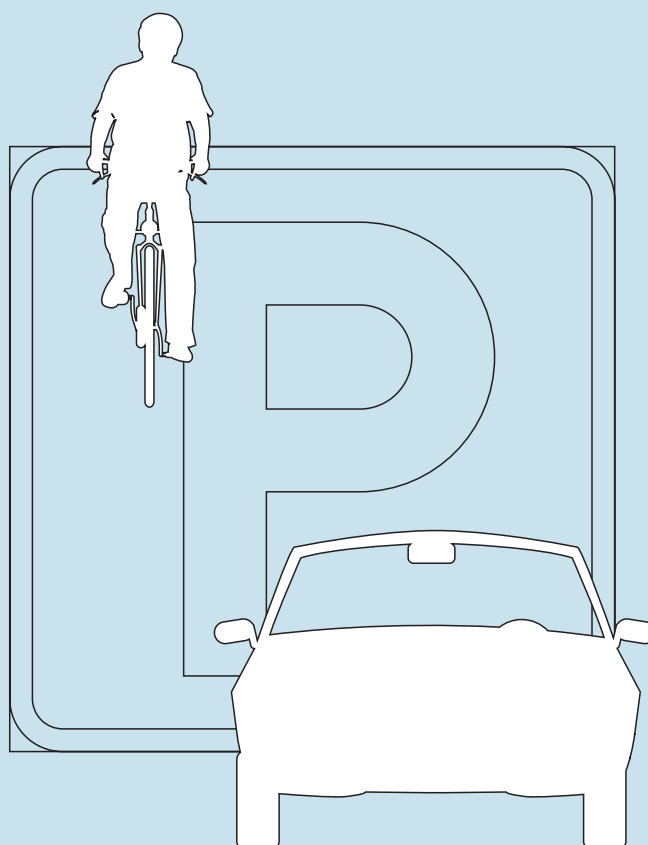




**LERUM**  
*mer än du tror*

# PARKERINGSPOLICY

## **PARKERINGSNORM PARKERINGSUTFORMNING**



*Antagen av kommunfullmäktige 2010-09-09 § 116*

*Reviderad parkeringspolicy antagen av kommunfullmäktige 2021-12-16 § 237*

*Reviderad parkeringspolicy antagen av kommunfullmäktige 2023-12-21 § 195*

### ***Arbetsgrupp:***

Catarina Almberg	Lerums kommun, Samhällsbyggnad
Bengt Holm	Lerums kommun, Samhällsbyggnad
Najib Shalizi	Lerums kommun, Samhällsbyggnad
Henki Refsnes	WSP Samhällsbyggnad, Trafik
Pia Sartorius	WSP Samhällsbyggnad, Trafik
Sophia Älfvåg	WSP Samhällsbyggnad, Plan

### ***Revidering 2021***

Anna Jägemalm	Lerums kommun, Samhällsbyggnad
Lisa Sakshaug	Lerums kommun, Samhällsbyggnad
Annika Stenvall	Norconsult AB
Johan Hultman	Norconsult AB

### ***Revidering 2023***

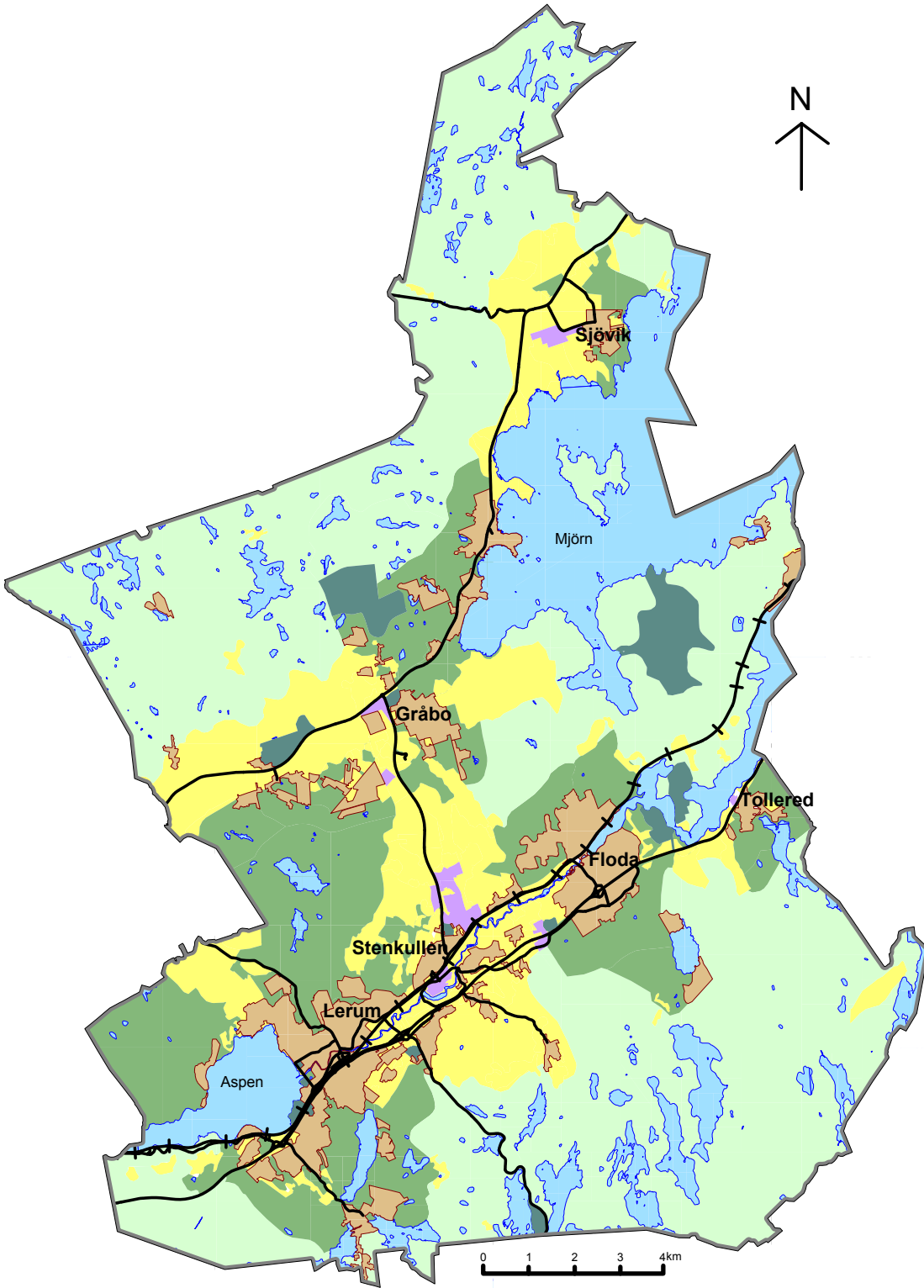
Anna Jägemalm	Lerums kommun, Samhällsbyggnad
Peter Rosengren	Lerums kommun, Samhällsbyggnad



Foton: Sophia Älfvåg, WSP och Henrik Ohlson, Lerums kommun

# Innehåll

<b>1. INLEDNING</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund	5
1.2 Lagstiftning om parkering	5
1.3 Parkering i planeringsprocessen	6
1.4 Kommunala strategier – övergripande mål	6
<b>2. PARKERINGSPOLICY</b>	<b>7</b>
2.1 Syfte	7
2.2 Övergripande mål	8
2.3 Parkeringspolicy för bil	8
2.4 Parkeringspolicy för cykel	8
2.5 Policy för pendel-/samåkningsparkeringar	9
2.6 Policy för parkeringsreglering	9
<b>3. PARKERINGSUTFORMNING</b>	<b>11</b>
3.1 Upplevelsen	11
3.2 Parkering i stadsrummet	11
3.3 Parkering för cykel	13
3.4 Exempel på nytänkande	13
<b>4. PARKERINGSNORM</b>	<b>15</b>
4.1 Syfte	15
4.2 Zonindelning och Zonkartor	15
4.3 Parkeringsbehov	18
4.4 Planeringsnorm	19
4.5 Byggnorm	23
4.6 Övrigt	27
<b>Begreppsförklaring</b>	<b>31</b>
<b>Nulägesbeskrivning</b>	<b>33</b>
<b>Litteratur</b>	<b>40</b>



Lerums kommun

# 1. INLEDNING

## 1.1 Bakgrund

Kommunen har ett övergripande ansvar för parkeringens planering. Däremot har kommunen ingen skyldighet att tillhandhålla parkering. I detaljplaner anger kommunen var parkering ska ordnas i form av ett parkeringsbehov vilket sedan fastighetsägarna har att tillgodose. Det är fastighetsägaren som har skyldigheten att anordna lämplig parkering.

## 1.2 Lagstiftning om parkering

Kommunens styrmedel för parkeringsfrågor läggs fast i Plan- och Bygglagen (PBL). PBL:s 4 kapitel 13 § (SFS 2010:900) säger

”I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behöves med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.”

PBL ställer krav på att fastighetsägaren ska anordna utrymme för parkering till den egna fastigheten. Ur PBL:s 8:e kapitel 9 § citeras:

”En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska anordnas så att

.....

4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,

.....

... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

Även om ingen förändring av byggnaderna ska ske kan man ställa motsvarande krav. PBL 8:e kapitlet 10 § säger:

”Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

Vid till- och ombyggnad kan motsvarande krav också vara aktuella. Enligt PBL 8:e kapitlet 11 § gäller:

”I fråga om att på en bebyggd tomt vidta byggnadsåtgärder som är anmälningspliktiga enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 8 § ska 9 § tillämpas i den utsträckning som är skälig med hänsyn till kostnaderna för arbetet och tomtens särskilda egenskaper.”

***Det är parkeringsnormen som anger vad som är skälig utsträckning. Fastighetsägaren är alltså skyldig att ordna parkeringsutrymme på den egna fastigheten eller i närheten av denna.***

Minimikraven på elbilsladdning specificeras i Plan- och Byggförordningen (PBF) 3 kap. 20b, c och 21-22 §§:

Vid uppförande av nya byggnader samt vid ombyggnader:

”...ska varje parkeringsplats på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, bostadshus vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon.

Parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna.”

Retroaktiva krav ställs också på laddningsinfrastruktur för vissa befintliga uppvärmda byggnader som inte är bostadshus, det specificeras i PBL 3 kap 20 c §

Den lokala tillämpningen av lagbestämmelserna sker genom en *ortsanpassning*.

Kommunen har således ett planeringsansvar för parkeringsfrågor som ligger fast i lagstiftningen. En *parkeringspolicy* som övergripande målbeskrivning nämns inte men är ett viktigt verktyg som kopplar samman de gemensamma kommunala målen med områdesplaner, parkeringsnorm samt styrning och reglering av parkering.

### 1.3 Parkering i planeringsprocessen

Planeringen i en kommun löper från inriktningsplanering över detaljplanering till genomförandeplanering. Figuren visar hur parkeringsfrågorna är integrerade i denna process.

planeringsskede		
inriktning	planering	genomförande
översiktsplan	detaljplan	bygglov
parkering kan beröras	redovisning av parkering	utredning av parkering ingår
<i>parkeringspolicy</i>	<i>parkeringsnorm</i>	
hur parkering bör avvägas mot andra intressen och vilken tillgänglighet genom parkering som bör prioriteras	parkeringsbehov för olika lokaltyper	
<i>parkeringsplan - åtgärdsplan för parkering</i>		
beskriver tillgång, behov och åtgärder för hela kommunen eller delområde		

En parkeringspolicy övergriper och anger inriktningen för tre delområden:

- **Parkeringsnorm:** det för en byggnad eller anläggning beräknade, framtida behovet av uppställningsplatser för fordon.
- **Parkeringsreglering:** regler för uppställning av fordon inom ett begränsat område som avgifter, tidsbegränsningar o d; dokumenteras i lokala trafikföreskrifter.
- **Parkeringsutformning:** fysisk utformning av parkeringsytor och -byggnader.

Inom dessa områden konkretiseras många av policyns formuleringar. Dessutom sammanfattas kravbilder som olika användarkategorier ställer på systemet med hänsyn till uppställning av fordon, balans och prioriteringar i utbudet av parkering m m. Detta dokument redovisar kommunens *parkeringspolicy* och kommunens *parkeringsnorm* samt för en diskussion om parkeringens utformning och påverkan i stadsmiljön och landskapet.

### 1.4 Kommunala strategier – övergripande mål

I ÖP 2022, Trafikstrategi 2022, det lokala K2020-arbetet med flera kommunala dokument finns ett antal strategier och mål uppsatta för frågor om transporter och parkering. Lerum ska arbeta enligt Agenda 2030. Dessa faktorer bör beaktas i alla diskussioner rörande parkering i kommunen. Lerums kommuns parkeringspolicy ska således vila på dessa övergripande kommunala mål.

## 2. PARKERINGSPOLICY

### 2.1 Syfte

Syftet med en *parkeringspolicy* för Lerums kommun är att medverka till en hållbar planering. Det innebär att den ska möta dagens krav på fysisk planering, verka för kommunens ambition att bli Sveriges ledande miljökommun, fungera som ett styrdokument och vara ett tydligt instrument till pågående planering i kommunen. En väl avvägd parkeringspolicy kan spela en viktig roll för mobiliteten i kommunen.

Parkeringsfrågorna i Lerums kommun hanterades tidigare med en parkeringsnorm som fastställdes av kommunfullmäktige 1999. Som utgångspunkt för behovet av bilupställningsplatser användes aktuell biltäthet och bilanvändning med ett perspektiv på tio år framåt, då normen förväntades bli reviderad. Syftet med denna gällande parkeringsnorm var endast att förebygga problem med otillräcklig parkering. Idag finns ett behov av en vidare och mer differentierad parkeringsnorm för Lerum, men också av att komplettera med en övergripande parkeringspolicy.

Hållbar planering kan definieras som en utveckling som tillfredställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredställa sina behov. Det ska även finnas en balans mellan ekologiska, ekonomiska och sociala dimensioner i en hållbar planering.

Utgångspunkten för en ny parkeringspolicy bör vara att skapa en balans mellan dagens bilanvändning och framtida visioner om parkering och kommunikationer. Den ska samtidigt fungera som ett styrinstrument för en hållbar utveckling.

#### ***Parkeringspolicyn ska verka för att:***

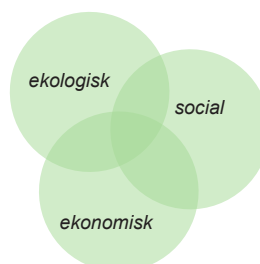
- stödja och uppmuntra ett hållbart bilanvändande ur ekologisk, ekonomisk och social synvinkel.
- främja lokal handel och service.
- underlätta och uppmuntra användandet av allmänna kommunikationer såsom buss och tåg.
- underlätta och uppmuntra användandet av cykel.

För att främja handeln i kommunens tätortscentra bör parkeringsplatserna vara avgiftsfria för de besökande. Parkeringsplatserna ska täcka det behov som finns och bör vara lättillgängliga i förhållande till butikerna. Om parkeringshus är aktuella bör dessa utformas så att miljön upplevs som trygg. För att främja parkeringsomsättningen kan man överväga någon form av parkeringsreglering som t ex att tidsbegränsa parkeringarna.

I kommunens tätorter där tågstation/buss hållplats ligger nära centrumbildningen behövs det närliggande parkeringsplatser för handel och för kollektivtrafikens pendelparkering. Detta kan ibland innebära en konflikt.

Utanför tätorterna är det i lägre grad bekväma gångavstånd till kollektivtrafiken. Trots de längre avstånden bör möjligheten att nyttja kollektivtrafiken uppmuntras. Detta kan göras genom goda parkeringsmöjligheter för cykel och bil i direkt anslutning till hållplatser och stationer.

*Balans mellan den ekologiska, ekonomiska och sociala dimensionen skapar hållbarhet*



## 2.2 Övergripande mål

*Lerums kommun ska erbjuda goda parkerings- och angöringsmöjligheter inom ramen för kraven på god bebyggd miljö, hög trafiksäkerhetsstandard och framkomlighet för samtliga trafikanter samt god åtkomlighet i första hand för funktionshindrade, utryckningsfordon, kollektivtrafik och annan nyttotrafik.*

## 2.3 Parkeringspolicy för bil

### Syfte:

*Tillgodose parkeringsbehovet för boende, besökande och sysselsatta. Kommuninvånarna ska alltid kunna lämna bilen hemma så att de kan resa kollektivt, cykla eller gå. Parkeringsrestriktioner vid bostaden ska ej hindra detta.*

### Riktlinjer:

- Behovet av parkering ska i första hand lösas på tomtmark, i andra hand genom gemensamhetsanläggningar på kvartersmark.
- Tillgången till parkering ska uppfylla det behov som finns till rimlig kostnad och med rimligt anspråkstagande av mark.
- Nya bebyggelseområden ska planeras så att god kollektivtrafikstandard kan erbjudas.
- Bilparkering ska utformas arkitektoniskt attraktivt utifrån estetik, funktion, ekonomi och trygghet.
- Laddningsplatser för elbilar bör erbjudas vid arbetsplatser och andra större målpunkter.
- Parkering för funktionshindrade ska lokaliseras nära målpunkten och gångvägen ska vara hinderfri.
- Korttidsparkeringar ska finnas på nära håll till samhällsservice, andra serviceinrättningar och butiker.
- I kommunens centrumbildningar ska för handeln närliggande parkeringsplatser gynnas framför kollektivtrafikens pendelparkeringar.

## 2.4 Parkeringspolicy för cykel

### Syfte:

*Förbättra möjligheterna att utnyttja cykel för olika ärenden och tillgodose behovet av uppställningsplatser vid olika typer av målpunkter.*

### Riktlinjer:

- Varje fastighets behov av cykelparkering ska lösas på tomtmark.
- Cykelparkering ska placeras så nära målpunkten som möjligt, så att korta gångavstånd erhålles. Cykeluppställning får inte placeras så att framkomligheten för funktionshindrade försvåras.
- Cykelparkering ska finnas vid större kollektivtrafikhållplatser.
- Cykelparkering ska utformas arkitektoniskt attraktivt utifrån estetik, funktion, ekonomi och trygghet.



## 2.5 Policy för pendel-/samåkningsparkeringar

### Syfte:

*Pendelparkeringar ska erbjudas för att underlätta valet av ett kollektivt färdmedel. Samåkningsparkeringar ger förutsättningar för ett hållbart bilresande genom att ge människor möjlighet att samåka en del av en resa framför att använda sin egen bil för hela resan alternativt underlätta valet av cykel som alternativ för anslutningsresan.*

### Riktlinjer:

- Pendelparkeringar ska finnas i anslutning till större kollektivtrafikhållplatser för såväl bilar som cyklar.
- Samåkningsparkeringar ska finnas i anslutning till större trafikplatser för såväl bilar som cyklar.
- Parkeringsplatsen måste vara tillräckligt stor så att pendlaren kan vara säker på att få en plats varje morgon.
- Avståndet till tåget eller bussen måste vara kort så att gångtiden minimeras. Det ska inte kännas som en extra ”resa” att ta sig mellan bil/cykel och tåg/buss.
- Parkeringen måste kännas säker. Detta gäller inbrottsrisk i bilen, stöld av cykeln och trygghet för den person som ska hämta sin bil eller cykel när det är mörkt.
- Bilplatserna bör erbjuda elanslutning i rimlig utsträckning. Elbilar bör också erbjudas möjlighet till laddning.
- Cykelplatserna bör erbjuda väderskydd i rimlig utsträckning.

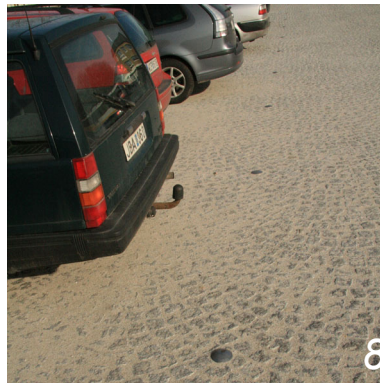
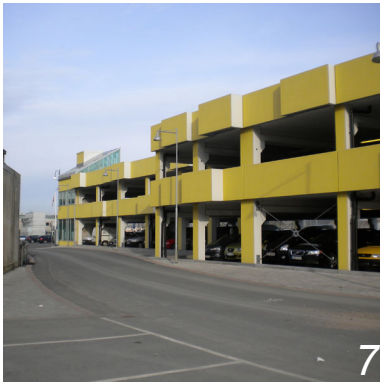
## 2.6 Policy för parkeringsreglering

### Syfte:

*Parkeringsregleringen ska medverka till att parkeringsplatser utnyttjas för tänkt ändamål och att tillgängligheten blir god.*

### Riktlinjer:

- Där parkeringsreglering tillämpas skall efterlevnaden kontrolleras. Detta bör, för respektive parkeringsplats, ske flera gånger per vecka.
- Parkering i Lerums kommun ska vara avgiftsfri för handel samt på kommunens pendel- och samåkningsparkeringar.
- Uppställningstiden för korttidsparkering ska vara begränsad och anpassad till rimlig uppehållstid för besöksparkering.
- Kommunen bör i anslutning till vissa pendel- och samåkningsparkeringar även kunna erbjuda parkering med längre uppställningstid än 24 timmar för att möjliggöra t ex veckoslutsresor med kollektivtrafik.
- Kommunen bör i lämpliga lägen även kunna erbjuda uppställningsplatser för turistbussar, husbilar respektive lastbilar.



**Exempel på parkering i stadsrummet:**

1. Samma material (grus) används över hela gården. Skapar sammanhållen yta. (Helsingborg)
2. Cykeluppställning framför entré markerar denna (Holland)
3. Parkering längs kanten av långsmal park. Bostäder vid havet på andra sidan (Helsingborg)
4. Drömmen om det italienska gaturummet. Människor och bilar skapar liv och rörelse
- 5+6. Omsorgsfull utformning av bil- och cykeluppställning.  
Parkering som en del av bostad (Helsingborg resp Lomma)
7. Parkeringshus kommunicerar med gata (Göteborg)
8. Diskret markering av platsernas utbredning (Lomma)
9. Bil- och cykeluppställning blir en del av byggnaden.  
Symbios parkering / byggnad / natur (Holland)
10. Cykeluppställning längs mur bildar gräns (Lomma)
11. Parkeringshus som del av kvarter (Malmö)
12. Enkel markering av HCP-uppställning (Göteborg)

## 3. PARKERINGSUTFORMNING

### 3.1 Upplevelsen

Parkering har stor inverkan på tätorten och landskapet.

Uppställda, parkerade bilar tar plats, antingen över en yta eller i en byggnad. Plats som konkurrerar med andra funktioner i samhället. Genom effektiva lösningar kan en högre täthet uppnås.

En cykel/cyklist upplevs ofta som något positivt och den parkerade cykeln tar inte speciellt stor plats. Saknas anvisade parkeringar för cyklar kan det lätt skapa oordning, särskilt runt pendeltågsstationer och hållplatser, längs trottoarer och i centrummiljöer.

Bilen kan upplevas olika av olika personer. En del ser bilen som en frihetssymbol, andra ser den som en miljöbov och säkerhetsfara. En blandning av bilar och människor i rörelse ger en känsla av aktivitet. En gata med bilar helt intill uteserveringen kan upplevas som charmigt. Denna bild, där bilen inte är något negativt utan likställs med positiv rörelse och aktivitet, kan eftersträvas i tätorterna där lokal handel utvecklas.

- Hur kan en attraktiv parkering utformas där det finns en avvägning mellan estetik, funktion, ekonomi och trygghet för olika situationer?
- Hur kan bilen enklast lämnas hemma eller på en pendelparkering som känns trygg och säker?
- Hur kan säkra cykelparkeringar vid hållplatser och stationer utformas?

### 3.2 Parkering i stadsrummet

Parkering för bilar och cyklar kan utformas på många sätt. Är det i tätorten, i industriområdet, i villakvarteret eller bland flerbostadshusen nya parkeringar ska utformas?

Hur de formges har inverkan på upplevelsen av den fysiska miljön. Arkitektoniskt välarbetade parkeringar, där funktion, estetik, ekonomi och trygghet samspelar leder till en genomtänkt helhet. Nedan följer en sammanställning av olika parkeringstyper ur dessa perspektiv:

#### *En byggnad*

Parkering i garage, parkeringshus eller parkeringsdäck.

En parkering som utformas som en byggnad är oftast mycket yteffektiv och kan skapa en högre täthet i bebyggelsestrukturen. Med ett garage "försvinner" bilarna helt. En parkeringsbyggnad kan dock vara en relativt dyr lösning. Beroende på hur många människor och bilar som är i rörelse kan tryggheten vara ett problem i en större parkeringsbyggnad. Den kan kännas öde och otrygg.

Färg, ljus och öppenhet skapar tryggare miljöer. Utformningen av in- och utfarter är viktig för upplevelsen av gatulivet.

#### *En större yta/plats*

Den stora ytan i tätorten, torget, parkeringen utanför stormarknaden, arbetsplatsparkeringen, den tillfälliga parkeringen vid evenemang, pendel- och samåkningsparkeringen.



I samband med perifera handels- och verksamhetsområden breder ofta stora parkeringar ut sig. Dessa skapar tillsammans med byggnader en storskalig känsla. Deras funktion är enkel, men miljön kan ibland vara ogästvänlig för gående.

Nackdelen med de stora ytorna, särskilt centralt i tätorter är att miljön glesas ut och mister samband. Det är svårt att få en tät bebyggelse. Parkeringar tar plats i den fysiska miljön (från byggnader och offentliga ytor). Den stora ytan kan också ge ett öde, händelsefattigt intryck när parkeringen är tom.

Stora centrala parkeringsytor kan vinna på att få en attraktiv utformning med färger, ljus, beläggning och växtlighet på okonventionella sätt. Enkla sätt att röra sig som gående och cyklist är av stor vikt, liksom trygghet i form av god översikt och tydliga målpunkter. Flerfunktionella ytor, till exempel där torg blir parkering under vissa tider, skapar flexibilitet och täthet i stadsrummet. Kan andra platser fungera som flerfunktionella ytor vilka varierar över tid? Tillfälliga parkeringar i form av t ex ödetomter blir ibland permanenta och skapar oreda, men kan också ge intryck av en miljö i positiv förändring. Något ytterligare tillfälligt på en sådan plats kan förstärka denna effekt!

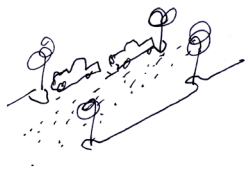
### ***Pendelparkering***

Den stora ytan vid en pendeltågstation eller busshållplats.

En pendelparkering är ofta det första man möter när man anländer till en plats eller ort med tåg eller buss. På vardagar blir den till ett hav med bilar, på kvällar och helger en stor, tom yta.

Det är viktigt att arbeta med estetiken för dessa anläggningar. Material, växter, färger och belysning är faktorer som kan göra ytan mer attraktiv och levande. Belysning är både trygghetsskapande och rumsbildande och kan göra parkeringsplatsen till ett blickfång och en orienteringspunkt från tåget eller bilen.

### ***Gatan***



Gatan kan vara en händelserik plats. I tätortscentrum samsas trafiken längs gator med lastning, handel, uteserveringar och flanerande människor. Bostadsgator används ofta till spontanlek.

Parkering längs gatan kan skapa positiv rörelse och aktivitet och som parkerande finns möjlighet att parkera nära sitt mål. En gatuparkering har fördelen att inte bli en tom yta. Bilplatser varvas med trädplanteringar och gatan kan få en boulevardkänsla! Säkerheten för gående och cyklister är en viktig fråga.

### ***Garagelängan/grupphusområdets parkering***

Samlade parkeringar, med eller utan garagelängor, vid större småhus- och flerbostadshusområden.

Placeringen av dessa i förhållande till bostadens entré och gatan bör beaktas och utvecklas. Kan de ha flera funktioner och på så sätt skapa en öppenhet?

### ***Enskilt garage/carport***

Garaget är för många även ett extra rum, med plats för förvaring och hobbyverksamhet. Många i Lerum bor i ett eget hus med parkering i anslutning till detta. Man har alltid bilen nära, tryggt och lätt till hands.

Är parkeringen/garaget en del av bostadshuset eller en fristående byggnad? Hur förhåller sig i så fall garaget till bostadshuset och bostadshuset till gatan? Placeringen av ett garage påverkar i hög grad upplevelsen av gaturummet och kontakten mellan gata och byggnad.

### 3.3 Parkering för cykel

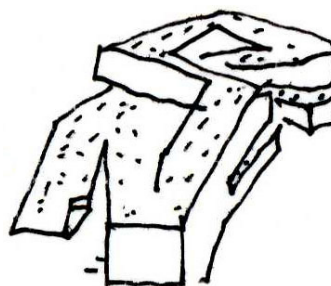
En cykel kan parkeras nästan var som helst. Det finns sällan skyltade förbud mot cykelparkering. Det är dock viktigt att cykelställ anordnas i tätortsmiljön, både för att cyklister ska ha möjlighet att låsa fast cykeln och för att undvika att cyklar placeras på olämpliga ställen i gatumiljön, t ex framför skyltfönster.

Vid hållplatser, där cykeln lämnas under en längre tid bör också cykelställ anordnas, helst med väderskydd.

### 3.4 Exempel på nytänkande

Idag finns två trender vad gäller parkering. Den ena lyfter fram teknikens betydelse, den andra trenden handlar om nya typer, som nya landskapsformer eller kombinationer av flera funktioner.



- Parkeringen måste ingå i den vardagliga formgivningsprocessen. (Byggnader och parker utformas med stort engagemang men parkeringar ser många gånger likadana ut).
- Enkla medel kan användas, såsom färger, belysning och oväntade beläggningar.
- Parkeringar i periferin kan fungera som orienteringspunkter och få nya former och uttryck.
- Parkeringar i tätort kan kombineras med andra funktioner.
- Ledorden är funktion, estetik, ekonomi och trygghet.



NL Architects; parkhouse / carstadt, Amsterdam





-  Zon 1
-  Zon 2

Sjövik

Gråbo

Floda

Tollered

Stenkullen

Lerum

Aspedalen

Översikt: centrumzoner (zon 1), tätortszoner (zon 2) och yttre zonen (zon 3)



## 4. PARKERINGSNORM

### 4.1 Syfte

Parkeringsnormen för Lerums kommun beskriver hur Plan- och Bygglagens bestämmelser, om lämpligt utrymme för parkering i skälig utsträckning ska anordnas på fastigheten eller i närheten av denna, ska tillämpas.

Parkeringsnormen tar sin utgångspunkt i det parkeringsbehov som uppkommer baserat på fordonsinnehav och fordonsanvändning.

Syftet med parkeringsnormen är att förebygga att problem med otillräcklig parkering uppstår. Det är en rimlig utgångspunkt att tillgodose det maximala behov som uppträder åtminstone en gång i veckan. Det innebär att vid enstaka tillfällen får behovet tillgodoses genom att utnyttja parkeringsanläggningar med längre gångavstånd.

### 4.2 Zonindelning och Zonkartor

Lerums kommun delas in i tre zontyper: centrumzoner och tätortszoner, som omfattar centrum- och stationsnära områden, samt en yttre zon som gäller övrig mark. För de olika zontyperna tillämpas delvis olika tillvägagångssätt i hantering av parkeringsfrågor. Detta innebär bland annat att parkeringstalen för bostäder och verksamheter, som används vid planering av nybyggnationer, föreslås vara olika.

Zonindelningen bygger i grunden på den indelning av centrumområde och tätortsbebyggelse som tagits fram i samrådsversionen av översiktsplan 2021, men har justerats utifrån tidigare zonindelning i parkeringsnorm 2011, den faktiska biltätheten i olika områden, stationsnära områden, aktuella detaljplaneområden, samt naturliga avgränsningar och barriärer såsom vattendrag, bil- och järnvägar.

Genom att anpassa parkeringsnormen utifrån dessa behov möjliggörs en högre täthetsgrad av byggnader, fler människor får möjlighet till ett centrumnära boende med god närhet till kollektivtrafikförbindelser.

Det är särskilt viktigt med närhet till livsmedelsaffärer inom centrum- och tätortszonerna. I annat fall blir beroendet av bil stort trots närheten till kollektivtrafik. Ett kriterium för centrum- och tätortszonen är därför att det ska finnas tillgång till handel.

Inom tätorts- och i högre grad centrumzonerna bör man överväga om boende i vissa fall kan ha sin bilparkering på ett lite längre avstånd från bostaden. Boende ska kunna ha bilen stående utan tidsgräns. Om risk finns att de boende belägger andra parkeringsplatser avsedda för t ex handel som ligger bättre till i förhållande till deras bostad, bör man överväga parkeringsreglering.

#### *Centrumzonerna (Zon 1)*

Kriterier för centrumzoner:

- Närhet till god kollektivtrafik (högst ca 500 meter till hållplats).
- Ett bra serviceutbud för de närboende.
- En hög täthet i bebyggelsen.
- Låg genomsnittlig biltäthet (<450 fordon/1000 invånare).

Centrumzonerna är fyra stycken: Lerum/Aspedalen, Floda, Stenkullen och Gråbo.

Närheten mellan Lerum och Aspedalens stationer gör att det bildas en större sammanväxt centrumzon här.

### *Tätortszonerna (Zon 2)*

Kriterier för tätortszoner:

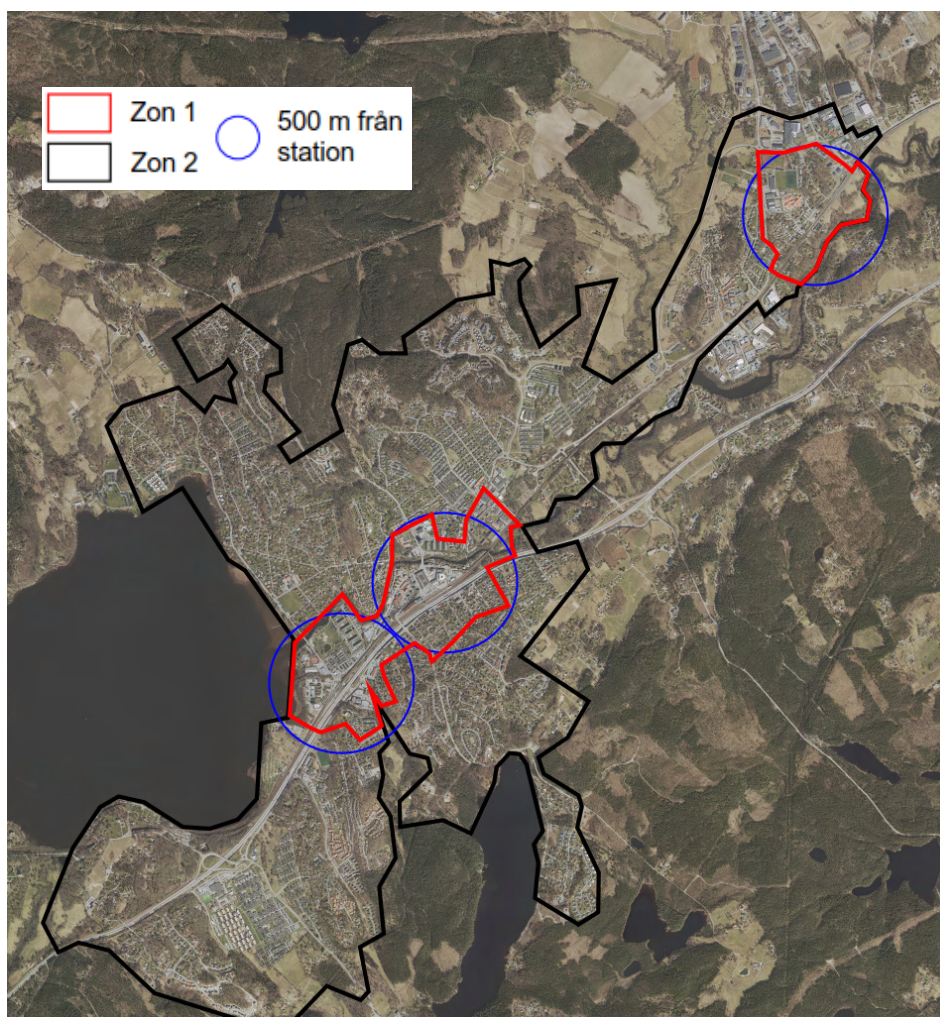
- Närhet till god kollektivtrafik.
- Ett bra serviceutbud för de närboende.
- En viss täthet i bebyggelsen.
- Relativt låg genomsnittlig biltäthet (450-500 fordon/1000 invånare).

Tätortszonerna är fem stycken: Aspen/Aspedalen/Lerum/Stenkullen, Floda, Gråbo, Tollered och Sjövik.

Närheten mellan Aspens, Aspedalens, Lerums och Stenkullens tätortsbebyggelser och stationer gör att det bildas en större, sammanväxt tätortszon här.

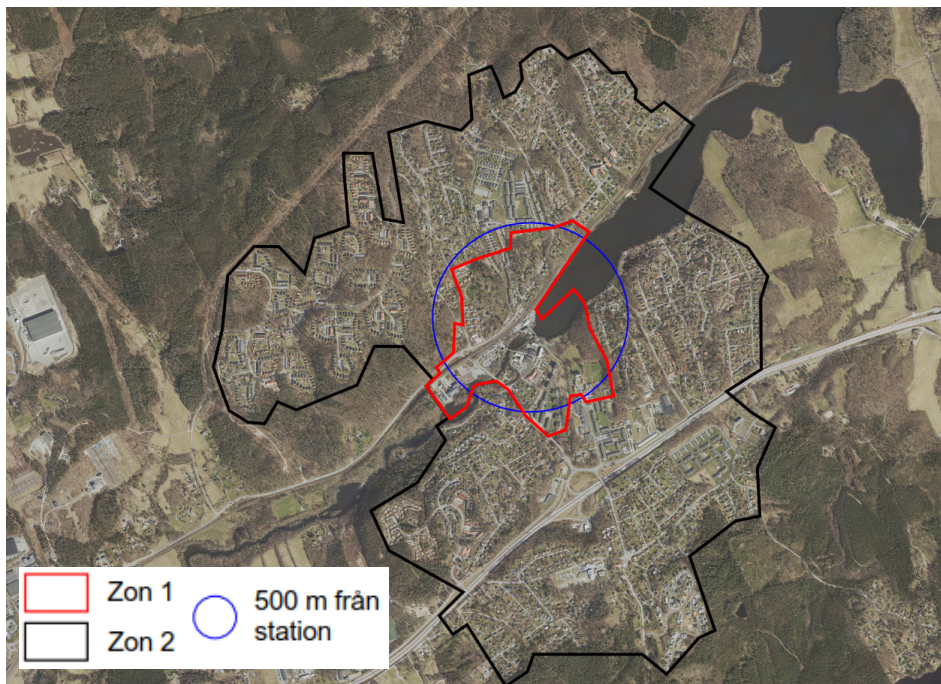
### *Yttre zonen (Zon 3)*

Den yttre zonen utgörs av mellanlandet/övriga delar av kommunen utanför de angivna tätorterna. Här är avståndet så pass stort att det generellt inte är bekvämt gångavstånd till en tågstation eller hållplats för en expressbusslinje. Behovet för bilplats på den egna fastigheten eller vid arbetsplatsen är därför större här.

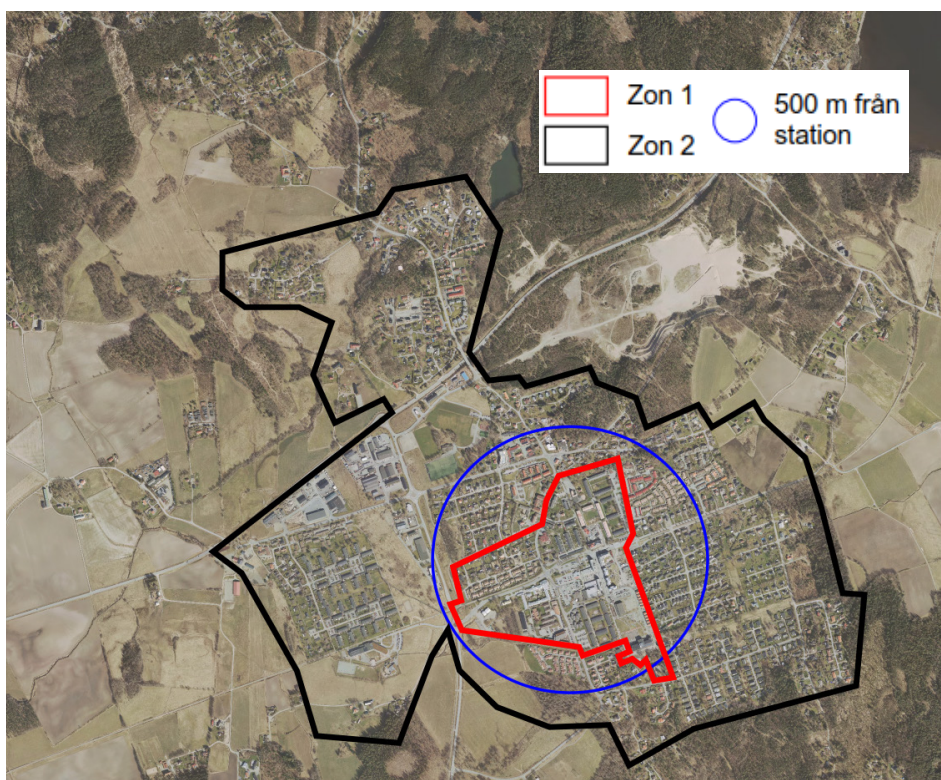


*Aspen + Aspedalen + Lerum + Stenkullen (centrumzon/zon 1 + tätortszon/zon 2)*



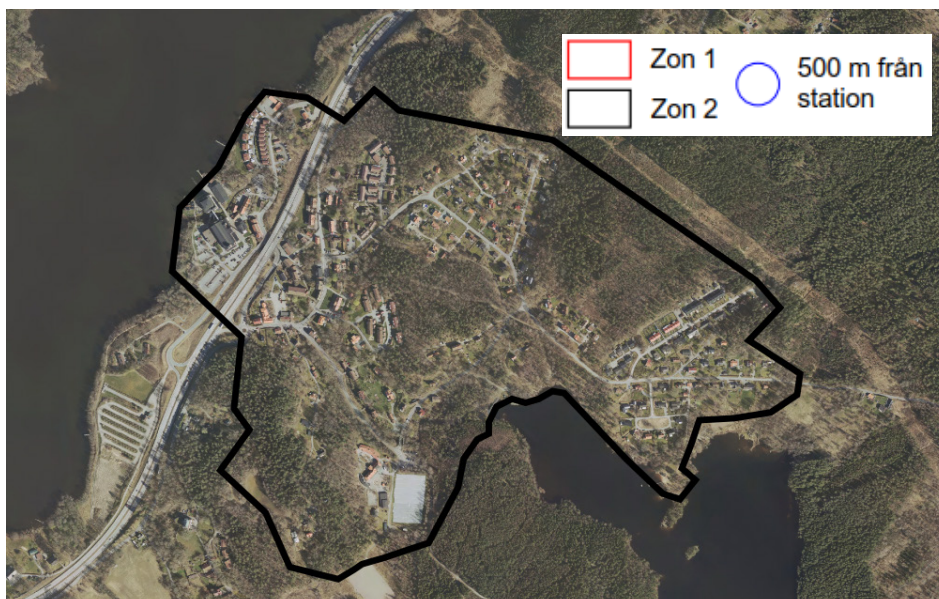


*Floda (centrumzon/zon 1 + tätortszon/zon 2)*

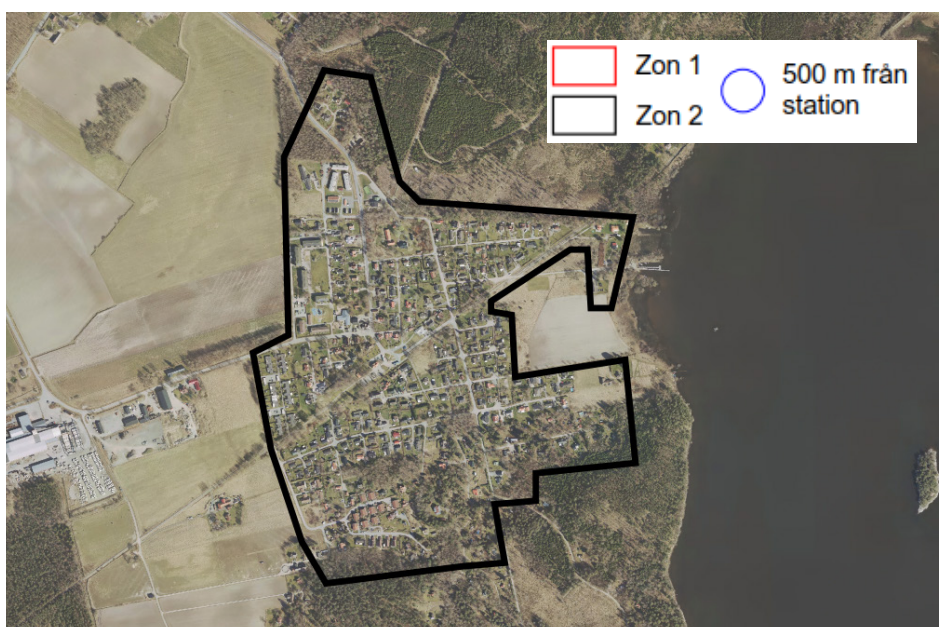


*Gråbo (centrumzon/zon 1 + tätortszon/zon 2)*





Tollered (tätortszon/zon 2)



Sjövik (tätortszon/zon 2)

### 4.3 Parkeringsbehov

Parkeringsnormerna ger underlag för bedömning av det parkeringsbehov som alstras av olika slags lokaler och verksamheter. Baserat på den aktuella bilanvändningen är det förhållandevis enkelt att bestämma det omedelbara parkeringsbehovet. En bedömning med hänsyn till planhorisonten är svårare - olika framtidseffekter spelar in, såväl mer generella samhällsförändringar som ändringar inom detaljplanens ramar.

I dessa normer ställs följande krav på fastighetsägaren vad gäller ordnande av parkering:

- dels ett garderingskrav, vilket formuleras som en **planeringsnorm**.
- dels ett omedelbart utbyggnadskrav vilket formuleras som en **byggnorm**.

## 4.4 Planeringsnorm

### Normkrav vid planarbete

Nedanstående parkeringstal för bil respektive cykel ska tillämpas vid beräkning av behovet av uppställningsplatser vid planarbete. Behovstalen enligt byggnormen ökade med 10% gäller generellt som riktlinjer vid detaljplanearbete. Planeringsnormens tillägg utöver byggnormen kräver inget omedelbart byggande av platser utan är en planmässig beredskap för framtiden. Utvecklingen får sedan visa när denna reserv behöver tas i anspråk.

Vid planarbetet sker beräkningarna av parkeringsbehovet utifrån vid tillfället kända fakta och utrymme för dessa platser reserveras i detaljplanen. Om plan genomförandet sedan medför förändringar prövas parkeringsbehovet vid bygglövsansökan efter byggnormen baserat på de nya förhållandena.

### Parkeringsbehovstal för bil och cykel

- Generellt för olika lokaltyper uttrycks behovstalen som antal platser per/1000 m<sup>2</sup> BTA. För småhus används dock enheten bil- respektive cykelplatser per lägenhet.
- Behovstalen uttrycker *minimivärden*. Vid tillämpningen bör beaktas att normalen representerar genomsnitt för respektive lokalkategori och att behovet i vissa fall kan avvika väsentligt från normvärdet.
- För vissa lokaltyper anges behovstalen för besökande särskilt.
- Tabellerna anger platsbehovet baserat på en uppdelning i zoner enligt föregående avsnitt. Vad gäller normtillämpningen i gränsområdena mellan zonerna bör bedömas om det kan finnas anledning att modifiera baskravet.

### Bostäder

Den som stadigvarande disponerar bil (egen, lånad, hyrd e d) ska ha tillgång till en bilplats som är belägen på ett rimligt avstånd från bostaden. Detta får betraktas som en förutsättning för att ha valfrihet att kunna cykla, eller åka kollektivt, för att tillgodose sina resbehov.

Normkraven för bostäder utgår från byggnormen med ett tillägg på 10 % förutom för besöksparkering och småhus med enskild uppställning som är desamma som byggnormen. Byggnormen baseras på befintligt bilinnehav inom respektive zon

Plannorm	bilplatser/lägenhet			cykelplatser/lägenhet		
	zon 1	zon 2	zon 3	zon 1	zon 2	zon 3
<b>bostadstyp</b>						
<b>småhus</b>						
<i>gemensam uppst.</i>						
<i>boende</i>	1,4	1,4	1,7			
<i>besökare</i>	0,1	0,1	0,1			
<b>enskild uppställning</b>						
<i>boende</i>	2	2	2	4	4	4
<i>besökare</i>	-	-	-	-	-	-
	<i>bpl/1000m<sup>2</sup>BTA</i>			<i>cpl/1000m<sup>2</sup>BTA</i>		
<b>flerbostadshus</b>						
<i>boende</i>	8,4	8,9	10,5	16,5	16,5	16,50
<i>besökare</i>	1,0	1,0	1,0	3,3	3,3	1,65
<i>totalt</i>	9,4	9,9	11,5	19,8	19,8	18,15
<b>särskilda boendeformer</b>	<i>särskild utredning</i>			<i>särskild utredning</i>		

- Som *småhus* anses friliggande villa, radhus, kedjehus, parhus, en- eller tvåplanshus med egen, privat entré i markplanet.
- *Besöksparkering* inom zon 1 och zon 2 får samnyttjas med andra kategorier.
- Tabellens bilplatsbehov för *flerbostadshus* baseras på en schablonräkning där 1 lägenhet = 100 m<sup>2</sup> BTA.
- Parkeringsbehovet för särskilda boendeformer (äldre och funktionshindrade) ska utredas för varje objekt. Detta gäller boendeformer som utformas enligt Socialtjänstlagen (SoL) eller Lagen om särskilt stöd och service till funktionshindrade (LSS). För övriga boendeformer (t ex 55+ och seniorboenden) ska normtabellen tillämpas.

### Kontor och Industri

Plannorm	bilplatser/1000m <sup>2</sup> BTA		cykelplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	
	zon 1+2	zon 3	zon 1+2	zon 3
<i>typ av verksamhet</i>				
<i>kontor</i>				
<i>anställda</i>	24,75	30,80	5,50	3,85
<i>besökare</i>	2,475	6,16	1,10	0,385
<i>industri</i>				
<i>anställda</i>	18,15	23,10	3,85	2,75
<i>besökare</i>	1,815	3,465	0,77	0,275
<i>lager</i>				
<i>anställda</i>	8,80	11,55	2,20	1,65
<i>besökare</i>	0,88	1,155	0,44	0,165

- Behovet av uppställningsplatser bestäms med utgångspunkt i högsta antalet samtidigt sysselsatta.
- För besöksintensiva verksamheter kan behovet av besöksplatser vara större och kräva särskild utredning. För *bank och växlingskontor*, ska antalet besöksplatser multipliceras med 3.
- Behovet av uppställningsplatser (bil- och cykelplatser) för anställda utgår från följande personaltätheter:  
*kontor* baseras på ca 40 anställda/1000 m<sup>2</sup> BTA.  
*industri* baseras på ca 30 anställda/1000 m<sup>2</sup> BTA.  
*lager* baseras på ca 15 anställda/1000 m<sup>2</sup> BTA.  
 Om annan personaltäthet gäller för den aktuella verksamheten kan ovanstående värden vid behov anpassas i en särskild utredning.
- Behovet av bilplatser för anställda utgår från följande antagande:  
 zon 1+2 - om ca 60% kör bil till arbetet erfordras ca 22,5 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
 zon 3 - om ca 75% kör bil till arbetet erfordras ca 28 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
 Samåkningsfaktor ca 1,05-1,10 anställda per bilresa.  
 Om annan andel bilresor eller samåkningsfrekvens kan anses rimlig för den aktuella verksamheten kan ovanstående värden vid behov anpassas i en särskild utredning.
- Behovet av cykelplatser för anställda utgår från följande antagande:  
 zon 1+2 - om ca 12% cyklar till arbetet erfordras ca 5 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
 zon 3 - om ca 8% cyklar till arbetet erfordras ca 3,5 cpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
 Om annan andel cykelresor kan anses rimlig för den aktuella verksamheten kan ovanstående värden vid behov anpassas i en särskild utredning.

Verksamhetsanknuten uppställning av fordon ska tillgodoses utöver här angivna normkrav.

För antalet uppställningsplatser vid speciella anläggningar, till exempel *partihandel* och *terminaler*, krävs särskilda utredningar.

## Handel

För butiksetableringar är dimensioneringen av antalet uppställningsplatser en väsentlig fråga. Många faktorer har betydelse för bilplatsbehovet vid butiker, till exempel hela anläggningens storlek och attraktivitet, tillgången på kollektiva färdmedel och andelen kunder med gång- och cykelavstånd. I många fall kan det därför finnas anledning till separata utredningar och för butiksanläggningar med speciella behov bör sådana genomföras.

Plannorm	bilplatser/1000m <sup>2</sup> BTA		cykelplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	
typ av handelsetablering	zon 1+2	zon 3	zon 1+2	zon 3
tätorts-/köpcentrum	44,0	55,0	3,3	2,2
grannskapscentrum	33,0	38,5	4,4	5,5
enstaka butik	22,0	27,5	4,4	5,5

- Som riktlinje för typ av handelsetablering kan användas:  
*tätorts-/köpcentrum*: mer än ca 10000 m<sup>2</sup> butiksytta (BY) i närområdet.  
*grannskapscentrum*: intervallet 3000-10000 m<sup>2</sup> butiksytta (BY) i närområdet.  
För etableringar där publika gångstråk ingår i anläggningen gäller normalt att butiksytan (BY) utgör ca 80% av BTA - i traditionellt centrum med kvartersstruktur kan butiksytan (BY) uppgå till ca 90% av BTA.
- För en eventuell *livsmedelsdel* ska användas 30% högre värden.

## Övriga verksamheter

För övriga verksamheter bör generellt särskilda utredningar genomföras. Om en sådan saknas kan nedanstående tabell användas.

Plannorm	bilplatser/1000m <sup>2</sup> BTA		cykelplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	
typ av verksamhet	zon 1+2	zon 3	zon 1+2	zon 3
förskola	16,5	19,8	6,6	8,8
skola (0-9)	6,6	8,8	27,5	38,5
skola (gymn, över 18 år)	särskild utredning		särskild utredning	
hotell	27,5	38,5	2,75	3,85
restaurang	44,0	66,0	4,4	6,6
samlingslokal, bio	särskild utredning		särskild utredning	
sporthall, simbad	särskild utredning		särskild utredning	
vårdcentral	33,0	44,0	3,3	4,4
sjukhus, sjukhem	särskild utredning		särskild utredning	

- För *förskolor* och *skolor som har årskurs 0-3* bör särskilt beaktas behovet av angöring för att lämna och hämta barn.
- För *gymnasieskolor* och *andra skolor med elever över 18 år* erfordras särskild utredning för varje projekt. Som vägledning kan användas att parkering ska anordnas för ca 50% av de anställda och för ca 20% av eleverna över 18 år. Vid skolor med stort antal vuxenstuderande kan parkeringsbehovet hos eleverna närma sig det för anställda.
- För *hotell* ska möjligheten till angöring och uppställning av bussar beaktas.
- För *s k snabbmatsrestauranger med "billägen", drive-in eller dylikt* ska särskild utredning utföras.
- För *samlingslokaler, biografier och teatrar* bör bilplatsbehovet utredas från fall till fall. Som vägledning kan riktvärdet ca 50% av normalt antal besökande eller ca 30% av maximalt antal besökande användas.
- Besökande till *sport- och idrottsanläggningar* bedöms vanligen ha en något högre samåkningsfrekvens än övrig lokalorienterad verksamhet (t ex samlingslokaler, biografier, teatrar).

- För *samlingslokaler, biograf, teatrar, sport- och idrottsanläggningar* är det behovet för normal verksamhet som bör vara dimensionerande, inte maxbehovet om det bara inträffar några gånger per år. Vid dessa tillfällen får parkeringsanläggningar på längre gångavstånd utnyttjas för att täcka behovet.

### **Pendelparkeringar**

För uppställning vid hållplatser och stationer kan följande tabell användas som vägledning.

<i>Plannorm</i>	<i>bilplatser/100 påstigande</i>	<i>cykelplatser/100 påstigande</i>
<i>typ</i>	<i>alla zoner</i>	<i>alla zoner</i>
<i>knutpunkt</i>	<i>särskild utredning</i>	15
<i>enstaka hållplats</i>	<i>särskild utredning</i>	5

- bilplatser rekommenderas för hållplatser som har mer än ca 100 påstigande per medelvardag.
- cykelplatser rekommenderas för hållplatser som har mer än ca 20 påstigande per medelvardag.



## 4.5 Byggnorm

### Tillämpningsprinciper

Parkeringstalen för bil respektive cykel ska tillämpas vid beräkning av behovet av uppställningsplatser vid ny-, om- och tillbyggnad enligt PBL. Behovstalen gäller som norm, d v s krav vid ansökan om bygglov. Fastighetsägare ska i ansökan om bygglov redovisa hur tillräckligt antal platser anordnas för den byggnad eller verksamhet som ansökan gäller.

Vid etappvis utbyggnad av ett större område ska utbyggnaden av uppställningsplatser hela tiden *minst* motsvara totalt parkeringsbehov av genomförda etapper.

Kravet på uppställningsplatser vid ombyggnader beräknas på samma sätt som vid nybyggnad. Normalt erfordras bara en redovisning av den korrigering av antalet bil- och cykelplatser som ombyggnaden i sig själv motiverar.

I följande normtalstabeller för olika lokaltyper redovisas det normala antalet bil- och cykelplatser som krävs. Om omständigheterna är sådana att beräknat behov får anses orimligt bör en särskild utredning göras.

Generellt gäller för alla lokaltyper att behovet av s k *angöringsplatser* bör utredas i varje särskilt fall. Som angöring betraktas dels den kortvariga uppställning som fordras för av- och påstigning, dels den tillfälliga biluppställning som fordras för på- och avlastning av gods (gäller även lastkajer). Behov av sådana platser finns för många lokalkategorier. Angöringsplatser ska förläggas i nära anslutning till entréer eller motsvarande. Funktionshinderades behov av lämpliga angöringsplatser ska särskilt beaktas.

### Parkeringsbehovstal för bil och cykel

- Generellt för olika lokaltyper uttrycks behovstalen som antal platser per/1000 m<sup>2</sup> BTA. För småhus används dock enheten bil- respektive cykelplatser per lägenhet.
- Behovstalen uttrycker *minimivärden*. Vid tillämpningen bör beaktas att normtalen representerar genomsnitt för respektive lokalkategori och att behovet i vissa fall kan avvika väsentligt från normvärdet.
- För vissa lokaltyper anges behovstalen för besökande särskilt.
- Tabellerna anger platsbehovet baserat på en uppdelning i zoner enligt föregående avsnitt. Vad gäller normtillämpningen i gränsområdena mellan zonerna bör bedömas om det kan finnas anledning att modifiera baskravet.

### Bostäder

Den som stadigvarande disponerar bil (egen, lånad, hyrd e d) ska ha tillgång till en bilplats som är belägen på ett rimligt avstånd från bostaden. Detta får betraktas som en förutsättning för att ha valfrihet att kunna cykla, eller åka kollektivt, för att tillgodose sina resbehov.

Parkeringstalen för bostäder har beräknats genom att multiplicera antal boende per bostad med antal bilar per invånare för de olika zonerna. För besöksparkering vid småhus med gemensam uppställning samt vid flerbostadshus beräknas 0,1 parkeringsplatser per lägenhet.

Byggnorm	bilplatser/lägenhet			cykelplatser/lägenhet		
	zon 1	zon 2	zon 3	zon 1	zon 2	zon 3
<i>bostadstyp</i>						
<i>småhus</i>						
<i>gemensam uppst.</i>						
<i>boende</i>	1,2	1,3	1,5			
<i>besökare</i>	0,1	0,1	0,1			
<i>enskild uppställning</i>						
<i>boende</i>	2	2	2	4	4	4
<i>besökare</i>	-	-	-	1	1	-
	bpl/1000m <sup>2</sup> BTA			cpl/1000m <sup>2</sup> BTA		
	zon 1	zon 2	zon 3	zon 1	zon 2	zon 3
<i>flerbostadshus</i>						
<i>boende</i>	7,7	8,1	9,5	15	15	15
<i>besökare</i>	1,0	1,0	1,0	3,0	3,0	1,5
<i>totalt</i>	8,7	9,1	10,5	18,0	18,0	16,5
<i>särskilda boendeformer</i>	särskild utredning			särskild utredning		

- Som *småhus* anses friliggande villa, radhus, kedjehus, parhus, en- eller tvåplanshus med egen, privat entré i markplanet.
- *Besöksparkering* inom zon 1 och zon 2 får samnyttjas med andra kategorier.
- Tabellens bilplatsbeov för *flerbostadshus* baseras på en schablonräkning där 1 lägenhet = 100 m<sup>2</sup> BTA.
- Parkeringsbehovet för särskilda boendeformer (äldre och funktionshindrade) ska utredas för varje objekt. Detta gäller boendeformer som utformas enligt Socialtjänstlagen (SoL) eller Lagen om särskilt stöd och service till funktionshindrade (LSS). För övriga boendeformer (t ex 55+ och seniorboenden) ska normtabellen tillämpas.

### Kontor och Industri

Byggnorm	bilplatser/1000m <sup>2</sup> BTA		cykelplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	
	zon 1+2	zon 3	zon 1+2	zon 3
<i>typ av verksamhet</i>				
<i>kontor</i>				
<i>anställda</i>	22,5	28	5	3,5
<i>besökare</i>	2,25	5,6	1	0,35
<i>industri</i>				
<i>anställda</i>	16,5	21	3,5	2,5
<i>besökare</i>	1,65	3,15	0,7	0,25
<i>lager</i>				
<i>anställda</i>	8	10,5	2	1,5
<i>besökare</i>	0,8	1,05	0,4	0,15

- Behovet av uppställningsplatser bestäms med utgångspunkt i högsta antalet samtidigt sysselsatta.
- För besöksintensiva verksamheter kan behovet av besöksplatser vara större och kräva särskild utredning. För *bank och växlingskontor*, ska antalet besöksplatser multipliceras med 3.
- Behovet av uppställningsplatser (bil- och cykelplatser) för anställda utgår från följande personaltätheter:  
*kontor* baseras på ca 40 anställda/1000 m<sup>2</sup> BTA.  
*industri* baseras på ca 30 anställda/1000 m<sup>2</sup> BTA.  
*lager* baseras på ca 15 anställda/1000 m<sup>2</sup> BTA.  
Om annan personaltäthet gäller för den aktuella verksamheten kan ovanstående värden vid behov anpassas i en särskild utredning.



- Behovet av bilplatser för anställda utgår från följande antagande:  
zon 1+2 - om ca 60% kör bil till arbetet erfordras ca 22,5 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
zon 3 - om ca 75% kör bil till arbetet erfordras ca 28 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
Samåkningsfaktor ca 1,05-1,10 anställda per bilresa.  
Om annan andel bilresor eller samåkningsfrekvens kan anses rimlig för den aktuella verksamheten kan ovanstående värden vid behov anpassas i en särskild utredning.
- Behovet av cykelplatser för anställda utgår från följande antagande:  
zon 1+2 - om ca 12% cyklar till arbetet erfordras ca 5 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
zon 3 - om ca 8% cyklar till arbetet erfordras ca 3,5 cpl/1000 m<sup>2</sup> BTA (kontor).  
Om annan andel cykelresor kan anses rimlig för den aktuella verksamheten kan ovanstående värden vid behov anpassas i en särskild utredning.

Verksamhetsanknuten uppställning av fordon ska tillgodoses utöver här angivna normkrav.

För antalet uppställningsplatser vid speciella anläggningar, till exempel *parti-handel* och *terminaler*, krävs särskilda utredningar.

### Handel

För butiksetableringar är dimensioneringen av antalet uppställningsplatser en väsentlig fråga. Många faktorer har betydelse för bilplatsbehovet vid butiker, till exempel hela anläggningens storlek och attraktivitet, tillgången på kollektiva färdmedel och andelen kunder med gång- och cykelavstånd. I många fall kan det därför finnas anledning till separata utredningar och för butiksanläggningar med speciella behov bör sådana genomföras.

Byggnorm	bilplatser/1000m <sup>2</sup> BTA		cykelplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	
	zon 1+2	zon 3	zon 1+2	zon 3
<i>tätorts-/köpcentrum</i>	40	50	3	2
<i>grannskapscentrum</i>	30	35	4	5
<i>enstaka butik</i>	20	25	4	5

- Som riktlinje för typ av handelsetablering kan användas:  
*tätorts-/köpcentrum*: mer än ca 10000 m<sup>2</sup> butiksytta (BY) i närområdet.  
*grannskapscentrum*: intervallet 3000-10000 m<sup>2</sup> butiksytta (BY) i närområdet.  
För etableringar där publika gångstråk ingår i anläggningen gäller normalt att butiksyttan (BY) utgör ca 80% av BTA - i traditionellt centrum med kvartersstruktur kan butiksyttan (BY) uppgå till ca 90% av BTA.
- För en eventuell *livsmedelsdel* ska användas 30% högre värden.

### Övriga verksamheter

För övriga verksamheter bör generellt särskilda utredningar genomföras. Om en sådan saknas kan nedanstående tabell användas.

Byggnorm	bilplatser/1000m <sup>2</sup> BTA		cykelplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	
	zon 1+2	zon 3	zon 1+2	zon 3
<i>förskola</i>	15	18	6	8
<i>skola (0-9)</i>	6	8	25	35
<i>skola (gymn, över 18 år)</i>	särskild utredning		särskild utredning	
<i>hotell</i>	25	35	2,5	3,5
<i>restaurang</i>	40	60	4	6
<i>samlingslokal, bio</i>	särskild utredning		särskild utredning	
<i>sporthall, simbad</i>	särskild utredning		särskild utredning	
<i>vårdcentral</i>	30	40	3	4
<i>sjukhus, sjukhem</i>	särskild utredning		särskild utredning	

- För *förskolor* och *skolor som har årskurs 0-3* bör särskilt beaktas behovet av angöring för att lämna och hämta barn.
- För *gymnasieskolor och andra skolor med elever över 18 år* erfordras särskild utredning för varje projekt. Som vägledning kan användas att parkering ska anordnas för ca 50% av de anställda och för ca 20% av eleverna över 18 år. Vid skolor med stort antal vuxenstudierande kan parkeringsbehovet hos eleverna närma sig det för anställda.
- För *hotell* ska möjligheten till angöring och uppställning av bussar beaktas.
- För *s k snabbmatsrestauranger med "billägen", drive-in eller dylikt* ska särskild utredning utföras.
- För *samlingslokaler, biografier och teatrar* bör bilplatsbehovet utredas från fall till fall. Som vägledning kan riktvärdet ca 50% av normalt antal besökande eller ca 30% av maximalt antal besökande användas.
- Besökande till *sport- och idrottsanläggningar* bedöms vanligen ha en något högre samåkningsfrekvens än övrig lokalorienterad verksamhet (t ex samlingslokaler, biografier, teatrar).
- För *samlingslokaler, biografier, teatrar, sport- och idrottsanläggningar* är det behovet för normal verksamhet som bör vara dimensionerande, inte maxbehovet om det bara inträffar några gånger per år. Vid dessa tillfällen får parkeringsanläggningar på längre gångavstånd utnyttjas för att täcka behovet.

## 4.6 Övrigt

### Gångavstånd

Med gångavstånd menas avståndet från startpunkten till uppställningsplatsen eller från uppställningsplatsen till resmålet. Gångavståndet är ett mått på influensområdet för en parkering. Det är också en viktig styrande faktor för parkeringens lokalisering. Följande tabell anger längsta rekommenderade gångavstånd för olika parkeringskategorier:

Kategori	Max gångavstånd (meter)	
	bil	cykel
boendeparkering-bostad	200	20
besöksparkering-bostäder	200	20
kundparkering-butiker	200	40
besöksuppställning vid angöring	50	10
besöksparkering-arbetsplatser	100	20
parkering för sysselsatta-arbetsplatsen	400	75
pendelparkering-hållplats	150	20

### Parkeringsköp

När en fastighetsägare begär bygglov beräknar kommunen, baserat på gällande parkeringsnorm, det antal bil- och cykelplatser som kommunen kräver för verksamheten/boendet. Dessa platser ska enligt PBL anordnas på fastigheten eller i närheten av denna. Detta kan, speciellt i centrala tätortslägen, ibland vara svårt att klara.

Om tillräckligt stort utrymme för parkering inte kan ordnas på den egna fastigheten godtar kommunen normalt s k avlösen eller parkeringsköp (i t ex gemensamhetsanläggning utanför fastigheten). Sådant avtal ska säkras med servitut i den givande/de givande fastigheterna och gälla i minst 25 år - eller vid juridisk person genom skriftligt avtal som ska gälla i minst 25 år.

Vid en sådan överflyttning av skyldigheten att tillhandahålla platser ska parkeringssituationen för det kombinerade området värderas (totalt parkeringsbehov, gångavstånd etc).

Avtalen om parkeringsköp upphör när byggnadslovspflichtig användningsändring sker.

### Parkeringsreserv

Anordnandet av bil- och cykelplatser kan minskas genom att mark (eller utrymme för/i anläggning) anvisas som parkeringsreserv. Parkeringsnormen anger behovstal för olika typer av boende, verksamheter och områden. Efter utredning kan man överenskomma om att alla platser efter normens krav inte behöver finnas vid området färdigställande (enligt huvudregeln). Avtal om kontrollinstrument träffas. Avtalet ska också reglera skyldigheten att bygga ut till normens krav. Parkeringsreserven får inte tas i anspråk för verksamhet av mer permanent natur.

### Reduktion genom samnyttjande

Med samnyttjande menas att samma bilplatser utnyttjas för olika behov vid olika tid på dygnet eller veckan.

Samnyttjande kan ske inom en enskild anläggning för en verksamhet genom att samma bilplats används av olika personer vid olika tillfällen. Det kan även ske

genom att olika verksamheters maximala behov infaller vid olika tidpunkter. En förutsättning är att bilplatserna inte är reserverade. Parkering för boende ska normalt undantas vid reduktion för samnyttjande (bilen ska kunna parkeras under hela dygnet för att underlätta val av annat färdmedel).

Vid bedömning av det totala bilplatsbehovet kan nedanstående tabell användas:

lokalkategori	beläggning under olika tidsintervall						
	vardagar, klockan			lördag, klockan			natt
	8-10	10-17	17-20	8-11	11-14	14-16	24-06
bostäder	50%	40%	80%	80%	50%	50%	90%
butiker	20%	55%	75%	50%	100%	50%	-
kontor	100%	100%	5%	5%	5%	5%	5%
industrier	100%	100%	5%	5%	5%	5%	5%
samlingslokaler	10%	25%	50%	10%	25%	25%	-

Vid samnyttjande får inte det totala antalet bilplatser understiga bilplatsbehovet för respektive lokalkategori.

För att samnyttjandet ska medges måste samnyttjandet vara varaktigt bestående. Detta ska säkerställas genom servitut/skriftligt avtal.

### Reduktion för Bilpool

Bilpool är en biluthyrningstjänst avsedd som alternativ till privat bilägande. Fordonen hyrs av medlemmar per timme, finns nära bostaden eller arbetsplatsen och kräver minimal insats för in- och utcheckning. Ur parkeringssynvinkel finns det anledning att dela medlemmarna i två huvudgrupper:

- **Privatkunder:**

När ett område ger plats för bilpooler finns det möjligheter att minska antalet boendeparkeringar något. Den resulterande effekten av minskat bilinnehav, ökat bilresande hos tidigare billösa, förändringar av kollektivresande samt cyklande hos båda dessa grupper, är ett något minskat bilplatsbehov. Hur stor minskning av parkeringsnormen som kan ske är i dagsläget osäker. Tillgång till en bilpool bör, baserat på nuvarande kunskap, kunna minska parkeringsbehovet (relativt bilpoolens storlek, d v s uttryckt som en *netto*reduktion).

För varje till området reserverad och där parkerad poolbil får enligt normen beräknat parkeringsbehov reduceras med 3 (centrumzoner, tätortszoner) respektive 2 (yttre zonen) uppställningsplatser (netto).

Detta förutsätter att bilpoolen står i proportion till rimligt medlemskap i det beräkningsgrundande området. Saknas närmare kunskap kan antas att maximalt ca 30 % av hushållen utgör potentialen för medlemskap i en lokal bilpool, ca 20-40 medlemmar per poolbil. Reduktionen ska baseras på antalet poolbilar till den andel de är avsedda för privatkunder i området.

#### Ett beräkningsexempel:

Ett byggprojekt med 100 lägenheter planeras, i genomsnitt ca 75 m<sup>2</sup> per lägenhet, d v s totalt ca 8 300 m<sup>2</sup> BTA (ca 10 % tillägg från bostadsyta till BTA). I tätortszonen kräver byggnormen därmed 68 platser (8,3 \* 8,1 med avrundning uppåt) för boendeparkering. Med 30 % som potential för medlemskap i en bilpool planeras att förlägga en poolbil till området. Varje poolbil minskar normens parkeringskrav med fyra platser men kräver i sin tur en plats för egen uppställning (d v s netto reducering tre platser, jämför ovan). Totalt kräver normen således 65 boendeplatser för det beskrivna byggprojektet.

- **Företagskunder:**

För företagen utgör bilpoolen primärt ett sätt att hantera, samordna och kontrollera resande under arbetstid kopplat till företagets verksamhet. Detta utgör i parkeringsnormens termer ett verksamhetsanknutet uppställningsbehov som ska tillgodoses utöver normens krav (parkeringsnormens tabeller avser tillgodose verksamhetens anställda och besökare). Sekundärt skulle bilpoolen, eventuellt, genom att behovet av eget fordon för tjänsteresor minskar eller upphör, kunna leda till ett alternativt val av färd sätt till arbetet och därigenom minskat parkeringsbehovet för anställda, men att detta skulle ha någon mätbar praktisk betydelse finns för närvarande inte belagt.

Bilpooltjänsten tillhandahålls av näringsdrivande organisationer (kommersiella företag, ekonomiska eller kooperativa föreningar). Behovet av parkeringsplatser för poolbilar ska betraktas som verksamhetsrelaterad uppställning. Vid reduktion av parkeringsbehovet under parkeringsnormens krav är detta att jämställa med parkeringsköp genom extern, tredje part och ska därmed säkras med servitut och/eller skriftligt avtal med minsta löptid 25 år.

För att reduktion ska medges måste bilpoolen uppfylla Trafikverkets kvalitetskrav. Kraven syftar till att garantera att de samhällsfördelar som bilpooler ges infrias och att samhällsnyttan optimeras.

Lokaliseringen av uppställningsplatser för poolbilar bör ges prioritet efter platser för funktionshindrade.

### ***Bilplatser för funktionshindrade***

Bilplatser för funktionshindrade ska lokaliseras nära målpunkter/entréer (*maximum* 25-50 meter) och utformas så att rullstolsburna lätt kan komma in och ut ur fordonet.

Boverkets byggregler anger att 5% av det totala antalet platser i en parkeringsanläggning kan vara ett riktvärde att sträva mot vid planering av platser för funktionshindrade. Här gäller att 2,5% ska anses som ett krav (dock minst 1 plats vid fler än 20 platser).

### ***Laddinfrastruktur***

Lagkrav på laddinfrastruktur finns formulerade i Plan- och byggförordningen (PBF), se vidare i kapitel 1.2 Lagstiftning om parkering.

### ***Uppställningsplatser för motorcykel***

Parkeringsbehovet för motorcyklar har hittills inte beaktats. Kunskapen om behovet av uppställningsplatser för motorcyklar (och mopeder, klass I) är inte tillräckligt stor. Normvärden anges därför inte för närvarande men parkeringsbehovet ska beaktas.

Andelen motorcyklar respektive mopeder utgör ca 6% av fordonsparken vardera (riket) - andelen motorcyklar som är avställda under vintern minskar och ligger idag strax under 50%, för EU-mopeder saknas ännu sådan statistik. Mopeder klass II anses med hänsyn till parkeringsnormen som cykel.

### ***Motorcykelparkering vid bostaden:***

Med hänsyn till andelen motorcyklar i fordonsparken kan 3-4% av bilplatsbehovet vara ett riktvärde.

### ***Motorcykelparkering vid målpunkter (inklusive besök):***

Behovet av motorcykelparkering vid arbetsplatser och stora målpunkter som köpcentra, tågstationer och dylikt får utredas från fall till fall.



Begrepp	Förklaring
Angöring	Uppställning av fordon tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- och pålastning av gods eller för annat liknande ändamål.
Bildelning, Bilpool	Bildelning (engelska "Car-sharing") innebär att ett antal personer (eller företag) delar på användningen av en eller flera bilar i en bilpool. Användaren bokar bil före körningen, och betalar sedan en avgift baserad på körsträcka och använd tid.
Bilplats (bpl)	Anvisat utrymme för parkering av bil (samt motorcyklar och mopeder, klass I där särskilt markerad plats saknas).
Biltäthet	Antal till ett område hörande bilar per tusen invånare. Ibland kan också biltätheten uttryckas som antal invånare per bil.
BTA (våningsyta)	Den yta som begränsas av byggnadens omgivande väggars yttersidor (i golvnivå). En lokals våningsyta utgörs av summan av lokalens samtliga våningsplans ytor.  Utrymmen som inte ska ingå är garage, körytor, pannrum, fläktrum samt förråd i bostadsfastigheter. Utrymmen som ska ingå är lager och hanteringslokaler i anslutning till huvudlokalen samt trapphus.
Butiksyta (BY)	Butikens aktiva försäljningsyta, d v s kundytan plus primärt baklager i omedelbar anslutning till kundytan samt personalutrymmen.
Byggnorm	Det antal bil- och cykelplatser som fastighetsägaren har skyldighet att anordna. Byggnormen anger hur stor del av byggnadens eller anläggningens totala parkeringsbehov som i nuläget ska tillgodoses.
Cykel	Ett fordon avsett att drivas med trambanordning, eldriven rullstol (<15 km/h) eller eldrivet fordon med trambanordning (<25 km/h).
Cykelplats (cpl)	Anvisat utrymme för parkering av cykel (och mopeder, klass II).
Gemensamhetsanläggning	Anläggning för parkering som är gemensamt ordnad för en grupp av fastigheter eller gemensamt nyttjad av två eller flera fastighetsägare eller intressenter.
Lägenhetsyta (LY)	Bostadens aktiva boendeyta, t ex i hyreshus den yta hyresgästen betalar för.
Moped	Ett motorfordon konstruerat för högsta hastighet 45 km/h. Mopeder delas in i två klasser: I: <45 km/h, registreringspliktigt, förarbevis II: <25 km/h, med pedaler, inte registreringspliktigt Äldre svenska mopeder (<30 km/h) tillhör klass II.

Begrepp	Förklaring
Motorcykel	Ett motorfordon med två eller tre hjul avsett för hastigheter över 45 km/h eller ett motorfordon med fyra hjul och högsta vikt 400 kg ( för gods <550 kg).
Parkering	Parkering är enligt vägtrafikförordningen uppställning av fordon dock inte för tillfällig angöring.
Parkeringsköp	Benämning på ett sätt att ordna parkeringsfrågan genom s k avlösning eller friköp. Annan part (annan fastighetsägare vid avlösning, kommunen vid friköp) åtar sig (mot ersättning) att fullgöra den i PBL föreskrivna skyldigheten att anordna bilplatser.
Parkeringsplats	Område anvisat för parkering med en eller flera fordonsplatser.
Planeringsnorm	Det totala antalet bil- och cykelplatser för viss byggnad, verksamhet eller lokal som fastighetsägaren planmässigt ska gardera inför framtiden.
Pendelparkering	En parkeringsanläggning avsedd för för bilister och cyklister som fortsätter sin resa med kollektivt trafikmedel (engelska Park & Ride).
Samnyttjande	Gemensam användning av bilplatser för flera byggnader, verksamheter, lokaler eller användarkategorier. Motsatsen utgörs av fasta, reserverade platser, i sin extrem avsedda, knutna till en bestämd lägenhet eller verksamhetslokal.
Samåkningsparkering	En parkeringsanläggning avsedd för bilister och cyklister som fortsätter sin resa gemensamt med annan bilist (samåker).



# Nulägesbeskrivning

## Bilaga 2

### Lerums kommun i regionen

Lerums kommun är en del av Göteborgsregionen. Under 1900-talet har Lerum utvecklats som en plats att bo - från sommarnöje för göteborgare till utpräglat villa- och radhussamhälle utanför storstaden.

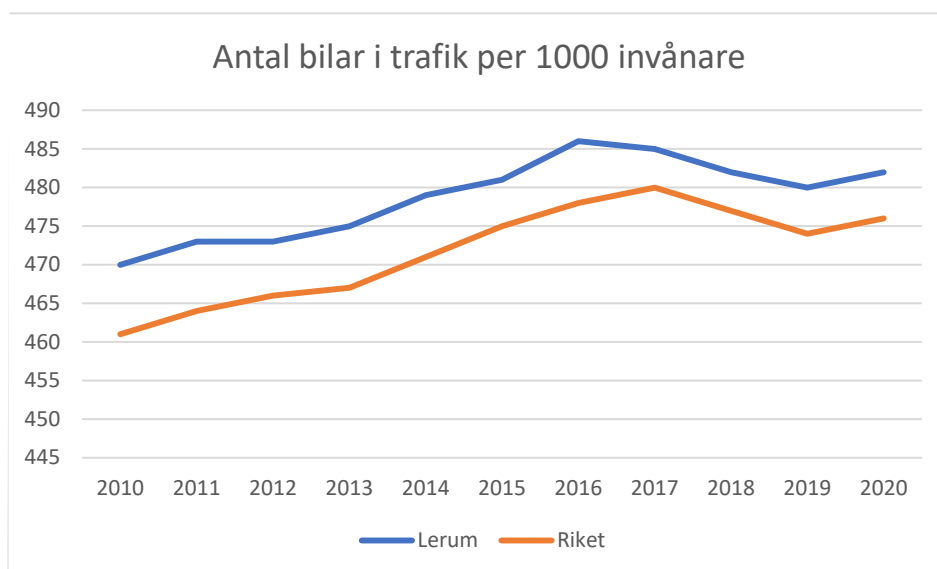
Goda förbindelser kopplar ihop kommunen med framför allt Göteborg, men även Alingsås. Ett band av tätorter längs Säveåns dalgång leder in mot Göteborg. Västra stambanan och E20 löper genom kommunen och skapar möjligheter, men ger även interna barriäreffekter.

Lerums kommun har en hög andel pendling mot övriga kommuner i regionen vilket påverkar resmönstret inom området. Göteborg fungerar som ett regioncentrum för Lerums kommuninvånare vilket innebär ett betydande transportbehov.

Många bostadsområden ligger på ett längre avstånd från kollektivtrafiken och bilpendling har länge varit en del av vardagen. Resvaneundersökningar visar att bilberoendet i Lerums kommun är stort. En ökande befolkning och en fortsatt regionförstoring ökar resandebehovet och trycket på regionens transportinfrastruktur och miljö.

### Befolkning och Bilinnehav

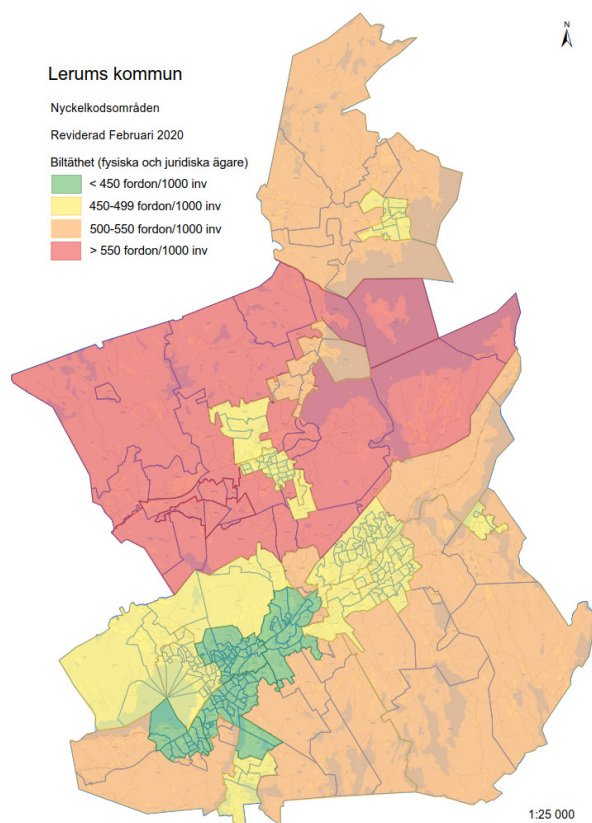
Bilinnehavet i Lerums kommun var år 2020 ca 482 personbilar i trafik per 1000 invånare (SCB). Biltätheten i riket var för samma år, ca 476 personbilar i trafik per 1000 invånare. Sett över tioårsperioden 2010-2020 låg biltätheten i Lerums kommun något högre än biltätheten för riket, men följde annars samma trender. Jämfört med år 2010 har biltätheten i Lerums kommun ökat med ungefär 2,5 %.



*Biltäthetsutvecklingen för Riket och Lerums kommun mellan åren 2010-2020.*

Basområden: Bilinnehav och Biltäthet				
basområde	invånare	antal personbilar i trafik registrerade på fysiska personer	biltäthet (fysiska ägare) bilar/1000 invånare	biltäthet (totalt) bilar/1000 invånare
Aspenäs	4048	1712	423	482
Hulan	2904	1143	394	448
Centrum	4709	1851	393	448
Södra Lerum	4751	1879	395	450
Stenkullen	2566	1012	394	449
Säteråsen/Stamsjön	641	266	415	473
Norr Lerum, lb	599	240	401	456
Söder Lerum, lb	910	423	465	529
Norra Floda	4035	1644	407	464
Södra Floda	4366	1875	429	489
Tollered	866	350	404	460
Knavråås	91	43	473	538
Nordåsen	513	214	417	475
Ubbared	274	127	464	528
Söder Floda, lb	870	428	492	560
Gråbo	4223	1731	410	467
Aggetorp	856	400	420	478
Västra Mjörn	1017	492	484	551
Furuberg/Olstorp	1485	772	520	592
Stenkullen, i-omr	49	23	469	535
Söder Gråbo, lb	818	423	517	589
Norr Gråbo, lb	780	397	509	580
Rönneberg	24	10	417	475
Sjövik	1059	433	409	466
NV Sjövik, lb	529	258	488	556
<b>Summa</b>	<b>43020</b>	<b>18151</b>	<b>422</b>	<b>480</b>

Biltätheten och bilinnehavet i Lerums kommun efter område (Nyko 1441xxx).



Biltätheten (fysiska och juridiska ägare) i Lerums kommun efter område (Nyko 1441xxx).

<b>Lerums kommun: basdata (källa: SCB)</b>		
<i>antal invånare:</i>	<i>år 2020</i>	<i>fördelning</i>
<b>totalt</b>	<b>43 020</b>	
<i>antal hushåll:</i>		
<i>utan bil</i>	4 226	25%
<i>med en bil</i>	8 402	49%
<i>med två eller fler bilar</i>	4 335	26%
<b>totalt</b>	<b>16 963</b>	
<i>antal personbilar i trafik:</i>		
<i>med fysiska ägare</i>	18 250	88%
<i>med juridisk ägare</i>	2 418	12%
<b>totalt</b>	<b>20 668</b>	
<i>antal lägenheter:</i>		
<i>i flerbostadshus</i>	3 447	21%
<i>i småhus</i>	12 706	79%
<b>totalt</b>	<b>14 244</b>	

<b>Lerums kommun: nyckeltal</b>	
<i>antal personbilar i trafik/1000 hushåll</i>	1218
<i>antal invånare/lägenhet i flerbostadshus</i>	1,74
<i>antal invånare/lägenhet i småhus</i>	2,79
<i>antal personbilar/1000 invånare</i>	
<i>privatägda p-bilar/1000 invånare</i>	422
<i>personbilar i trafik/1000 invånare</i>	480

Statistiken säger att i genomsnitt består varje hushåll i Lerums kommun av 1,74 personer i flerbostadshus och 2,79 personer i småhus. Hushållen har i genomsnitt 1,22 bilar. Av alla hushåll saknar ungefär en fjärdedel, ca 25 %, bil, ungefär hälften, 49 %, har en bil och ungefär en fjärdedel, 26 % har två eller fler bilar.

Av kartan på föregående sida kan det utläsas att biltätheten är lägst i kommunens centrala delar och högst i de mindre tätbebyggda delarna utanför Gråbo. Biltätheten ligger tillsammans med den indelning av centrumområde och tätortsbebyggelse som tagits fram i samrådsversionen till översiktsplan 2021 samt avstånd till stationer till grund för den zonindelning som tagits fram.

I jämförelse med centrumområdet i samrådsversionen av översiktsplan 2021 inkluderar zon 1 även områden inom 500 meters avstånd från pendeltågsstationerna Aspedalen, Lerum, Stenkullen och Floda samt busstationen i Gråbo. Gränsdragningen har sedan anpassats till naturliga avgränsningar och barriärer. Avståndet 500 meters radie från pendeltågsstationerna grundar sig på ett antal olika utredningar och studier. I Trafik för en attraktiv stad (Boverket, Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting) anges att en äldre tumregel anger att man som potentiellt resandeunderlag för en station kan räkna in boende och arbetsplatser inom 1 kilometers gångväg från stationen samt 50 % av de boende och anställda inom avståndszonen 1–2 kilometer. I rapporten Stationsnära läge (Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket) definieras stationsnära läge som ett område inom 600–1000 meter från station. I Riktlinjer och indikatorer för hållbar täthet i stationsnära lägen i Göteborgsregionen (Spa-

cescape, Göteborgsregionen), vars syfte var att ta fram riktlinjer för tätheten för mycket stationsnära och stationsnära lägen, anges riktlinjer för områdesexploatering inom 500 respektive 1000 meters radie från station. Utifrån detta bedöms en radie på 500 meter från stationen kunna anses vara ett mycket stationsnära läge och därmed kunna utgöra grund för zon 1.

I jämförelse med tätortsbebyggelsen i samrådsversionen av översiktsplan 2021 har zon 2 utökats till att även inkludera aktuella detaljplaneområden i anslutning till tätortsbebyggelsen samt områden som även i nuvarande zonindelning tillhör zon 2. Zon 2 har även minskats ned genom att tätortsbebyggelserna i Norsesund och Olstorp flyttats till zon 3 då samhällsservicen är lägre och biltätheten högre i dessa områden jämfört med övriga områden i zon 2.

### *Behovet av boendeparkering*

Parkeringstalen för bostäder har beräknats genom att multiplicera antal boende per bostad med antal bilar per invånare för de olika zonerna. Bilplatsbehoven för flerbostadshus baseras på en schablonräkning där 1 lägenhet = 100 kvadratmeter BTA. För besöksparkering vid småhus med gemensam uppställning samt vid flerbostadshus beräknas 0,1 parkeringsplatser per lägenhet.

## Resvanor

Bilresandet dominerar samtliga resor i alla kommuner i Göteborgsområdet. Enligt statistik i Energiplanen för Lerums kommun” utfördes år 2005 ca 69% av alla resor gjorda av boende i Lerum som bilresor. I Göteborg ligger andelen bilresor på ca 51%.

Göteborgs kommun har den största andelen kollektiva resor i regionen, ca 26% (2005). I Lerum utförs ca 10% av alla resor med kollektivtrafik.

Lerums kommun har en mycket hög arbetspendling mot övriga Göteborgsregionen. År 2005 var det ca 65% av de förvärvsarbetande som arbetade i andra kommuner inom GR och ca 76% av dessa arbetade i Göteborg. Andelen kollektivtrafikresande arbetspendlare mellan Lerum och Göteborg är enligt Resvaneundersökningen 2005 ca 16%.

<i>Alla restyper, färdmedelsfördelning (Resvaneundersökningen 2005)</i>					
<i>kommun</i>	<i>bil</i>	<i>kollektivt</i>	<i>cykel</i>	<i>fots</i>	<i>mc/mp</i>
<i>Lerum</i>	69%	10%	10%	11%	?
<i>Göteborg</i>	51%	26%	9%	14%	1%

<i>Arbetsresor, färdmedelsfördelning (Resvaneundersökningen 2005)</i>					
<i>kommun</i>	<i>bil</i>	<i>kollektivt</i>	<i>cykel</i>	<i>fots</i>	<i>mc/mp</i>
<i>Lerum</i>	75%	11%	8%	5%	?
<i>Göteborg</i>	56%	24%	11%	8%	1%

## Kollektivtrafik

Lerumsbornas resor med kollektivtrafiken har ökat något de senaste åren - totalt ca 5% mellan år 2000 och år 2006. I övriga kommuner i Göteborgsregionen har kollektivtrafikresandet för motsvarande period ökat med i snitt ca 10% och för Göteborg med ca 7%.

Ca 34% av resorna görs inom Lerums kommun, ca 55% till och från Göteborg och ca 11% till övriga kommuner, 9 av 10 resor är direktresor.

Viktiga kollektivtrafiklinjer - trafikering vardagar (2009)			
linje	sträckning	turer/riktn	högtrafik
Alingsåspendeln	Gbg-Lerum-Alingsås	55	ca 15 min
Orange express	(Sjövik)-Gråbo-Gbg-Torslanda	27	ca 15 min
520	(Sjövik)-Gråbo-Gbg C	30	ca 30 min
565	Sjövik-Anten-Alingsås	7	75-120 min

De största kollektivtrafikhållplatserna - passagerare vardagar (RUS 2006)			
station/hållplats	s:a på	s:a av	s:a
Lerums station	1904	2184	4088
Floda station	1716	1536	3252
Gråbo busstation	874	961	1835
Stenkullen station	509	476	985
Aspedalen station	486	351	837
Norsesund station	386	367	753
Dergården	346	365	711
Aspen station	376	316	692
Sjövik busstation	148	174	322
Hulan centrum	111	110	221
Tollered	47	129	176
Kusebackastigen	96	75	171
Övriga hållplatser (138 st)	1581	1783	3364

## Cykeltrafik

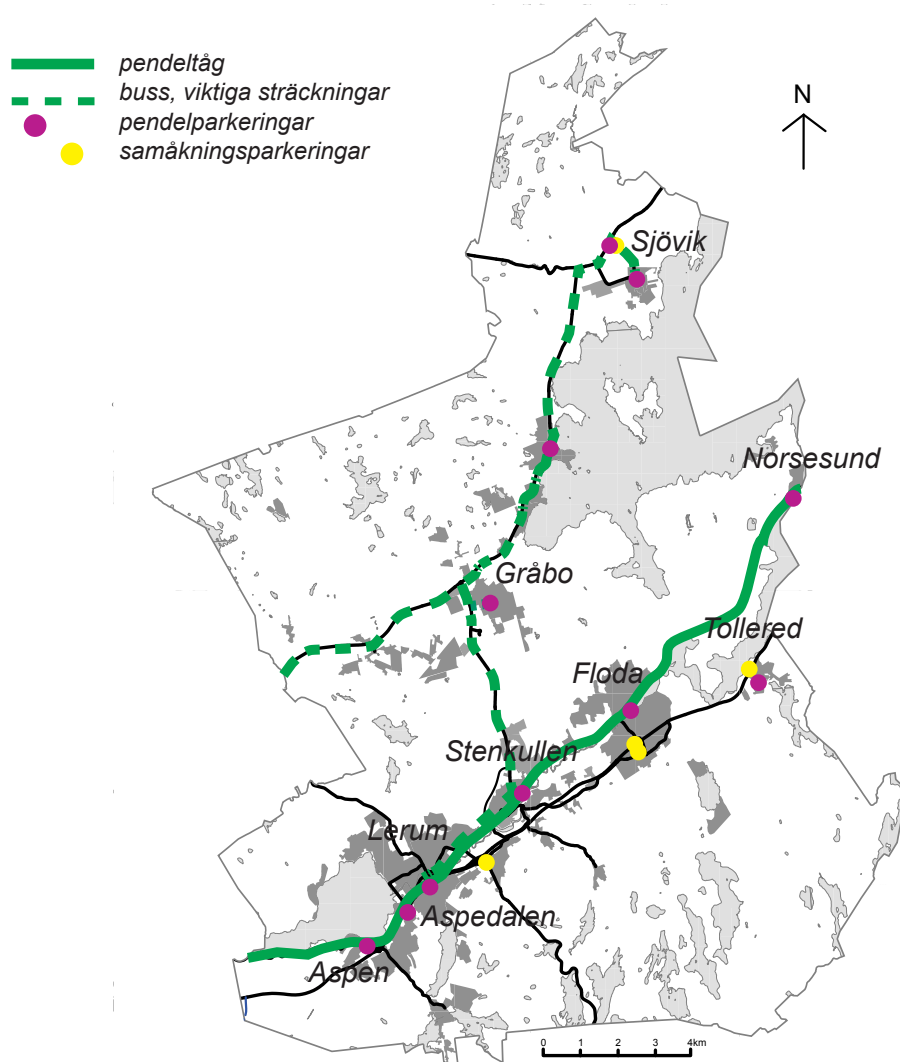
År 2008 hade Lerums kommun sammanlagt drygt 94 km GC-väg och man räknar med att bygga ut cykelvägnätet med ca 1,5-2 km per år.

Lerum ligger relativt väl till vad gäller andelen cykeltrafikresor jämfört med andra motsvarande kommuner i regionen. Resor med cykel står för ca 10% (Resvaneundersökningen 2005).

Cykelparkeringar med väderskydd finns vid pendeltågsstationerna.

## Pendel- och Samåkningsparkering

För att underlätta nyttjandet av kollektiva färdmedel finns idag 11 pendelparkeringar i Lerum. Dessa ligger i direkt anslutning till pendeltågsstationer och viktiga busshållplatser. Dessutom finns 5 samåkningsparkeringar.



Pendel- och samåkningsparkeringar i Lerums kommun.

## *Litteratur*

- [1] Parkeringsnorm för Lerums kommun, VBB Viak Trafikplanering, 1999.
- [2] Lerums framtidsplan ÖP 2008, Lerums kommun, 2008.
- [3] Energiplan 2008 för Lerums kommun, Lerums kommun 2008.
- [4] Vison 2010, Lerums kommun, 2003.
- [5] Transportstrategi för Göteborgsregionen med omland, Göteborgsregionens Kommunalförbund, 1999.
- [6] Lerums centrum, Parkeringsutredning hösten 2007, WSP, 2007.
- [7] Policy för parkering, Sveriges Kommuner och Landsting, 2007.
- [8] Lokalt K2020-arbete i Lerums kommun, Trivector, 2007.
- [9] Trafik för en attraktiv stad TRAST, Boverket, Trafikverket, Sveriges kommuner och Landsting, 2015
- [10] Stationsnära läge, Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket, 2010
- [11] Riktlinjer och indikatorer för hållbar täthet i stationsnära lägen i Göteborgsregionen, Spacescape, Göteborgsregionen, 2017







LERUM