



Riktlinjer för parkering

Underlag för fysisk planering och bygglovsprövning

Dokumenttyp: Riktlinjer

Antaget av: Samhällsbyggnadsnämnden

Senast reviderat: 2025-10-23 av samhällsbyggnadsdirektör

Giltighetstid: Tills vidare

Diarienummer: SBN 2018–604
Dokumentansvarig: Samhällsbyggnadsdirektör
Adresserat till: Samhällsbyggnadsnämnden, Bygg- och miljönämnden
Tidpunkt för aktualitetsprövning: -
Relaterade styrdokument: Förvaltningsövergripande tillämpningsanvisning för parkering och mobilitetstjänster (2023-09-20)
Sökord: Parkering, parkeringstal, parkeringsnorm

Innehåll

Inledning	5
Syfte	5
Målgrupp	5
Förutsättningar	5
Inriktningar	6
Lokalisering av parkering	6
Lägesbedömning	7
Minimal och maxtal	7
Mobilitetspoäng	7
Mobilitetsavtal	7
Parkeringsstal	8
Tolkning av parkeringstalen	8
Parkeringsstal för cykel	8
Parkeringsstal för bil	10
Uppföljning	13

Inledning

Kommunen har ett övergripande ansvar för att parkering planeras på ett sätt som är förenligt med lagar och kommunens målsättningar. Riktlinjer tas fram som stöd till planprocesser och bygglovsprövning. Riktlinjerna innehåller parkeringstal som anger hur många cykel- respektive bilparkeringsplatser som krävs.

Riktlinjer för parkering ersätter dokumenten *Parkering för ett rikare stadsliv* och *Parkering i planering och bygglov*, antagna 2012.

Syfte

Riktlinjer för parkering med tillhörande tillämpningsanvisning ska:

- Vara ett stöd för kommunen i planprocess och vid bygglovsprövning
- Säkerställa att parkering ordnas i skälig utsträckning med hänsyn till lagstiftning och kommunala målsättningar
- Ge förutsättningar för en konsekvent och likvärdig planering och prövning
- Ge ökad flexibilitet och möjlighet till projektanpassning
- Ge exploitörer större frihet att avgöra vilket mobilitetsutbud som är attraktivt för de som ska köpa eller hyra deras bostäder och lokaler
- Ge förutsättningar för ett mobilitetsutbud som främjar människors valmöjligheter, bidrar till hållbart resande samt ger flexibilitet för framtida behov
- Underlätta innovation och utveckling inom fältet hållbar mobilitet

Målgrupp

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

Förutsättningar

Översiktsplanen

Riktlinjerna har sin utgångspunkt i kommunens översiktsplan. Trafikstrategin från 2010, del av översiktsplan för staden, anger strategier för parkering. Strategin berör bland annat hur prioritering mellan olika trafikanter ska ske, hur parkering ska ordnas för att marken ska användas så effektivt som möjligt, samt hur kommunen ska förhålla sig till avgifter och reglering av parkering.

Plan- och bygglagen (PBL)

Enligt PBL ska det på en tomt eller i närheten av den finnas utrymme för parkering, lastning och lossning i skälig utsträckning. Parkeringstalen anger hur många cykel- och

bilparkeringsplatser som krävs vid byggnation. Talen speglar kommunens bedömning av vad som är ett skäligt antal platser.

Parkeringsstalen tillämpas vid nybyggnation, ombyggnation, tillbyggnation samt vid ändrad användning. Kommunen kan inte ställa retroaktiva krav på befintlig bebyggelse som inte förändras. I förtätningsprojekt kan tillämpning av parkeringsstalen alltså enbart krävas för den bebyggelse som tillkommer eller förändras.

På förskolor och skolor ska det finnas friytor för lek och utevistelse. PBL anger att parkering ska prioriteras bort till förmån för friyta om friytan är knapp. Det ska inte tolkas som att parkering alltid kan prioriteras bort utan som en kompromiss om det inte går att tillgodose behovet på annat sätt. Kommunens riktlinjer för friytor ska användas som stöd vid bedömningen.

Inriktningar

Lokalisering av parkering

Cykelparkering ska anordnas inom egen fastighet¹ och inom ca 50 meters gångavstånd från den byggnad där bostaden/verksamheten finns.

Bilparkering kan anordnas 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.

¹ Vid förtätning eller ändrad användning av en redan bebyggd fastighet kan det i vissa fall vara omöjligt att ordna cykelparkering för besökare på ett tillfredställande sätt inom den egna fastigheten. Om inga andra alternativ finns kan samnyttjande mellan olika fastigheter övervägas, liksom hyra, arrende, friköp etc. av cykelparkering på närliggande fastighet (ej allmän plats). Om det inte finns något alternativ kan en fastighet frånsägas kravet att ordna cykelparkering för besökare. Det gäller endast i undantagsfall när fastigheten redan är bebyggd och cykelparkeringen inte kan ordnas på något annat sätt. I de fall kommunen fastställer att kravet på cykelparkering för besökare ska frångås är det viktigt att detta beskrivs i detaljplan och bygglov.

Lägesbedömning

Parkeringstalen varierar beroende på förutsättningarna att välja mellan olika färdssätt. De bygger därför på en lägesbedömning som speglar detta. Lägesbedömningen baseras på en skala 1-5 där läge 1 innebär ett mycket stort mobilitetsutbud och läge 5 ett begränsat mobilitetsutbud. Med mobilitetsutbud avses exempelvis gång- och cykelavstånd till olika typer av målpunkter, tillgänglig infrastruktur, utbud av och närhet till kollektivtrafik.

Minimalt och maxtal

Parkeringstalen som anges för cykelparkering är en undre gräns för hur mycket cykelparkering som måste ordnas och den utgår från att alla invånare har tillgång till minst en cykel. Någon övre gräns för hur många cykelplatser som får ordnas finns inte.

I de fall parkeringstalen för bil anges i ett spann (intervall) ska det lägsta talet i spannet räknas som en undre gräns, och det övre talet i spannet som en övre gräns. Det övre talet baseras bland annat på statistik om dagens bilinnehav. Anges endast ett parkeringstal för bilparkering ska det tolkas som ett fast tal, dvs. både en undre och övre gräns.

Mobilitetspoäng

Parkeringstalen för bilparkering bygger på ett poängsystem. Mobilitetstjänster värderas utifrån potentialen att påverka efterfrågan på bilparkering. Den poäng som olika mobilitetstjänster ger kan användas för att välja ett lägre parkeringstal för bil än maxtalet.

Mobilitetsavtal

Om parkeringstalen villkoras av mobilitetspoäng ska överenskommelsen mellan kommun och fastighetsägare dokumenteras. I normalfallet görs denna dokumentation som bilaga till exploateringsavtal, markanvisningsavtal eller annat likvärdigt avtal. Den del av avtalet som reglerar överenskommelsen ska redovisas med bygglovsansökan. Överenskommelsen kan också tecknas som en separat bilaga till bygglovsansökan i de fall avtal inte skrivits under planprocessen, exempelvis om detaljplanen baseras på en äldre parkeringsnorm.

Parkeringsstal

Tolkning av parkeringstalen

BOA/LOA/BTA

Parkeringsstalen för småhusbebyggelse redovisas i förhållande till antalet hushåll. För övrig bebyggelse redovisas parkeringstalen i förhållande till BOA/LOA och BTA.

BOA (boarea/bostadsarea) är den yta i en byggnad som upptas av bostadsändamål, det vill säga lägenheternas invändiga mått. LOA (lokalarea) är lokalers motsvarighet till BOA och kan också inkludera sidofunktioner till boende. BOA/LOA ska i första hand vara utgångspunkt när parkeringstalen beräknas. Om BOA/LOA inte är känt ännu kan BTA (bruttoarea) användas som utgångspunkt. BTA är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.²

Avrundning uppåt

Om det beräknade parkeringsbehovet inte blir ett jämnt tal ska det alltid avrundas uppåt till närmaste hela tal. Exempelvis ska ett beräknat behov av 10,3 parkeringsplatser avrundas till 11 hela parkeringsplatser.

Behovet av bilparkering kan aldrig bli noll (0) då det alltid behöver ordnas bilparkering för rörelsehindrade.

Parkeringsstal för cykel

Småhus (inkl. radhus, kedjehus och parhus)

Antalet cykelplatser ska vara anpassat utifrån antalet boende per bostad med utgångspunkten att det ska finnas minst 1 cykelparkering per boende (riktvärde >1,3 cyklar per sovrum i bostaden). Utöver det ska det finnas minst 1 plats per bostad för besökare. Parkeringsriktlinjerna reglerar inte var inom fastigheten cykelparkering för småhus ordnas.

Flerbostadshus

Cykelplatser per 1000 m² BOA (BTA)
varav ca 90 procent för boende och 10 procent för besökare

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
35 (30)	35 (30)	35 (30)	35 (30)	35 (30)

² Parkeringsstalen bygger på att BOA motsvarar ca 80 procent av BTA. På motsvarande sätt är utgångspunkten att LOA motsvarar ca 85 procent av BTA. 1000 m² BTA motsvarar därmed 800 m² BOA eller 850 m² LOA. Om BOA/LOA i ett projekt avviker från kommunens generella omvandling från BTA kan en justering av parkeringstalet övervägas.

Studentbostäder

Cykelplatser per 1000 m² BOA (BTA)
varav ca 90 procent för boende och 10 procent för besökare

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
47 (40)	47 (40)	47 (40)	47 (40)	47 (40)

Kontor

Cykelplatser per 1000 m² LOA (BTA)
varav ca 95 procent för anställda och 5 procent för besökare

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
30 (24)	25 (20)	20 (16)	15 (12)	10 (8)

Verksamhetsmark (logistik, lager, industri, mm.)

Cykelplatser per 1000 m² LOA (BTA)
varav ca 95 procent för anställda och 5 procent för besökare

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
15 (12)	12,5 (10)	10 (8)	7,5 (6)	5 (4)

Bilorienterad handel

Med bilorienterad handel avses handel av varor som ofta kräver bil. Det kan t.ex. vara bygghandel, möbelaaffär eller en stormarknad för livsmedel.

Cykelplatser per 1000 m² LOA (BTA)
varav ca 30 procent för anställda och 70 procent för besökare

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
30 (25)	24 (20)	18 (15)	12 (10)	6 (5)

Mindre bilorienterad handel

Med mindre bilorienterad handel avses handel av varor som i mindre utsträckning behöver transporteras med bil. Det kan t.ex. vara detaljhandel och närbutiker med livsmedel.

Cykelplatser per 1000 m² LOA (BTA)
varav ca 30 procent för anställda och 70 procent för besökare

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
35 (30)	30 (25)	24 (20)	18 (15)	12 (10)

Förskola

Cykelplatser per 1000 m² LOA (BTA)
varav ca 25 procent för anställda och 75 procent för besökare (inkl. barn/föräldrar)

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
35 (30)	31 (26)	26 (22)	21 (18)	16,5 (14)

Skola

Med skola avses utbildningsverksamhet för barn och ungdomar. För vuxenutbildning behöver en särskild parkeringsutredning göras.

Cykelplatser per 1000 m² LOA (BTA)

varav ca 5 procent för anställda och 95 procent för besökare (inkl. elever/föräldrar)

Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
59 (50)	59 (50)	59 (50)	53 (45)	53 (45)

Parkeringstal för bil

Småhus (inkl. radhus, kedjehus och parhus)

När bilparkering ordnas inom den egna tomten ska det finnas plats för både hushållets bil/bilar och besökare. Rekommenderat parkeringstal är 2 bilar per tomt, eller 1 bil per tomt om besöksparkeringen ordnas utanför den egna tomten. När bilparkeringen ordnas på en gemensam parkeringsplats och inte på den egna tomten gäller parkeringstalen nedan.

Antal bilplatser per hushåll

varav ca 90 procent för boende och 10 procent för besökare

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<25:	1	1,2	1,3	1,4	1,5
30-45:	0,8-1	1-1,2	1,1-1,3	1,3-1,4	1,5
>50:	0,7-1	0,9-1,2	1-1,3	1,2-1,4	1,5

Flerbostadshus

Bilplatser per 1000 m² BOA (BTA)

varav ca 90 procent för boende och 10 procent för besökare

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<20:	9 (7)	10 (8)	11 (9)	12 (10)	13,5 (11)
25-35:	7,5-9 (6-7)	9-10 (7-8)	10-11 (8-9)	11,5-12 (9,5-10)	13,5 (11)
40-50:	6-9 (5-7)	7,5-10 (6-8)	9-11 (7-9)	11-12 (9-10)	13,5 (11)
55-65:	5-9 (4-7)	6-10 (5-8)	8-11 (6,5-9)	10,5-12 (8,5-10)	13,5 (11)
>70:	4-9 (3-7)	5-10 (4-8)	7,5-11 (6-9)	10-12 (8-10)	13,5 (11)

Studentbostäder

Bilplatser per 1000 m² BOA (BTA)

varav ca 90 procent för boende och 10 procent för besökare

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<25:	2,5 (2)	4 (3)	5 (4)	6 (5)	7,5 (6)
30-45:	1,2-2,5 (1-2)	2,5-4 (2-3)	4-5 (3-4)	5-6 (4-5)	7,5 (6)
>50:	0*-2,5 (0*-2)	1,2-4 (1-3)	2,5-5 (2-4)	4-6 (3-5)	7,5 (6)

* Parkering för rörelsehindrade ska alltid ordnas

Kontor

Bilplatser per 1000 m² LOA (BTA)

varav ca 95 procent för anställda och 5 procent för besökare

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<20:	8 (7)	11 (9,5)	14 (12)	16 (13,5)	18 (15)
25-35:	7-8 (6-7)	9,5-11 (8-9,5)	13-14 (11-12)	15-16 (13-13,5)	18 (15)
40-50:	6-8 (5-7)	8-11 (7-9,5)	12-14 (10-12)	14-16 (12-13,5)	18 (15)
55-65:	5-8 (4-7)	7-11 (6-9,5)	10,5-14 (9-12)	13,5-16 (11,5-13,5)	18 (15)
>70:	3,5-8 (3-7)	6-11 (5-9,5)	9,5-14 (8-12)	12-16 (10,5-13,5)	18 (15)

Verksamhetsmark (logistik, lager, industri, mm.)

Bilplatser per 1000 m² LOA (BTA)

varav ca 95 procent för anställda och 5 procent för besökare

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<20:	5 (4)	7 (6)	9,5 (8)	12 (10)	14 (12)
25-35:	3,5-5 (3-4)	6-7 (5-6)	8-9,5 (7-8)	11-12 (9,5-10)	14 (12)
40-50:	3-5 (2,5-4)	5-7 (4,5-6)	7,5-9,5 (6,5-8)	10,5-12 (9-10)	14 (12)
55-65:	2,5-5 (2-4)	4-7 (3,5-6)	7-9,5 (6-8)	10-12 (8,5-10)	14 (12)
>70:	2-5 (1,5-4)	3,5-7 (3-6)	6-9,5 (5-8)	9,5-12 (8-10)	14 (12)

Bilorienterad handel

Med bilorienterad handel avses handel av varor som ofta kräver bil. Det kan t.ex. vara bygghandel, möbelaffär eller en stormarknad för livsmedel.

Bilplatser per 1000 m² LOA (BTA)

varav ca 20 procent för anställda och 80 procent för besökare

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<25:	16,5 (14)	21 (18)	26 (22)	30 (26)	35 (30)
30-45:	13-16,5 (11-14)	17,5-21 (15-18)	24-26 (20-22)	29-30 (25-26)	35 (30)
>50:	10,5-16,5 (9-14)	15-21 (13-18)	21-26 (18-22)	28-30 (24-26)	35 (30)

Mindre bilorienterad handel

Med mindre bilorienterad handel avses handel av varor som i mindre utsträckning behöver transporteras med bil. Det kan t.ex. vara detaljhandel och närbutiker med livsmedel.

Bilplatser per 1000 m² LOA (BTA)

varav ca 25 procent för anställda och 75 procent för besökare

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<25:	5 (4)	9,5 (8)	14 (12)	19 (16)	24 (20)
30-45:	3,5-5 (3-4)	8-9,5 (7-8)	12,5-14 (10,5-12)	18-19 (15-16)	24 (20)
>50:	3-5 (2,5-4)	7-9,5 (6-8)	12-14 (10-12)	17-19 (14,5-16)	24 (20)

Förskola

Besöksparkeringen för bilar kan ordnas som tillfälliga angöringsplatser/korttidsparkering.

Bilplatser per 1000 m² LOA (BTA)

varav ca 25 procent för anställda och 75 procent för besökare (inkl. barn/föräldrar)

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<25:	3,5 (3)	6,5 (5,5)	9,5 (8)	12,5 (10,5)	15 (13)
30-45:	3-3,5 (2,5-3)	5,5-6,5 (4,5-5,5)	8-9,5 (7-8)	12-12,5 (10-10,5)	15 (13)
>50:	2,5-3,5 (2-3)	5-6,5 (4-5,5)	7,5-9,5 (6,5-8)	11-12,5 (9,5-10,5)	15 (13)

Skola

Med skola avses utbildningsverksamhet för barn och ungdomar. För vuxenutbildning behöver en särskild parkeringsutredning göras. Antalet bilplatser för besökare kan reduceras för högstadie- och gymnasieverksamhet eller generellt om skjutsandet med bil antas vara lägre än vad parkeringstalen ger utrymme för. Besöksparkeringen för bilar kan ordnas som tillfälliga angöringsplatser/korttidsparkering.

Bilplatser per 1000 m² LOA (BTA)

varav ca 60 procent för anställda och 40 procent för besökare (inkl. föräldrar)

Mobilitetspoäng	Läge 1	Läge 2	Läge 3	Läge 4	Läge 5
<25:	3,5 (3)	5 (4)	6 (5)	7 (6)	8 (7)
30-45:	3-3,5 (2,5-3)	4-5 (3,5-4)	5,5-6 (4,5-5)	6,5-7 (5,5-6)	8 (7)
>50:	2,5-3,5 (2-3)	3,5-5 (3-4)	5-6 (4-5)	6-7 (5-6)	8 (7)

Uppföljning

Riktlinjerna ska genomgå en aktualitetsförklaring efter varje mandatperiod. Vid denna prövning följs implementeringen av riktlinjerna upp och utvärderas. Hänsyn behöver tas till att vissa processer och strategier behöver tid för att etableras och ge effekt. Vid aktualitetsförklaringen ska även tillhörande tillämpningsanvisning följas upp och utvärderas.

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.