesked ges.

# Parkering och mobilitetstjänster på kvartersmark

## Cykelparkering

Krav på lokalisering och utformning

I bygglovsprövningen kontrollerar kommunen att följande uppfylls (observera att det också finns krav kring lokalisering i *Riktlinjer för parkering*):

- I enlighet med *Riktlinjer för parkering (2023)* ska cykelparkering anordnas inom egen fastighet och inom ca 50 meters gångavstånd från den byggnad där bostaden/verksamheten finns.
- Ca 2/3 av cykelparkeringen för boende i flerbostadshus och ca 50 procent av cykelparkeringen för anställda ska ordnas inomhus. Andelen kan ökas men det behöver alltid finnas en viss mängd lättillgänglig cykelparkering utomhus även för boende och anställda. Med cykelparkering inomhus avses ett låsbart utrymme med väggar och tak. Det finns inga krav på isolering. Det ska vara ett utrymme som inte går att ta sig in i utan kod, nyckel eller motsvarande. Inomhusparkering kan t.ex. ordnas som cykelrum i källare eller entréplan, eller som en fristående byggnad



Bildförklaring: Cykelrum i bottenplan i Vallastaden (foto: Sandra Viktor)

- Den cykelparkering som krävs enligt parkeringstalen (Riktlinjer för parkering, 2023) får inte ordnas i lägenhetsförråd eller på lägenhetsbalkong
- Parkering för besökare ska ordnas på en lättillgänglig yta som inte kräver nyckel, kod eller annan personlig access
- CC-mått (centrum till centrum) mellan cykelplatser för vanliga cyklar ska vara minst 0,7 meter. I undantagsfall kan ett CC-mått på 0,5 meter accepteras. Minst 0,5 meters yta krävs mellan cykelparkering och vägg eller annat fysiskt hinder
- En rak cykelparkering ska vara minst 1,85 meter lång och en snedställd cykelparkering ska vara minst 1,35 meter lång
- Det ska finnas en friyta om minst 2 meter bakom cykelparkeringen för att kunna angöra den på ett bra sätt. I undantagsfall kan ett avstånd på 1,85 meter accepteras
- När cykelparkering ordnas inomhus ska parkeringen tillgängliggöras genom:
  - Att dörröppningar är minst 0,9 meter breda och hissar minst 2 meter djupa
  - Att eventuella ramper har en maximal lutning om 1:12
  - Att passager till cykelparkering och eventuella andra cykelfaciliteter är tröskelfria med dörrar som är lätta att öppna, helst med öppningsautomatik

### Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen

Cykelparkeringen bör spridas inom fastigheten så att det går att välja parkering både inne och ute samt nära de entréer som finns. En utformningsmässig variation kan uppnås genom en kombination av cykelställ, exempelvis pollare för mer utrymmeskrävande cykelfordon, t.ex. lådcyklar, och tvåvåningsställ för att effektivisera delar av parkeringen.

Elsparkcyklar behöver särskilda parkeringslösningar, t.ex. särskilt anpassade cykelställ eller så kallade hagar där de kan förvaras.

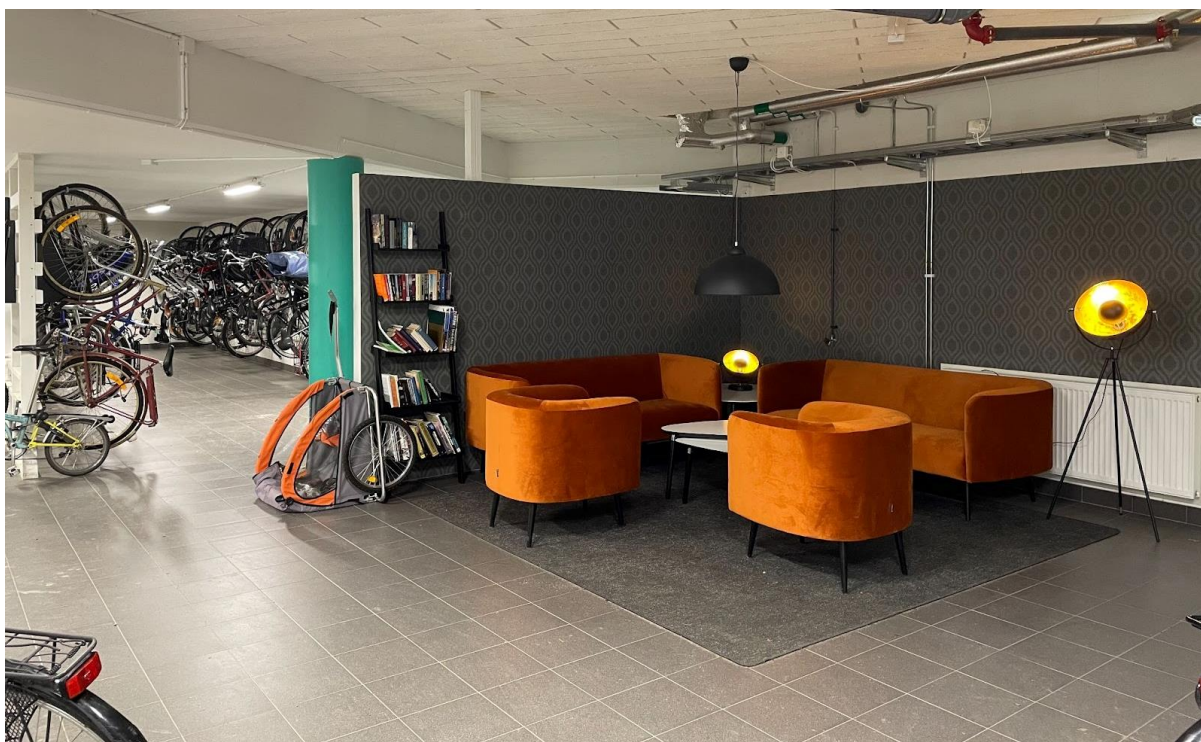
Det bör alltid finnas möjlighet att låsa cykeln i ramen då det minskar risken för cykelstölder. Ramlåsningsmöjligheten är mindre viktig i låsta privata cykelutrymmen där obehöriga inte kan ta sig in.

Trygghetsaspekter ska beaktas vid lokalisering och utformning av cykelparkering. Hänsyn ska tas till såväl själva parkeringsytan som färdvägarna dit. Genomtänkt belysning, fönsterplacering, skötsel av träd och buskage med mera kan ha stor betydelse för tryggheten. Platsen för cykelparkering kan också aktiveras på olika sätt för att få mer liv och rörelse, likt exemplet på nästa sida från Villa Berså i Linköping.

I parkeringsanläggningar av högre standard, där kunden betalar för sin parkering, bör laddning vara möjligt i någon form av låst laddningsanordning.

Kommunen kan överväga att hyra lokaler att använda för cykelparkering. Då skulle det vara möjligt för kommunen att skapa någon form av friköpssystem där fastighetsägare kan lösa sitt behov av besöksparkering. Friköps- och hyresavgifter skulle kunna bidra till att finansiera kommunens investerings-, drifts- och hyreskostnader.





Bildförklaring: Umgängesyta i anslutning till cykelparkering (foto: Sandra Viktor)

## Bilparkering

### Krav på lokalisering och utformning

I bygglovsprövningen kontrollerar kommunen att följande uppfylls:

- I enlighet med *Riktlinjer för parkering (2023)* får bilparkering ordnas på upp till 800 meters gångavstånd från bostäder och arbetsplatser i stadens centrala och halvcentrala delar. I övriga delar av staden är motsvarande riktvärde 400 meter. För besökare, samt för bostäder och arbetsplatser utanför staden, anges inga motsvarande riktvärden utan en bedömning behöver göras i varje projekt.
- En vanlig bilplats ska vara minst 2,4-2,5 meter bred och minst 5 meter lång. 2,3 meters bredd kan tillåtas om det går att använda intelligande yta vid in- och urstigning av fordonet
- Besöksparkering ska ordnas på en lättillgänglig yta som inte kräver nyckel, kod eller annan personlig access. Undantag kan göras för bostads- och kontorshus där boende och anställda kan släppa in sina besökare
- Nya bostadshus med fler än 10 bilplatser i byggnaden eller på tomten ska i enlighet med Plan- och byggförordningen (PBF) förbereda infrastruktur för laddning med tomrör eller liknande till alla bilplatser. Nya uppvärmda byggnader utöver bostadshus med fler än 10 bilplatser i byggnaden eller på tomten ska på samma sätt förbereda infrastrukturen för laddning till 20 procent av bilplatserna, och minst en laddningspunkt för elfordon. Reglerna ska även tillämpas vid påtaglig förnyelse av en befintlig byggnad

## Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen

Markparkering ska undvikas om det finns andra alternativ.

Vid nybyggnation är det viktigt att ta hänsyn till vilka parkeringsmöjligheter som finns i närområdet. Om avsikten är att nyinflyttade ska parkera sina bilar i ett nytt garage behöver det säkerställas att det inte finns närmare och/eller billigare bilparkering tillgänglig som alternativ. Annars finns risk att den nya anläggningen inte används. Dialog behöver ske under planarbetet med berörda aktörer. Kommunen kan behöva se över reglering av gatuparkering och andra kommunala parkeringsplatser.

Det är generellt önskvärt att större parkeringsanläggningar byggs i nära anslutning till huvudvägnätet där det finns kapacitet att hantera större trafikflöden. Det ger potential för lugna bostadsgator med begränsad biltrafik.

Bilparkering ska utformas med stor omsorg om gestaltningen, i synnerhet om den ordnas ovan mark. Det är också viktigt att beakta trygghetsaspekter vid utformning. Parkerings-/mobilitetshus kan med fördel inrymma olika former av lokaler som ger liv åt byggnaden, framför allt i anläggningens bottenvåning för att bidra till en livligare gatumiljö.

Efterfrågan och behov ska successivt styra utbudet av laddplatser. Grundläggande infrastruktur för framdragning av el (rör men inte kablar) ska förberedas vid iordningställande av ny bilparkering. Regleringen av en laddplats bör inte göras i detaljplan då behoven kan komma att ändras över tid.

Boende, anställda och besökare har behov av att kunna angöra nära sin målpunkt för att ta upp eller släppa av passagerare, lasta eller lossa varor, leverera paket etc.

Angöringsbehovet är särskilt stort när bilparkering ordnas på annan plats än inom egen fastighet. Plats för tillfällig angöring ingår inte i parkeringstalen (*Riktlinjer för parkering*, 2023), med undantag för skola och förskola där det specifikt anges hur stor del av parkeringsbehovet som bör utformas som angöring. Behovet av angöring samt hur den ska ordnas behöver utredas i varje projekt.

Angöring kan normalt ske utmed en gata, eventuellt på särskilt anvisade kantstensytor, om det inte är en olägenhet eller hindrar övrig trafik. Verksamheter med ett stort angöringsbehov för t.ex. lastning och lossning ska i första hand ordna angöringen på privat kvartersmark. I dessa fall bör lastning och lossning samordnas i anslutning till ytor för parkering på kvartersmark. I undantagsfall kan angöring ske i lastplatser som placeras i gatusektionens möbleringszon.

Vid samlad utveckling i centrala lägen bör om möjligt samlokalisering av godsleveranser ske via gemensamma lastkajer på kvartersmark.

Det är viktigt att beakta barnperspektivet. Om angöring ordnas på en innergård kan barn inte använda sin närmiljö på samma sätt som om den vore fri från trafik. Även skolgårdar ska utformas så att det inte uppstår konflikter mellan barnens friytor och zoner för leveransfordon och de som skjutsar barn med bil. Möjlighet till säkra skolvägar bör också särskilt beaktas med koppling till exempelvis angöring på förgårdsmark. Korsande lastfordon över gång- och cykelvägar bör undvikas.

## Angöring och bilparkering för rörelsehindrade

Krav på lokalisering och utformning

I bygglovsprövningen kontrollerar kommunen att följande uppfylls:

- En parkeringsplats för rörelsehindrade (PRH) ska vara minst 5 meter bred om det finns fasta hinder vid sidorna. Smalare parkeringsplatser kan godkännas om ytor intill parkeringsplatsen går att använda vid in- och urstigning av bilen. Hänsyn ska också tas till det utrymme som krävs för att komma till och från parkeringsplatsen.
- Gällande föreskrifter utfärdade av Boverket ska följas avseende gångavstånd mellan fastighet eller byggnad och PRH och angöring för rörelsehindrade.
- PRH och angöring för rörelsehindrade ska i första hand ordnas inom egen fastighet. Undantag från regeln ska beskrivas i detaljplanens planbeskrivning
- Linköpings kommun följer den internationella standarden ISO 21542 för att avgöra hur många PRH som ska ordnas, se tabell nedan. Antalet PRH sätts i förhållande till det totala behovet av bilparkeringar enligt parkeringstalen. Vissa besöksmål kan behöva fler PRH, exempelvis sjukhus, vårdcentraler, köpcentrum och rekreationsområden. Tabellen ska tolkas som att fyra av 100 bilplatser ska vara PRH, inte att det ska finnas fyra PRH utöver 100 vanliga bilplatser.

Antal PRH per totalt antal bilplatser							
Antal bilplatser totalt	10	50	100	200	300	400	500
Antal PRH	1	2	4	6	7	8	9

Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen

Utgångspunkten i planeringen är att PRH ska ordnas inom privat kvartersmark. Om det är möjligt med hänsyn till gångavstånd kan PRH samnyttjas och ordnas gemensamt för två eller flera fastigheter. Att lösa PRH på kommunal kvartersmark, i så kallade T-områden eller liknande, bör undvikas på grund av de konsekvenser det innebär (baserat på en utredning gjord inom förvaltningen 2021).

Om det kan ske utan olägenhet eller utan att det hindrar annan trafik kan *angöring* för rörelsehindrade ske utmed en gata. Då behövs ingen särskild angöringsplats på kvartersmark. Kravet är inte att angöringen ska reserveras för just rörelsehindrade, utan att den rörelsehindrade ska kunna angöra inom 25 meter från entré.

För verksamheter med ett mer omfattande behov av angöring för rörelsehindrade, t.ex. större besöksmål och butiker eller vårdcentraler, ska angöringen i första hand ordnas på privat kvartersmark med särskilt anvisade platser.

## Mobilitetstjänster

Mobilitetstjänster kan beskrivas som fordon eller tjänster/teknologi som stöttar och ger tillgång till mobilitet. Det finns tjänster som minskar efterfrågan på bilparkering, vilket är fokus i riktlinjerna för parkering, men även tjänster som t.ex. elbilsladdare som kan bidra till ett mer fossilfritt bilresande. I tabellen nedan ges en kort begreppssammanfattning.

Begrepp	Beskrivning
Fordonstjänster	Tjänster som ger tillgång till fysiska fordon. Det kan vara fordonspooler av olika slag eller delning av privata bilar. Den allmänna kollektivtrafiken kan också räknas som fordonstjänst.
Stöttande mobilitetstjänster	Stöd till fordonstjänsterna, t.ex. testa på-erbjudanden, hög standard på cykelparkering eller en digital tjänst som gör det enklare att hitta, boka och betala för resor. Det finns också stöttande tjänster och teknologi som helt ersätter behovet att resa själv, som t.ex. e-handel med möjlighet till paketmottagning nära hemmet eller möjlighet att arbeta hemifrån.
Servicefunktioner	Funktioner som underlättar och gör det mer attraktivt att resa kollektivt eller att använda delade fordonstjänster, t.ex. väntrum med digital information om kollektivtrafikens avgångar, kiosk, toalett mm.
Mobilitetshubb	En plats där minst två fordonstjänster och en servicefunktion ordnas inom en sammanhållen yta eller inom en radie på maximalt 50 meter.
Mobilitetshus	Mobilitetshus är en anläggning där det primära syftet är att erbjuda olika delade fordonstjänster, stöttande mobilitetstjänster och servicefunktioner. Det primära syftet med byggnaden är inte att lösa privat parkering även om sådan också kan finnas.
Parkeringshus	Parkeringshus är en anläggning som i huvudsak inrymmer parkering för privata fordon, bil och/eller cykel. I en sådan anläggning kan det finnas enstaka mobilitetstjänster men det primära syftet med anläggningen är att erbjuda parkering.

Vissa mobilitetstjänster kommer till som ett resultat av kommunens parkeringstal (*Riktlinjer för parkering, 2023*). Då är fastighetsägaren ansvarig för att ordna mobilitetstjänsterna i enlighet med de krav kommunen ställer. Det kan dock vara kommunen eller en annan offentlig aktör som tillhandahåller tjänsten eller ytan för den.

I andra fall kommer mobilitetstjänster till utan att vara del av en exploatering. Det kan t.ex. vara att kommunen, tillsammans med andra aktörer eller på egen hand, ser behov av en plats för mobilitetstjänster för att möta allmänhetens behov.

Mobilitetstjänster kan vara tillgängliga för allmänheten eller för en avgränsad grupp. Vissa tjänster har potential att fungera med en liten användargrupp medan andra tjänster behöver ett tillräckligt användarunderlag för att fungera bra. Det gäller såväl fordonstjänster som stöttande mobilitetstjänster och servicefunktioner.

## Vägledande planeringsprinciper i den fysiska planeringen

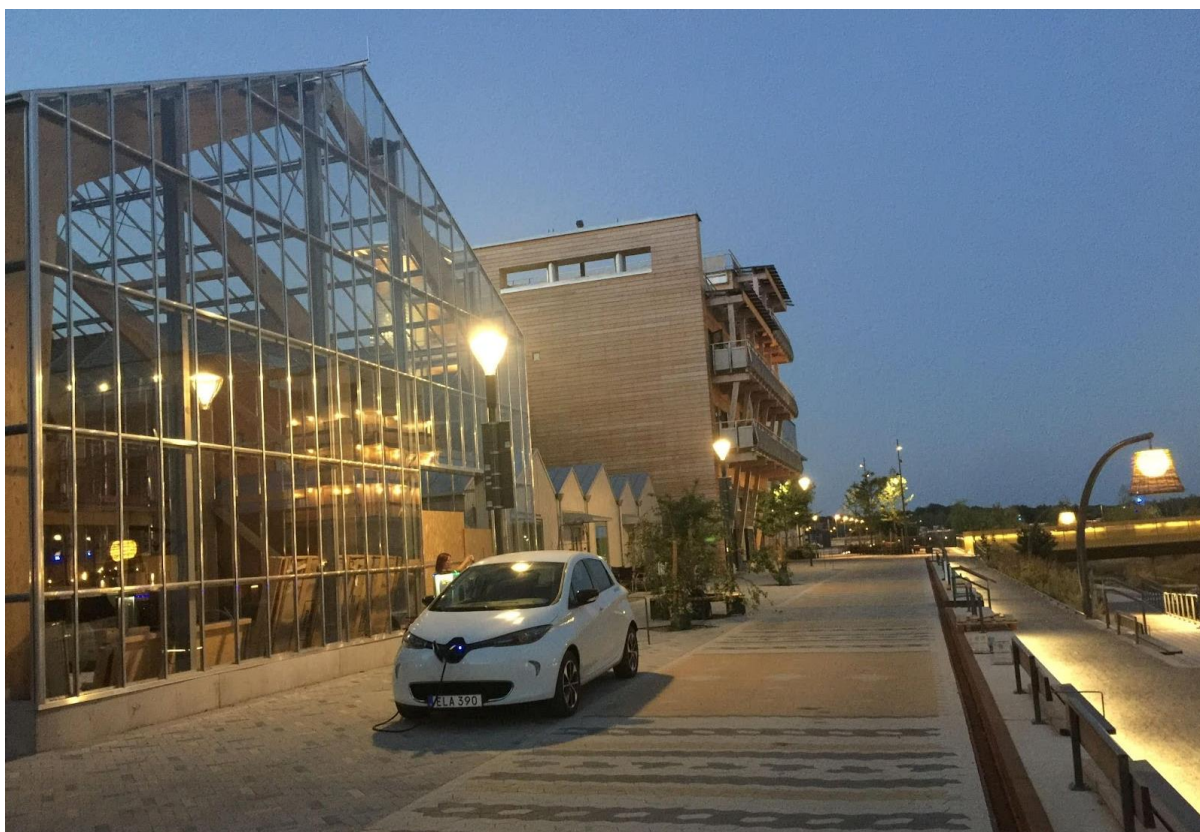
Mobilitetstjänster som ska reserveras för en aktör behöver ordnas på kvartersmark då allmän plats inte får reserveras för privat ändamål.

Mobilitetstjänster kan och bör etableras i både nya och befintliga miljöer och kan ha potential i såväl innerstadsmiljö som i mer externa områden. De bör lokaliseras mer tillgängligt och nära användarna än privat bilparkering, samt ha god exponering för att locka nya användare.

Det är önskvärt att skapa kluster där fordonstjänster kompletteras med stöttande mobilitetstjänster och/eller servicefunktioner. Det kan göras i hela skalan från mobilitetshus till enstaka tjänster (t.ex. att bilpoolsparkering nära busshållplats). Det är också önskvärt att flera aktörer (privata och/eller offentliga) i ett område samordnar sina mobilitetstjänster istället för att var och en ordnar sina egna tjänster.

Mobilitetstjänster, inte minst fordonstjänster, kan med fördel lokaliseras utmed en gata eller på annan typ av offentlig platsbildning på kvartersmark. Det ger tjänsterna hög exponering och potential för hög tillgänglighet.

Kommunen ska i planeringen av nya områden sträva efter att reservera ytor för bilpool på kommunal kvartersmark (ej mark tillhörande kommunala bolag) då det ger kommunen rådgighet att över tid säkerställa att det finns ytor för ändamålet i området. Det bör om möjligt kompletteras av tjänster på privat kvartersmark (inkl. mark tillhörande kommunala bolag).



*Bildförklaring: Bilpoolsbil parkerad på kommunal kvartersmark, Vallastaden (foto: Sandra Viktor)*

Större publika mobilitetshubbar med flera mobilitetstjänster bör lokaliseras nära knutpunkter för högfrekvent kollektivtrafik, i anslutning till ett huvudcykelstråk eller en cykellänk. De bör finnas på platser/i stråk där många potentiella användare vistas, t.ex. som nav i bostadsområden, vid stadsdelscentrum och i stadskärnan. De kan också ordnas vid eller i anslutning till infartsparkeringar till staden samt pendlarparkeringar utanför staden med syfte att integrera olika transportalternativ för en ökad hållbar utveckling.

Mobilitetshus för allmänheten bör lokaliseras utifrån samma principer som för större publika mobilitetshubbar. De bör, oavsett målgrupp, lokaliseras så att de får en så central placering som möjligt inom det geografiska område som tjänsterna ska serva.

Mobilitetstjänster, särskilt fordonstjänster, kan med fördel inhysas i parkeringshus. Om parkeringshuset ligger perifert i ett område, likt Vallastaden där parkeringshusen ligger i stadsdelens utkant, bör mobilitetstjänsterna i parkeringshus kompletteras av fastighetsnära tjänster. Det kan vara nödvändigt för att uppfylla de krav kommunen ställer på olika tjänster om de kommer till som en del av parkeringstalen.



Bildförklaring: Yta för lådcykelpool i parkeringshuset Flustret, Vallastaden (foto: Sandra Viktor)

En gemensamhetsanläggning kan vara ett bra sätt att hantera ett gemensamt behov av mobilitetstjänster för flera fastigheter. Tjänsterna i en sådan anläggning kan ordnas utomhus, t.ex. på en markparkering, och/eller i en byggnad. Tjänsterna kan tillgängliggöras för allmänheten eller vara slutna för en viss användargrupp. Om tjänsterna ordnas i en gemensamhetsanläggning är det viktigt att eftersträva en långsiktighet i avtal och stadgar, och att åtagandet blir hanterbart för en styrelse utan erfarenhet eller kunskap om mobilitetstjänster.

Vissa mobilitetstjänster kan fungera även med en liten användargrupp, t.ex. boende inom en fastighet. Det gäller särskilt stöttande mobilitetstjänster, som exempelvis faciliteter som främjar cykelanvändning. Mobilitetstjänster som ordnas inom en privat tomt kan också delas med andra vilket kan möjliggöras på olika sätt såsom servitut, hyra, nyttjanderättsavtal etc.

Marknaden för mobilitetstjänster är fortfarande relativt ny och utvecklingen går snabbt. Ytor för tjänsterna bör därför utformas så att de kan vara flexibla över tid och efter behov.

Vid utformning är det viktigt att beakta trygghetsaspekter. Hänsyn ska tas till såväl själva parkeringsytan som färdvägarna dit. Genomtänkt belysning, fönsterplacering, skötsel av träd och buskage mm. kan ha stor betydelse för tryggheten. Om det finns lokaler med aktiva verksamheter kan ytorna för mobilitetstjänster med fördel lokaliseras nära dessa för att bidra till ökad närvaro.

Många fordonstjänster är eldrivna och kräver laddning. Grundläggande infrastruktur för framdragningskablar (rör men inte kablar) bör alltid förberedas vid iordningställande av ytor för fordonstjänster. Av brandsäkerhetsskäl är det bra att laddningen sker i säkra anordningar och att användarna inte behöver ladda exempelvis cykelbatterier i vanliga uttag.

Om mobilitetstjänster ordnas inomhus krävs tydlig kommunikation på fasad och att utrymmena är öppna eller lättåtkomliga via Bank-Id, kod, tag-system etc. Det ska finnas tydlig skyltning och vägvisning för att hjälpa användarna att hitta till och använda tjänsterna. Linköpings kommun har anvisningar för skyltning som ska följas när mobilitetstjänster ordnas på kommunal kvartersmark (omfattar inte mark/anläggningar som ägs av kommunalt bolag):

- I stadskärnan, som är en känslig miljö, bör skyltningen vara mer diskret än i exempelvis ytterstaden
- Skyltning och vägvisning ska vara leverantörsneutral och flexibel över tid eftersom mobilitetstjänster tillkommer och utgår
- Skyltning och vägvisning ska vara kostnadseffektiv och motståndskraftig mot väder, vind och skadegörelse

Vid etablering av mobilitetstjänster på kommunens mark (omfattar inte mark/anläggningar som ägs av kommunalt bolag): ska hänsyn tas till kommunens rutin för utrustning där det bland annat definieras utformningsregler för cykelgrindar och affischering.

## Parkering och mobilitetstjänster på allmän plats

Parkering på allmän plats tillkommer som regel aldrig genom krav av en parkeringsnorm (*Riktlinjer för parkering, 2023*), utan är tänkt att utgöra ett komplement till den parkering som finns på kvartersmark.

Kommunens gator ska primärt användas för rörlig trafik, som mötesrum för stadsliv och för PRH, angöring, cykelparkering, mobilitetstjänster, lastning och lossning. Den parkering och angöring som ordnas i kommunala gator ska vara för ett allmänt behov. Kommunens gator ska alltså inte användas till att lösa privata fastighetsägares behov.

För kommunens gator finns en prioriteringsordning mellan olika användare. Besökare prioriteras högst, följt av boende och i sista hand anställda.

## Cykelparkering

### Vägledande planeringsprinciper

Cykelparkering för allmänheten ska finnas på strategiska platser där målpunkter finns, t.ex. busshållplatser, torg, offentlig service, mm. I stadskärnan saknar många fastigheter yta att ordna cykelparkering på och där blir den allmänna cykelparkeringen ett viktigt komplement, inte minst för besökare.

Antalet cykelparkeringar för allmänheten ska möta efterfrågan och om möjligt ha kapacitet för att möjliggöra en ökad cykelandel. Befintlig cykelparkering kan vara fortsatt effektiv genom frekvent flytt av felparkerade cyklar och god snöröjning.

Kommunen behöver ha en helhetsbild över utbudet av cykelparkering. Om allmän cykelparkering ska avlägsnas från en plats, t.ex. från ett torg som ska omvandlas, behöver kommunen ha en plan för var parkeringen kan ersättas. Annars finns risk att utbudet av cykelparkering successivt minskar.

Trafikplanen för innerstaden pekar ut strategiska lägen för entréparkeringar för cyklar vid de större cykelstråkens anslutning till stadskärnan. Kommunen behöver successivt utreda behovet av och utveckla dessa parkeringar. Det är viktigt att beakta att entréparkeringar är ett komplement till den cykelparkering som finns nära målpunkterna inne i stadskärnan, inte en ersättning för dem. De är inte heller en ersättning för cykelparkering som ska ordnas av fastighetsägare på kvartersmark utan ska möta det allmänna behovet av cykelparkering. För att entréparkeringarna ska användas behövs en särskilt attraktiv utformning och ett erbjudande som skapar efterfrågan.

I huvudsak gäller samma utformningsprinciper som för parkering på kvartersmark. Utöver detta ska utformning av parkering på kommunens mark ordnas i enlighet med kommunens tekniska handbok.



## Bilparkering

### Vägledande planeringsprinciper

Torg bör frigöras från bilparkering för att skapa en mer livaktig stad med bättre möjligheter till mötesplatser. Eventuell bilparkering utmed kommunens gator ska i första hand vara reglerad som korttidsparkering för att skapa en god omsättning och möta behovet av tillfällig angöring. Det långvariga parkeringsbehovet ska hanteras i allmänna parkeringsanläggningar eller inom privat kvartersmark. Undantag gäller bilparkering för rörelsehindrade (PRH) som kan behövas som komplement på kommunens gator.

Det finns ett allmänt behov av pendlarparkeringar utanför staden där arbetspendlare kan byta från bil till kollektivtrafik eller till samåkning. I takt med att staden växer ökar behovet av infartsparkeringar i stadens utkant, där boende och besökare kan byta från bil till cykel, kollektivtrafik eller andra yteffektiva transportsätt. Kommunen behöver successivt utreda behov av såväl nya som utbyggda pendlar- och infartsparkeringar. Det är också viktigt att dessa parkeringar har god anslutning till cykelnät och kollektivtrafik.

I huvudsak gäller samma utformningsprinciper som för parkering på kvartersmark. Utöver detta ska utformning av parkering på kommunens mark ordnas i enlighet med kommunens tekniska handbok.

## Mobilitetstjänster

### Vägledande planeringsprinciper

Mobilitetstjänster ordnas endast på allmän plats i de fall tjänsterna inte behöver reserveras för någon särskild aktör eller användare. Det kan exempelvis vara flytande bilpooler som inte kräver en särskilt utpekad parkeringsplats. Linköping har (2023) inte några sådana poolssystem. Flytande fordonspooler utan behov av reserverade parkeringsplatser kan hanteras likt privata fordon. På sikt kan lagstiftningen komma att ändras så att det blir möjligt att reservera ytor på allmän plats åt bilpooler med stöd av lokal trafikföreskrift, dock inte bundet till en viss aktör. Då behöver kommunen ta fram en strategi för hur sådan reglering ska tillämpas.

Vid etablering av mobilitetstjänster på kommunens mark ska hänsyn tas till kommunens rutin för utrustning där man bland annat definierat utformningsregler för cykelgrindar och affisivering.

Om mobilitetstjänster ordnas på allmän plats ska det finnas tydlig skyltning och vägvisning för att hjälpa användarna att hitta till och använda tjänsterna. Linköpings kommun har anvisningar för skyltning som ska följas:

- I stadskärnan, som är en känslig miljö, bör skyltningen vara mer diskret än i exempelvis ytterstaden
- Skyltning och vägvisning ska vara leverantörsneutral och flexibel över tid eftersom mobilitetstjänster tillkommer och utgår
- Skyltning och vägvisning ska vara kostnadseffektiv och motståndskraftig mot väder, vind och skadegörelse

## Uppföljning

Tillämpningsanvisningarna ska aktualitetsprövas ihop med *Riktlinjer för parkering (2023)* efter varje mandatperiod. Vid denna prövning följs implementeringen av riktlinjerna och tillämpningsanvisningarna upp och utvärderas. Hänsyn behöver tas till att vissa processer och strategier behöver tid för att etableras och ge effekt.

En systematisk uppföljning av hur mobilitetstjänster och parkeringsförutsättningar av olika slag påverkar efterfrågan på parkering bör genomföras regelbundet. Resultatet av sådana uppföljningar är viktiga underlag vid framtida revideringar av riktlinjerna.