

- kommunfullmäktige   
kommunstyrelsen   
övriga nämnder   
förvaltning

# Program för parkering i Jönköpings kommun

---

Fastställt av kommunfullmäktige 2015-04-29 § 116





# Program för parkering i Jönköpings kommun

Antagen i kommunfullmäktige 29 april 2015



## Förord

En ständigt pågående utveckling av vår kommun innebär förtätning, mer effektivt utnyttjad mark och en samhällsplanering som utvecklas hållbart. Vår förtätade stad innebär fler bostäder i centrala stadsdelar och ett ökat parkeringsbehov som behöver tillfredsställas. Detta program ska ange inriktningen för hur de förändrade förutsättningarna för parkering ska hanteras och hur tillgängligheten till olika delar av kommunen ska ordnas genom parkering. Programmet ska medverka till att trafiksystemet genom parkeringen stödjer den stadsutveckling som finns beslutad i en rad andra dokument/sammanhang, se bilaga 1. Programmet ligger också till grund för parkeringsreglering med bla översyn av zoner, tidsreglering och avgifter.

Kommunen har enligt plan- och bygglagstiftningen (PBL) ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen i kommunen, vilket kan innefatta att utforma en parkeringspolitik. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering då privata och andra offentliga aktörer exploaterar; denna skyldighet har fastighetsägaren. Enligt plan- och bygglagstiftningen, ska tomter som tas i anspråk för bebyggelse ”i skälig utsträckning” förses med utrymme för parkering av fordon, på tomten eller i närheten av denna. Parkeringsnormer, som anger riktlinjer för tolkning av PBL, behövs.

Detta program har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samarbete med tekniska kontoret. Arbetet har utförts med en politisk styrgrupp och en styrgrupp med tjänstemän. I tjänstemännens styrgrupp har även kommunens miljöstrateg suttit med.

Tidigare parkeringsprogram/parkeringspolicy, som antogs av kommunfullmäktige 2006, ersätts av föreliggande policy. Efter att detta program har antagits kommer kommunens parkeringsnormer att uppdateras.

Carin Berggren  
*Kommunalråd (M)*

Mona Forsberg  
*Kommunalråd (S)*

## Sammanfattning

Målsättningen med detta parkeringsprogram är att det ska medverka till skapandet av en stad som är tillgänglig för alla. Programmet skall uppmuntra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Den ska bidra till en attraktiv och vacker stad med en hållbar utveckling ur social, ekonomisk och ekologisk synvinkel.

Parkeringsprogrammet ska även;

- ge vägledning för alla inblandade aktörer
- sprida kunskap om parkering
- utgöra underlag för beslut om parkeringstal och parkeringsreglering

Parkeringsprogrammet är indelad i 3 fokusområden; sammanfattade nedan;

### God sammanvägd tillgänglighet

- Boende-, besöks- och kundparkering prioriteras på kvartersmark.
- Angöring, korttids- och boendeparkering prioriteras på gatumark.
- Tillgång till cykelparkering ska vara god.
- Avstånd till parkering och till kollektivtrafik bör vara jämförbara.
- Tillgång till god kollektivtrafik bör påverka bedömning av parkeringsbehov.
- Tillgänglighet för funktionshindrade ska vara god.
- Tillgång till moped- och motorcykelparkering ska beaktas.
- Tillgång till parkering med möjlighet att ladda elfordon ska beaktas.

### Effektiv markanvändning

- Samnyttjande av parkeringsplatser ska främjas.
- Möjlighet till parkeringsköp/avlösen ska finnas.
- Parkeringsplaner bör uppsättas för större nybyggnadsområden.
- Bilpooler och övriga hållbara mobility managementåtgärder bör främjas.
- Pendlar- och samåkningsparkeringar ska främjas.

### Attraktiv stadsmiljö

- Parkering ska i huvudsak ske på egen kvartersmark.
- Parkering ska anpassas efter stadsbilden och parkeringshus bör utföras med möjlighet till flexibel användning av de nedre våningsplanen.

Bedömning görs i varje enskilt fall och en öppenhet för nya lösningar ska finnas.

## Bakgrund

Synen på parkering i svenska städer håller på att förändras. I takt med ökad trängsel och miljöpåverkan har bilen och därmed även parkering börjat diskuteras och ifrågasättas som självklara element i stadskärnorna. Med hållbar stadsplanering som utgångspunkt har många kommuner som mål att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivtrafik. I det arbetet är parkering ett styrmedel.

För att Jönköping ska uppfattas som en fortsatt attraktiv stad att etablera sig i, för människor och företag, spelar både stadsmiljö och tillgänglighet en stor roll. Alla former av trafik kommer inte att få plats överallt i staden. Avvägningen av hur stor andel av tillgängligheten som ska utgöras av bil kontra kollektivtrafik och cykel måste ligga till grund för var man placerar parkeringsanläggningar. Utvecklingen av kommunen och våra tätorter är helt beroende av att tillgängligheten fortsätter att vara god och gärna blir bättre.

Parkering tar upp mycket yta. En parkeringsplats är 15-30 m<sup>2</sup> och genomsnittsbilisten använder 2-5 parkeringsplatser per dag. Detta är utrymme som istället kan användas till cykelåtgärder, busskörfält eller bredare trottoarer. Plats för parkering är med andra ord ofta en prioritering av biltrafik före andra färdmedel och stadsmässiga kvaliteter. En studie från Växjö visar att cyklister handlar för 73 % av vad bilister handlar för men de handlar oftare och cykelparkeringen tar endast 12 % av bilparkeringsparkeringens.

Utgångspunkten för detta program är att arbeta med sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag, vilket innebär att tillgängligheten med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. En tydlig inriktning är att en del av tillgängligheten med bil måste ersättas med annan tillgänglighet för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt.

*Boendeparkering* syftar till att ge plats för privatbilar vid bostaden. Lägre krav på etablering av parkeringsplatser i samband med nybyggnation kan främja arbetet med hållbart resande men det får inte bli så låga krav att de boende "tvingas" ta bilen från bostaden till sin arbetsplats för att man inte har en parkeringsplats vid bostaden. När det handlar om att tillgodose behov av *arbetsplatsparkering* bör den följa ambitionen att arbetstagarna ska ha möjlighet att lämna bilen hemma. Tillgången till parkering vid arbetsplatserna bör därför inte prioriteras. *Besöks- och kundparkering* är viktig för näringslivet i kommunen. Många kunder behöver inte ta bilen för att uträtta ärenden men det ligger en konkurrensfördel i att tillgodose behovet. *Pendlarparkering* syftar till att möjliggöra arbetspendling genom att kombinera användning av egen bil med kollektivtrafik, cykel eller gång. Detta bl.a. för att minska biltrafiken i de mest centrala stadsdelarna. *Samåkningsparkering* syftar i första hand till att underlätta för samåkning i samband med utpendling.



## Program för parkering i Jönköpings kommun

Jönköping avser att utvecklas till en attraktiv och hållbar stad vilket tidigare har beslutats i flera styrande dokument, se bilaga 1. Detta program tydliggör tidigare ställningstaganden och ger vägledning inför avvägningar mellan olika intressen.

Att styra bilparkeringen är en av flera åtgärder som staden kan använda för att minska bilresandet och därmed förbättra luftkvaliteten samt buller- och trängselsituationen. Jönköping arbetar också kontinuerligt med att erbjuda bättre kollektivtrafik och cykelmöjligheter. Detta, tillsammans med ett aktivt beteendepåverkansarbete (mobility management), ska bidra till att nedanstående målsättning uppnås.

Målsättningen med detta program är att den ska medverka till skapandet av en stad som är tillgänglig för alla. Programmet skall uppmuntra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Den ska bidra till en attraktiv och vacker stad med en hållbar utveckling ur social, ekonomisk och ekologisk synvinkel.

Parkeringsprogrammet är indelad i nedanstående 3 fokusområden:

- God sammanvägd tillgänglighet
- Effektiv markanvändning
- Attraktiv stadsmiljö

Bedömning görs i varje enskilt fall och en öppenhet för nya lösningar ska finnas.



## God sammanvägd tillgänglighet

Jönköpings önskan, att fortsätta utvecklas som regionens centrum och därmed vara tillgänglig för såväl stadens som landsbygdens invånare, ställer stora krav på god tillgänglighet. Att kunna nå staden och dess utbud är ett viktigt konkurrensmedel vid t ex handels- och företags-etableringar. Många pendlar också in till kommunen för sin försörjning. Det bästa vore om resenärerna i större utsträckning valde att göra resan med kollektivtrafik eller cykel. Hänsyn måste dock tas till vilka andra alternativa resmöjligheter som erbjuds. Det ligger också en social dimension i tillgänglighetsaspekten. Offentlig service, nöjesutbud, butiker m.m. måste vara tillgängliga även för dem som inte har möjlighet att använda alternativa transportmedel. Det behövs således en avvägning mellan tillgänglighetsbehovet med bil och de övriga ambitioner staden har.

### ➤ **Boende-, besöks- och kundparkering prioriteras på kvartersmark**

Parkering för boende på kvartersmark bör utformas så att den möjliggör för de boende att lämna bilen hemma och istället välja kollektivtrafik eller cykel. Tillgången till parkering vid arbetsplatser bör därför inte prioriteras. Kundparkering är viktig för näringslivet i kommunen. Många kunder behöver inte ta bilen för att uträtta sitt ärende men det ligger en konkurrensfördel i att tillgodose ett visst behov. Behoven på kvartersmark bör således tillgodoses enligt följande prioriteringsordning:

1. Parkering för boende
2. Besöks- och kundparkering
3. Arbetsplatsparkering

De ytor som ligger närmast mål- och startpunkten ska prioriteras för cykelparkering samt parkering för funktionshindrade.

### ➤ **Angöring, korttids- och boendeparkering prioriteras på gatumark**

Parkeringsmöjligheterna på gatumark får inte tillgodoräknas enskilda fastigheters parkeringsbehov. De parkeringsmöjligheter som finns längs gatorna ska inte användas för långtidsparkering utan i första hand stödja näringslivet genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden. I äldre bostadsområden, som byggdes då bilinnehavet var betydligt lägre, är gatan ofta den enda platsen att parkera bilen på. I sådana områden kan boendeparkering införas. Användandet av gatumarkens parkeringsmöjligheter bör därför upplåtas enligt följande prioriteringsordning,

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

Om parkering för funktionshindrade och cykelparkeringen inte har tillgodosetts/kan tillgodoses på kvartersmark kan i vissa fall den gatumark som ligger närmast mål- och startpunkten prioriteras för dessa ändamål. Om utrymme finns kan hämta/lämnplats anläggas så att passagerare kan lämnas av och bilar parkeras längre bort.

➤ **Tillgång till cykelparkering ska vara god**

I ambitionen att erbjuda goda alternativ till bilen är det viktigt med bra cykelparkering vid såväl bostaden, arbetsplatsen som besöksmålet. I de centrala delarna av kommunen är behovet av cykelparkering större än i ytterområdena. Det är viktigt att cykelparkering i första hand ordnas på kvartermark. Cykelparkeringen ska ligga nära entréerna, erbjuda tillräckligt med platser och helst vara väderskyddade. I den befintliga miljön finns idag ett generellt behov av fler besöksparkeringar för cykel. Cykelställen bör möjliggöra fastlåsnings i ramen. Hänsyn bör även tas till behov av särskilda parkeringsplatser för mer skrymmande typer av cyklar. För att främja t.ex. arbetspendling genom att kombinera cykel och kollektivtrafik är goda möjligheter till pendlarparkering för cykel väsentlig vid vissa kollektivtrafiklägen.

➤ **Avstånd till parkering och till kollektivtrafik bör vara jämförbara**

För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft bör bilen inte bli så lättillgänglig att man av det skälet väljer bilen före andra transportmedel. Det finns därför i vissa fall skäl att jämställa det accepterade gångavståndet mellan bostaden och parkeringsplatsen med de avstånd som brukar accepteras till kollektivtrafikutbudet. Avståndet mellan arbetsplatsen och dess tillhörande parkering kan vara ännu längre.

➤ **Tillgång till god kollektivtrafik bör påverka bedömning av parkeringsbehov**

Vid bedömning av parkeringsbehov bör tillgång till kollektivtrafik vägas in. De områden som erbjuder god kollektivtrafik (tex vid stombusslinjer) behöver i vissa fall inte samma tillgång till parkeringsplatser för bil.

➤ **Tillgänglighet för funktionshindrade ska vara god**

Staden ska vara tillgänglig för alla i samhället. Funktionshindrade kan ha svårt att tillgodogöra sig de alternativa färdmedlen och bör därför erbjudas möjlighet att komma nära målpunkterna med bil.

➤ **Tillgång till moped- och motorcykelparkering ska beaktas**

➤ **Tillgång till parkering med möjlighet att ladda elfordon ska beaktas.**

## Effektiv markanvändning

En tät stad ger större närhet och minskat transportarbete. Det gynnar gång- och cykeltrafik samt ger bättre underlag för service och kollektivtrafik. Sett ur detta perspektiv är kollektivtrafiken yteffektiv och behovet är detsamma nästan oberoende av hur många passagerare som transporteras. En parkerad bil däremot fortsätter att ta plats efter att bilisten parkerat fordonet. En cykel och moped/motorcykel tar också plats, men betydligt mindre än bilen.

### ➤ **Samnyttjande av parkeringsplatser ska främjas**

En bilplats kan nyttjas av flera olika bilister om anspråken på platsen sker vid olika tidpunkter. Det ger en effektiv användning av parkeringsytorna. Ett sådant samnyttjande förutsätter att bilplatserna är öppna för flera olika ändamål. En lösning som möjliggör samnyttjande ger företagsekonomiska, stadsbyggnadsmässiga och samhällsekonomiska vinster.

### ➤ **Möjlighet till parkeringsköp/avlösen ska finnas**

Fastighetsägaren ges med parkeringsköp/avlösen möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten. Parkeringsköp/avlösen medför att flera olika aktörer kan köpa tillgång till parkering inom samma anläggning, vilket i sin tur ger förutsättningar för samnyttjande och de fördelar det innebär.

### ➤ **Parkeringsplaner bör upprättas för större nybyggnadsområden**

Vid samtidig utbyggnad av större områden bör en parkeringsplan och genomförandeavtal upprättas för området. På så sätt skapas förutsättningar att uppnå goda helhetslösningar istället för att byggherrarna försöker lösa sina parkeringsbehov var för sig. Det ges då möjlighet till gemensamma parkeringslösningar t ex i parkeringshus eller att minska behovet genom att pröva nya grepp med kopplingar till bilpooler eller dylikt.

### ➤ **Bilpooler och övriga mobility managementåtgärder bör främjas**

För att minska markbehovet för bilparkering är det bra att samutnyttja även bilen. Med hjälp av bilpooler minskar byggkostnaderna, bilanvändningen och på sikt även bilinnehavet. Om bilpooler, där det är möjligt, kombineras med gemensamma parkeringshus och färre bilplatser på den egna fastigheten ökar möjligheten till gröna gårdar. Lägre parkeringstal för bostäder kan övervägas om byggherrarna garanterar en långsiktig bilpool. Reduktion av parkeringstalet kan i dessa fall genomföras i bygglovsskedet, om avtal mellan byggherre och bilpoolsföretag tecknats. I dessa fall förutsätts ytterligare ett antal åtgärder som tex marknadsföring av förutsättningarna vid försäljning/uthyrning, extra bra lösningar för cykelparkeringar, tillgång till god kollektivtrafik, subventionerade kollektivtrafikkort, elcyklar som ingår i hyran, laddstationer m.m. Även dessa åtgärder ska påvisas långsiktigt. Dessutom bör de boende ha både samhällsservice och annan service i närheten.

### ➤ **Pendlar- och samåkningsparkeringar ska främjas**

Pendlarparkeringar anordnas i närheten av goda kollektivtrafikstråk varifrån bilisten sedan kan åka kollektivt eller cykla. Samåkningsparkeringar anordnas i lämpliga lägen så att bilisterna vid dessa kan lämna en eller flera bilar och samåka. För att dämpa biltrafiken i Jönköping bör anläggandet av pendlar- och samåkningsparkeringar i angränsande kommuner uppmuntras.

## Attraktiv stadsmiljö

Tillgodoseendet av parkeringsbehovet kommer ibland i konflikt med de stadsbyggnadsambitioner som eftersträvas. Stora öppna parkeringsområden upplevs ofta som förfulande. Parkeringsbehovet ska därför tillgodoses på ett sätt som stör stadsmiljön så lite som möjligt.

### ➤ **Parkering ska i huvudsak ske på egen kvartersmark**

Parkering ska i huvudsak ordnas på kvartersmark. Boendemiljön måste prioriteras vilket innebär att markparkering så långt som möjligt ska undvikas. Torg, kajer, gröna platser, vissa gator m.m. bör frigöras från parkering för att ytterligare förstärka stadens attraktivitet. För att få fler att parkera på kvartersmark bör avgiften för bilparkering på gata och allmän platsmark vara lika hög eller högre än för motsvarande parkering på kvartersmark. Avsikten är att frigöra gatuparkering för angöring och kundparkering. För att uppnå detta kan förutom taxesystemet även parkeringens tidsbegränsning användas som styrinstrument.

### ➤ **Parkering ska anpassas efter stadsbilden och parkeringshus bör utföras med möjlighet till flexibel användning av de nedre våningsplanen**

Stor omsorg ska läggas vid parkeringsanläggningarnas estetiska gestaltning, det gäller såväl parkeringshus som för eventuella markparkeringar. De ska utformas så att de anpassas efter omgivningen och ambitionen bör vara att åstadkomma parkeringar med inslag av planteringar eller andra gröna element. Underjordiska garage bör eftersträvas eftersom de innebär en bättre boendemiljö men av kostnadsskäl kan parkeringshus ibland vara enda möjligheten. I centrala lägen bör parkeringshusen redan från början förses med annan användning i den nedre eller de nedersta våningsplanen. Då parkeringshus/parkeringsgarage anläggs bör möjligheten till att ha ett antal cykelparkeringar övervägas.

### Tidigare beslutade riktlinjer/mål

#### **Ålborgsåtagandena (antagna av Jönköpings kommun okt 2007)**

Jönköpings kommun ska bland annat:

- Minska behovet av privata motorfordon och främja attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla.
- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.
- Undvika stadsutbredning genom att uppnå lämpliga bebyggelsetätheter i staden och genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter.

#### **Mål i Kommunikationsstrategin (antagen 2012-02-23) samt Program för hållbar utveckling-miljö**

- Fler skall gå, cykla och åka kollektivt.
- Vi skall arbeta för ett hållbart trafiksystem där gång, cykel och kollektivtrafik är norm. Biltrafiken i centrala stadsdelar skall inte öka.
- De hållbara färdmedlen skall ges förutsättning att utvecklas så att de får en kraftigt ökad konkurrenskraft gentemot bilen.

#### **Kommunprogram**

”I en växande och förtätad stad är gång, cykel och kollektivtrafik lösningen för att få hållbara kommunikationer. Attraktiv mark ska inte användas för bilparkering. Jönköpings kommun kommer att fortsätta arbetet i enlighet med den handlingsplan för kollektivtrafik som fullmäktige beslutat om vilket även inbegriper beteendepåverkande insatser för att visa på alternativa möjligheter ur den enskildes perspektiv”.



**Program för parkering  
i Jönköpings kommun**

Stadsbyggnadskontoret, 26 januari 2015

STADSBYGGNADSKONTORET  
Adress  
Postadress  
Tfn 036-10 50 00  
stadsbyggnad@jonkoping.se