



LULEÅ KOMMUN

## • • • Parkeringsplan för gatumark 2019



# Luleå kommun

Antagen av stadsbyggnadsnämnden 2019-04-25

# Innehåll

1. Inledning .....	1
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Syfte och mål .....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
1.4 Strategier antagna i tidigare dokument .....	3
2. Nuläge .....	5
2.1 Allmänt .....	5
2.2 Så här reser vi i Luleå.....	6
2.3 Allmänna parkeringsplatser idag .....	7
Bilparkering .....	7
Cykelparkering .....	10
2.4 Markanvändning.....	13
2.5 Parkeringsreglering.....	14
Avgifter och tidsreglering .....	14
Övervakning.....	15
2.6 Laddplatser för allmänheten .....	16
3. Parkering – vad gäller?.....	17
3.1 Ansvar för parkering .....	18
3.2 Tidsreglering och parkeringsavgifter .....	19
3.3 Felparkeringsavgifter.....	20
3.4 Flyttning av fordon .....	20
3.5 Tillsyn av parkering och felparkering.....	21
3.6 Laddplatser .....	21

<b>Dokumenttyp</b>	<b>Fastställt</b>	<b>Beslutsinstans</b>	<b>Giltighetstid</b>
Plan	2019-04-25	Stadsbyggnadsnämnden	- 2022-12-31
<b>Dokumentansvarig</b>	<b>Tidigare fastställt</b>	<b>Ärendenummer</b>	<b>Dokument gäller för</b>
Chef stadsplanering		2018/1448	

4. Strategier .....	23
4.1 Skapa god tillgänglighet för besökande till centrum .....	23
4.2 Öka det hållbara resandet .....	26
Biltrafik och hållbarhet .....	26
Cykeltrafik och hållbarhet .....	27
4.3 Nyttja attraktiv mark effektivt .....	30
Samnyttja parkeringsplatser .....	31
Parkeringshus .....	31
Garage under mark .....	32
4.4 Plats för specifika behov .....	33
Parkering för rörelsehindrade .....	33
Ändamålsplatser .....	33
Laddplatser .....	34
4.5 Parkeringsövervakning .....	36
Källor & referenser .....	37
Bilagor .....	38

Fotografer:

Luleå kommun Stadsbyggnadsförvaltningen om ej annat anges under fotot.

Framsida Trekantsparkering ©Blom 2013

Kartor: Copyright Luleå kommun.

<b>Dokumenttyp</b>	<b>Fastställt</b>	<b>Beslutsinstans</b>	<b>Giltighetstid</b>
Plan	2019-04-25	Stadsbyggnadsnämnden	- 2022-12-31
<b>Dokumentansvarig</b>	<b>Tidigare fastställt</b>	<b>Ärendenummer</b>	<b>Dokument gäller för</b>
Chef stadsplanering		2018/1448	

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Kommunen har ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen i kommunen, enligt plan- och bygglagen. Men kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering för annat än sin egen verksamhet. Den skyldigheten vilar på fastighetsägaren. Det är fastighetsägarens ansvar att även anordna parkering för besökande till boende, handel, restauranger och andra verksamheter som bedrivs inom fastigheten. Luleå kommuns anvisningar för kvartermark återfinns i "Parkeringsnorm för cykel och bil" som antogs år 2016. "Parkeringsplan för gatumark" är den andra delen av kommunens planering för parkering.

En parkeringsplan är ett viktigt stöd till att skapa ett väl avvägt trafiksystem som är i balans med staden och stöder dess utveckling. Gatans huvudfunktion är att ge olika trafikantkategorier möjlighet att färdas mellan olika målpunkter. Andra funktioner som naturligt ingår i gaturummet är parkering för cykel och bil samt busshållplatser. Hur rummet sedan möbleras med belysning, sittplatser och träd har stor betydelse för hur staden upplevs.

Städerna har byggts upp under en lång tid samtidigt som bilinnehav och behovet av parkering har förändrats under åren som gått. Inom de äldre fastigheterna kan det vara svårt att möta dagens behov av parkeringsplatser. I Luleå och många andra kommuner är det vanligt att kommunen i stadscentrum anordnar parkeringsplatser som ett komplement till det allmänna behovet för besökande till staden. I större kommuners centrala delar finns många målpunkter som är av allmänt intresse; butiker, restauranger, kaféer, biografier, teatrar eller bara besöka centrum för att träffa andra.



Parkering Södra Hamn. (foto Frank Rizo)

## 1.2 Syfte och mål

Parkeringsplanen anger den övergripande inriktningen för parkering av cykel och bil på gatumark samt riktlinjer för hur parkering ska hanteras i Luleå kommun.

Målsättningen med parkeringsplanen är att den ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Luleå ska vara en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Planen ska:

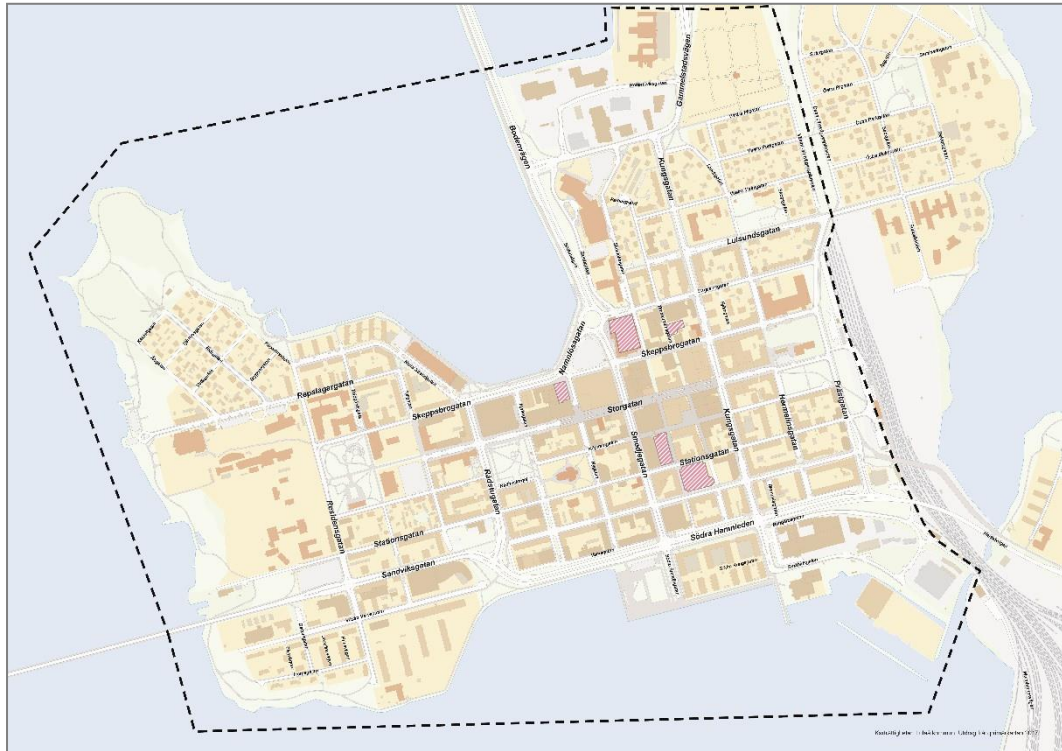
- ◆ Stödja en hållbar stadsutveckling.
- ◆ Skapa en gemensam syn på parkering för bil och cykel.
- ◆ Medverka till att fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafik istället för att använda bilen.
- ◆ Ge vägledning och stöd för kommunala aktörer, fastighetsägare och näringsliv.
- ◆ Tydliggöra vad som gäller för parkering på gatumark.
- ◆ Utgöra underlag vid åtgärder i gatuområdet.

## 1.3 Avgränsningar

Parkeringsplanen behandlar kommunens allmänna parkeringar på gatumark i Luleå centrum. I begreppet gatumark menas i denna rapport dels gator, dels kommunens större allmänna ytor med markparkering som t ex Trekanten i Norra Hamn. De kommunägda parkeringshusen samt kommunala verksamheters parkeringsytor behandlas endast översiktligt.

Det område som behandlas i planen är markerat på nedanstående karta. Detta område har och har länge haft flest målpunkter för besökande till staden. Därför har området sedan lång tid tillbaka varit reglerat med parkeringsförbud och parkeringsavgift. I övriga delar av kommunen är det främst enstaka gator som reglerats med parkeringsförbud. Det är endast i Luleå centrum som kommunens allmänna parkeringsplatser är avgiftsreglerade.





*Geografisk avgränsning för parkeringsplanen.*

## 1.4 Strategier antagna i tidigare dokument

Parkeringsplanen stödjer kommunens övergripande mål och planer och bidrar till att dessa uppfylls:

- ◆ Översiktsplanen "Program till Vision Luleå 2050"
- ◆ Åtgärdsprogram "Bättre luft i Luleå centrum"
- ◆ "Cykelplan 2016–2020"
- ◆ "Parkeringsnorm för cykel och bil" samt "Tillämpningsanvisningar för grönt parkeringsköp"

I de antagna dokumenten översiktsplanen "Program till Vision Luleå 2050", "Cykelplan 2016–2020" och åtgärdsprogrammet "Bättre luft i Luleå centrum" finns övergripande riktlinjer och rekommendationer för arbetet med parkeringsfrågor. Nedan följer en sammanfattning av parkeringsfrågor från de här dokumenten med kommentarer kring nuläget.

I översiktsplanen anges att en parkeringsstrategi ska upprättas med syftet att minska bilanvändandet, gynna kollektivtrafiken och handeln. I arbetet med strategin ska det även ingå att ta fram nya parkeringstal för bil och cykel. En del av detta arbete är genomfört i och med framtagandet av "Parkeringsnorm för cykel och bil" som antogs 2016. Parkeringsplan för gatunära utgör den andra delen.

På gatunätet inom Luleå centrum ska utrymmet för gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras gentemot gatuparkeringar. Kvartersmark ska inte användas för markparkering på centrumhalvön.

För att hålla nere söktrafiken i centrum ska det finnas attraktiva parkeringshus för besökande vid infarterna till centrum. En av åtgärderna i programmet "Bättre luft i Luleå centrum" är att bygga ett parkeringshus vid norra infarten till centrum där de största biltrafikmängderna återfinns. Detta parkeringshus kan samnyttjas av besökande till handel, idrotts- och kulturevenemang samt som parkering för arbetsplatser.

För att minska söktrafiken i Luleå centrum har ett parkeringsledningssystem föreslagits, och även anlagts, med digitala skyltar vid infarterna till centrum som visar hur många platser som är lediga. Än så länge är bara kommunens parkeringshus anslutna.

Antalet cykelparkeringar i centrum och vid andra målpunkter såsom buss- och järnvägsstationerna ska byggas ut. Väderskydd för cykelparkering ska anläggas på strategiska platser och möjlighet till cykelparkering i parkeringshus ska utredas.

För resande med kollektivtrafik ska hela resan beaktas med byteshållplatser, pendlarparkering för anslutande bilister, god cykeltillgänglighet till hållplatser och cykelparkeringar med god standard. Där många boende har mer än 400 meter till busshållplats inom stadsbygden ska cykelparkering byggas vid hållplatsen. Vid entréer till framtida Resecentrum ska det finnas cykelparkering och cykeluthyrning. Parkering för bilar och framförallt långtidsparkering ska förläggas längre bort.



*Trafikanter på väg mot Luleå centrum. (foto Susanne Lindholm)*

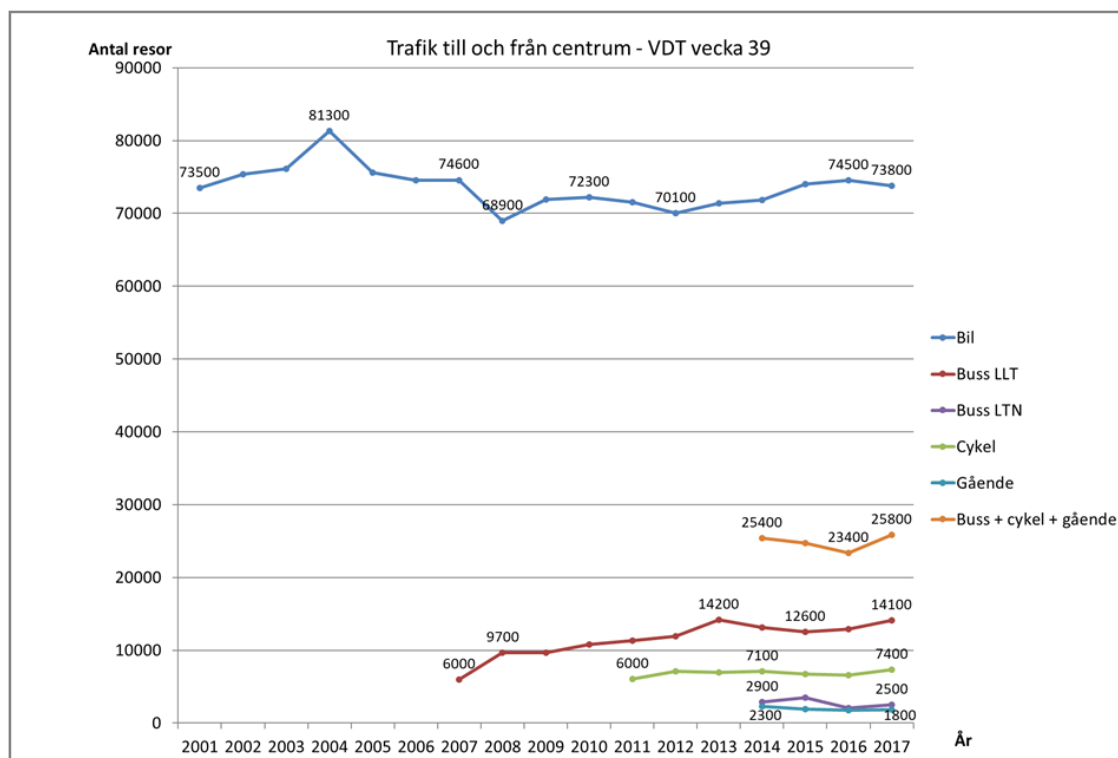


## 2. Nuläge

### 2.1 Allmänt

Centrum är Luleås största bostadsområde med ungefär 8 000 invånare. I centrum finns nästan 12 500 arbetstillfällen. Drygt 10 500 personer pendlar in till sitt arbete i centrum medan ca 2 400 personer pendlar ut från centrum.

Till centrumhalvön kommer en stor del av biltrafiken in via Bodenvägen, Bergnäsbron, Hertsövägen/Malmuddsviadukten och Gammelstadsvägen. På Bodenvägen som ansluter norrifrån återfinns de högsta biltrafikmängderna. Cykel- och busstrafiken använder samma infarter som biltrafiken samt även Lulsundsgatan. Flest cyklister ser man på infartsvägen via Malmuddsviadukten. Både Luleå Lokaltrafik (LLT) och Länstrafiken i Norrbotten (LTN) har ett stort antal busslinjer som angör centrum varje dag. Alla LLT:s linjer angör Smedjegatan och alla LTN:s linjer angör busstation i kvarteret Loet.



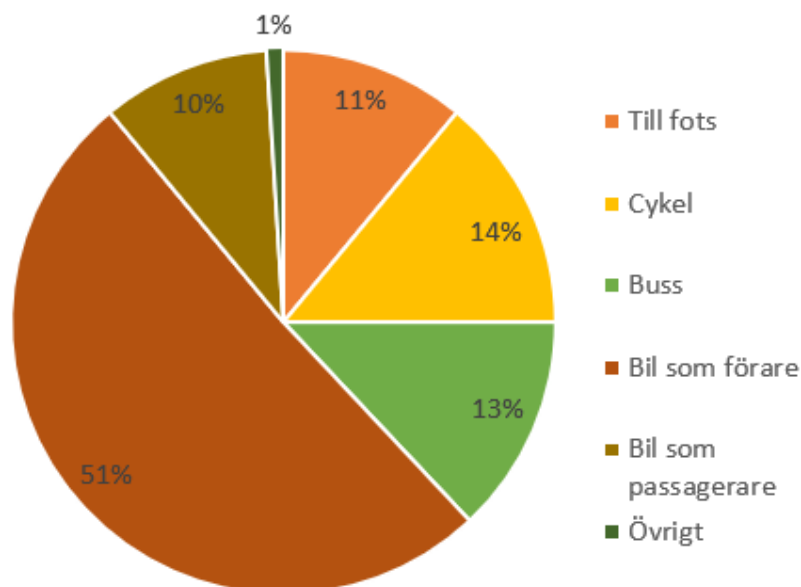
Resor till och från centrumhalvön under ett vardagsdygn.

Bil-, cykel- och gångtrafik är räknat vid infarterna till centrum. Uppgifter om antalet bussresenärer kommer från statistik för hållplatserna i centrum.

De årliga trafikräkningarna visar att biltrafiken till och från centrum var som högst år 2004, därefter har det skett en minskning fram till år 2012 och sedan en svag ökning fram till år 2017. Under samma tid har antalet resande med kollektivtrafik mer än fördubblats. Från år 2001 och fram till och med 2017 har befolkningen ökat från 71952 personer till 77470 personer.

## 2.2 Så här reser vi i Luleå

Den senaste resvaneundersökningen (RVU) som gjordes i Luleå är från 2015 och beskriver fördelningen av de olika färdmedlen enligt nedan.



*Färdmedelsfördelning i Luleå kommun enligt RVU 2015.*

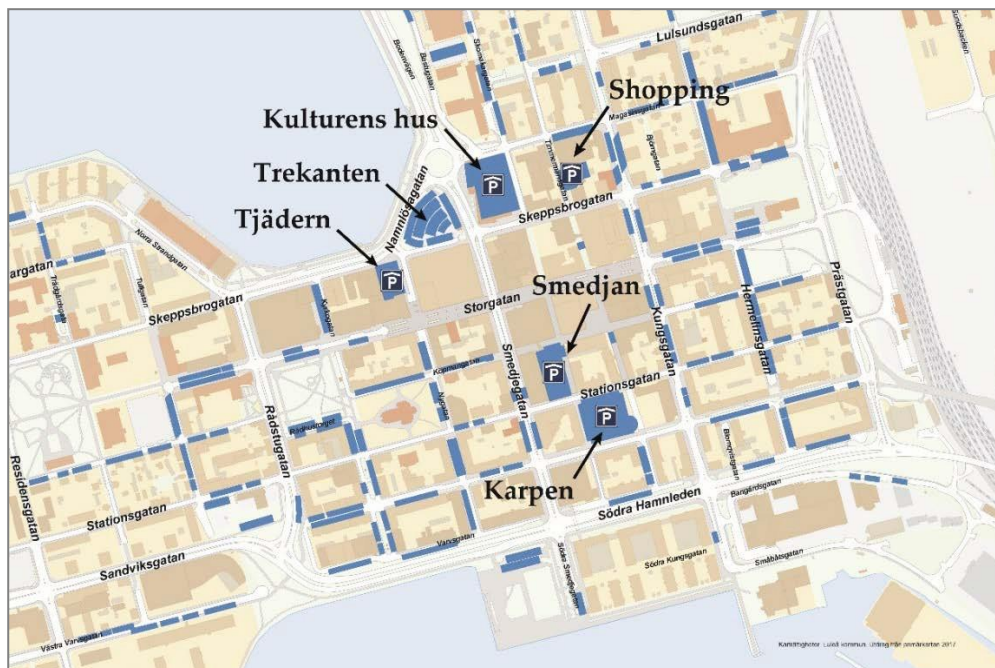
Enligt RVU är 61 % av alla resor som görs i kommunen en bilresa, som förare eller passagerare. Luleå har en låg andel resor som sker till fots jämfört med såväl andra större städer som det nationella snittet. I gengäld är cykelandelen större i Luleå kommun, 14 procent av resorna i Luleå sker med cykel jämfört med 10 procent i andra större städer och endast 6 procent nationellt sett. Även andelen som reser med kollektivtrafik är större i Luleå jämfört med andra kommuner i samma storlek samt det nationella snittet.

I Luleå stadsbygd bor över 75 % av invånarna inom en radie av 5 km till Luleå centrum. Även vid de korta resorna, under fyra kilometer, är bil det vanligaste transportsättet och används vid 45 % av resorna medan resor som sker till fots utgör 19 % och med cykel 26 %.

Hållbart resande innebär att man går, cyklar eller reser med kollektivtrafiken. Målet enligt Luleås översiktsplan Vision 2050 är att de hållbara resorna år 2020 ska stå för minst hälften av alla resor i kommunen och för minst 80 % av resorna som är kortare än fyra kilometer. I cykelplanen återfinns målet för år 2020 att minst 20 % av alla resor i kommunen och 30 % av alla resor kortare än 4 km ska göras med cykel.



För att underlätta för biltrafiken att hitta en ledig parkeringsplats och för att minska söktrafiken i centrum har ett parkeringsledningssystem anlagts som visar lediga platser i kommunens parkeringshus. Systemet är förberett för att även ansluta de privata parkeringshusen som har besöksparkeringar för allmänheten.



*Kommunala och privata parkeringshus samt den allmänna parkeringsplatsen Trekanten.*

### *Parkering för specifika behov och större fordon*

Fordon som är större än normal personbilsstorlek har inte möjlighet att parkera på de allmänna platserna i parkeringshusen utan är hänvisade till markparkeringarna längs gatorna och de parkeringsytor som återfinns på bl a Trekanten och Luleå Energi Arena. För dem som besöker Luleå med husbil eller bil och husvagn är det tillåtet att nyttja två parkeringsrutor om fordonet inte ryms i en ruta. Om bil och husvagn/släpvagn är ihopkopplade räknas detta som ett fordon vid erläggande av parkeringsavgift.

Från husbilsägare finns önskemål om anordnande av ställplatser för husbil och helst med faciliteter som bl a möjlighet till elanslutning, påfyllning av färskvatten och tömning av avlopp. Begreppet ställplats finns ej i Trafiklagstiftningen och beslut om sådan plats kan därför inte tas på gatumark. Däremot kan kommunen besluta om att anordna vanlig parkering på gatumark för fordonsslaget husbil. På kvartersmark har kommunen möjlighet att anordna ställplatser med önskade faciliteter men då behöver först utredas om detta kan vara konkurrerande verksamhet till privata aktörer. Ändring av detaljplan samt bygglov kan krävas.

Luleå kommun har sedan ca fem år tillbaka haft sex parkeringsplatser för husbilar på Gultzaudden. Tio ställplatser har anlagts i Södra Hamn på privat mark. Parkering för buss finns på Storgatan vid Stadsparken och bakom Luleå Energi Arena.



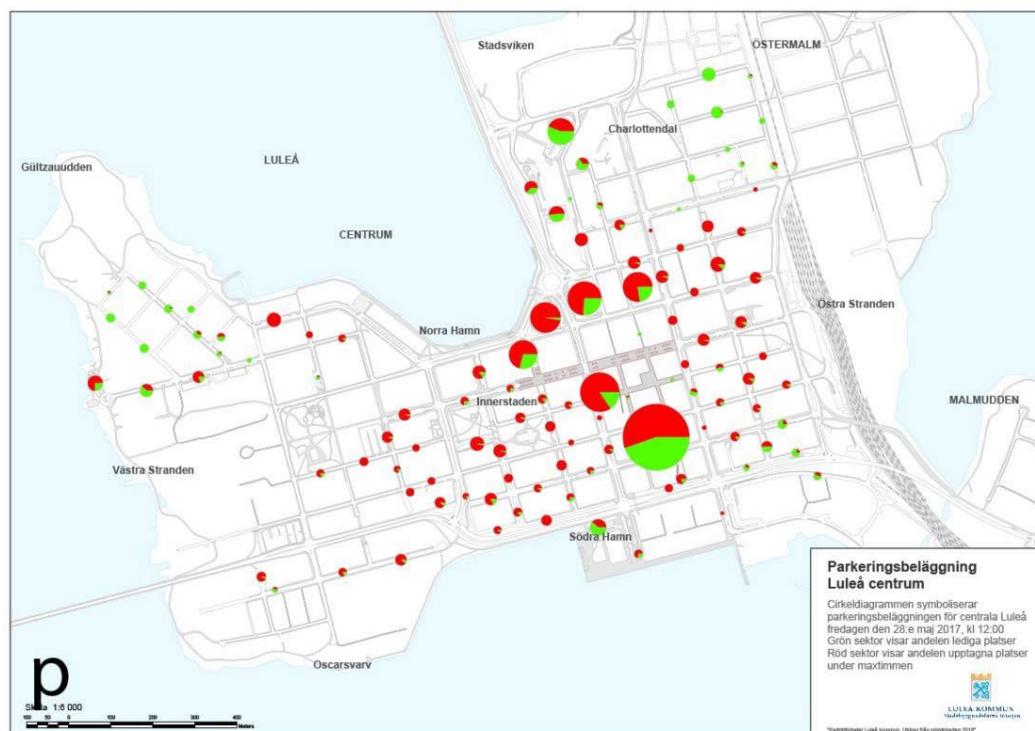
Behov av markparkering för större fordon uppkommer också vid marknader och andra större evenemang. Dessa fordon ges möjlighet att nyttja kommunens arbetsplatsparkering i kvarteret Staren. Vid den stora matmarknaden på gågatan har dock försäljarna behov av att ha sina fordon närmre för kylförvaring av mat och då upplåts del av Trekanten för detta behov.

### *Parkeringsbeläggning*

Vid kommunens inventering av beläggingsgraden på bilparkeringar år 2017 räknades även beläggningen i de tre privata P-husen, totalt 3 018 platser räknades. Inventeringen utfördes i maj under en "löningsfredag" och en vanlig lördag. Flest parkerande var det på fredagen vid lunchtid då 70 % av platserna var upptagna, vilket innebär att drygt 900 parkeringsplatser var lediga.

Nyttjandet är högst längs gatorna i de mest centrala delarna av centrum fastän avgiften är högst på dessa platser. Markparkeringen Trekanten är ofta fullbelagd och väl använd även under kvällstid. Parkeringarna kring Luleå Energi Arena är överfulla vid matcher och andra större evenemang.

Parkeringshuset Kulturens hus är ett varmgarage som blivit alltmer populärt att parkera i, speciellt då vintertid. Vid beläggningsräkningen hade parkeringshuset Karpen som mest en beläggning på 55 % men man får då beakta att detta innebär 384 parkerade bilar.

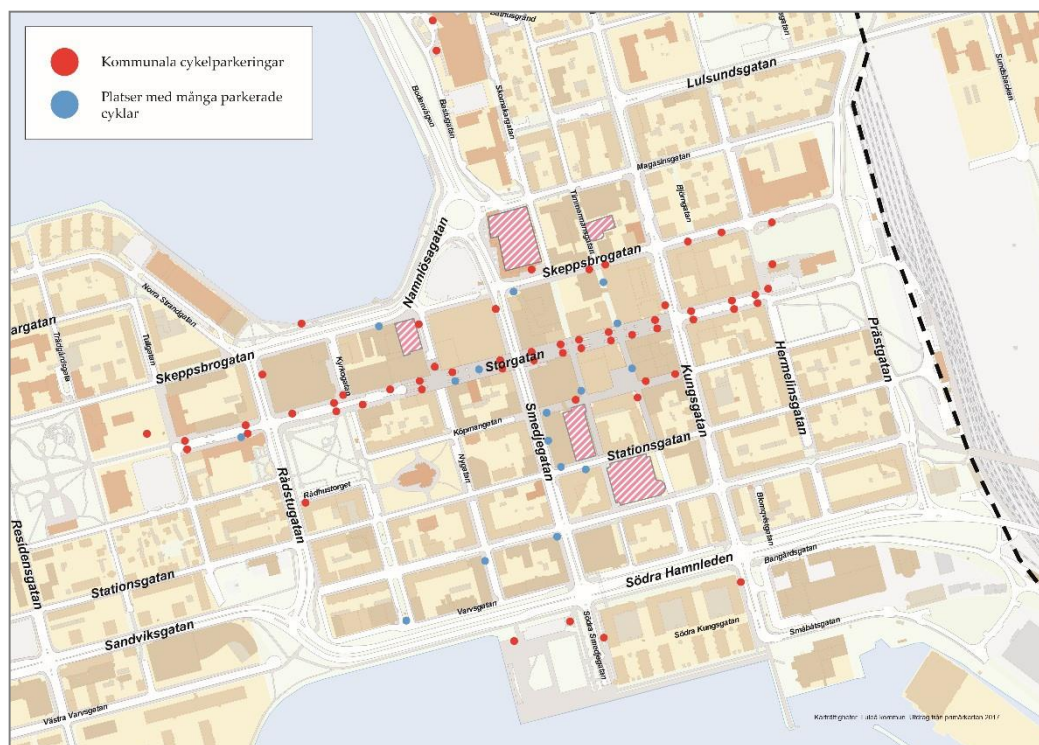


*Kartbild parkeringsbeläggning. Bilden visar maxbeläggning under löningsfredag i maj 2017. Rött visar andelen belagda platser och grönt andelen lediga. Ju större cirkel desto fler parkeringsplatser (Bilaga 2).*





Det finns närmare 60 platser med kommunala cykelställ i Luleå centrum och vid 46 % av platserna står det fler cyklar än vad det finns plats för. 11 % av cykelparkeringarna är dessutom överfulla hela dagen mellan kl. 08.00 – 17.00. I centrum finns det även platser där det står många cyklar men där det saknas cykelställ.



Karta över platser där det finns kommunala cykelställ samt platser där det parkeras många cyklar fastän cykelställ saknas (Bilaga 4).

Inventeringen visade även att många cykelställ var delvis fyllda och att cyklar istället placerades vid sidan av cykelstället. Det visar att det finns ett behov av cykelställ med mer utrymme och bättre funktion. Enstaka permanenta cykelställ är utformade så att cykelns ram kan låsas fast, vid resterande cykelparkeringar går det endast att låsa fast cykeln i framhjulet. Kommunen har utöver permanenta cykelparkeringar två mobila cykelställ som ger möjlighet att låsa fast cykeln i ramen.

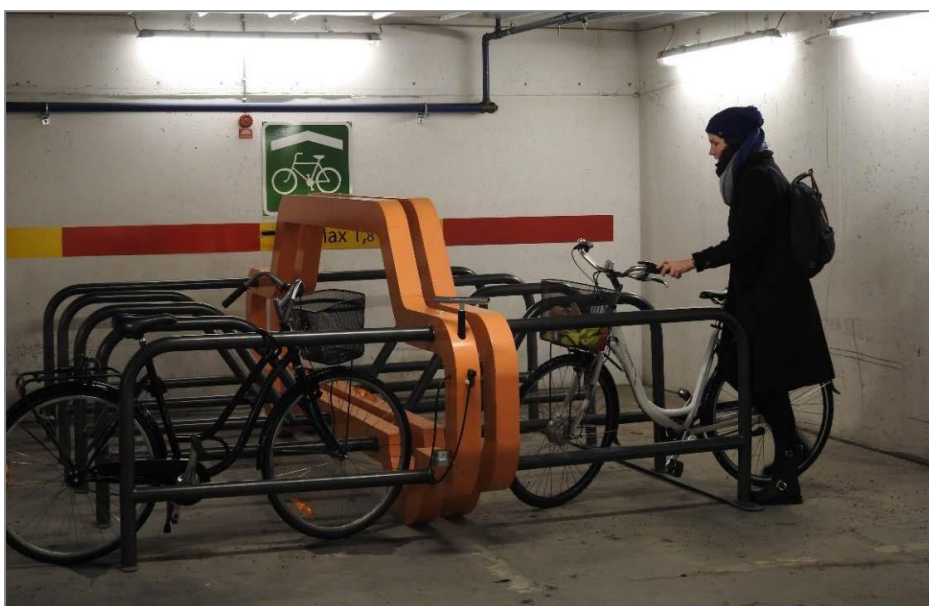
Enligt Luleå kommuns cykelplan föreslås åtgärder för att tillskapa fler väderskyddade cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast ramen. I dagsläget finns det få platser där båda aspekterna uppfylls i centrala Luleå. Ett väderskydd är viktigt för dem som avser att lämna cykeln under en längre tid. Därför finns det behov av fler cykelparkeringar med väderskydd som kan placeras i gaturummet eller att fler cykelparkeringar inryms i parkeringshus.



*Cykel parkerad vid lyktstolpe för att kunna låsa fast i ramen*

### *Cykelparkering vintertid*

Cykelanvändningen i Luleå påverkas mycket av årstidsvariationen, vilket framkommer i Resvaneundersökningen. Vintertid cyklar endast 9 % mellan bostaden och arbete/skola, jämfört med sommarhalvåret då 36 % väljer cykeln. För att möjliggöra användningen av cykelparkeringar vintertid krävs det mycket resurser för att snöröja cykelparkeringar och det saknas en prioritering för vilka som i första hand ska underhållas vintertid. Idag måste de flesta cykelparkeringar handskottas och det är därför inte möjligt att underhålla alla cykelparkeringar då det skulle krävas mycket tid och resurser för utförande. Står det cyklar i cykelställen begränsas underhållet ytterligare. I dagsläget testar kommunen att placera mobila cykelparkeringar i ett av de uppvärmda kommunala parkeringshusen för att vintertid göra det möjligt för cyklister att parkera inomhus.



*Mobil cykelparkering i parkeringshuset Kulturens hus under vintern 2017–18.*



## 2.4 Markanvändning

Markparkeringarna tar upp stora ytor i den centrala staden. Det påverkar därmed upplevelsen av stadsmiljön och konkurrerar med annan markanvändning. En bilparkeringsplats upptar ungefär lika mycket yta som en enrumslägenhet, ca 25 kvm inklusive manöverutrymme men exklusive tillfartsvägar. På en bilparkeringsruta ryms uppemot 10 parkerade cyklar.

Olika lösningar för bilparkering upptar olika mycket mark beroende på hur de är ordnade. Parkeringshus eller garage ovan eller under mark är mer yteffektiva än öppna bilparkeringar som markparkering eller parkering längs gatan. Parkering i parkeringshus eller i underjordiska garage är däremot en dyrare lösning och som ofta bedöms vara ekonomiskt försvarbart endast när markens värde är högt.

Den mark i centrum som idag upptas av markparkering har en negativ inverkan på skapandet av en attraktiv stadsmiljö. Större och samlade markparkeringsanläggningar kan upplevas mer tillgängliga samtidigt som de förfular. Detsamma gäller bilparkeringar längs gatorna. De bidrar inte till en levande stadsmiljö i centrum eftersom de upptar yta som i stället kan användas till exempelvis cykelvägar, breda trottoarer, uteserveringar, trädplanteringar eller sittbänkar. Utrymmen som gör staden mer levande och anpassad för att vistas i.

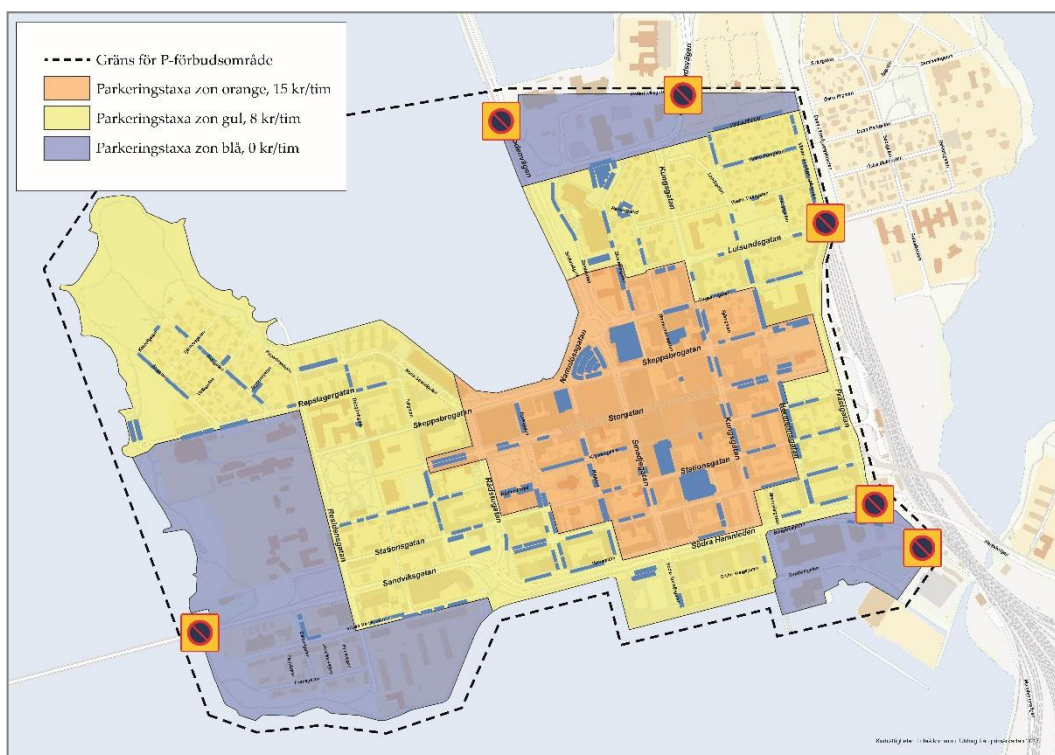


*Sommargatan 2018*

Plats för parkering blir ofta en prioritering av biltrafik mot andra färdmedel och stadsmässiga kvaliteter. En prioritering till fördel för biltrafiken med lättillgängliga gatu- och markparkeringar kommer därför att motverka intentionerna i kommunens antagna planer och program.

## 2.5 Parkeringsreglering

Luleå centrum är reglerat med en lokal trafikföreskrift som område med parkeringsförbud (se karta nedan). Det betyder att man på gatemark endast får parkera på anvisade parkeringsplatser. I övrigt är det tillåtet att stanna längs gatan för på- och avstigning eller för lastning och lossning. Centrum är indelat i tre olika avgiftszoner för parkering. I centrumkärnan gäller den högsta taxan och i utkanterna är det gratis att parkera. Drygt två tredjedelar av parkeringsplatserna återfinns i centrumkärnan (parkeringshusen medräknade) och ungefär fem procent återfinns i den avgiftsfria zonen.



Karta över nuvarande parkeringsförbudsområde och taxezoner, 2018 (Bilaga 5).

### Avgifter och tidsreglering

Parkeringsavgift och tidsreglering är viktiga styrmedel för att skapa god tillgänglighet till parkeringsplatserna. Luleå centrum är indelat i tre olika avgiftszoner för parkering på gatemark; orange zon med nuvarande taxa 15 kr/timme, gul zon med 8 kr/timme samt en blå zon där det är avgiftsfritt. Avgiften inom varje zon får sättas till högst angivet belopp men det är möjligt att ha en lägre avgift eller avgiftsfritt. Avgift uttas måndag-fredag kl. 9-18, lördagar kl. 9-15 och övrig tid är det gratis. Parkeringsplatserna är inte tidsbegränsade förutom ett fåtal avgiftsfria platser. För den som har parkeringstillstånd för rörelsehindrad är det gratis att parkera på kommunens allmänna platser.

I kommunens parkeringshus är parkeringsavgiften lägre än på gatumarken.



Timtaxan i parkeringshusen är för närvarande 12 kr/timme. I Karpen har man också en dygnstaxa som innebär max 40 kr/dygn under sommaren och vintertid max 60 kr/dygn. I Kulturens hus är avgiften lägre kl. 18:00-07:00.

I Luleå kommun finns möjlighet att köpa parkeringskort för de allmänna platserna på gatumark. Det finns två olika slags kort: månadskort och årskort. Förenklat kan man säga att månadskortet enbart är till för hantverkare som har tillfälliga arbeten i centrum. Årskortet kan köpas av alla. Dessa kort innebär inte att man får en specifik parkeringsplats tilldelad utan man får parkera i mån av plats i centrum. Avgiften för årskortet justerades senast år 2004 och gällande avgift (5 375 kr/år) medför att det för många är betydligt billigare att parkera på gatumark istället för att hyra en plats på sin arbetsplats eller vid sin bostad. Månadskortet ger hantverkaren möjlighet att parkera vid arbetsplatsen på gatumark till en avgift av 150 kr per månad.

## Övervakning

För att styrmedlen ska fylla sin funktion måste det finnas tillräckligt med parkeringsövervakning. Övervakning av parkering på allmän plats ligger organisatoriskt under Stadsbyggnadsförvaltningens avdelning Drift och Underhåll. Övervakning av parkering på kommunens kvartersmark ligger under Stadsbyggnadsförvaltningens Fastighetsavdelning.

Luleå kommun har lagt ut övervakningen för allmän plats på entreprenad. Idag anlitas tre parkeringsvakter. Två av dem har centrum som prioriterat område att bevaka. Den tredje har hand om kommunens fordonsflyttning samt övervakning av ytterområden. Övervakningsområdet sträcker sig över hela kommunen. Kommunen handlägger ca 250–300 ärenden gällande fordonsflyttning per år. Denna verksamhet tar mycket tid i anspråk av parkeringsövervakarna. Flyttning av fordon sker på både privat och kommunal mark.



*Parkeringsövervakning år 1995. (fotograf okänd)*

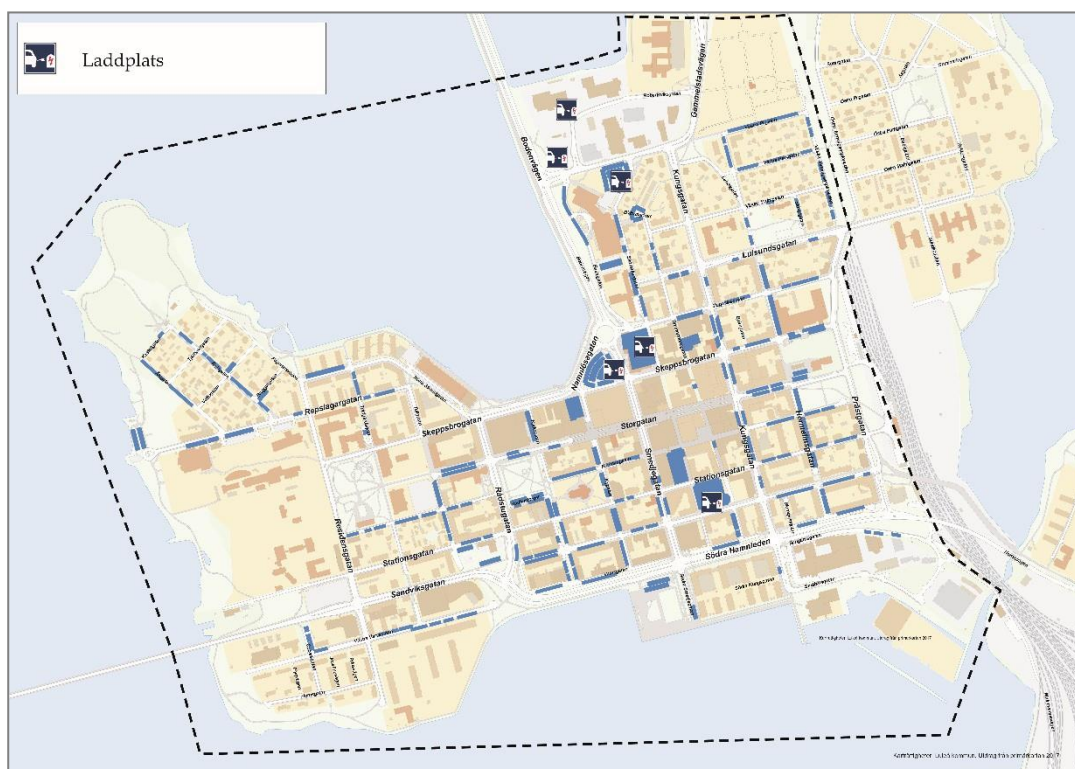
## 2.6 Laddplatser för allmänheten

Inom Luleå kommun finns idag 18 olika offentliga platser för laddning av elbil. För sju av dessa står Luleå Energi som ägare.

Inom centrumhalvön finns offentliga laddmöjligheter för motorfordon på sex olika platser. På kommunens kvartersmark finns laddplatser för elbilar i parkeringshusen Karpen och Kulturens hus samt på markparkeringen Trekanten och bakom Pontusbadet. Kommunen är ägare till uttagen i parkeringshusen och Luleå Energi till de övriga.

Det finns många olika typer av laddplatser med olika kapacitet och olika slags eluttag. Den mest kompletta anläggningen i Luleå centrum återfinns hos drivmedelstationen på Robertsviksgatan.

Kommunala laddplatser för elcyklar är idag obefintliga. Laddplatser för elcyklar bör placeras inomhus på grund av det klimat som vi har i Sverige och speciellt i Luleå. Redan vid 10 °C börjar batterier att förlora kapacitet och de ska inte laddas när de är kraftigt nedkylda, det kan skada battericellerna.



Kartbild över befintliga laddplatser i januari 2018.



En lokal trafikföreskrift, förkortas LTF, är en författning som innehåller särskilda trafikregler för en gata/väg eller ett område. Dessa regleras och meddelas med stöd av Trafikförordningen. Vanligast är att kommunen beslutar om LTF inom tätbebyggt område och länsstyrelsen utanför. Trafikreglering är möjlig men inte lämplig att göra i en detaljplan, utan reglering bör istället göras med lokala trafikföreskrifter. Ett skäl att inte vara för detaljerad gällande trafikreglering är detaljplanens långa giltighetstid vilket försvårar om det finns behov av ändrad användning av gatan. En LTF är generellt sett enklare att ändra än en detaljplan.

### 3.1 Ansvar för parkering

Det är inte tillåtet att parkera, i vissa fall inte ens stanna till, var som helst. Var det är tillåtet respektive inte tillåtet att parkera anges i Trafikförordningen. Det som styrt lagstiftningen är framför allt kraven på trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Trafikförordningens bestämmelser gäller oavsett om det är allmän platsmark (här definierat som gatumark) eller kvartersmark. På gatumark tillämpas ett offentlighetsligt system för reglering och övervakning och på kvartersmark gäller civilrättsliga regler.

Med stöd av Trafikförordningen kan kommunen även reglera parkering på gatumark genom lokala trafikföreskrifter. På kvartersmark är det markägaren, som kan vara kommunal eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de som återfinns i förordningen. För kvartersmark krävs ingen Lokal trafikföreskrift.

Med allmänna platser avses i plan- och bygglagen gator, vägar, torg och andra områden som är allmänt tillgängliga och avsedda för gemensamma behov. Kommunen har oftast ansvaret för allmän platsmark.

Kvartersmark är mark avsedd för bebyggelse eller annat ändamål. Inom kvartersmark är det fastighetsägaren som har ansvaret för att det finns parkeringsplatser i tillräcklig omfattning.

En stor skillnad mellan parkering på gatumark och kvartersmark är att på sistnämnda finns möjlighet att reservera platser och införa differentierade avgifter för olika fordon eller personer. Med utgångspunkt från kravet att behandla alla medborgare lika har kommunen ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser på gatumark för enskilda personer eller företag (likställighetsprincipen i Kommunallagen). Lagstiftningen ger dock kommunen rätt att avgiftsbefria och anordna platser för innehavare av parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Parkeringsplatser får reserveras för vissa fordonsslag som t ex buss eller cykel. Ändamålsplatser, där man endast får stanna men ej parkera, får anordnas på gatumark för bland annat taxi och varutransporter.

I kommunens parkeringshus som ligger på kvartersmark gäller samma parkeringslagstiftning som för privat kvartersmark.



## 3.2 Tidsreglering och parkeringsavgifter

En kommun eller en fastighetsägare har rätt att reglera både hur länge och under vilka tider man får parkera på en plats. I centrala lägen kan det vara önskvärt med en hög omsättning på parkeringsplatserna för att skapa bra underlag för handeln. Med korta parkeringstider blir arbets- och boendeparkering inte attraktivt samtidigt som besöksparkering underlättas.

Genom tidsangivelser som anger när det är tillåtet att angöra lastplatser kan kommunen även styra varuleveranser. En genomtänkt placering av lastplatser i kombination med tider för angöring kan bidra till mindre störningar och trivsammare miljö för övriga som vistas i gaturummet.

På allmän plats får kommunen endast ta ut parkeringsavgifter för "trafikens ordnande". Betalningsviljan eller vilka avgifter som tas ut på kvartersmark ska därför inte påverka beslut om avgifter på allmän plats. Avgifter får heller inte tas ut enbart för att finansiera kommunal verksamhet. En kombination av avgifter och tidsregleringar är ett effektivt sätt att styra efterfrågan på parkeringsplatser i ett område. Parkeringsavgift kan tas ut för alla slags fordon. Inom ett parkeringsområde får man dock inte ha olika avgifter för olika typer av fordon som t ex lägre avgift för miljöbilar.



*Parkering på Kungsgatan 1969. (Luleå kommuns historiska bilder, fotograf okänd.)*

Syftet med parkeringsavgifter och tidsreglering är att befintliga parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen önskar. Genom en högre avgift och kortare parkeringstid på platser där efterfrågan på parkering är stor, som i en stadskärna eller vid andra stora målpunkter, kan man få en högre omsättning på parkeringsplatserna och därmed ökad tillgänglighet. Avgiftsreglering kan också användas för att påverka färdmedelsval. Om kostnaden för parkering vid arbetsplatsen är högre än vid bostaden kan fler antas lämna bilen hemma.



För allmän plats kan kommunen även besluta om en engångsavgift som gäller för en viss period. Denna engångsavgift får kommunen tillämpa för boende och näringsidkare inom ett visst område eller för dem med särskilda behov av att parkera i sitt arbete. Detta innebär dock inte att man kan få en specifik parkeringsplats tilldelad utan man får rätt att parkera inom ett visst område.

### 3.3 Felparkeringsavgifter

Kommunen beslutar om vilka felparkeringsavgifter som får tas ut för parkeringsförseelser. Enligt förordningen om felparkeringsavgift är den lägsta avgift som får tas ut 75 kronor och den högsta 1 300 kronor. På allmän plats är det kommunalt förordnade parkeringsvakter eller polisen som kan utfärda felparkeringsavgift. Om den som fått anmärkning på gatumark anser att anmärkningen är felaktig kan den endast bestridas hos polisen. Felparkeringsavgiften betalas till Transportstyrelsen som tar ut en administrationskostnad och återbetalar resterande avgift till kommunen.

Vid parkeringsförseelse på kvartersmark är det markägaren (eller dennes ombud) som ansvarar för ärendet från beslut om avgiftens storlek, utfärdande av anmärkning till eventuell rättelse. På kvartersmark kallas anmärkningen för kontrollavgift.



### 3.4 Flyttning av fordon

Förutom parkeringsövervakning får kommunen besluta om flyttning av fordon om förutsättning för detta föreligger t ex om fordonet är trafikfarligt parkerat, har parkerat avsevärt längre tid än tillåtet eller är ett fordonsvrak. I begreppet fordon inräknas även cyklar.

Handläggningen måste vila på strikt författningsenlig grund, men kräver också sunt förnuft och gott omdöme. Förvaringsmöjligheter krävs samt avtal med auktoriserad bildemontering. Polisen får flytta fordon men inte fordonsvrak.

### 3.5 Tillsyn av parkering och felparkering

Tillsyn av att parkeringsreglerna på gatumark följs får utföras av polisen och av parkeringsvakter som arbetar åt kommunen. Kommunen kan antingen ha egna anställda som utför övervakningen eller lägga ut delar av eller hela parkeringsövervakningen på privata vaktbolag. Oavsett vem som utför övervakningen på gatumark gäller strikta krav på utbildning. För övervakning på kvartersmark säger lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering endast att den som anlitas ska ha "för ändamålet lämplig utbildning". Skälet till dessa lägre krav är att reglerna för parkering på kvartersmark är betydligt enklare än de för gatumark.

### 3.6 Laddplatser

Med stöd av Trafikförordningen kan kommunen meddela en lokal trafikföreskrift om att en plats ska vara laddplats. På en sådan plats får endast "fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras". Bestämmelsen innebär att laddfordon inte behöver laddas för att få stannas eller parkeras på platsen. Med nuvarande lagstiftning har kommunen inte tydliga mandat för att på gatumark reglera laddplatser med andra villkor än övrig parkering som t ex annan avgift, tidsbegränsning eller att laddning måste pågå för att platsen ska få användas.

Beroende på vad det är för typ av mark som behöver tas i anspråk för laddinfrastruktur kan förutom Trafikförordningen, olika regelverk behöva tillämpas. För offentlig plats/gatumark handlar det om ordningslagen, KAL-avgiftslagen, ellagen och kommunallagen.

Vid etablering av laddplatser måste kommunen följa kommunallagen. Kommunens agerande får inte innebära ett otillåtet stöd till enskild näringsidkare (2 kap. 8 § kommunallagen). Om kommunen överväger att själv tillhandahålla laddinfrastrukturen måste även den allmänna kompetensregeln och regeln om kommunal affärsverksamhet beaktas (2 kap. 1 och 7 §§ kommunallagen). Enligt dessa bestämmelser får kommunen bedriva viss näringsverksamhet, om den drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt invånarna i kommunen.

En kommun kan inte subventionera eller ge bort el för "tankning" av elfordon då detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Kommunen har inte heller möjlighet att ta betalt för strömmen på allmän plats. Vilka avgifter som kommunen får ta ut på en parkering på allmän plats anges i KAL.

Mer om laddinfrastruktur för elfordon kan läsas i publikationen "Ladda för Framtiden" utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).



## 4. Strategier

Luleås stadskärna ska vara lättillgänglig oavsett hur man väljer att ta sig dit. Det behöver bli enklare att välja hållbara transportsätt och att den attraktiva marken i centrum nyttjas på ett bättre sätt.

Det pågår en förtätning av Luleå stadskärna. Fler boende och fler arbetsplatser innebär också fler resande till och från stadskärnan. Kommunens målsättning är att det ökande resandet inte ska innebära ökad biltrafik men ändå bevara en god tillgänglighet. Olika projekt pågår med syftet att fler ska gå, cykla eller resa kollektivt.



### 4.1 Skapa god tillgänglighet för besökande till centrum

Kommunen vill ge möjlighet att besöka centrum vare sig man bor nära eller kommer från andra orter eller kommuner. Det ska alltid finnas en ledig parkeringsplats för cykel och bil på rimligt gångavstånd. Om beläggningen på parkeringsplatserna vanligtvis understiger 80 % är det tillräckligt med platser. Cykelparkeringar bör ligga närmare centrum medan bilparkeringar kan anläggas längre bort från målpunkten. Se rekommenderade maximala gångavstånd i Luleå kommuns "Parkeringsnorm för cykel och bil".

Kommunen anordnar allmänna parkeringsplatser för besökande till stadskärnan som ett komplement till de privatägda besöksplatserna för att skapa bättre tillgänglighet till handel, restauranger och annan service. Parkering längs gatan anordnas främst där det finns ett stort antal besöksmål och behovet inte kan tillgodoses på kvartersmark. Framkomlighet för gående, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras före gatuparkering om konflikt uppstår. Om valet står mellan

parkering för cykel eller bil så ska det fordonsslag som har störst behov av mer parkering prioriteras högst. Vid förändringar är det även viktigt att beakta trafiksäkerheten samt behovet av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Idag finns det tillräckligt, till och med ett överskott, med allmänna platser för bilparkering i centrum men det behövs fler och bättre cykelparkeringar. I norra delen av centrum är beläggningen på de allmänna platserna tidvis mycket hög, speciellt då matcher eller andra evenemang hålls i Luleå Energi Arena. Vid framtida förändringar av marken i norra centrum behöver detta parkeringsbehov för besökande beaktas.

Längs gatan ska parkering prioriteras för kortare besök och behovet att komma nära. Vid förändringar av bilparkering ska rörelsehindrades behov av att parkera nära målpunkten alltid beaktas. För att parkeringshusen ska vara attraktivare alternativ bör dessa ha en lägre parkeringsavgift än platserna längs gatan. I parkeringshusen ska det finnas möjlighet till samnyttjande av platserna mellan besökande och arbetande i centrum. Öppettider i parkeringshusen behöver ses över och anpassas bättre till de besökandes behov. Till exempel skulle Karpens öppettider behöva anpassas bättre till skärgårdstrafikens tidtabell.

För att underlätta resandet med kollektivtrafik ska det finnas pendlarparkeringar vid järnvägsstationer, busstationer och viktiga busshållplatser för dem som vill ansluta till tåg eller buss. Cykelparkeringarna på dessa platser ska ha hög standard. Där kommunen inte är markägare eller väghållare ska kommunen verka för att detta anordnas.

- ◆ Bil- och cykelparkering ska alltid i första hand anordnas på kvartersmark.
- ◆ Framkomlighet för trafikanter prioriteras före parkering på gatumark.
- ◆ Rörelsehindrades behov av att komma nära målpunkten ska alltid beaktas.
- ◆ Det fordonsslag som har störst behov av ytterligare parkering prioriteras högst.
- ◆ Parkering på gatumark ska vara för korta besök i centrum och parkeringshusen mer fördelaktiga för längre besök.
- ◆ Kommunen ska anordna och verka för goda möjligheter att ansluta till kollektivtrafik.





### *Reglering av parkering*

Reglering av bilparkering behöver ses över så att dessa är lediga för besökande till staden och inte upptas hela dagarna som arbetsplats- och boendeparkering. Införande av avgift samt höjning av avgift har visat sig påverka boendes och arbetandes nyttjande av platserna. De mest attraktiva platserna har idag trots högsta parkeringstaxa ändå hög beläggning och för dessa behövs ytterligare styrmedel i form av tidsreglering. Avgiftens storlek samt tidsbegränsning anpassas till hur stort behovet är av att ha god omsättning av parkerande i respektive delområde.

I Luleå kommun finns möjlighet att köpa parkeringskort för de allmänna platserna på gatumark; månadskort för hantverkare och årskort som kan nyttjas av alla. Det är viktigt att reglerna kring dessa kort är tydliga, dels för att kommunen ska behandla alla lika men även för att dessa kort inte ska innebära att besöks-parkeringar i hög grad nyttjas av boende och arbetande i centrum. Avgiften för parkeringskortet bör ligga på en sådan nivå så att det blir en rimlig kostnad för dem som inte har andra alternativ än att nyttja gatumark men ändå så pass hög så att gatumarksparkering inte blir ett betydligt billigare alternativ än att t ex hyra parkeringsplats av sin arbetsgivare.

Lagstiftningen ger möjlighet att reglera cykelparkering på gatumark genom parkeringsförbud, avgifter och dylikt men i dagsläget ser kommunen endast behov av att nyttja lagstiftningens möjlighet till att flytta cyklar som är övergivna.

- ◆ Avgift och tidsbegränsning av bilparkering på gatumark ska regelbundet ses över och anpassas så att parkeringsplatserna fortsätter att vara till för besökande till centrum.

## 4.2 Öka det hållbara resandet

### Biltrafik och hållbarhet

I Luleå centrum bidrar biltrafiken till både för mycket luftföroreningar och trafikbuller. Hållbarare alternativ än att resa med egen bil behöver uppmuntras. Kommunen ska bli bättre på att informera om alternativen och arbeta med beteendeprojekt.

Planering av ny bebyggelse ska ske med stor hänsyn till möjligheterna för boende, arbetande och besökande att färdas hållbart. Besöksintensiva verksamheter som kan medföra en väsentlig ökning av biltrafiken bör lokaliseras med hänsyn till att man inte skapar ett stort behov av nya bilparkeringar och en stor ökning av biltrafik inom centrum. Parkering för besöksintensiva verksamheter bör samordnas med andra verksamheters behov av parkering. Närhet till buss och tåg bör beaktas för att göra det enkelt att välja andra färdmedel än bilen.



Det är också önskvärt att användning av miljövänligare bränslen ökar men detta går ej att stödja genom parkeringsreglering på gatumark. I dagsläget stödjer inte lagstiftningen att laddplatser för bilar anordnas på allmän plats, ej heller att miljöbilar prioriteras genom t ex lägre taxa på de allmänna platserna.

För att underlätta för biltrafiken att hitta en ledig parkeringsplats och därmed minska söktrafiken i centrum har ett parkeringsledningssystem anlagts. Fler parkeringsanläggningar bör anslutas så att effekten av systemet nyttjas till fullo. Parkeringsplatser längs gatan går ej att ansluta. Gatuparkering medför också mer söktrafik än samlade parkeringsytor och innebär därför mer negativa effekter på

miljön. Söktrafiken i centrum bör även kunna minskas genom attraktiva och lättillgängliga parkeringshus vid infarterna.

### *Parkering på kvartersmark*

Som ett komplement till parkeringsnormen för kvartersmark har tillämpningsanvisningar för gröna köp antagits. Parkeringsnormen ska, med avseende på parkeringstal för bil, kunna tolkas och tillämpas olika beroende på platsspecifika förutsättningar och olika åtgärder som kan vidtas med ambition att gynna kollektivt resande, gående och cyklande. Avsteg från gällande parkeringstal för bil kan ibland vara önskvärt både från kommunens och fastighetsägarens/arbetsgivarens sida.

Möjligheten till grönt parkeringsköp ska uppmärksammas i plan- och byggprocessens alla led, från idé och förfrågan till byggprövningen. Det innebär konkret att frågan behöver hanteras i Byggdialog Luleå, i avtal och i detaljplan. Byggherren/fastighetsägaren ska bli tidigt informerad om innebörden av grönt parkeringsköp och kommunen ska i detaljplanens planbeskrivning redovisa hur parkeringsfrågan ska lösas och om kommunen avser att tillåta avsteg från gällande parkeringsnorm genom grönt parkeringsköp. Mer om vad ett grönt parkeringsköp innebär finns beskrivet i tillämpningsanvisningar för gällande parkeringsnorm, SBn 2017-06-15 § 109.

- ◆ Minska söktrafik med hjälp av parkeringsledningssystemet och lokalisering av nya parkeringshus.
- ◆ Kommunen ska arbeta för att fler ska färdas hållbart genom att ta stor hänsyn till detta vid planering av ny bebyggelse samt att arbeta med information och projekt för beteendeförändring.
- ◆ Kommunens stadsplanering ska verka för att biltrafiken inte ökar inne i centrum.

### **Cykeltrafik och hållbarhet**

I Luleå har många invånare korta avstånd till sina vardagliga målpunkter. Det gäller såväl sträckan till arbete, som till skola, handel och rekreation. Närheten och det förhållandevis platta landskapet ger bra förutsättningar för att cykla och fördelarna är många. Att cykla förbättrar hälsan, minskar utsläpp och buller, ökar det sociala livet i staden och är ekonomiskt hållbart. Cykeln är i många fall ett snabbare alternativ, i alla fall för de kortare resorna. Därför är det viktigt att det finns bra cykelvägar som är säkra och gena, samt cykelparkeringar som är anpassade och placerade där cyklisten vill parkera. Fördelen med cykelparkeringar är dessutom att de får plats många fler cyklar på samma yta som en bil tar upp. För att känna sig trygg med att lämna cykeln obebakad är det i många fall avgörande att det går att låsa fast cykeln i ramen.



För att skapa en bättre lösning för cykelparkeringar i centrum måste fler platser tillskapas både på kvartersmark och gatumark. Idag återfinns de flesta cykelparkeringarna längs Storgatans gågata. Det behövs en större spridning av platser över centrum. Cykelparkeringarna ska vara säkra att använda med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Väderskydd ska eftersträvas där det är möjligt och där behovet av långtidsparkering bedöms vara stort.

Det behövs tydlig anvisning av var cykeln får parkeras så att cyklar inte försvårar de synskadades och rörelsehindrades färd längs trottoarerna och inte heller utgör hinder för att nå entréer eller skymmer skyltfönster. För att parkeringssituationen i centrum ska kunna lösas på ett sätt som inte försämrar framkomligheten längs trottoarerna för varken fotgängare eller cyklister bör nya cykelparkeringar, där det är möjligt, etableras vid långsgående bilparkeringar. Detta istället för att cykelparkeringar tar fotgängares och cyklisters ytor i anspråk.

- ◆ Öka antalet cykelparkeringar i Luleå centrum.
- ◆ Bygga fler säkra cykelparkeringar där cykeln går att låsa fast i ramen.
- ◆ Väderskydd ska eftersträvas där det är möjligt och där behovet av långtidsparkering bedöms vara stort.
- ◆ Om cykelparkeringar av någon anledning behöver plockas bort ska de ersättas på annan plats i närheten.
- ◆ Det ska vara möjligt att parkera sin cykel under tak och att låsa fast sin cykel i ramen vid busstationen, tågstationerna och framtida resecenter.
- ◆ Om belägningsgraden vid en cykelparkering överstiger 90 % bör fler cykelparkeringar tillskapas.



### *Cykelparkering vintertid*

Eftersom att det inte är rimligt att underhålla alla cykelparkeringar vintertid ska utvalda platser prioriteras för att det ska finnas tillräckligt med besöksparkeringar för cyklister året om. Övriga cykelparkeringar ska tillåtas snöa över.

Luleå kommun ska arbeta för att skapa fler cykelparkeringar med väderskydd på strategiskt utvalda platser för att minska behovet av underhåll vintertid och för att få fler att vilja använda cykeln vid nederbörd och svåra väderförhållanden.

Cykelparkeringar bör även prioriteras i parkeringshus för de som väljer att vintercykla. Under vintern 2017/2018 har cykelparkering ordnats i ett av de kommunala parkeringshusen. Försöket ska utvärderas för att avgöra om detta är ett bra sätt att hantera behovet av väderskyddad cykelparkering. I framtiden kan både cykelparkeringshus och fler cykelparkeringar i parkeringshus vara möjliga att till skapa.

- ◆ Vintertid ska strategiskt utvalda cykelparkeringar prioriteras vid vinterväghållning.
- ◆ Skapa fler cykelparkeringar med väderskydd på strategiskt utvalda platser för att vintertid minska behovet av underhåll och/eller fler permanenta cykelparkeringar i parkeringshus. I parkeringshus ska cykelparkeringar prioriteras närmast entréer.
- ◆ Mobila cykelparkeringar ska utredas som en möjlig lösning för att tillfälligt skapa fler cykelparkeringar på gatumark under barmarksperioden samtidigt som de vintertid kan placeras i parkeringshus och på så sätt gynna vintercyklister.

### *Parkering för speciella cyklar.*

I framtiden kan det finnas ett större behov av nya typer av cykelparkeringar. Idag är lastcyklar, liggcyklar, trehjuliga cyklar och cyklar med vagn, exempel på speciella cyklar som behöver mer utrymme vid parkering.

- ◆ Vid befintliga samt vid etablering av nya cykelparkeringar ska behovet av parkeringsplatser för speciella cyklar beaktas.



### 4.3 Nyttja attraktiv mark effektivt

Det pågår och planeras för förtätning av Luleås centrum. Enligt kommunens befolkningsprognos från december 2016 så kommer befolkningen i centrum att öka med ca 1000 personer fram till år 2026. Med en ökad befolkning så följer en ökad konkurrens om marken i centrum som i sin tur innebär prioriteringar och samverkan mellan funktioner och intressen. Det finns stora möjligheter att använda parkering som ett medel för hållbar stadsutveckling på kort och på lång sikt.

Samlade markparkeringar tar upp stora ytor i centrum och förfular ofta stadsbilden. Den allmänna parkeringsplatsen Trekanten samt kommunens arbetsplatsparkering i kvarteret Staren används i dag vid evenemang och marknader för parkering av de medverkandes stora fordon. Trekanten används även som evenemangsyta. Detta behöver beaktas om markparkeringarna bebyggs. Det finns även privatägd mark som idag har besöksparkeringar och som är aktuella att bebyggas med bostäder och arbetsplatser.

- ◆ Stora samlade ytor med markparkering ska undvikas i centrum men när förändrad användning blir aktuell behövs ersättningsytor för parkering av stora fordon samt alternativa evenemangsytor.



Norra Hamn under Luleå Hamnfestival. (foto Magnus Stenberg)

## Samnyttja parkeringsplatser

Parkering på gatumark kan inte förhyras eller reserveras men detta är möjligt på kommunal kvartersmark. På kvartersmark är det möjligt att samnyttja platser för olika parkeringsbehov. T ex kan parkering för arbetsplatser vara öppna för besökande kvällen och helger. Samnyttjande av parkeringsplatser, vare sig det är kommunala eller privatägda, ger ett mer effektivt nyttjande av mark. Detta kan möjliggöras genom samlade parkeringsanläggningar. I Luleås Parkeringsnorm för cykel och bil finns mer att läsa om detta. Kommunens möjlighet att styra och planera för parkering underlättas om kommunen har ett eget utbud av parkeringsplatser på kvartersmark.

- ◆ Påverka privata aktörer att möjliggöra samnyttjande av parkeringsytor.
- ◆ Öppna fler av kommunens arbetsplatsparkeringar för allmänheten under kvällar och helger.

## Parkeringshus

Bilparkering i parkeringshus är en markeffektiv lösning som även skapar en bättre stadsmiljö och ökade möjligheter för samnyttjande. I översiktsplanen anges att det ska finnas attraktiva parkeringshus för besökare vid infarterna till centrum. Kommunen behöver följa upp denna intention genom att peka ut/reservera mark i den fördjupade översiktsplanen för centrum. Om ett parkeringshus ska serva behovet av besöksparkering till stadens utbud bör gångavståndet hållas under 300 meter.

Det är viktigt för centrum med goda förbindelser för gång-/cykeltrafik och kollektivtrafik. För att minska biltrafiken inom stadskärnan bör det också vara lätt att nå besöksparkeringarna från infartsvägarna. Besökande till staden som färdas längs biltrafiknätet vägvisas in via Bodenvägen och det är också här de största biltrafikmängderna uppmätts. Därför är närhet till parkering viktig vid denna infart. Norra delen av centrum har även många besökare kvällstid till bl a Kulturens hus, matcher och evenemang i Luleå Energi Arena, restauranger och annat nöjesutbud. Det är idag hög beläggingsgrad på markparkeringen Trekanten och i parkeringshuset Kulturens hus.



Den näst största infarten för biltrafiken till staden går via Bergnäsbron. I den del av centrum som ligger närmast Bergnäsbron finns gymnasieskola och flera arbetsplatser med många anställda. Detta är idag ett område som alstrar många skol- och arbetspendlare. På Oscarsvarv och i kvarteren intill korsningen Rådstugatan-Stationsgatan finns restauranger och handel. Här kan ett samnyttjande mellan olika arbetsplatser och besöksplatser ge möjlighet till att minska antalet markparkeringar i området.

Vid nuvarande järnvägsstation planeras för ett resecentrum för både tåg- och bussresenärer. Här behövs parkering för dem som ansluter med cykel eller bil för vidare resa med kollektivtrafiken. Denna parkering bör även kunna samnyttjas av besökande till samt arbetande i centrum.

- ◆ Mark ska reserveras för framtida parkeringshus vid strategiska lägen i centrum.
- ◆ I parkeringshusen ska det finnas lättillgängliga cykelparkeringar.

## Garage under mark

När nya bostäder och lokaler för verksamheter planeras i centrum bör planeringen alltid utreda möjligheten att bygga bilgarage under mark. Detta är helt i linje med översiktsplanen som anger att kvartersmark på centrumhalvön inte ska användas för markparkering. En attraktiv stad för Luleå innebär en stad som inte domineras av stora öppna parkeringsytor.

- ◆ Parkering för bil och cykel ska i första hand lösas på kvartersmark. Nyanläggning av bilparkering bör om möjligt ske i garage under mark.

## 4.4 Plats för specifika behov

På kommunens gatumark kan endast parkering anordnas som stöds av Trafikförordningen. Gatumark kan inte destineras till personer och företag, ej heller till miljöbilar, bilpoolsbilar eller som ställplats för husbilar. Dessa behov är möjliga att tillgodose på kommunens kvartersmark men då bör alltid kommunallagens principer om likställighet och konkurrens beaktas. Luleå kommun har inga parkeringsplatser som enbart är till för personbilar av standardstorlek. Fordon som är större än en personbil eller har påkopplad släp/husvagn har möjlighet att nyttja mer än en ruta vid parkering. Motorcyklar och mopeder klass I kan dela på parkeringsrutan. I Trafiklagstiftningen behandlas moped klass II i stort sett likvärdigt med cykeln, vilket bland annat innebär att bägge fordonstyperna får parkeras under samma förutsättningar. Moped klass II får parkeras bredvid cyklarna.

En parkeringsplats som destinerats till en viss fordonstyp får ej användas av andra fordonsslag. Ju fler specialplatser desto färre parkeringar blir kvar som kan användas av alla. Parkering som destineras enbart till en fordonstyp anordnas när det finns ett tydligt behov.

### Parkering för rörelsehindrade

Staden ska vara tillgänglig för alla i samhället. Rörelsehindrade kan ha svårt att tillgodogöra sig alternativa färdmedel och behöver därför erbjudas möjlighet att komma nära målpunkterna med bil. I första hand hänvisas fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade till vanliga parkeringsplatser. De har även möjlighet att parkera upp till tre timmar där det är parkeringsförbud. På strategiska platser i centrum anordnas särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade.

- ◆ Parkering för rörelsehindrade ska så långt det är möjligt finnas nära strategiska målpunkter.
- ◆ Behovet av parkering för rörelsehindrade ska alltid beaktas vid framtagande av detaljplan och vid bygglovsgivning.

### Ändamålsplatser

En ändamålsplats kan vara taxiplats, lastplats, vändplats, laddplats eller plats för av- och påstigning. På alla dessa är det tillåtet att stanna för av- och påstigning.

Trots parkeringsförbudet i centrum är det tillåtet att stanna nästan överallt längs gatorna för av- och påstigning. Där trafikintensitet och gatuutformning medför att det är olämpligt att stanna på gatan kan kommunen anlägga på- och avstigningsplatser vid besöksintensiva verksamheter som t ex hotell där det kan finnas stort behov av att stanna en kort stund. Vid hotell kan även i vissa fall taxiplats anläggas.

I stadskärnan finns ett stort antal verksamheter som har behov av att varor och gods levereras. I första hand ska lastplats placeras inom kvartersmark. Om detta är omöjligt kan kommunen inrätta lastplats på gatumark då det gäller stora, tunga och skrymmande godsleveranser. I varje enskilt fall görs en bedömning av lämplighet

avseende placering, trafiksituation längs gatan, om flera verksamheter kan betjäna av lastplatsen, andra framtida planer av ytan mm. Lastning och lossning kan utföras på lågtrafikerade gator utan att specifik lastplats anordnas. Längs gator med högtrafikintensitet där lastning och lossning innebär ett stort hinder för övriga trafikanter och en försämrad trafiksäkerhet kan kommunen anordna en lastplats på gatumark, men i första hand är det kvartersmark som gäller. Att tänka på är att kommunen har rådighet över gatans användning och att lastplatsen kan övergå till annan funktion som t ex cykelbana.

För att underlätta att stanna för på-/avstigning eller lasta/lossa har kommunen anlagt utrymmen liknande parkeringsfickor längs flera gator utan någon reglering och skyltning. Eftersom regleringen om parkeringsförbud endast behöver märkas ut vid infarterna till centrum så missuppfattas alltför ofta dessa fickor av bilister som parkeringsplatser och bör därför vara reglerade och skyltade för det ändamål som de är tänkta för.

- ◆ Fastighetens behov av ändamålsplatser ska så långt som möjligt tillgodoses på kvartersmark.
- ◆ Fysisk utformning av gaturummet ska tillsammans med reglering och skyltning vara tydlig för trafikanten.

## Laddplatser

För att minska luftföroreningarna och även trafikbuller är det bra om allt fler övergår till elbilar men det är inte självklart att det är lämpligt att anlägga laddplatser på gatumark. I dagsläget bör inte kommunen anordna laddplatser för elbil på gatumark då det inte finns tillräckligt stöd i lagstiftningen för detta.

En laddplats för bil är till sin funktion att likna vid en drivmedelsstation för elbilar och kommunerna anlägger inga drivmedelsstationer för andra typer av bränslen på gatumark, utan dessa anläggs alltid på kvartersmark. När eldrivna fordon blir mer vanliga är det också rimligt att anta att fler leverantörer vill konkurrera om möjligheten att tillhandahålla el. Förekomsten av laddplatser på kommunal gatumark kan då bli problematisk ur konkurrenssynpunkt.

Laddplatser på gatumark kan även krocka med andra angelägna strävanden, till exempel att minska gatumarksparkeringen till förmån för ökad framkomlighet.

I parkeringshusen som ligger på kvartersmark har kommunen bättre möjlighet att anlägga laddplatser och även ta betalt för strömmen till dem, men det är inte självklart att detta är en verksamhet som kommunen bör bedriva med tanke på Kommunallagens riktlinjer kring näringsverksamhet samt likställighetsprincipen, se kapitel 3.1.





I kommunens roll som arbetsgivare och fastighetsägare finns inga hinder att anordna laddplatser på parkeringarna för anställda.

Laddplatser för elcyklar kräver torra och förhållandevis varma utrymmen för att batterier och laddare inte ska ta skada. Kommunen ska bevaka utvecklingen av ny teknik och nya lösningar samt framtida behov av laddplatser för elcykel.

- ◆ Kommunen ska bevaka lagstiftning samt utveckling av teknik och nya lösningar för anordnande av laddplatser för cykel och bil på gatumark.
- ◆ Kommunen ska verka för att fler allmänna laddplatser tillskapas för både cykel och bil.
- ◆ Kommunen ska för den egna verksamheten anlägga laddplatser för bil och cykel på kvartersmark.

## 4.5 Parkeringsövervakning

För att reglering av parkeringsplatser ska fungera krävs övervakning.

Det finns en tydlig tendens till att ju mindre övervakning desto fler felparkerar och desto färre platser finns lediga för besökande. Därför är det viktigt att ha en parkeringsövervakning som är väl anpassad till behovet samt att storleken på felparkeringsavgiften ligger på rätt nivå. Eftersom Luleå växer blir det också fler områden och gator att bevaka. Antalet parkeringsövervakare behöver anpassas bättre till den mängd uppgifter som ska utföras.

Parkeringsvakternas roll ska vara preventiv. De ska synas och informera allmänheten om gällande trafikregler i staden, parkeringsanläggningar och färdvägar. Vid övervakning ska trafiksäkerhet ha högsta prioritet, därefter kommer framkomlighet och tillgänglighet.

Parkeringsvakterna ska också fungera som värdar för staden genom att hjälpa turister i centrum att hitta till turistbyrån, sevärdheter osv.

- ◆ Prioritering vid övervakning ska vara:
  1. Trafiksäkerhet, stävja trafikfarliga uppställningar.
  2. Framkomlighet för räddningstjänst, polis, kollektivtrafik m fl.
  3. Tillgänglighet för t ex rörelsehindrade
  4. Långtidsuppställda fordon
  5. Avgiftskontroll
- ◆ Antalet parkeringsövervakare ska vara väl anpassat till behovet av övervakning.



*Vy mot Norra Hamn 2013. (foto Susanne Lindholm)*

## Källor & referenser

Parkering på gatemark, SKL, 7164-567-8

Parkeringshandbok, SKL, 7585-535-6

Ladda för framtiden, SKL, 7585-571-4

Parkeringsinventering 2017, Luleå kommun

Parkeringsnorm för cykel och bil, 2016, Luleå kommun

Grönt parkeringsköp, tillämpningsanvisningar för avsteg från p-tal för bil, Sbn 2017-06-15 § 109, Luleå kommun

Resvaneundersökning Luleå 2015, Luleå kommun

Luleå handelsutredning 30 mars 2015, Luleå kommun, konsult NIRAS

Konsumentundersökning i Luleå centrum – en studie om resvanor och konsumtionsmönster, 2013, Luleå kommun, konsult HUI

Parkeringsutredning Trekanten, 2015, Luleå kommun, konsult Norconsult

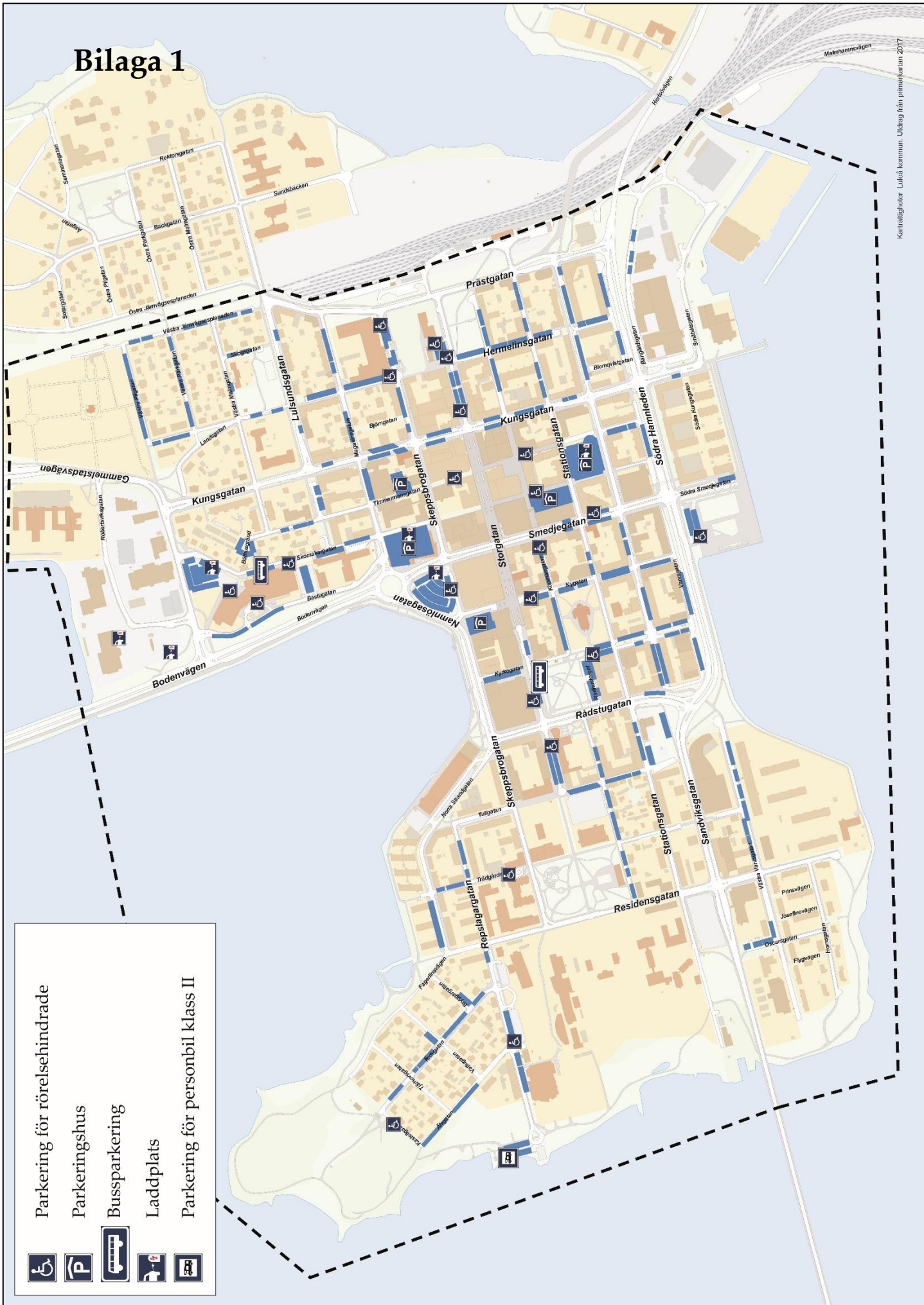
Utredning av ökat parkeringsbehov efter utbyggnad av Pontusarenan, 2010, Luleå kommun, konsult Vectura

# Bilagor

- Bilaga 1** Parkeringsplatser samt olika typer av ändamålsparkeringar i Luleå centrum.
- Bilaga 2** Parkeringsbeläggning Luleå centrum.
- Bilaga 3** Områden med kommunala cykelparkeringar i Luleå centrum.
- Bilaga 4** Cykelparkeringar och platser med många parkerade cyklar i Luleå centrum.
- Bilaga 5** Nuvarande parkeringsförbudsområde och taxezoner.

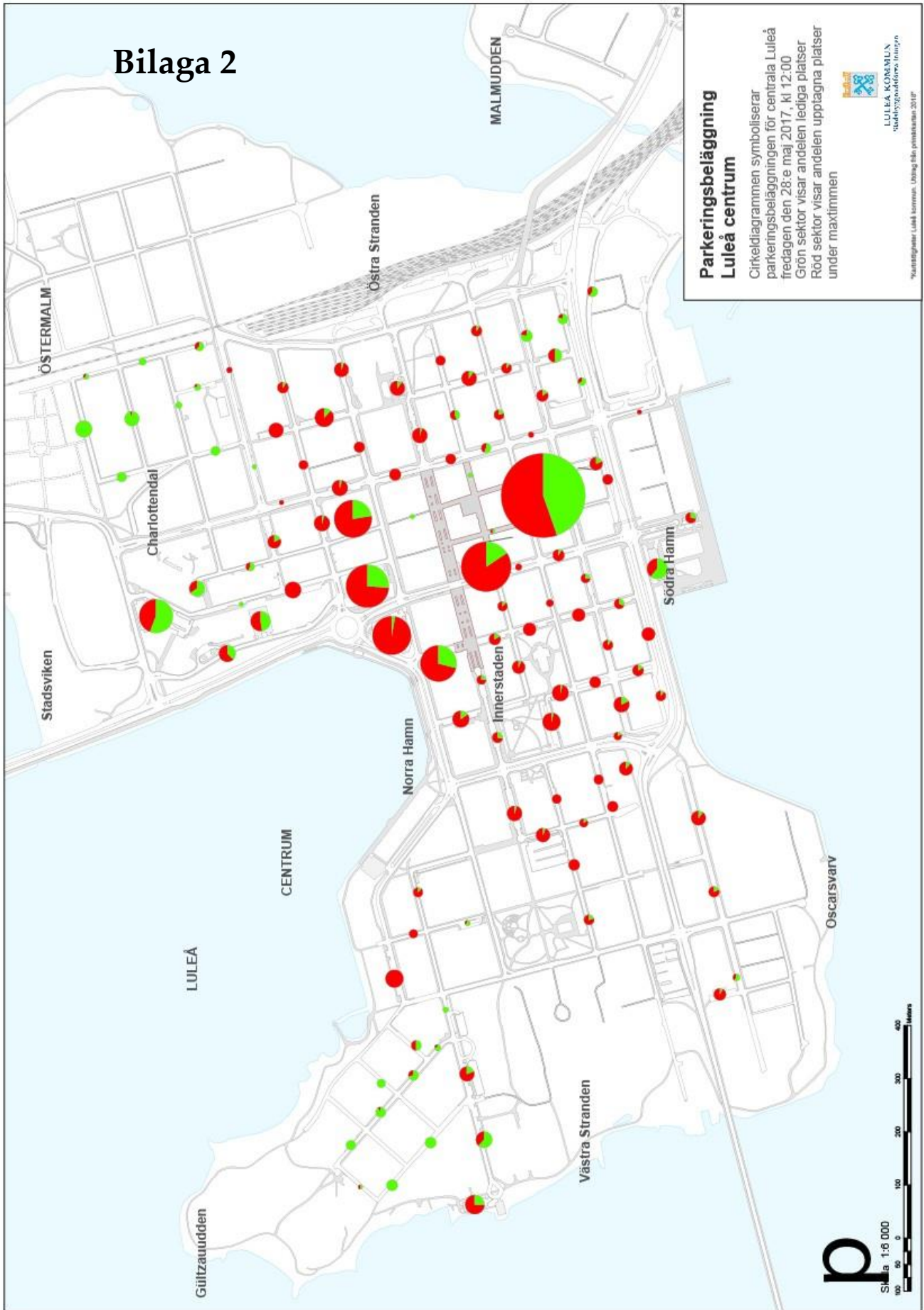


# Bilaga 1

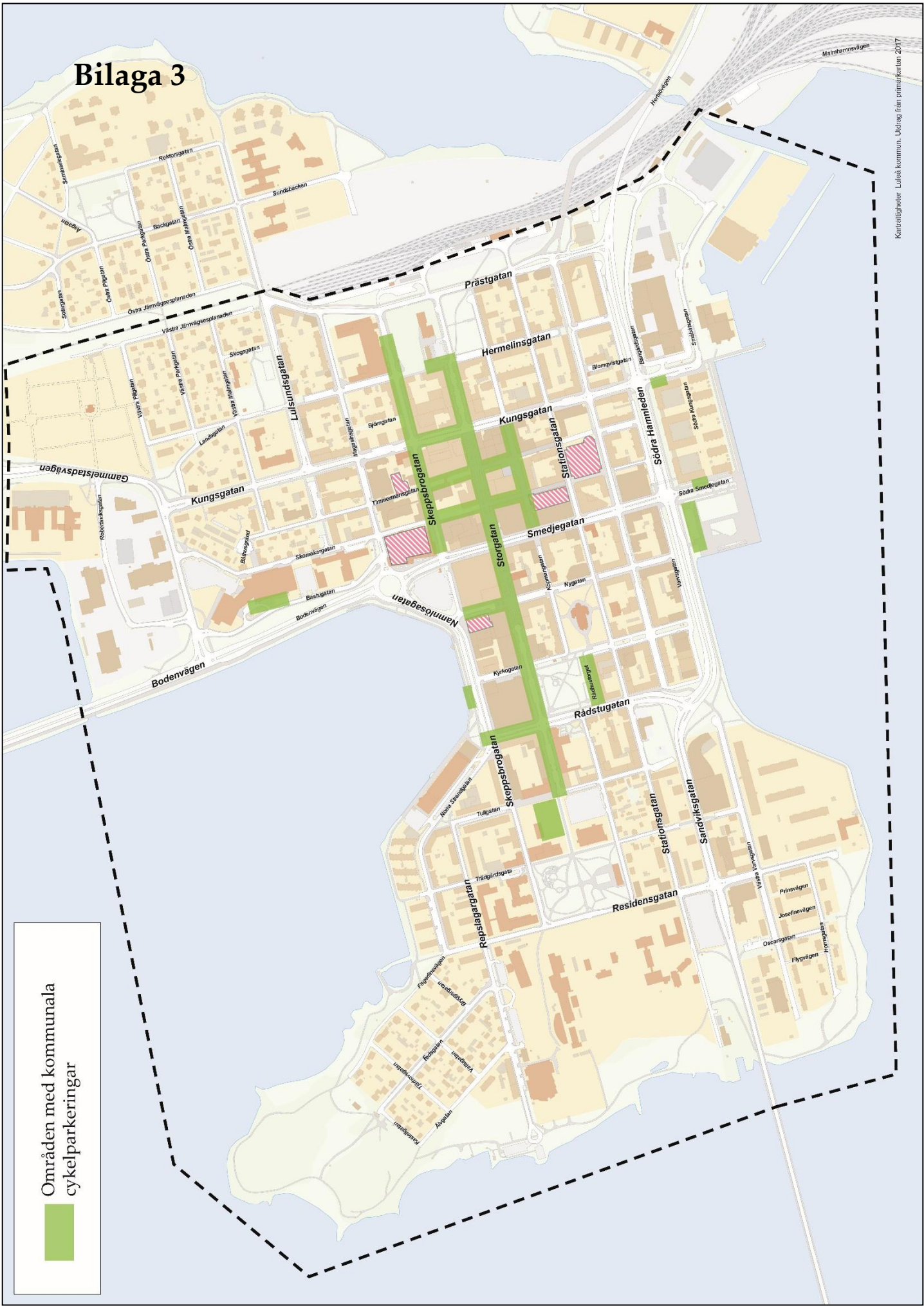




# Bilaga 2



# Bilaga 3

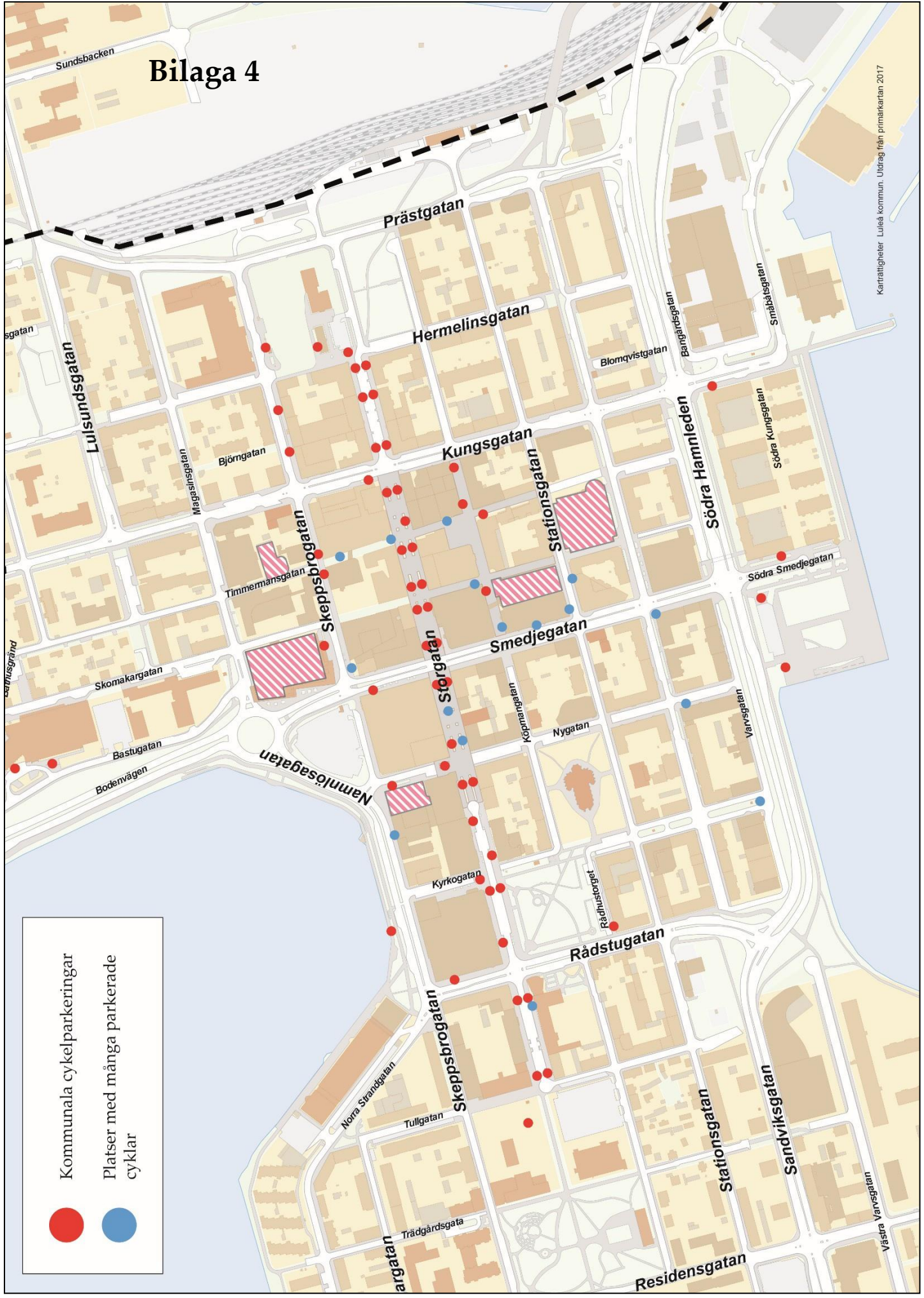


Områden med kommunala  
cykelparkeringar





# Bilaga 4



Kommunala cykelparkeringar

Platser med många parkerade cyklar

●

●



# Bilaga 5

