

Parkeringsnorm för cykel och bil på kvartersmark i Bodens kommun

Antagandehandling



**BODENS
KOMMUN**



Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte och målsättning	4
1.3	Avgränsning – kvartersmark	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Bilnehav	6
2.2	Kollektivtrafik	6
2.3	Gång och cykel	7
3	Utformning och lokalisering	7
3.1	Utformning av cykelparkering	7
3.2	Utformning av bilparkering	8
3.3	Acceptabla gångavstånd	8
4	Hur kan parkering ordnas?	9
4.1	Gemensam parkeringsanläggning	9
4.2	Parkeringsköp	10
4.3	Samnyttjande	10
5	Parkeringstal för bil och cykel	11
5.1	Områdesindelning	12
5.2	Bilparkeringstal för bostäder	14
5.3	Bilparkeringstal för verksamheter	14
5.4	Parkeringstal för cykel	16
5.5	Åtgärder för lägre parkeringstal	16
5.5.1	Åtgärder vid bostäder	17
5.5.2	Åtgärder vid verksamheter	18

Bilagor

KRAVBESKRIVNINGAR för vissa åtgärder som kan ge reduktion av parkeringstalen



Styrgrupp:

Magnus Åkerlund, kommunchef

Lars Andersson, plan- och exploateringschef

Conny Bergwall, VD Bodens näringslivsfastigheter

Thomas Fägerman, VD Boden Business park

Stefan Johansson, förvaltningschef samhällsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp:

Markus Fredriksson, praktikant YH utbildning Trafikteknik, Tekniska avdelningen

Kerstin Chley, transportrådgivare, Tekniska avdelningen

Emma Lundqvist, samhällsstrateg, Fysisk planering

Ellinor Isaksson- Larsson, produktionsledare trafikenheten, Tekniska avdelningen

Referensgrupp:

Sofia Bergvall, samhällsstrateg, Fysisk planering

Jonas Johansson, avdelningschef fastighet, Fastighetsavdelningen

Jimmy Lundqvist, parkeringsvakt, Tekniska avdelningen

Michaela Strömberg, näringslivsutvecklare, Boden Business Park

1 Inledning

Parkeringsnormen är kommunens regelverk och ska användas som stöd för att avgöra hur parkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnationer på kvartersmark. Normen anger vilka krav som ska ställas på exploitören för att uppnå en rimlig tillgång på parkering för att se till att boendes, arbetandes och besökares efterfrågan på parkering kan tillgodoses för den egna fastigheten.

Normen behandlar parkering för bil och cykel och omfattar hela Bodens kommun men ska i första hand tillämpas i Bodens centrala delar med omnejd, där exploateringsgraden är hög och tillgänglig mark en begränsad resurs. Där finns behov av att hitta lösningar för att effektivisera markanvändningen, möjliggöra för ytterligare förtätning och kunna bygga fler och billigare bostäder.

Tidigare gällande riktlinjer för parkering i Bodens kommun (Parkeringsutredning 1987–2000), omfattar inte cykel och har parkeringstal för bil som inte bidrar till måluppfyllnad enligt översiktsplanen 2025, med bland annat minskat bilanvändande och att främja andra färdmedel. De ger heller inte möjlighet att lösa mobilitet på annat sätt än genom parkering och saknas således flexibilitet att hitta effektiva lösningar anpassade till specifika exploateringar.

Parkeringsnormen ska ses över varje mandatperiod eller i samband med att översiktsplanen revideras.

Dokumentet är indelat i tre delar:

Del 1: Inledning

I denna del beskrivs bakgrund och syftet med parkeringsnormen. Denna del är markerad i orange i dokumentet.

Del 2: Förutsättningar

I del två redovisas förutsättningarna för parkeringsnormen. Det handlar bland annat om bilnehav, tillgången till kollektivtrafik, cykelanvändandet och tillgången till parkering. Denna del är markerad med blått i dokumentet.

Del 3: Parkeringsnorm

Del tre innehåller förslag till parkeringsnorm. Del tre är markerad med lila.



1.1 Bakgrund


Parkering är en fråga under ständig förändring. Hur folk väljer att resa varierar stort utifrån flera faktorer som exempelvis boendesituation, tillgänglig kollektivtrafik och närhet till arbete, handel och service. Parkeringsnormen måste därför hållas aktuell och revideras regelbundet, för att kunna fungera effektivt i linje med kommunala mål och rådande förutsättningar.

Historiskt har parkeringspolitiken syftat till att tillgodose vad som betraktats som ett ”parkeringsbehov”, genererat av olika funktioner. Den valda lösningen från planerande myndigheters sida har varit att ta fram fasta minimala för hur mycket parkering som minst ska tillhandahållas för en viss bostads- eller lokalyta av olika slag. Resultatet av detta har blivit att många städer i stor utsträckning anpassats till att tillgodose ytor för stillastående bilar, vilket i sin tur bidragit till en underprissättning och subventionering av parkering med ytterligare ökning av biltrafiken och dess utrymmeskrav som följd.

Sedan 10-15 år är dock trenden, både i Sverige och internationellt, att städer och kommuner dels sänker sina minimala för bilparkering, dels anpassar sina krav till projektspecifika och lokala förutsättningar och tillämpning av andra mobilitetslösningar. Det handlar helt enkelt om att man börjar fråga fokus på den privatägda bilen som den enda lösningen för tillgänglighet och mobilitet och ger marknaden en större frihet och ansvar för att lösa dessa frågor på olika sätt.

Den statliga utredningen ”Stärkt planering för en hållbar utveckling” (2021:23) ger förslag på hur Plan- och bygglagen kan förändras för att stärka förutsättningarna för kommunerna att planera för andra mobilitetslösningar än bilparkeringsplatser vid nybyggnation. Planering för mobilitet framför bilparkering är en nödvändighet med tanke på transportsystemets pågående transformation genom automatisering (”självkörande fordon”), elektrifiering, digitalisering och tjänstefiering (”delning av fordon”), vilket sannolikt kommer att förändra efterfrågan på parkering.

Bodens kommun antog år 2020 Trafik- och parkeringsstrategin som en del i översiktsplanearbetet. Strategin behandlar frågor som berör trafik ur ett längre och mer övergripande perspektiv. Ambitionen är att bygga på trafik- och parkeringsstrategin med riktlinjer som ger vägledning i mer detaljerade frågor, däribland denna norm för planering av parkering på kvartersmark. Normen ska därför medverka till att nå målen om en långsiktigt hållbar utveckling av transportsystemet utifrån kommunens riktlinjer om att minska bilanvändandet och främja gående, cykel och kollektivtrafik.



Parkering har en central roll i trafiksystemet och har stor påverkan på hur en stad upplevs och fungerar. Parkering bidrar till att skapa tillgänglighet, men tar stor plats och är ofta svårt och dyrt att lösa i de centrala och täta delarna av staden, där marken är begränsad. För att balansera detta måste kommunen därför möjliggöra för lösningar som håller nere byggkostnaderna och leder till mer effektiv markanvändning, och samtidigt ger hög tillgänglighet för kommuninvånarna.

Enligt Plan- och bygglagen (2010:900 8 kap. §§9-10) ska såväl obebyggda som bebyggda tomter ordnas så att det ”på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.” För bostäder, fritidshem, förskola, skola ska emellertid tillräckligt stor friyta för lek och utevistelse prioriteras framför parkering.

Kommunen ges mandat att uttolka innebörden av ”i närheten av,” ”lämpligt utrymme” och ”skälig utsträckning” (2010:900 4 kap. §13):

”I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs 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.”

Kommunens generella ställningstagande i dessa frågor förtydligas vanligen genom en parkeringsnorm, som anger riktlinjer för hur många parkeringsplatser som ska ordnas för olika byggda funktioner i olika delar av kommunen, samt var de ska placeras och eventuellt även hur parkering ska utformas. Parkeringsnormen är dock inte bindande för kommunen, utan används som vägledning i den bedömning av hur parkering ska lösas, som görs i varje enskilt fall. Vad som emellertid är juridiskt bindande är kommunallagens likställighetsprincip (2017:725 2 kap. §3) som i sammanhanget innebär att alla exploitörer ska behandlas lika, om det inte finns sakliga skäl för annat.

1.2 Syfte och målsättning

Utvecklingen i kommunen ska ses i ett helhetsperspektiv där trafik- och infrastrukturfrågor är en viktig del. Parkering är i sin tur en central del av stadens trafik och transportsystem. För att skapa en attraktiv och hållbar kommun är det viktigt att inkludera parkering i samhällsplaneringen då dess inverkan på ytor, val av färdmedel, tillgänglighet och stadens karaktär kan vara mycket stor.

Syftet med parkeringsnormen är att vara ett stöd i kommunens strategiska parkeringsplanering i linje med översiktsplanens utpekade inriktning för arbetet med trafik- och infrastrukturfrågor:

- Utgångspunkt för fortsatt planering ska vara ett hållbart, tillgängligt, tryggt och säkert trafiksystem.
- Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling.
- Olika kollektivtrafikslag ska komplettera varandra.
- Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet ska prioriteras vid exploatering.
- Kontinuerligt underhåll av gång- och cykelvägar stärker möjligheterna att färdas till fots och med cykel året runt.

Målsättningen är att skapa ett hållbart och effektivt transportsystem som är väl balanserat mellan de olika trafikslagen, liksom en attraktiv och tillgänglig bebyggd miljö. Parkeringsnormen har till uppgift att vägleda i avvägningen mellan dessa olika intressen, med hänsyn till de specifika förutsättningarna i enskilda projekt. Parkeringsnormen skapar också en gemensam utgångspunkt för parkeringsplaneringen, vilket bidrar till transparens och likabehandling av olika projekt och exploatörer.

1.3 Avgränsning – kvartersmark

Ur ett juridiskt perspektiv förekommer det parkering av två olika typer. Å ena sidan parkering på kvartersmark och å andra sidan parkering på allmän platsmark ("gatumarksparkering"). Något förenklat kan man säga att parkeringsutbudet på kvartersmark styrs av Plan- och bygglagen (PBL) och kommunens parkeringsnorm, och dess reglering bestäms av fastighetsägaren, som får lov att ta ut parkeringsavgift (eller reglera på annat sätt) efter eget gottfinnande.

Utbudet av gatumarksparkering bestäms av gatunätets längd, allmänna bestämmelser enligt Trafikförordning (1998:1276) och lokala trafikföreskrifter (t ex parkerings- eller stoppförbud på vissa gator). Gatumarksparkering kan också regleras med tid eller avgift, men avgift får enligt lag (1957:259) endast tas ut i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, i första hand för att öka omsättningen på parkerade fordon och därmed tillgängligheten till parkeringsplatser.

Naturligtvis är dessa båda typer av parkering nära sammanbundna och deras användning och reglering beroende av varandra. Till exempel är möjligheten för en fastighetsägare att ta betalt för parkering på kvartersmark starkt begränsad om närliggande gator är oreglerade. Då kommer de bilplatser som iordningställts för ett visst ändamål i enlighet med PBL att stå oanvända om P-avgiften är så hög att bilisterna hellre står på gatan. Samtidigt kan det leda till en oönskad situation på gatumarksparkeringen. Det är därför viktigt att gatumarksparkering regleras på ett sätt som stödjer övergripande mål och parkeringsnormens tillämpning.

Detta dokument hanterar emellertid endast utbudet av parkering på kvartersmark, medan dess reglering är en fråga för berörda fastighetsägare, och reglering av gatumarksparkering hanteras med särskilt lagstöd (se ovan).

2 Förutsättningar

Efterfrågan på parkering varierar beroende på faktorer som exempelvis boende- och arbetsplatstäthet, bilinnehav, tillgång till kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur, parkeringsreglering, närhet till handel och service.

Samtidigt medför tillhandahållande av parkering antingen att stora ytor tas i anspråk, vilket skadar stadsmiljöns attraktivitet, eller att platseffektiva anläggningar (P-hus eller garage) måste byggas vilket driver upp byggkostnader och hyror/avgifter för bostäder och lokaler. Parkeringsförsörjningen måste därför balanseras med avseende på tillgänglighet, markanvändning och byggkostnad, stadens attraktivitet och ett hållbart transportsystem.

Ungefärliga ytkrav och kostnader för en parkeringsplats (se Fastighetsägarna et al. 2020. *Framtiden för parkering och nya bostäder*):

TYP AV PARKERINGS-ANLÄGGNING	UTRYMMESKRAV, INKL. MANÖVERUTRYMME	ANLÄGGNINGS-KOSTNAD	UNG. MÅNATLIG KOSTNAD
Markparkering	25 kvm	15 000 kr	150 kr
Parkeringshus	30-40 kvm*	100-300 000 kr	1 000-1 500 kr
Underjordiskt garage	30-40 kvm**	350-600 000 kr	2 000-3 000 kr

* 7,5-10 kvm markyta per bilplats i ett P-hus med 4 våningar.

** Parkering under jord (under byggnad) kan lösas utan särskilda utrymmeskrav för parkering.

Kostnaderna ovan tar inte hänsyn till alternativkostnaden, det vill säga värdet av det som marken hade kunnat användas till istället för parkering, exempelvis bostäder eller

kontorslokaler. Tas denna kostnadspost med i beräkningen är det i regel billigare att anlägga parkeringshus eller underjordisk parkering än markparkering i de centrala delarna av staden.

2.1 Bilinnehav

Det befintliga bilinnehavet är en utgångspunkt för att bedöma parkeringsefterfrågan i nybyggda fastigheter. Bilinnehavet i kommunen som helhet har ökat de senaste åren och uppgår idag till 580 bilar per 1000 invånare, vilket ungefär motsvarar ett genomsnitt på 1 bil per hushåll.

På DeSO-nivå (SCB:s demografiska statistikområden) ser bilinnehavet ut som följer:

- Utanför tätort, i genomsnitt 650 bilar/1 000 invånare
- I tätorter (ej kommunhuvudorten), i genomsnitt 550 bilar/1 000 invånare
- I kommunhuvudorten, i genomsnitt 510 bilar/1 000 invånare

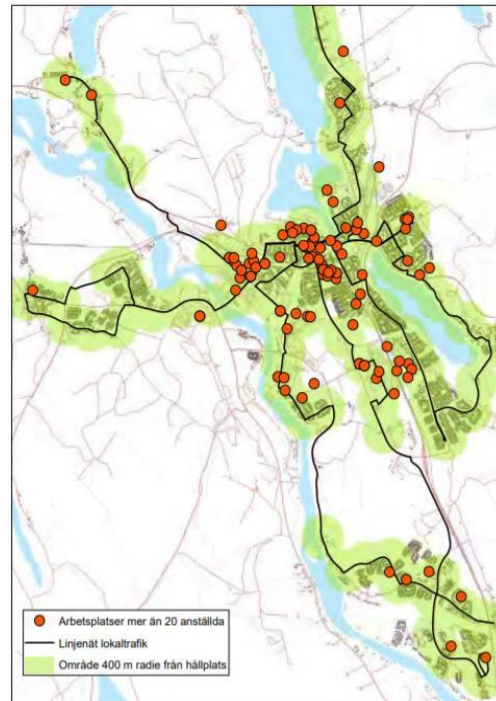
Även inom kommunhuvudorten varierar dock bilinnehavet, ned till som lägst omkring 320 bilar/1 000 invånare eller ca 0,5 bilar/hushåll.

2.2 Kollektivtrafik

Hösten 2020 genomfördes flera satsningar på lokaltrafiken i Boden. En utökad tidtabell med fler och tätare turer på vardagar innebär att det avgår en buss var 20:e minut under för- och eftermiddagar. Tillgången på kollektivtrafik kan därför bedömas som god även i jämförelse med andra kommuner, vilket motiverar ett lägre parkeringsantal för bil, vid exploatering i områden som omfattas av lokaltrafikens linjenät.

Bilden illustrerar omfattningen av lokaltrafikens upptagningsområden inom acceptabelt gångavstånd på 400 meter. Orange prick visar arbetsplatser med mer än 20 anställda som är belägna i anslutning till linjenätet.

Lokaltrafikens upptagningsområde når 23 172 bodensare (befolkning 2020) vilket är 82 procent av den totala befolkningen. 90 procent av de som bor i tätorten har max 400 meter till närmaste busshållplats. Detta är ett högre snitt än riket i stort och ligger i samma nivå som Luleå tätort.



2.3 Gång och cykel

I Trafik- och parkeringsstrategin är gång och cykel ett utpekat insatsområde. En del i arbetet med att stärka attraktiviteten för cykel som färdmedel är att säkerställa att framkomligheten på gång- och cykelvägnätet är god och att det finns ett bra utbud av tillgängliga och väderskyddade cykelparkeringsplatser som är attraktiva att använda för boende, pendlare och besökare.

3 Utformning och lokalisering

3.1 Utformning av cykelparkering

Cykelparkeringar behöver inte bara finnas i tillräckligt antal för att bidra till ökad cykling, utan bör också utformas på ett sätt som gör dem attraktiva. De behöver vara trygga, säkra, tillgängliga och rymliga. Cykelparkering...

- ...ska vara trygg att använda, vilket bland annat innebär väl upplyst eller lokaliserad till en plats med god synlighet från närliggande bostäder eller verksamheter.
- ...för boende i flerbostadshus och för anställda bör vara väderskyddade.
- ...som inte är synlig från entré bör förses med tydlig hänvisning i form av skyltning/markering.
- ...för långtidsuppställning (t ex för boende, anställda eller vid kollektivtrafikhållplatser) bör vara stöldsäker, det vill säga ligga i låst utrymme eller erbjuda ramlåsning i cykelställ förankrat i marken.
- ...bör vara lättillgänglig, vilket innebär att minst hälften av platserna finns i markplan eller nås via låglutande ramp eller rymlig hiss. För tvåvåningsställ gäller att den övre våningen bör vara lätt att använda (exempelvis ha gasfjäder) och cykelutrymmet ha minst 2,75 m takhöjd.
- ...bör nås genom lättframkomlig väg som inte begränsas av hinder i form av trappor eller trösklar. Eventuella dörrar bör förses med välplacerad öppningsautomatik
- ...bör ge god möjlighet att parkera olika slags cyklar med olika utrustning (t ex cykelkorg) bredvid varandra, vilket innebär ett CC-mått på minst 60 cm för vanliga cyklar och minst 100 cm för platskrävande cyklar. Dessutom ska det finnas tillräckligt manöverutrymme i anslutning till själva cykelparkeringen.

3.2 Utformning av bilparkering

Det finns vedertagna mått för bilplatser och tillhörande utrymmen för manövrering i parkeringsanläggningar (t ex *Parkeringslexikon*). Dessa bör följas för att säkerställa användbara bilplatser. För att anpassa bilparkeringen till staden, snarare än tvärtom, bör dessutom ett antal ytterligare principer beaktas, främst i tätorternas centrala delar eller i stadsutvecklingsområden med höga ambitioner vad gäller stadsmiljön:

- Bilparkering bör inte ordnas på mark mellan gata och byggnadsfasad, så att gaturummet präglas av parkerade fordon, utan bör istället lösas på baksidan av byggnader.
- Markparkering bör förses med planteringar eller andra element som gör att den bättre smälter in.
- Parkeringsanläggningar bör ha bottenvåningar med andra funktioner, exempelvis besöksverksamheter
- Maximalt hälften av en byggnads fasad eller ett kvarters sida bör präglas av parkeringsändamål, t ex in- och utfarter till parkering eller våningsplan i parkeringsanläggningar som inte klätts med bostäder eller lokaler. Syftet är att undvika att skapa barriärer eller händelselösa gaturum.

3.3 Acceptabla gångavstånd

Trafik- och parkeringsstrategin anger att ”cykelparkering nära målpunkter ska prioriteras framför bilparkering” samt att ”parkering för besökare nära målpunkter ska prioriteras före parkering för de som jobbar där” och att ”parkering för boende ska prioriteras före arbetsplatsparkering.”

Principen för gångavstånd från parkering till målpunkt är därför att det ska vara kortare för cyklister än för bilister, liksom för besökare än för boende och anställda. I centrala delar av Boden bör ett längre avstånd kunna accepteras på grund av speciella omständigheter med redan högt exploaterad mark. En angörings- eller parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (Boverkets byggregler och föreskrifter).



Tabellen nedan visar rekommenderade maximala gångavstånd för Bodens kommun.

PARKERINGSKATEGORI	MAXIMALT GÅNGAVSTÅND BILPARKERING	MAXIMALT GÅNGAVSTÅND CYKELPARKERING
Bostäder		
- Normalt	250 meter	100 meter
- Centralt	350 meter	100 meter
Besökande		
- Till bostäder normalt	150 meter	50 meter
- Till bostäder centralt	250 meter	50 meter
- Till butiker	250 meter	50 meter
Verksamheter		
- Normalt	250 meter	100 meter
- Centralt	450 meter	100 meter
Angöring		
Funktionsnedsatt	75 meter	-
	25 meter	-

4 Hur kan parkering ordnas?

En fastighetsägare kan ordna parkering på sin egen fastighet, eller på annans fastighet i närheten. Genom parkeringsköp eller att på andra sätt gemensamt nyttja en parkeringsanläggning finns goda förutsättningar att ordna en mer yteffektiv och hållbar parkeringsförsörjning.

4.1 Gemensam parkeringsanläggning

En gemensam parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet och en högre grad av samnyttjande. Möjligheterna att skapa gemensamma parkeringsanläggningar, för att effektivisera nyttjandet av redan befintlig parkering och öka belägningsgraden är goda i kommunen.

Tidigare gjorda parkeringsinventeringar visar att det finns flera platser för parkering i centrum som normalt inte nyttjas till mer än upp till halva sin kapacitet. Även under perioder som fredagar och helger då efterfrågan på parkering normalt är som störst, så är belägningsgraden ofta inte mer än ca 50 procent. En utredning i samband med ett aktuellt projekt kan i många fall tillgodose efterfrågan på parkering inom det befintliga beståndet.

4.2 Parkeringsköp

Ett sätt att finansiera en parkeringsanläggning är parkeringsköp. Parkeringsköp innebär att exploatörer/fastighetsägare får hyra in sig eller köpa parkeringsplatser av kommunen (eller privat aktör) i utbyte mot att själv inte behöva ordna med parkering inom den egna kvartersmarken.

Parkeringsköp är ett avtal där kommunen mot erlagd ersättning, övertar ansvaret att fullgöra den i Plan och Bygglagen föreskrivna skyldigheten att ordna parkeringsplatser för bil. Vid parkeringsköp bör inga fasta platser erbjudas, utan endast ett tillstånd att parkera vid en särskild anläggning. Parkeringarna kan då samnyttjas och användas i så stor utsträckning som möjligt, då fler bilar kan nyttja samma plats under olika tider av dygnet. Avtalet för parkeringsköp bör ha en giltighetstid på 25 år för att säkerställa att parkeringslösningen inte blir temporär.

Parkeringsköp är effektivt för att hindra tillkomsten av mindre och relativt ytkrävande parkeringsanläggningar samt gör det möjligt att dyr central mark i stället kan användas på ett mer effektivt sätt.

4.3 Samnyttjande

Med målsättningen om ett effektivt markanvändande är samnyttjande av nya och redan befintliga parkeringsanläggningar något som bör eftersträvas. Olika kategorier av parkeringsanvändare efterfrågar vanligen parkering vid olika tider på dygnet, vilket ger möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser. Detta innebär att en parkeringsplats kan nyttjas av flera användare. Ett exempel kan vara att boende och verksamheter inne på fastigheten delar på parkering utan att den reserverats för någon av dem.

Samnyttjande innebär flera fördelar:

- Totala antalet parkeringsplatser inom fastigheten kan minska och värdefull yta kan användas för andra ändamål i stället. Det kan exempelvis ske genom generellt tillstånd på alla platser inne på fastigheten, i stället för avtal för en specifik plats.
- Förutsättningarna för att öka attraktiviteten för andra transportsätt än bilen förbättras, eftersom samnyttjande ofta innebär ett längre gångavstånd till parkeringen, vilket gör att det inte blir lika självklart att nyttja bilen för kortare resor.

För att beräkna effekten av samnyttjande behöver detaljerade uppgifter om bilanvändning för de ingående funktionerna (bostäder och olika verksamheter) tas fram, exempelvis baserat på resvane-data. Saknas sådana uppgifter får samnyttjandepotentialen i stället baseras på kvalificerade antaganden och eventuella beläggningsräkningar utförda på olika dagar och vid olika tider på dygnet.

En inspiration kan vara nedanstående tabell, hämtad från Lunds kommun.

Beläggning %	Vardag 9-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll Natt
Bostäder				
- <i>Boende</i>	60-80	55	50	80-90
- <i>Besökande</i>	10	40	50	50
Kontor	55-75	20	10	10
Handel				
- <i>Livsmedel</i>	40	80-90	80	-
- <i>Detaljhandel/nöje/rest</i>	40	80-90	100	-
- <i>Sällanköp</i>	40	70	100	-
Industri	60-80	10	5	10
Skola/förskola	90	10	5	-

5 Parkeringstal för bil och cykel

Föreslagna parkeringstal baseras på exempel på hur andra kommuner har gjort. Parkeringstalen anges som ett flexibelt normvärde utifrån en miniminivå på lägsta antal platser som måste ordnas.

Parkeringstalen anges precis som i tidigare beslut ”Parkeringsutredning 1987–2000”, i enheten platser/1000 kvm BTA*. Parkeringstalen för bostäder är anpassade för beräkning av antalet parkeringsplatser när den totala boarean är okänd.

*BTA (Bruttoarea) avser fastighetens totala area i alla plan mätt från yttervägg.

Antalet parkeringar tas fram via denna formel:

$$\text{Antal parkeringar} = \frac{\text{Parkeringstalet}}{1000} \times \text{BTA}$$

Formeln fungerar för beräkning av både bil- och cykelparkeringar. Som ett exempel har ett flerbostadshus i centrum (Zon 1) ett parkeringstal på 7 för bilparkeringar och skulle då fastigheten ha en BTA på 2 000 kvm så bör fastigheten vara ansluten till minst 14 bilplatser.

$$14 \text{ parkeringar} = \frac{7}{1000} \times 2000 \text{ BTA}$$

Eftersom antalet platser ökar med ökat BTA så innebär detta att fastigheter med större bostäder ges fler platser per lägenhet, dvs större hushåll anses ha ett större behov av en bilplats.

För att få en så bra uppskattning som möjligt på hur många parkeringsplatser som behövs vid en exploatering kan parkeringstalet behandlas i tre steg

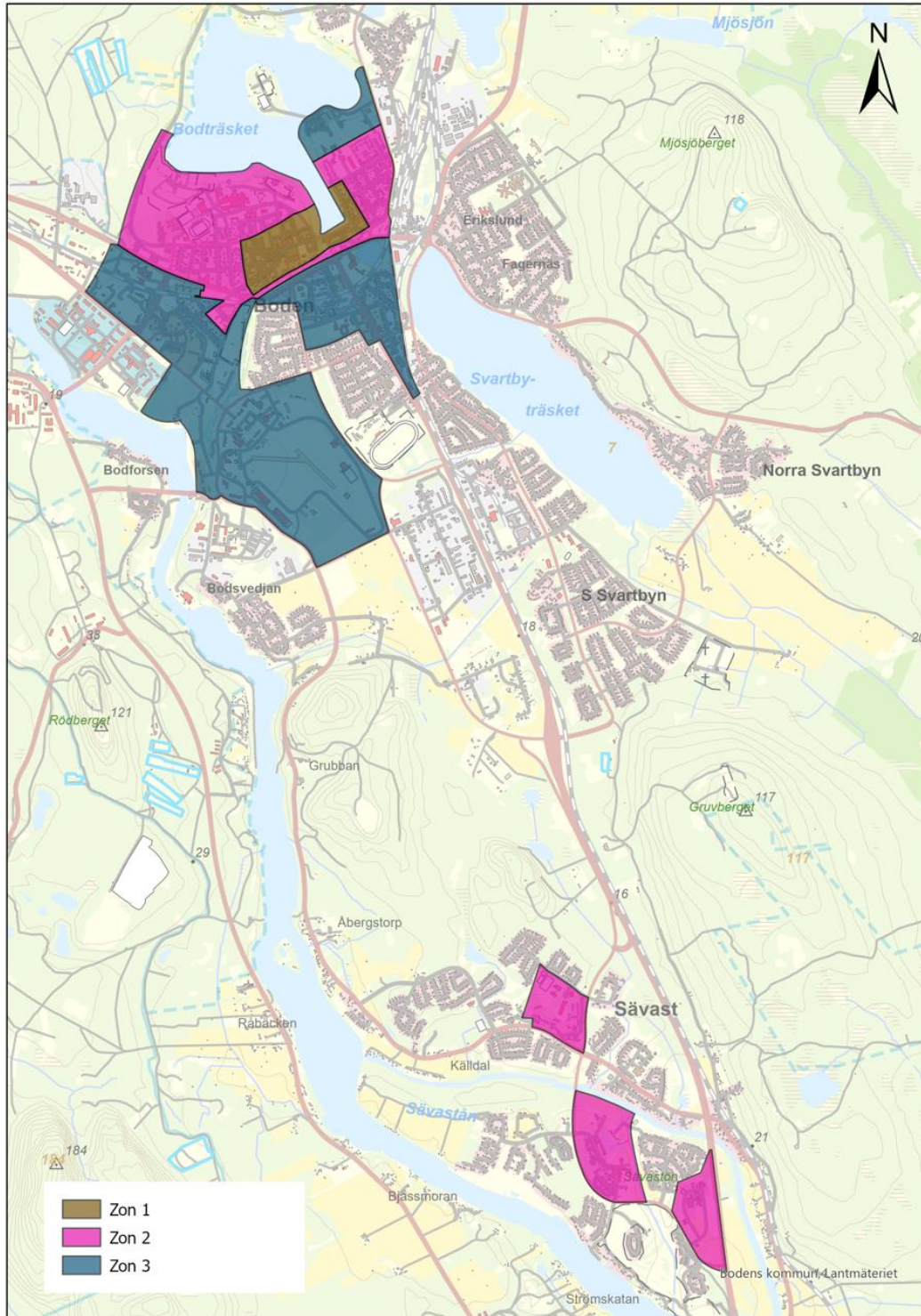
- **Områdesspecifik parkeringsnorm** - anger det parkeringstal som är generellt för respektive zon (se områdesindelning). Användbart i ett tidigt skede i exploateringsprocessen för att ge en bild av hur många parkeringsplatser som kan komma att behövas.
- **Projektspecifik parkeringsnorm** – parkeringstalet specificeras mer ingående utifrån det aktuella projektet. Det innebär att parkeringstalet kan justeras upp eller ned beroende på vilken verksamhet eller storlek på lägenheter eller ytor som planeras.
- **Åtgärder för reduktion** - vilka ytterligare åtgärder kan tillämpas för att få ner efterfrågan på parkering.

Likställighetsprincipen ska tillämpas så att kommunen behandlar alla lika om det inte finns särskilda skäl för annat.

5.1 Områdesindelning

Kommunen delas in i fyra zoner utifrån de förutsättningar som finns. Särskilda parkeringstal avser vidare varje zon.

- Zon 1 Centrumkärnan.
Området innehåller begränsade möjligheter till ytterligare nybyggnationer och förtätning
- Zon 2 Centrumnära stadskärna + Sävast.
Området innehåller goda möjligheter till nybyggnationer och förtätningar
- Zon 3 Övriga Centrumnära förtättningsområden.
Bäst möjligheter till nybyggnationer och förtätningar
- Zon 4 Övriga kommunen



Karta områdesindelning p-tal zon 1 – 3 (Zon 4 övriga kommunen)

5.2 Bilparkeringstal för bostäder

Möjlighet att parkera vid bostaden är viktigt för att boende ska kunna välja att ha bilen stående till förmån för att gå, cykla eller åka kollektivt under dagarna. Parkeringen kan ordnas inom egna fastigheten eller i nära anslutning. Besöksparkerings ingår i parkeringstalen (ca 10%) vilket innebär att dessa måste vara tillgängliga för besökare.

Till alla offentliga lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska det finnas minst två parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré. För större verksamheter/bostadshus bör fler platser ordnas, till exempel enligt standarden ISO 21542:2011.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3	ZON 4
Flerbostadshus platser/1000 kvm BTA	7	8	9	10
Studentbostäder platser/1000 kvm BTA	3	3	3	3
Enbostadshus med egen parkering platser/lgh	2	2	2	2
Enbostadshus med gemensam parkering platser/lgh	1,3	1,3	1,6	1,6

5.3 Bilparkeringstal för verksamheter

Utgångspunkten för att bestämma bilparkeringstal vid olika verksamheter är att besöksparkering ska prioriteras före parkering för anställda.

Efterfrågan på bilparkering för verksamheter beräknas genom att multiplicera förväntad arbetstäthet med förväntad bilförarandel. Bilförarandelen har bestämts utifrån uppskattningar baserat på resvaneundersökningen (2011) som sedan stämts av mot värden från andra kommuner. Parkeringsnormen nedan ska ses som riktvärden och kan behöva justeras i det fall arbets- och besökstätheten uppskattas vara annorlunda än angivet nedan.

- Till alla offentliga lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska det finnas minst två parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga, inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré. För större verksamheter/bostadshus bör fler platser ordnas, till exempel enligt standarden ISO 21542:2011.

- Bedömning av efterfrågan på parkering i projekt där det rör sig om verksamhet i externa lägen, exempelvis externhandel, sport- och idrottsanläggningar mm, ska göras genom att upprätta en särskild parkeringsutredning.
- Nödvändigt underlag för bedömning av efterfrågan på parkering tas fram av fastighetsägare/byggaktörer.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3	ZON 4	KOMMENTAR
Kontor	20	26	34	36	40 anställda samt
• Anställda	18	24	32	34	3 besökare per
• Besökare	2	2	2	2	1000kvm BTA
Industri	8	10	12	14	15 anställda samt
• Anställda	7	9	10	12	2 besökare per
• Besökare	1	1	2	2	1000 kvm BTA
Handel	33	47	54	66	13 anställda samt
• Anställda	6	8	10	12	60 besökare per
• Besökare	27	38	44	54	1000 kvm BTA
Restaurang	33	41	50	59	10 anställda samt
• Anställda	5	7	8	10	70 besökare per
• Besökare	28	34	42	49	1000 kvm BTA
Hotell	12	16	20	28	5 anställda samt
• Anställda	2	3	4	5	25 besökare per
• Besökare	10	13	16	23	1000 kvm BTA
Förskola/Fritidshem	13	15	19	22	15 anställda samt
• Anställda	8	9	12	14	10 besökare per
• Besökare	5	6	6	8	1000 kvm BTA
Grundskola och Gymnasium	6	10	11	14	10 anställda samt
• Anställda	4	7	8	9	5 besökare per
• Besökare	2	3	3	5	1000 kvm BTA
Övriga verksamheter tex trygghetsboende och idrottsanläggningar	Utreds separat				

Föreslagna parkeringstal ovan ska ses som riktvärden och kan behöva justeras om arbets- och besökstätheten förväntas avvika från det som anges ovan. Miljö- och Byggnämnden beslutar om parkeringsnorm för aktuellt projekt via bygglov. Särskilda fall kan beslutas som ett separat ärende i kommunstyrelsen.

5.4 Parkeringstal för cykel

För cykelparkering är närhet till målpunkt en av de viktigaste kvalitetsfaktorerna. Parkering för cykel ska finnas så nära målpunktens entré som möjligt och på en väl synlig plats. Placering och utformningen ska göra så att de blir lättillgängliga och upplevs trygga och säkra. Behov av plats för cykel- och transportkärror ska övervägas.

Förutsättningar som krävs för att tillgodose fastighetens efterfrågan på cykelparkering prövas i detaljplan och redovisas i samband med ansökan om bygglov, på samma sätt som för bilparkering.

För cykeltrafik bedöms zonindelning vara av mindre betydelse, därav kan samma parkeringstal gälla i samtliga zoner.

	Cykelplatser per 1000 kvm BTA	Kommentar
Flerbostadshus	24	
Studentbostäder	40	
Handel Centrum Handel Externa lägen	15 6	13 anställda samt 60 besökare per 1000 kvm BTA
Kontor	11	40 anställda samt 3 besökare per 1000 kvm BTA
Industri	6	15 anställda samt 2 besökare per 1000 kvm BTA
Restaurang	15	10 anställda samt 70 besökare per 1000 kvm BTA
Hotell	2	5 anställda samt 25 besökare per 1000 kvm BTA
Förskola	20	15 anställda samt 35 besökare per 1000 kvm BTA
Grundskola och Gymnasium	25	10 anställda samt 75 besökare per 1000 kvm BTA
Övriga verksamhet	Utreds separat	

5.5 Åtgärder för lägre parkeringstal

För att hantera efterfrågan på parkering för bil bör det arbetas med åtgärder som beskrivs i detta kapitel.

Parkeringsnormen ska i hög grad vara flexibel, vilket innebär att exploatören vid varje enskilt projekt ska ges möjligheten att avtala om att få lägre parkeringstal för bilplatser.

Kommunen ska ha en positiv inställning till att främja lägre parkeringstal för bil än vad som föreskrivs i normen mot att exploatören i stället för att anlägga bilplatser, genomför andra åtgärder för beteendepåverkan och främjande av andra färdmedel. Om särskilda skäl finns kan också fler parkeringsplatser tillåtas, men detta bör tillämpas med restriktivitet.

5.5.1 Åtgärder vid bostäder

Det står exploatören fritt att välja vilka åtgärder som ska utföras. Detta gäller dock inte att informera om hållbara resor, vilket är ett grundkrav. Kommunen välkomnar att exploatörer och fastighetsägare själva ger förslag på kreativa lösningar som kan minska efterfrågan på parkering, där varje åtgärd kan ge reduktioner på samma sätt som åtgärderna nedan. Nedan listas *exempel* på åtgärder som kan vidtas för en reduktion av parkeringstalen. Mer information om vilka krav som ställs för varje åtgärd redovisas i bilaga.

Information om hållbara resor (obligatorisk)

- Bilpool
- Cykelpool (elcyklar inkl. elassisterade lådcyklar)
- Kollektivtrafikkort
- Elcykel
- Cykelfaciliteter
- Avstånd till kollektivtrafik <400 m
- Avstånd till bilparkering >400 m
- Realtidsskyltar för kollektivtrafik
- Avgift för parkeringsplats särredovisas från hyra/avgift för bostaden och motsvarar i så stor utsträckning som möjligt parkeringens faktiska kostnader

Storleken på reduktionen beror på antal åtgärder:

- 6 åtgärder ger 40% reduktion
- 4 åtgärder ger 25% reduktion
- 2 åtgärder ger 10% reduktion

5.5.2 Åtgärder vid verksamheter

För samtliga verksamhetstyper bör den grundläggande utgångspunkten vara att hålla nere parkeringstalen för långtidsparkering och personalparkering. Det står exploatören fritt att välja vilka åtgärder som ska utföras. Detta gäller dock inte att informera om hållbara resor, vilket är ett grundkrav. Kommunen välkomnar att exploatörer och fastighetsägare själva ger förslag på kreativa lösningar som kan minska efterfrågan på parkering, där varje åtgärd kan ge reduktioner på samma sätt som åtgärderna nedan. Nedan listas *exempel* på åtgärder som kan vidtas för en reducering av parkeringstalen. Mer information om vilka krav som ställs för varje åtgärd redovisas i bilaga.

Information om hållbara resor (obligatorisk)

- Grön resplan för verksamhetsutveckling
- Resepolicy
- Bilpool för anställda
- Cykelpool för anställda
- Cykelfaciliteter
- Kollektivtrafikkort för anställda
- Avgift för parkeringsplats
- Årliga cykla till jobbet-kampanjer
- Avstånd till kollektivtrafik <400 m
- Avstånd till bilparkering >400 m
- Realtidsskyltar för kollektivtrafik

Åtgärderna ovan gäller olika typer av verksamheter, därtill finns några åtgärder som är mer specifika: Lånecyklar inklusive lådcyklar samt Pick-up/drop-off med hållbara färdmedel (handel), åtgärd för vandrande skolbuss (förskola/skola), Hemkörning med cykel (restaurang).

Storleken på reduktionen beror på antal åtgärder:

- 6 åtgärder ger 20% reduktion
- 4 åtgärder ger 15% reduktion
- 2 åtgärder ger 10% reduktion



BILAGA: KRAVBESKRIVNINGAR för vissa åtgärder som kan ge reduktion av parkeringstalen

För att reduktion av parkeringstal ska bli aktuell åtar sig exploatören/fastighetsägaren att vid försäljning och uthyrning marknadsföra och informera om förutsättningarna för boendet och varför man valt att reducera antalet parkeringsplatser samt om vilka hållbara resealternativ som finns att tillgå. Nedan listas ett antal vanliga åtgärder och exempel på krav dessa ska uppfylla för att kunna reducera parkeringstalen.

Riktad information i samband med visning och inflyttning om hållbart resande och de olika erbjudanden som finns för blivande hyresgäster. Åtgärden ska följas upp.

Kollektivtrafikkort. Kollektivtrafikkort motsvarande ett månadskort/hushåll delas ut i samband med inflyttning, under förutsättning att det är ett område med goda möjligheter att resa med kollektivtrafik.

Cykelparkering av hög kvalitet och god tillgång. Både för lång- och korttidsparkering och att cykelparkeringen är av hög kvalitet. Nära entréer i markplan eller i anslutning till boendet. Möjlighet till ramlås, väderskyddade samt trygga och uppvärmda, och möjlighet att kunna ladda el-cyklar. Automatiska dörröppnare om det finns cykelförråd och ramper vid höjdskillnader.


Cykelverkstad. Särskilda utrymmen för att underhålla sin cykel, luftpump och verktyg etc.

Större andel cykelplatser i marknivå än normen föreskriver. Främja en ökning av andelen cyklande genom att anlägga fler tillgängliga cykelplatser.

Avstånd till bilparkering. Vid kort avstånd till bilparkeringen ökar tillgängligheten till bilen. Med detta ökar även sannolikheten att bilen används till onödiga resor, framför allt på korta sträckor. Vid zon 1 och 2 gäller reduktion om avståndet till bilparkeringen är längre än till närmaste kollektivtrafikknod (räknat från centrumpunkt i fastigheten/kvarteret) med gällande krav på avgångar (minst 3 avgångar i timmen vid zon 1 och 2 och minst 2 avgångar i timmen vid zon 3). Med avstånd menas det verkliga avståndet, ej fågelvägen.

Avstånd till kollektivtrafik. Tidsaspekten är en viktig faktor för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv. Om den tid det tar att ta sig till kollektivtrafiken minskas kortas även den totala restiden. Avståndet till en kollektivtrafikknod ska ej överstiga 400 meter vid zon 1 och 2 och 600 meter vid zon 3 räknat från centrumpunkt i fastigheten/kvarteret. Med avstånd menas det verkliga avståndet, ej fågelvägen.

Bilpool för anställda. Medlemskap ska omfatta minst 8 år och vara knutet till fastigheten. I egen regi ska fordon, drift och underhåll motsvara kommersiell aktörs nivå. Avståndet till



bilpool ska inte överstiga 800 meter räknat från centrum i fastigheten/kvarteret. Med avstånd menas det verkliga avståndet och inte fågelvägen. Användningen av bilpoolen ska följas upp av fastighetsägaren varje år. För parkeringsanläggningar större än 9 platser bör antalet platser för bilpool uppgå till minst 5 procent av den reducerade efterfrågan. För anläggningar på fastigheten med 9 platser eller färre anläggs 1 bilpoolplats. Vid samordning gäller samma princip.

Bilpool för bostäder. Det finns flera kommersiella aktörer på marknaden idag och det är denna standard i service och underhåll som dessa erbjuder som menas i begreppet bilpool. Det krävs god service och underhåll av moderna fordon för att en bilpool ska vara attraktiv. Medlemskap ska omfatta minst 8 år och avtal ska tecknas med kommersiell aktör för bilpooler där medlemskap för samtliga lägenheter är betalda (alternativt en avsiktsförklaring) senast vid bygglovsskedet. Avståndet till bilpool ska inte överstiga 400 meter räknat från centrum i fastigheten/kvarteret. Med avstånd menas det verkliga avståndet, ej fågelvägen. Användningen av bilpoolen ska följas upp av fastighetsägaren varje år. Som utgångspunkt gäller 1 bilpoolsbil per 50 lägenheter.

Cykelpool. Moderna och trafiksäkra bokningsbara cyklar i olika varianter för att täcka olika behov. Kravet är att standarden på cyklar och drift ska motsvara en kommersiell aktörs nivå. Vid frånvaro av goda rutiner för drift sjunker attraktiviteten. Cykelpoolen ska helst finnas inom fastigheten och vara väderskyddad. Ett maximalt avstånd på 200 meter från fastighetsgränsen kan accepteras räknat från centrum i fastigheten/kvarteret. Med avstånd menas det verkliga avståndet, ej fågelvägen. Användningen av cykelpoolen ska följas upp av fastighetsägaren varje år.

Elcykel. I samband med inflyttning erbjuds en elcykel/hushåll. Marknadsvärdet ska ej understiga 8 000 SEK. Med marknadsvärde menas cykelns riktpolis och kan komma att bli billigare beroende av strategi för inköp.