

# DEL B – MOBILITETSNORM MOBILITET OCH PARKERING I PARTILLE KOMMUN

POLICY OCH MOBILITETSNORM



PARTILLE KOMMUN

<b>Dokumenttyp:</b>	Mobilitetsnorm
<b>Dokumentnamn:</b>	Del B - Mobilitetsnorm Mobilitet och parkering i Partille kommun
<b>Diarienummer:</b>	KS/2024:621
<b>Version:</b>	Antagandeverision, 2025-10-01
<b>Antagen av:</b>	Kommunstyrelsen, 2025-10-01 [§ 124]
<b>Dokumentansvarig:</b>	Samhällsbyggnadskontoret, Partille kommun
<b>Giltighetstid:</b>	Tills vidare, aktualitetsprövas varje mandatperiod
<b>Dokumentinformation:</b>	Mobilitetsnorm med normerande parkeringstal och process för framtagande av parkeringstal
<b>Projektledare:</b>	Anna Granberg, Trafikplanerare Samhällsbyggnadskontoret
<b>Konsultstöd:</b>	Oscar Kauffeldt, Sweco
<b>Styrgrupp:</b>	Monica Daxler, Samhällsbyggnadschef Ulrika Asztély Nilsson, Teknisk chef Emma Johansson, Trafikchef Hanna Areslätt, Planeringschef Martin Gidestam, Mark- och exploateringschef Sofia Werdell Ribba, Stadsarkitekt

# DEL B – MOBILITETSNORM

Partille kommuns mobilitetsnorm .....	4
Process för mobilitets- och parkeringsutredningar .....	5
Steg 1 - Projektets förutsättningar .....	5
Steg 2 - Zoner och startvärde .....	6
Steg 3 - Lägespotential .....	11
Steg 4 - Mobilitetstjänster .....	13
Lokalisering av parkering .....	15
Krav på utformning .....	17

## BILAGOR

### Bilaga 1 - Mobilitetstjänster

Partille kommun har en hög befolkningstillväxt vilket kräver en god mobilitet och ett effektivt nyttjande av ytor.

Mobilitetsnormen anger hur många parkeringsplatser för cykel och bil som exploatörer ska bygga, så kallade parkeringstal. Normen är flexibel vilket innebär att antalet parkeringsplatser kan minska utifrån projektets geografiska läge och/eller om exploatören genomför mobilitetstjänster. Normen beskriver även vilken information som exploatörer ska redovisa för att komma fram till en komplett mobilitets- och parkeringsutredning i samband med detaljplane- och bygglovsärenden.

Genom mobilitetstjänster skapar mobilitetsnormen förutsättningar för god mobilitet och ett brett utbud av olika färdmedel i Partille kommun.

Begreppet **mobilitet** avser möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. God mobilitet innebär att trafiksystemet ger resenären en flexibilitet vid val av resealternativ och/eller möjliggör kombination mellan flera färdmedel.



## Partille kommuns mobilitetsnorm

Vid ny-, om- och tillbyggnation som medför ett tillskott av bostäder ska exploatören förhålla sig till Partille kommuns mobilitetsnorm. Exploaterings-, genomförande- och mobilitetsavtal ska hänvisa till mobilitetsnormen.

### Flexibla parkeringstal

Partille kommuns parkeringstal för bil är flexibla avseende flerbostadshus. Det innebär att parkeringstalet är beroende av ett projekts geografiska läge i kommunen, hur den omgivande kollektivtrafiken och infrastrukturen för cykel ser ut samt om och vilka mobilitetstjänster som genomförs. Parkeringstalen och mobilitetstjänsterna beskrivs i del B och i Bilaga 1. Mobilitetstjänsterna bekostas av exploatören.

Samtliga parkeringstal i mobilitetsnormen avser antal parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> ljus bruttototalarea, BTA. Definitionen av ljus BTA som används i det här dokumentet omfattar alla ytor i byggnaden utom parkeringsanläggningar, teknikutrymmen och inglasade balkonger. Beräkningen av antalet parkeringsplatser ska avrundas uppåt till närmaste heltal.

### Utredning

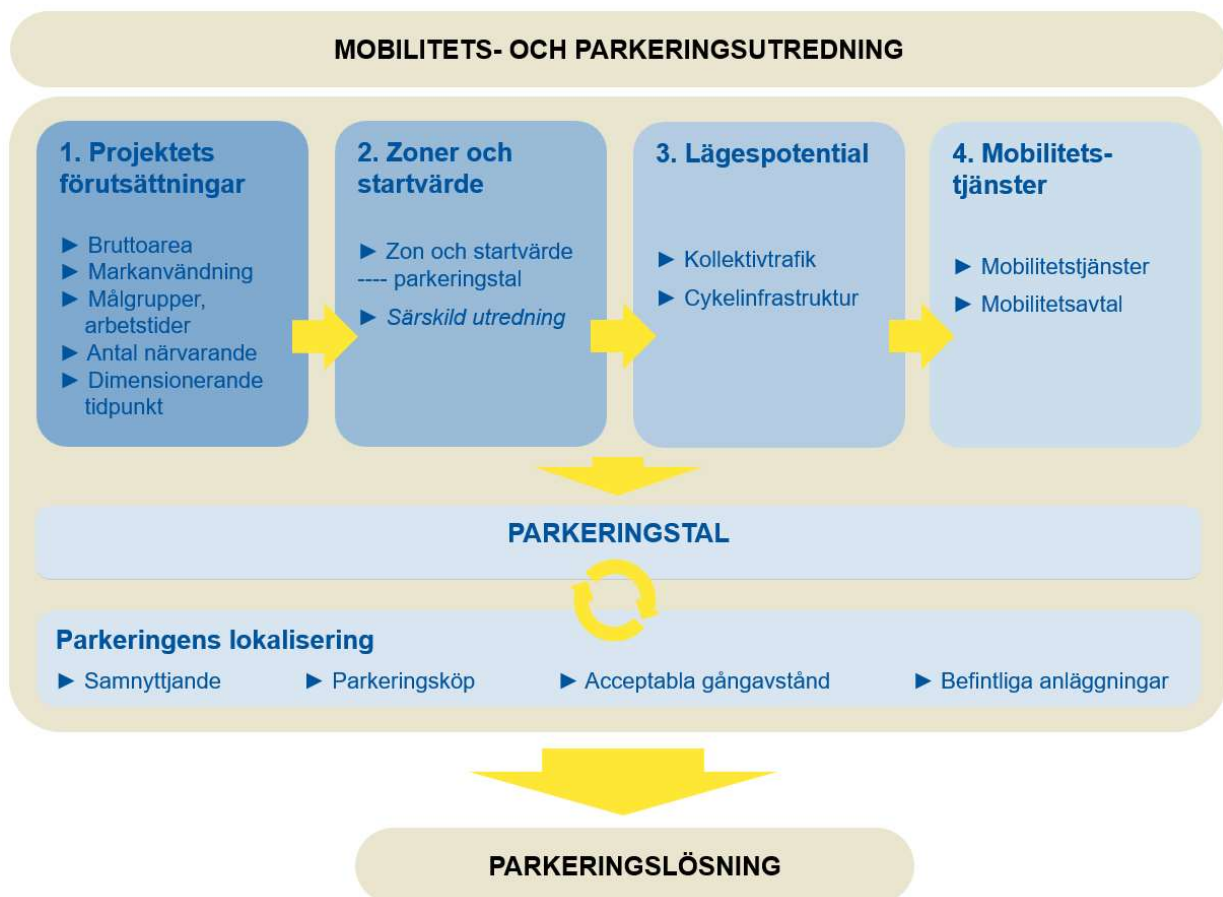
Bygglovspliktiga bostads- och verksamhetsprojekt ska genomföra en mobilitets- och parkeringsutredning som beskriver hur mobiliteten ska fungera samt redovisar framtagande av lämpliga parkeringstal för bil och cykel. I utredningen ska det även redovisas eventuella mobilitetstjänster som exploatören har för avsikt att genomföra. Utredningen godkänns av sakkunnig handläggare inom kommunen. Vid mindre projekt kan krav på utredning bortses från, efter bedömning av SBK/sakkunnig handläggare inom kommunen. I del B beskrivs processen för en mobilitets- och parkeringsutredning. Kommunen tillhandahåller anvisningar för utredningar med riktlinjer för beräkning och bedömningar av parkeringstal.

### Avsteg

Avsteg från parkeringstalen för cykel och bil kan tillåtas i undantagsfall, om de fysiska förutsättningarna inte finns på grund av befintliga förhållanden eller redan bebyggd miljö. Avsteg ska utredas, motiveras och dokumenteras i mobilitets- och parkeringsutredningen. Vid avsteg kan kompletterande mobilitetstjänster behöva genomföras för att uppfylla mobilitetsbehovet. Vid stora avsteg kan det krävas beslut av den nämnd som har ansvar för trafikfrågor. Övriga avsteg godkänns av sakkunnig handläggare inom kommunen.

## Process för mobilitets- och parkeringsutredningar

I följande avsnitt redogörs för de steg som en mobilitets- och parkeringsutredning i plan- och bygglovsprojekt ska följa. I tillägg till detta tillhandahåller kommunen en anvisning för mobilitets- och parkeringsutredningar som beskriver riktlinjer för beräkning och bedömningar av lämpliga parkeringstal. Mobilitets- och parkeringsutredningen ska följa processen enligt Figur 11.



Figur 11. Process för framtagande av parkeringstal och parkeringslösning.

### Steg 1 – Projektets förutsättningar

I det första steget klargörs den avsedda markanvändningen inom fastigheten. Mobilitets- och parkeringsutredningen ska redovisa hur stora ytor som ska användas för vilket ändamål, vilka målgrupper som förväntas nyttja fastigheten och på vilka tider.

Sammanställningen av fastighetens användning ligger till grund för hur stor den totala efterfrågan på bil- och cykelparkering kommer att bli på fastigheten. Se exempel i anvisningarna för mobilitets- och parkeringsutredningar.

## Steg 2 – Zoner och startvärde

I detta steg ska utredningen ta fram startvärden för varje markanvändningstyp vid den aktuella fastigheten. Startvärdet baseras på projektets läge i kommunen och används som utgångspunkt för tillägg och/eller avdrag som görs i efterföljande analyssteg.

Mobilitetsnormen anger startvärden för flerbostadshus och småhus. För övriga markanvändningskategorier tas en särskild utredning fram, se avsnitt *Särskild utredning* samt anvisningen för mobilitets- och parkeringsutredningar. Det är även möjligt att ta fram en särskild utredning för bostäder om exploatören till exempel vill anpassa bilparkeringstalet till bilinnehavet på områdesnivå eller om bostaden förväntas ha låg efterfrågan på bilparkering (exempelvis studentbostäder), eller liknande.



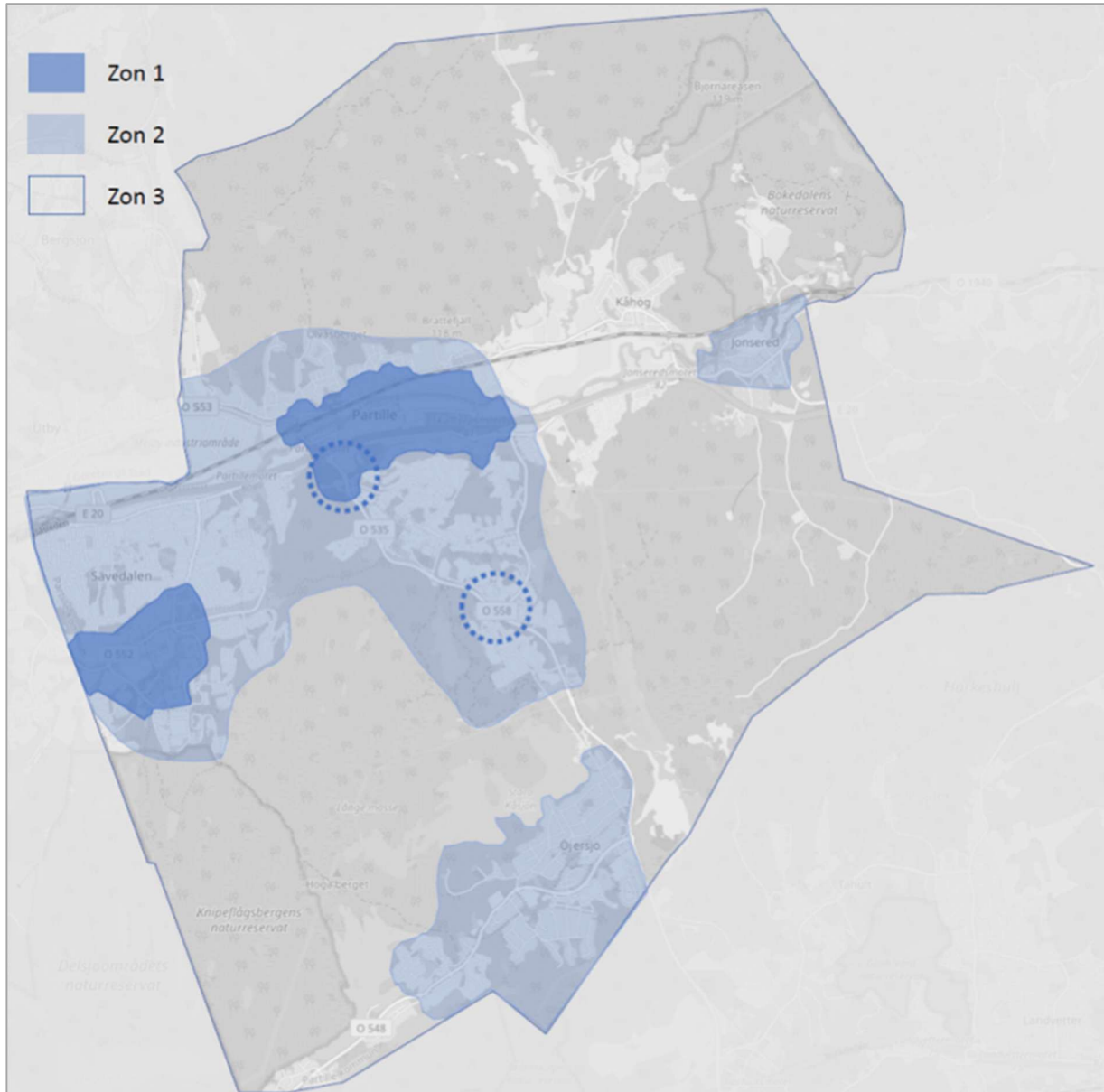
### Zonindelning

Förutsättningarna för mobilitet och parkering skiljer sig åt i olika delar av Partille. Resandemönstret påverkas av restiden, komforten och kostnaden för olika färdmedel. Figur 12 visar en geografisk lägesindelning för boende i kommunen. Partille har delats upp i tre zoner med olika tillgänglighet baserat på avstånd till dagligvaruhandel, skola, hållplatser och större knutpunkter samt genomsnittligt bilinnehav i olika delar av kommunen. Zonerna ger startvärden för parkeringstal för bil och parkeringstal för cykel för flerbostadshus och småhus.

- **Zon 1:** God tillgänglighet till flera vardagliga målpunkter för gångtrafik.
- **Zon 2:** God tillgänglighet till flera vardagliga målpunkter för gång- och cykeltrafik.
- **Zon 3:** Lägre tillgänglighet till vardagliga målpunkter för gång- och cykeltrafik.

Om en sammanhållen exploatering ligger i flera parkeringszoner ska det tal som berör merparten av exploateringsområdet väljas.

Fastighetens zontillhörighet kan prövas om tillgängligheten i området förväntas vara väsentligt förbättrad när projektet står klart, exempelvis vid stora utvecklingsområden eller i utpekade stråk för kollektivtrafiksatsningar. Södra centrum och Furulund är två områden som förväntas få väsentligt förbättrad tillgänglighet i och med metrobuss hållplatser samt områdenas utbyggnadsplaner. Dessa områden är inringade med blåa, streckade linjer i Figur 12.



Figur 12. Zonindelning Partille kommun. Blå cirklar avser områden där zonindelningen kan omprövas. Kartan finns digitalt på kommunens hemsida.

## Flerbostadshus

Parkering ska lösas inom kvartersmark, detta gäller både för boende och besökare till boende. Vid beräkning av antal parkeringsplatser avrundas parkeringstalet alltid uppåt till närmsta heltal.

### Cykel

Parkeringstal för cykel avseende flerbostadshus definieras i Tabell 1. Parkeringsplatser för cykelpool, i de fall det är aktuellt, är inte inkluderade i parkeringstalen.



Tabell 1. Parkeringstal för cykel avseende boende och besökare till flerbostadshus.

CYKELPARKERING FLERBOSTADSHUS		Cykelplatser per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Parkeringszon	Boende	Besökare
Alla zoner	20	2

### Bil

I Tabell 2 redovisas startvärden för parkeringstalen för flerbostadshus inom de olika zonerna. Parkeringsplatser för bilpool är inte inkluderat i parkeringstalen. Besöksparkering för bil ska vara tidsreglerade eller avgiftsbelagda för att säkerställa att de används av rätt målgrupp.



Tabell 2. Startvärden för flexibla parkeringstal för bil vad gäller flerbostadshus.

BILPARKERING BOENDE FLERBOSTADSHUS		Bilplatser per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Parkeringszon	Boende	Besökare
Zon 1	6,6	0,4
Zon 2	10,4	0,8
Zon 3	12,9	1,2

## Småhus

Småhus följer Boverkets definition om en- och tvåbostadshus. För småhus som byggs på flerbostadshus, som infill eller liknande tas en särskild utredning fram.

Parkering ska lösas inom kvartersmark, detta gäller både för boende och besökare till boende. För en effektiv markanvändning eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt.

Vid beräkning av antal parkeringsplatser avrundas parkeringstalet alltid uppåt till närmsta heltal.

## Cykel

För småhus anges inte några parkeringstal för cykel då det inte bedöms som nödvändigt att styra.



## Bil

Parkeringstal för bil för boende och besökare småhus definieras i Tabell 3. Talen är inte flexibla.



*Tabell 3. Parkeringstal för bil avseende boende och besökare till boende i småhus.*

BILPARKERING SMÅHUS		Bilplatser per hushåll
Parkeringszon	Boende	Besökare
Zon 1	1,0	0,1
Zon 2	1,2	0,1
Zon 3	1,4	0,1

## Särskild utredning

För verksamheter och andra markanvändningskategorier än flerbostadshus och småhus krävs en särskild utredning för att ge underlag till bedömning av lämpligt antal parkeringsplatser. En särskild utredning kan i vissa fall även tas fram för att pröva parkeringstalen för bostäder som anges i tidigare avsnitt.

Utredningen ska redovisa förväntad parkeringsefterfrågan vid den aktuella verksamheten utifrån analyser och data. En analys av projektets väntade färdmedelsfördelning bör ingå i samtliga utredningar. Omfattning och innehåll i en särskild utredning diskuteras och bestäms tidigt i bygglovs- eller planprocessen tillsammans med planhandläggare och sakkunnig inom kommunen.

Nedan följer en beskrivning för vad som kan ingå i en särskild utredning för nedanstående kategorier. Kategorierna beskrivs mer utförligt i anvisningen för mobilitets- och parkeringsutredningar.

### Flerbostadshus

Bilparkeringstalet för bostäder kan anpassas till bilinnehavet på områdesnivå. Särskild hänsyn ska tas till sammansättningen av bostäder inom det område som statistiken gäller för. Exempelvis kan områden med specialboenden så som äldreboende eller studentboende påverka bilinnehavet, och även boendestorlek kan påverka bilinnehavet. Utredningen ska redovisa planerat antal bostäder och lägenhetsstorlekar, analysera målgrupper och deras olika behov av både bilparkering och cykelparkering.

### Kontor, industri och övrig personalintensiv verksamhet

Utredningen ska redovisa antal personer (sysselsatta och besökare) som blir dimensionerande, färdmedelsfördelning för dessa samt hur många platser för bil och cykel som behövs. Hänsyn ska tas till eventuell överlappande parkering vid exempelvis skiftarbete. Utredningen ska även redovisa parkeringsplatser för eventuella verksamhetsfordon, så som cykelpool eller företagsbilar, samt leveranser.

### Handel, restaurang och övriga centrumändamål

Utredningen ska redovisa antal personer (sysselsatta och besökare) som blir dimensionerande, färdmedelsfördelning för dessa samt hur många platser för bil och cykel som behövs. Det är bra om utredningen utgår från verksamhetsdata för personaltäthet och besöks-/kundtäthet som förväntas vid verksamhetsutövning. Utredningen bör även analysera antal och tider för leveranser, typ av leveransfordon, samt ytor för angöring.

### Förskola och skola

Utredningen ska redovisa det tilltänkta upptagningsområdet, och uppskatta antalet hämta-/lämnareor. Utredningen ska ta hänsyn till elevernas resor och ska ta hänsyn till parkering för cykel, och om tillämpligt även moped och traktor/mopedbil. Antal parkeringsplatser för anställda och övriga besökare ska också ingå och utgå från riktlinjer för kontor, se ovan.

### Idrottsanläggningar

Utredningen ska redovisa planerat upptagningsområde, analys av dimensionerande situation räknat i antal besökare och anställda – det vill säga normal och ofta förekommande situation en vanlig vecka. Hämtning och lämning vid träning, match och så vidare är en viktig aspekt, såväl som analys av parkeringsbehov vid eventuella större evenemang.

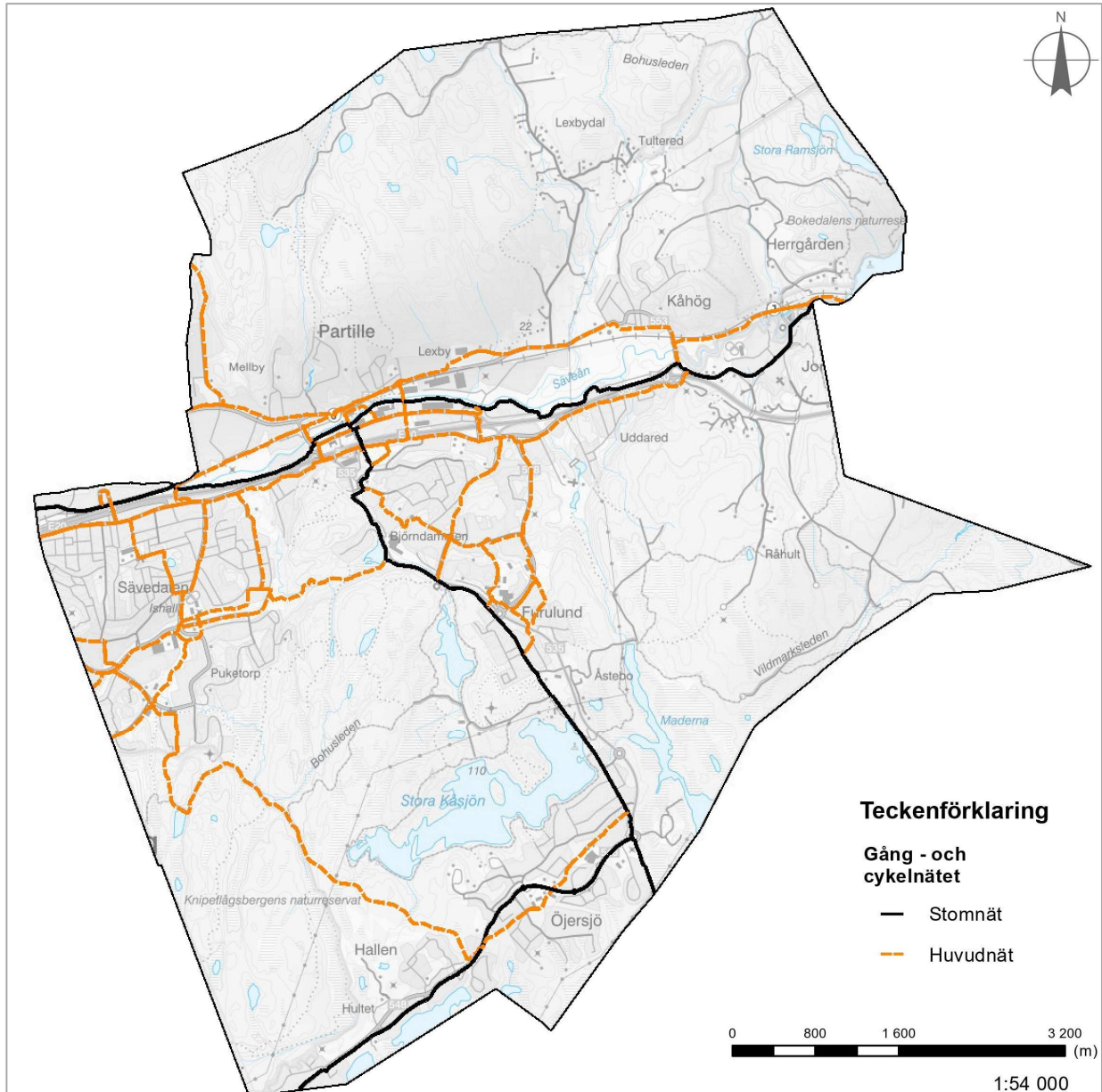
## Steg 3 - Lägespotential

Förutsättningarna för hållbart resande varierar till viss grad inom kommunens zoner. Variationerna i kollektivtrafikens och cykelinfrastrukturens tillgänglighet inom zonen kan påverka behovet av parkeringsplatser. Det här steget tillåter en justering av parkeringstalet för flerbostadshus för att spegla dessa lokala förutsättningar.



I det här steget kan ett avdrag göras med 10 procent av startvärdet för bilparkering. Om parkeringstalet för bil på grund av lägespotentialen sänks bör parkeringstalet för cykel ökas med samma andel. Följande kriterier ska uppfyllas för en reduktion av parkeringstalet på grund av lägespotentialen:

- Fastigheten är belägen max 400 meter från stom- eller huvudnät för cykel (se Figur 13), mätt längs vägnätet och inte i fågelväg. Detta säkerställer att boende och verksamma enkelt kan nå och använda sig av de cykelvägar som är avsedda för längre distanser och pendlingscykling.
- Fastigheten är belägen max 400 meter, mätt längs vägnätet och inte i fågelväg, från en hållplats där det finns en kollektivtrafikförbindelse med en frekvens på minst en avgång per köriktning var tionde minut under rusningstid (06.30-08.30 och 15.30-17.30). Eftersom detta kan ändras under året på grund av resandeunderlag med mera, finns det inte någon karta som redovisar kollektivtrafiken, utan det får utredas för respektive projekt.



Figur 13. Stomnätet och huvudnätet för gång och cykel i Partille kommun, år 2024.

## Steg 4 – Mobilitetstjänster

Tjänster som förbättrar förutsättningarna för resande till fots, med cykel och kollektivtrafik är ett sätt att uppnå god tillgänglighet inom en fastighet utan att skapa fler bilparkeringsplatser. En fastighetsägare/exploatör kan välja att genomföra mobilitetstjänster för att erhålla en ytterligare sänkning av parkeringstalet för bilparkering för flerbostadshus. Valda tjänster ska beskrivas i mobilitets- och parkeringsutredningen samt skrivas in i ett så kallat mobilitetsavtal. Se mer om mobilitetsavtal i anvisningen för mobilitets- och parkeringsutredningar.

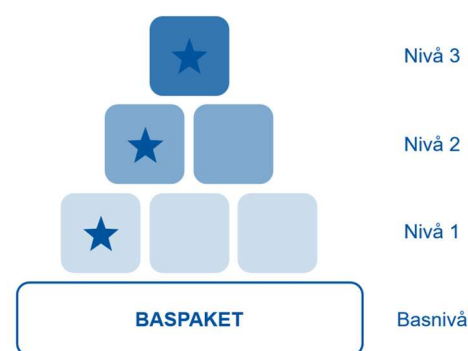


### Mobilitetspaket

För att få göra avdrag på parkeringstalet så ska projektet välja ut ett paket av tjänster som fastighetsägaren åtar sig att genomföra, ett så kallat mobilitetspaket, se Figur 14.

För lägsta nivån av avdrag ska samtliga tjänster inom *Baspaket* utföras. För ytterligare nivåer av avdrag krävs tjänster från *Stjärnpaket*. Se möjliga mobilitetstjänster i Tabell 5.

- **Nivå 1** kräver tre extra tjänster utöver basnivån, varav minst en stjärntjänst.
- **Nivå 2** kräver ytterligare två tjänster utöver föregående nivå, varav minst en stjärntjänst.
- **Nivå 3** kräver ytterligare en stjärntjänst utöver föregående nivå.



Figur 14. Mobilitetspaket, basnivå och stjärnpaket.

Hur stort avdrag som fastighetsägaren kan tillgodoräkna sig beror på vilken parkeringszon projektet tillhör och antal mobilitetstjänster som genomförs. Mobilitetspaketen har fyra nivåer som ger olika avdrag, se Tabell 4.

Tabell 4. Reducering av startvärdet för parkering per nivå av mobilitetspaket. Avdrag räknas på startvärdet för parkering.

SÄNKNING PER ZON	Basnivå	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Zon 1	10 %	20 %	25 %	30 %
Zon 2	10 %	15 %	20 %	25 %
Zon 3	5 %	10 %	15 %	20 %

### Uppföljning

I de fall exploatören väljer att genomföra mobilitetstjänster ska en uppföljning skickas in till kommunen årligen. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, användning av cykelpool, bilpool samt uppföljning av andra mobilitetstjänster som exploatören åtagit sig. Kommunen kan även komma att skicka ut enkätundersökningar eller liknande för att se hur mobilitetsavtalen följs.

## Översikt mobilitetstjänster

Godkända mobilitetstjänster för flerbostadshus presenteras i Tabell 5. Mobilitetstjänsterna beskrivs i större detalj i *Bilaga 1 – Mobilitetstjänster*. Listan över mobilitetstjänster är inte uttömmande, utan byggherren uppmantras att lämna förslag på ytterligare lösningar som kan förbättra förutsättningarna för hållbart resande. Föreslagna mobilitetstjänster och paket ska godkännas av Partille kommun.

Se även grundläggande krav för cykelparkering under avsnitt *Krav på utformning*.

Tabell 5. Exempel på mobilitetstjänster för flerbostadshus. Fullständig beskrivning av tjänsterna finns i *Bilaga 1 – Mobilitetstjänster*.

BASPAKET FLERBOSTADSHUS		
Kategori	Mobilitetstjänst	
Information	Startpaket till nyinflyttade Information om mobilitet	
Kollektivtrafik	Kostnadsfria kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade	
Bil	Bilparkeringshyran särredovisas Bilpool	
Övrigt	Mobilitetsansvarig	
STJÄRNPaket FLERBOSTADSHUS		
Kategori	Mobilitetstjänst	Stjärna
Information	Mobilitetsaktiviteter	
Kollektivtrafik	Realtidstavlor Kostnadsfria kollektivtrafikkort 90 dagar för inflyttade	★
Cykel	Yta för cykelservice Cykelpool	★
Bil	Tillståndsparkering, ej fasta platser Rabatt bilpool	★
Övrigt	Digital mobilitetstjänst Leveranstjänster Öppna mobilitetslösningar Kostnadsredogörelse Fastighetsägarens egna förslag (kan vara stjärntjänst efter kommunens bedömning)	☆

## Lokalisering av parkering

### Parkering och angöring för rörelsehindrade

Parkeringsplats för rörelsehindrade ska lösas inom kvartersmark. Parkering för rörelsehindrade bör utgöra minst tre procent av det totala parkeringsbehovet för bil och alltid utgöra minst en parkeringsplats. Dess lokalisering regleras i Boverkets byggregler. Angöring för rörelsehindrade till fastigheter ska i första hand lösas inom kvartersmark.

### Acceptabla gångavstånd

I Tabell 6 definieras acceptabla gångavstånd avseende avstånd mellan entréer och parkering för bil och cykel. Mobilitets- och parkeringsutredningen ska redovisa att samtliga parkeringsplatser kan nås inom acceptabla gångavstånd från byggnadens entréer. Avstånd ska mätas längs vägnätet, inte i fågelväg.

Cykelparkering ska placeras så nära målpunkten som möjligt för att erhålla kortast möjliga gångavstånd samt konkurrera med andra trafikslag.

Tabell 6. Acceptabelt gångavstånd från cykel- och bilparkering till entréer.

VERKSAMHETSTYP	Maximalt gångavstånd (m)	
	Bil	Cykel
Boendeparkering	400	50
Besöksparkering vid bostäder	400	50
Besöksparkering vid handel, service, besöksnäring	200	50
Arbetsplatsparkering	400	50
Besöksparkering vid arbetsplats	200	25
Angöring och parkering för rörelsehindrade	25	-

### Samnyttjande

Samnyttjande innebär att samma parkeringsplats används av olika målgrupper vid olika tider på dygnet eller veckan. Därmed ökar nyttjandegraden och det krävs färre platser för att tillgodose efterfrågan på parkering. Samnyttjande kan tillämpas för att ordna parkering åt fastigheten. Vid samnyttjande ska utredningen inkludera en bedömning av samnyttjandepotentialen utifrån avsedda målgrupper som förväntas nyttja parkeringsanläggningen. Utredningen ska även visa att det finns nödvändig ledig kapacitet i anläggningen. Samnyttjandetabell redovisas i kommunens anvisning för mobilitets- och parkeringsutredningar.

### Parkeringsköp

Om parkering inte kan tillgodoses på kvartersmark kan det bli aktuellt med parkeringsköp. Det innebär att exploatören ordnar parkering på annan plats än inom den egna fastigheten. Parkeringsköp kräver att avtal visas upp i samband med bygglovsansökan. Avtalet ska bland annat visa antal parkeringsplatser, lokalisering av dessa och mellan vilka parter avtalet har slutits. I avtalet ska det även framgå att parkeringsköpet gäller över en längre tid. Parkeringsköpsavtal ska följa fastigheten och säkerställa

boende och hyresgästers nyttjanderätt även om fastigheten byter ägare. Parkeringsköpsavtal ska granskas och godkännas av Partille kommun.

Vid ändring eller hävning av parkeringsköpsavtal ska köparen redovisa för kommunen hur parkeringsutbudet vid den egna fastigheten är tänkt att upprätthållas.

### **Ledig kapacitet**

Vid samnyttjande i befintlig anläggning och vid användning av parkeringsköpsavtal ska fastighetsägaren redovisa i mobilitets- och parkeringsutredningen att det finns tillräckligt med ledig kapacitet i den avsedda parkeringsanläggningen. Ledig kapacitet ska redovisas i parkeringsutredningen och kan utgå från beläggningsstudier eller uthyrningsstatistik. Beläggningsstudier består av att räkna antalet lediga platser i en parkeringsanläggning vid representativa tider på dygnet och veckan. Metoden för dessa beskrivs i kommunens utredningsanvisningar för mobilitets- och parkeringsutredningar.

## Krav på utformning

Vid planering av parkeringsanläggningar ska hänsyn tas till omkringliggande bebyggelseutveckling. En parkeringsanläggning ska utformas så att den passar miljön runt omkring. Bottenvåningarna bör vara levande med lokaler utformade för flexibel användning. Parkeringsanläggningar ska planeras i lägen där det finns goda förutsättningar till samnyttjande av parkering mellan bostäder och olika verksamhets kategorier.

## Pendelparkeringsplatser

Vid pendelparkeringsplatser ska det finnas möjlighet till parkering för både bil och cykel. Pendelparkeringsplatser placeras med fördel vid kollektivtrafikhållplatser.

En pendelparkering nyttjas som mest under vardagar. På kvällar och helger blir den ofta till en stor tom yta om den inte samnyttjas med andra verksamheter. Precis som för andra markparkeringar är det viktigt att den utformas så att den upplevs trygg och säker. Pendelparkering ska i första hand förläggas på kvartersmark. Det är markägaren som ansvarar för vilka parkeringsregler som ska gälla för parkeringen. Generellt bör pendelparkeringsplatser vara avgiftsfria.

## Parkering för cykel

Parkering för cykel ska utformas så att den är enkel att underhålla och använda, även för den som inte är fysiskt stark. Cykelparkeringsplatser ska vara rymliga och en del av ytan ska vara anpassad för lådcyklar. Det ska vara enkelt att låsa fast olika typer av cyklar och samtliga platser ska förses med ramlåsningsmöjlighet. Utformningen ska ta hänsyn till att olika typer av cyklar har olika bredd och svängradier, vilket kan innebära en anpassning av dörrars bredd och av hissar.

Cykelparkeringar ska utrustas så att de upplevs trygga, exempelvis med god belysning och god sikt till gemensamma utrymmen. God belysning behöver också finnas på sträckan mellan cykelparkeringsplatserna och de fastigheter som de avser att serva.

Cykelparkering ska i så stor utsträckning som möjligt anläggas i markplan och vara väderskyddad. Om cykelparkering anläggs inomhus ska det finnas automatiska entrédörrar och möjlighet till att ladda elcyklar. Utöver ovan krav hänvisar Partille kommun även till Göteborgs Stads Tekniska handbok gällande utformning och utrymme för cykelparkering.

## Parkering för moped och motorcykel

Det ska också skapas parkering för motorcykelfordon och mopeder. Parkeringsnormen anger inga parkeringstal för fordonstyperna utan antalet parkeringsplatser för motorcykelfordon och moped bedöms i varje enskilt fall.

## Bilparkeringsplatser

Parkeringsplatser för bil ska utformas på ett sätt så att de upplevs trygga och säkra. Vid bilparkeringsplatser och närliggande verksamheter behöver det finnas god belysning så att människor på ett säkert sätt kan ta sig mellan sina fordon och målpunkter.

Genom skyltning ska rätt förutsättningar skapas för att fotgängare lätt ska kunna orientera sig i området.

I de fall som det anläggs långsgående kantstensparkering för bil, ska det ske med hänsyn till befintliga och planerade gång- och cykelstråk. Det ska skapas tillräckligt med utrymme mellan parkeringsplatser och stråken så att inte konflikt uppstår mellan oskyddad trafik och bildörrar som öppnas.

Dagvatten som uppstår inom fastigheten ska tas om hand i enlighet med Partille kommuns dagvattenstrategi. Att anlägga grönytor vid större parkeringsanläggningar är fördelaktigt då det bidrar till klimatanpassning, effektiv dagvattenhantering och förbättrad luftkvalitet.

## **Laddningsplatser för elfordon**

I Partille kommun ska elektrifieringen av transportsystemet främjas. En viktig beståndsdel i detta är att se till att elfordon har goda möjligheter att enkelt kunna laddas. I Partille bör publika laddplatser främst förläggas på parkeringsanläggningar på kvartersmark. Laddplatser kopplade till gatuparkeringsplatser i stadskärnan bör undvikas för att här minimera trafikalkstring av laddningsskäl.



PARTILLE KOMMUN