



Parkeringsnorm för Halmstads kommun

Antagen Kommunfullmäktige, Halmstads kommun
2016-12-13, § 139

Denna parkeringsnorm kommer att ersätta Halmstad kommuns parkeringsnorm från år 1991.

Beställare : Halmstads kommun

Projektledare : Sandra Haak, byggnadskontoret och Siv Modée, byggnadskontoret

Projektgrupp :Katarina Löfquist Eriksson, samhällsbyggnadskontoret, Niklas Lidström, samhällsbyggnadskontoret (MEX), Ulf Boberg, teknik- och fritidsförvaltningen, Tina Wagner samhällsbyggnadskontoret (plan) och Marianne Olovson, samhällsbyggnadskontoret

Konsult :Tyréns AB

Uppdragsansvarig : Karolina Jensen

Handläggare: Martin Larsson

Halmstads kommuns diarienummer: BN 2015-1961

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
1. OM PARKERINGSNORMEN	6
Inledning	6
Syfte	6
2. UTGÅNGSPUNKTER	7
Kommunala mål	7
Plan- och Bygglagen (PBL)	7
Boverkets Byggregler (BBR)	7
Nationella mål	7
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	8
Zonindelning	8
Boendetäthet	8
Bilinhav	9
Arbetstäthet/Besökstäthet	9
Resvaneundersökning	9
4. PARKERINGSNORM	10
Cykel	10
Bil	11
Specialfordon	12
5. REDUCERING AV PARKERINGSTAL	13
Bilpool	13
God och mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik	13
Samnyttjande	13
Förbättrad cykelplanering och cykelåtgärder	14
Räkneexempel	14
6. PARKERINGSKÖP	15
Friköp eller avlösen	15
7. FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE	16
Mobilitetsåtgärder	16
Grön resplan	16
Övriga punkter att arbeta vidare med	16
Vem tar ansvar	16
8. REFERENSER OCH KÄLLHÄNVISNING	17
9. BILAGA	18

SAMMANFATTNING

Parkeringsnorm för cykel

Sammanfattad parkeringsnorm för cykel Cykelplatsbehov			
Verksamhet	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Bostad >= 4 rok (cpl/lgh) *	4	4	4
Bostad 3 rok (cpl/lgh) *	3	3	3
Bostad 2 rok (cpl/lgh) *	2,5	2,5	2,5
Bostad 1 rok (cpl/lgh) *	2	2	2
Kontor (cpl/1000 kvm BTA) **	20	10	10
Handel (dagligvaror) (cpl/1000 kvm BTA) **	40	20	20
Handel (sällanköpsvaror) (cpl/1000kvm BTA)	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Industri, Lager (cpl/1000 kvm BTA) **	6	6	6
Restaurang, Café (cpl/1000 kvm BTA) **	40	20	20
Förskola (cpl/1000 kvm BTA) **	20	10	10
Grundskola (cpl/elev) **	0,6	0,6	0,6
Gymnasium (cpl/elev) **	0,8	0,8	0,8
Vårdbostäder (cpl/sängplats) ***	0,3	0,3	0,3
Vårdbyggnad (cpl/sängplats) ****	0,3	0,3	0,3
Nöjesanläggning, Idrottsanläggning, park, strand etc (cpl/besökare) **	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Kollektivtrafik (cpl/100 påstigande)	30	10-30	5-30

Tabell 1

* Se förtydligande tabell 4.

** Se förtydligande tabell 5.

*** Vårdbostäder är boende med tillhörande vårdbehov, t.ex. äldreboende och gruppboende.

**** Vårdbyggnad är lägenheter och/eller rum i en byggnad avsedd för vård och/eller vårdcentral/sjukhus. De som bor och/eller brukar lägenheterna/rummen har ett behov av vårdpersonal då detta är en byggnad med dagligvarande anställda.

BTA (Bruttoarea) Area av mätvärda delar av ett våningsplan inklusive ytterväggar, begränsad av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. I bruttoarean inräknas alla våningsplanen i en byggnad undantag är oinredd vind. Vid beräkning av BTA används formeln $BOA * 1,15 = BTA$ av SCB (Statistiska Centralbyrån).

BOA (Boarea) Area av allt som ligger innanför ytterväggarna, även innerväggar ska räknas med. Alla våningsplan räknas med, särskild uträkning ska göras för inredd vindsvåning.

Underlag för bedömning av nya parkeringstal för cykel har gjorts utifrån riktlinjer för cykelparkering i Halmstad samt jämförelse med andra kommuner.

Parkeringsnorm för bil

Sammanfattad parkeringsnorm för bil Bilplatsbehov per 1000 kvm BTA			
Verksamhet	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Flerbostadshus	7	8	11
Enbostadshus (egen tomt) (bpl/bostad)	2	2	2
Enbostadshus (gemensam parkering)	8	9	11
Kontor	13	18	20
Handel (dagligvaror)	18	25	25
Handel (sällanköpsvaror)	särskild utredning i varje enskilt fall.		
Industri, Lager ****	7	9	11
Restaurang, Café	20	28	30
Förskola	5*	8*	10*
Grundskola, Gymnasium	4*	4*	7*
Eftergymnasial- och Vuxenutbildning	6	7	9
Studentbostäder och andra småbostäder	4	6	10
Vårdbostäder (med dagligvarande anställda)**	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Vårdbyggnad ***	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Nöjesanläggning, Idrottsanläggning, park, strand etc	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		

Tabell 2

* P-platser för angöring tillkommer.

** Vårdbostäder är boende med tillhörande vårdbehov, t.ex. äldreboende och gruppboende.

*** Vårdbyggnad är lägenheter och/eller rum i en byggnad avsedd för vård och/eller vårdcentral/sjukhus. De som bor och/eller brukar lägenheterna/rummen har ett behov av vårdpersonal då detta är en byggnad med dagligvarande anställda.

**** Beroende på verksamheten, kan här vara motiverat med ett längre tal än föreslagen p-normstal.

För övriga verksamheter som inte är presenterade i tabellen ovan krävs en särskild utredning.

Underlag för bedömning av nya parkeringstal för bil har gjorts utifrån jämförelser med andra kommuner samt uppskattad färdmedelfördelning och uppskattad arbetstäthet samt besöksstäthet.

1. OM PARKERINGSNORMEN

INLEDNING

I Halmstad liksom i många andra städer i Sverige har samhällsplaneringen sedan 1960-talet anpassats efter bilens behov. Idag finns en ökad medvetenhet om de negativa konsekvenserna som detta har medfört, vilket har föranlett till en förändrad inställning i samhälls- och trafikplaneringen. Samhälls- och trafikplaneringen styrs nu mot ett mer hållbart resande, vilket innebär att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras i nämnd ordning.

I Halmstads översiktsplan Framtidsplan 2030 anges att mängden trafik genom staden är för stor och att för få resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta bidrar till att transportsystemet har en negativ miljöpåverkan.

Parkering har en central roll i trafiksystemet och påverkar hur staden och tätorter upplevs och fungerar. Tillgången till parkering är en grundläggande förutsättning för att kunna nyttja fordon, som bilar och cyklar. Samtidigt tar bilparkering stora ytor i anspråk som i sin tur påverkar stadens attraktivitet.

Tillgången till parkering kan användas som ett styrmedel för att påverka resvanor och ytanvändning. En parkeringsnorm kan vara ett verktyg för att styra tillgången på parkering, samtidigt som det är ett viktigt dokument i det praktiska arbetet för att nå kommunens långsiktiga mål. I parkeringsnormen styr kommunen antalet parkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnad av bostäder och verksamheter samt även vid ombyggnationer eller ändrad användning. Parkeringsnormen ska även ge vägledning vid detaljplanearbetet. Behovet av en ny parkeringsnorm identifierades och tydliggjordes under framtagandet av Handlingsprogram för hållbara transporter samt Framtidsplan 2030.

Denna parkeringsnorm innehåller parkeringstal för cykel och bil med möjlighet till reducereing av parkeringsplatser för bil, se avsnitt reducereing.

Parkeringsnormen är ett viktigt verktyg för kommunen och bör vara ett levande dokument som ses över och med fördel revideras en gång per mandatperiod.

Parkeringsnormen omfattar enbart kvartersmark. Parkering på allmän platsmark; väg- och gatumark

samt hur denna avgifts- och tidsregleras omfattas inte.

SYFTE

Parkeringsnormen har som syfte att tydliggöra cykel- och bilparkeringsbehovet för kommunens invånare, verksamheter och besökare. Detta med hänsyn tagen till kommunens övergripande mål för en attraktiv och hållbar utveckling. Parkeringsnormen är en utgångsnorm det vill säga att den anger det minsta antalet cykel- och bilparkeringsplatser som ska tillgodoses. Fler parkeringsplatser kan anordnas än vad som denna parkeringsnorm anger, om det finns behov och om detaljplanen möjliggör det.

I denna parkeringsnorm redovisas också möjlighet för exploatören/fastighetsägaren att reducera antalet parkeringsplatser genom att genomföra åtgärder för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser.

Parkeringsnormen är ett vägledande dokument som ligger till grund för kommunens detaljplanearbete och bygglovsprövning, med utgångspunkt att parkering i första hand ska lösas inom den egna fastigheten.

2. UTGÅNGSPUNKTER

Parkeringsnormen är framtagen med utgångspunkt från antagna kommunala mål samt nationella mål. Parkeringsnormen utgår även från krav som ställs på kommunen enligt Plan- och Bygglagen (PBL) och Boverkets Byggregler (BBR).

KOMMUNALA MÅL

Framtidsplan 2030

Framtidsplan 2030 är kommunens översiktsplan som visar kommunens strategier för framtida infrastruktursatsningar, bebyggelseexploatering samt annan markanvändning.

Handlingsprogram för hållbara transporter

Handlingsprogram för hållbara transporter antogs år 2012 av kommunfullmäktige i Halmstad. Handlingsprogrammet innehåller en transportplan i vilken olika strategier presenteras för att uppnå ett hållbart resande. Ett mål är att hållbara resor ska öka, alltså gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras i nämnd ordning samt att resor med bil ska minska. Transportplanen finns att läsa i sin helhet på www.halmstad.se.

Riktlinjer

Kommunen har två riktlinjer för parkering, *Riktlinjer för parkering i Halmstad* (bil) och *Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad*, båda dokumenten bör läsas tillsammans med denna parkeringsnorm. Riktlinjerna finns att läsa i sin helhet på www.halmstad.se

Riktlinjer för cykelplanering i Halmstad är framtagen av teknik och fritidsförvaltningen år 2009 och beslutad av teknik och fritidsnämnden.

Riktlinjer för parkering i Halmstad är antagen av kommunfullmäktige år 2013.

Tidigare parkeringsnorm

Tidigare Parkeringsnorm antogs av kommunfullmäktige år 1991 och behandlade enbart bilparkering och inte cykelparkering. Samhället har utvecklats och förutsättningar har ändrats sedan 1991 och de viktigaste skillnaderna mot den tidigare parkeringsnormen och denna parkeringsnorm är en cykelparkeringsnorm samt möjligheten till reducering

av parkeringstalen för bil.

PLAN- OCH BYGGLAGEN (PBL)

I Plan- och Bygglagen regleras vilka krav som gäller för placering och utformning av parkeringsplatser.

Vid parkeringsnormens antagnade står det i PBL, att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

BOVERKETS BYGGREGLER (BBR)

I Boverkets Byggregler finns föreskrifter och allmänna råd om bland annat tillgänglighet.

NATIONELLA MÅL

Sverige har 16 miljömål, varav parkeringsnormen har mest koppling till miljömålet begränsad klimatpåverkan.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

ZONINDELNING

Efterfrågan på bilparkering ser olika ut i olika delar av kommunen. Faktorer som påverkar efterfrågan på bilparkeringar är bland annat följande; närhet till service, tillgång till kollektivtrafik, geografiskt läge i kommunen samt avgiftsnivån för parkering.

Kommunen har delats in i olika zoner, där olika parkeringsnormstal gäller för respektive zon.

Zon 1 utgörs av Halmstad centrum, se bild 1.

Zon 2 utgörs av Halmstad tätort, Oskarström och Getinge, se bild 1, 2 och 3.

Zon 3 utgörs av övriga kommunen inklusive övriga tätorter, se bild 1.

Grunden till zonindelningen bygger på;

- Tillgänglighet till gång- och cykelstråk
- Närhet till kollektivtrafik
- Utbud av service
- Befolkningstäthet
- Tillgång till arbetsplatser
- NYKO6 (Nyckelkodsystemet, Statistik från SCB)

BOENDETÄTHET

Halmstads kommun har 96 952 invånare (31. dec 2015). Varav cirka 68 550 bor i Halmstad centrum och tätort. I Oskarström som är kommunens näst största tätort bor det drygt 4100 invånare, följt av Getinge med drygt 1900 invånare. Enligt befolkningsprognos 2014-2035 beräknar Halmstads kommun att år 2035 ha cirka 125 000 invånare.

Boendetätheten har i Halmstad beräknats utifrån statistik från SCB (dec. 2015), Halmstads kommun och NYKO6 nivå. Boendetätheten för kommunen som helhet är 2,4 boende per bostad. Boendetätheten för flerbostadshus är 1,9 boende per bostad och för småhus 2,5 boende per bostad. Antagande att medelstorleken per bostad i flerbostadshus är 70 kvm BOA motsvarande 128 kvm BOA för småhus.

Flerbostadshus: 1,9 boende/bostad (23 boende/1000kvm BTA)
Småhus: 2,5 boende/bostad (17 boende/1000kvm BTA)

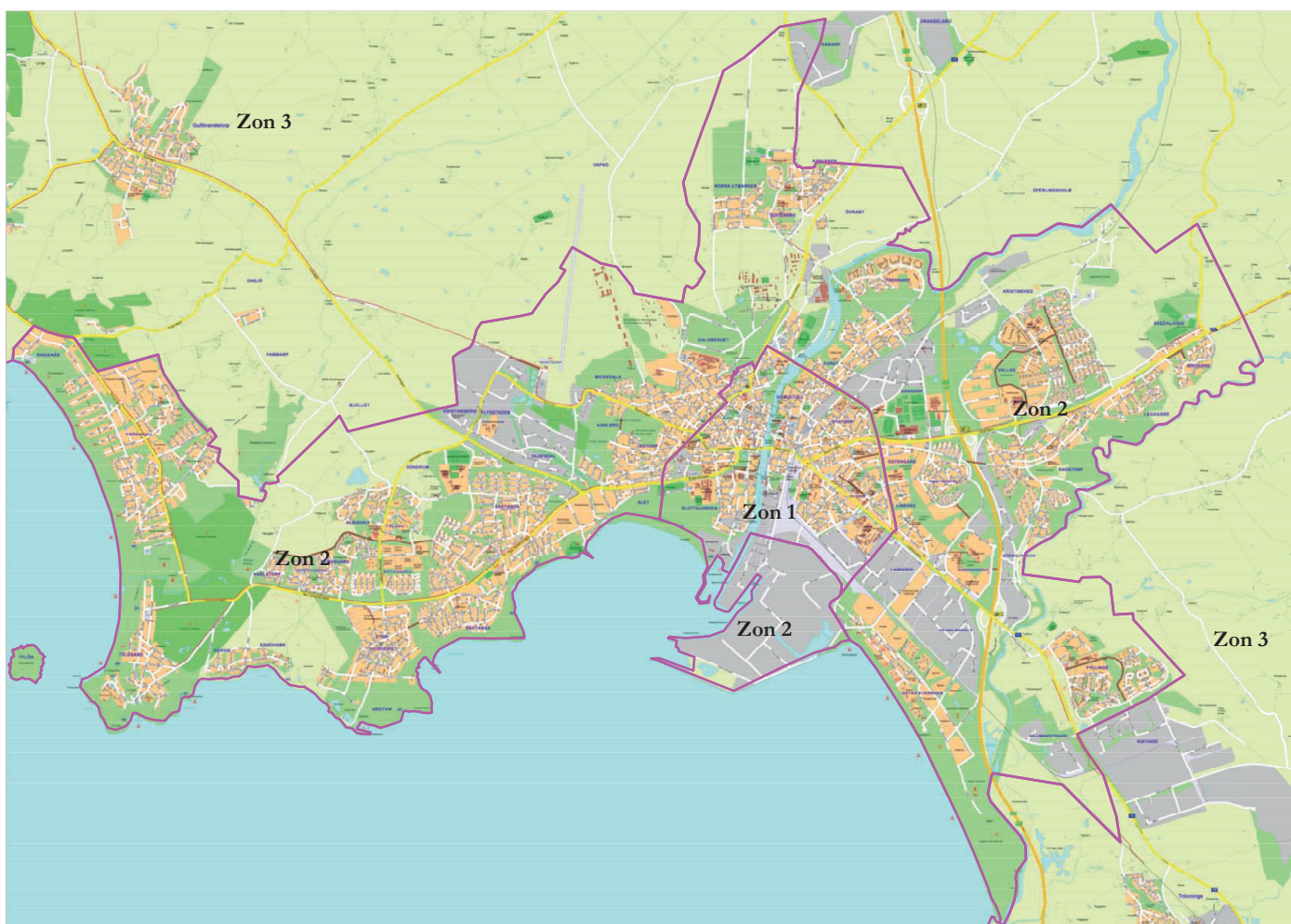


Bild 1
Zonindelning Halmstad



Bild 2
Zonindelning
Oskarström



Bild 3
Zonindelning
Getinge

BILINNEHAV

Biltätheten avser antalet bilar per 1000 invånare. Generellt för kommunen är biltätheten lägre i de centrala delarna av Halmstad än i de olika tätorterna och övriga kommunen.

Biltäthet (bilar/1000 invånare privatägda samt ägda av juridiska personer, 31 dec 2015)			
	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Personbilar	358	464	585
Lätta lastbilar <3500kg	7	16	41
Totalt (personbilar + lätta lastbilar.)	365	480	626

Tabell 3

Snittet för Halmstad kommun är 490 bilar/1000 invånare (dec. 2015 enligt SCB) samtidigt som genomsnittet för Sverige är 474 bilar/1000 invånare. Detta innebär att Halmstad ligger över riksgenomsnittet.

För Halmstad kommun är det bilinnehavet i zon 3 som framförallt drar upp snittet. Detta kan bland annat bero på att det inte finns service i närområdet, att tillgängligheten med kollektivtrafik är begränsad eller att cykeln inte är konkurrenskraftig gentemot bilen i stora delar av området.

ARBETSTÄTHET/BESÖKSTÄTHET

Arbetstätheten avser antalet anställda per 1000 kvm BTA. Arbetstätheten varierar mellan olika verksamheter men har för riket tenderat att öka för kontor och minska för industri och handel. I Halmstads kommun är vård och omsorg den vanligaste näringsgrenen.

Statistik kring arbetstäthet och antalet besökande för olika verksamheter inom olika områden och zoner har inte funnits att tillgå. Underlag för bedömning av nya parkeringstal för bil har gjorts utifrån jämförelser med andra kommuner samt uppskattad

färdmedelsfördelning och uppskattad arbetstäthet samt besökstäthet.

RESVANEUNDERSÖKNING

Under 2012 genomförde Halmstads kommun en resvaneundersökning (RVU 12) med syfte att kartlägga kommuninvånarnas resvanor. Färdmedelsfördelningen för resor inom Halmstads kommun visar att nästan 60 procent av resorna görs med bil, cirka 20 procent med cykel och drygt 10 procent av resorna görs med kollektivtrafiken, se bild 3. Medelreslängden inom kommunen är för bil 8,4 km motsvarande 3,3 km för cykel. Vid resor som är kortare än 1 km görs lika stor andel med bil och cykel medan större andel väljer att gå, se bild 2.

Totalt för kommunen görs knappt 65 procent av resorna till arbetet med bil respektive cykel knappt 25 procent. Detta kan jämföras med resor till skola eller utbildning där knappt 20 procent görs med bil. Att hämta och lämna barn utgörs med bilresor i cirka 75 procent. 40-45 procent av resorna i Halmstad tätorts mest centrala delar görs med bil.

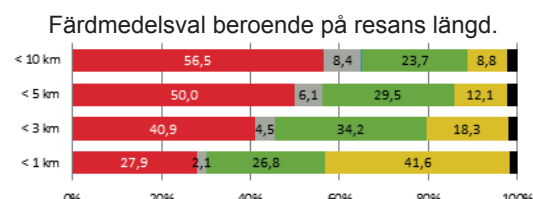


Bild 4
Tabell från Halmstads kommun resvaneundersökning (RVU 12)

■ Bil ■ Buss ■ Tåg ■ Cykel ■ Till fots ■ Annat

Färdmedelsval för huvudfärdsätt.

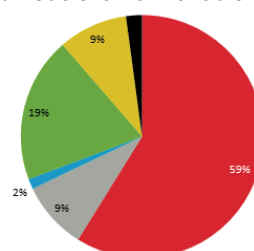


Bild 5
Tabell från Halmstads kommun resvaneundersökning (RVU 12)

4. PARKERINGSNORM

Parkeringsnormen ska uppfyllas för både cykel- och bilplatsbehovet enligt tabell 4-8.

Parkeringstalen i denna parkeringsnorm för bostäder respektive verksamheter visar på nuvarande behov av parkeringar.

Vid nybyggnad, ombyggnad och ändrad användning av befintlig byggnad beräknas parkeringsbehovet för den nya lokalanvändningen. Parkeringstalen uttrycks som antal parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.

CYKEL

De framtagna cykelparkeringstalen bygger på nuvarande riktlinjer för cykelparkering i Halmstad. När det inte har funnits riktlinjer har jämförelse med andra kommuner gjorts. Cykelparkeringsplatser förkortas i tabellerna som cpl.

Allt fler använder cykel som enda färdmedel vilket i förlängningen innebär att mer utrymmeskrävande cyklar används i allt större utsträckning såsom lådcyklar, trehjulingar och cykelvagnar. Detta är viktigt att ta i beaktning vid planering och anläggning av cykelparkeringar. Dessutom innebär trenden med dyrare cyklar och elcyklar att cykelparkeringar förses med cykelställ med högre stölsäkerhet, speciellt vid kollektivtrafiknoder.

Cykelparkeringens läge bör prioriteras framför bilparkeringen. Cykelparkering bör anordnas så nära målpunkten som möjligt med ett maximalt gångavstånd om 25-30 meter vid korttidsparkering, till exempel vid kortare ärenden i centrum eller affärer.

Cykelparkering ska vara trygg och säker, vägen mellan parkering och målpunkt ska vara bra belyst och ha god sikt. Likväl ska det vara tryggt att lämna sin cykel utan att den blir stulen.

Cykelparkering vid bostad.

Parkeringsnormen för cyklar avser i första hand flerbostadshus. Vid enbostadshus ordnas cykelplats inom den egna tomten. Parkeringsnormen för cyklar ska tillämpas i hela Halmstads kommun, oavsett zontillhörighet, se tabell 4.

I anslutning till bostaden ska det finnas förvaring för minst det antal cykelplatser som parkeringsnormen anger, se tabell 4. För att förrådet ska vara attraktivt

bör det placeras lättåtkomligt, vara frostfritt, innehålla fastlåsningsmöjligheter, vara generöst tilltaget samt att det bör finnas laddmöjligheter för elcyklar. Cykelparkeringar får inte placeras så att dessa försvårar tillgängligheten i trappor eller entréer.

Cykelplatsbehov/lägenhet, flerbostadshus cpl/lgh			
	Boende	Besökande	Total
Flerbostadshus			
4 rok	3,5	0,5	4
3 rok	2,5	0,5	3
2 rok	2,0	0,5	2,5
1 rok	1,5	0,5	2

Tabell 4

Cykelparkering vid verksamheter

Utgångspunkten för cykelparkering vid verksamheter är att denna skall vara generöst tilltagen och attraktiv, för att främja användandet av cykel. Tabell 5, avser att visa cykelplatsbehovet för anställda och besökare. Antalet cykelparkeringsplatser behöver anpassas efter varje verksamhet eftersom verksamheter varierar framför allt i antalet besökare. Vid långtidsparkeringar, där cykeln avses stå parkerad över dagen, till exempel vid arbetsplatser, skolor eller pendlarparkeringar accepteras längre avstånd, mer än 30 meter, om det finns möjlighet till fastlåsnings av cykeln i ramen samt om det finns väderskydd.

Cykelplatsbehov vid verksamheter			
Verksamheter	Cykelplatsbehov		
	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Kontor *	20	10	10
Handel (dagligvaror) *	40	20	20
Handel (sällanköpsvaror)*	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Industri/ Lager *	6	6	6
Restaurang/ Café*	40	20	20
Förskola *	20	10	10
Grundskola (cpl/elev)	0.6	0.6	0.6
Gymnasium (cpl/elev)	0.8	0.8	0.8
Vårdbostäder (cpl/sängplats)	0.3	0.3	0.3
Vårdbyggnad	0.3	0.3	0.3
Nöjesanläggning, park, idrottsanläggning, strand etc.	0,3	0,3	0,3
Kollektivtrafik (cpl/100 påstigande)	30	10-30	5-30

Tabell 5

* cpl/1000 kvm BTA

BIL

De framtagna bilparkeringstalen bygger på nuvarande parkeringsbehov, bilinnehav, kommunens långsiktiga mål, färdmedelsfördelning samt uppskattad besöks- och arbetstäthet. En jämförelse med andra kommuners parkeringstal har delvis också gjorts.

Mellan 2 till 3 procent av samtliga bilplatser, dock minst en, ska anpassas för funktionshindrade med särskilt parkeringstillstånd. Bilplatserna ska vara tillgängliga enligt gällande BBR. Förflyttning från bil till den aktuella målpunkten ska ske utan onödiga omvägar och utan att hindras av kantstenar, trappsteg eller liknande. Vid parkeringsnormens antagande skall en angöringsplats finnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Bilparkeringsplatser förkortas i tabellerna som bpl.

Vid gemensamma bilparkeringar vid flerbostadshus, gruppbyggda småhus och verksamheter bör det i anslutning till parkeringen finnas infrastruktur som möjliggör laddning av elbilar.

Acceptabla gångavstånd

För bilparkering accepteras ett längre gångavstånd desto längre tid bilen står parkerad. I tätort gäller avstånden; besökare upp till 200 meter, boende upp till 400 meter och arbetsplats upp till 600 meter. Dessa gångavstånd kan jämföras med de mått Halmstad kommun arbetar med gällande avståndet mellan bostad och kollektivtrafik, vilket i tätort är 400 meter och utanför tätort cirka 1000 meter. Vid långt gångavstånd mellan parkering och entré är det viktigt att angöring kan ordnas nära entréerna.

Bilparkering vid bostäder

För bostäder har parkeringstalet beräknats utifrån följande formel.

Bilplatsbehovet = Boendetäthet * Biltäthet

Tabell 6 visar Halmstad kommuns bilplatsbehov för flerbostadshus.

För studentbostäder och andra småbostäder där bilinnehavet generellt är lägre, kan ett något lägre parkeringstal vara motiverat.

Enbostadshus kan antingen ha parkeringen på den egna tomten eller på en gemensam parkering. Vid enbostadshus med bilparkering på egen tomt ska minst två bilplatser/bostad anordnas, inklusive platser i garage eller i carport. Anledningen till detta är att det ska finnas möjlighet för besökare att ställa sin bil på tomten och därmed inte belasta gatan. Dessutom bör det finnas goda möjligheter för boende att lämna bilen hemma för att främja användandet av andra färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

Med gemensam parkering innebär att parkeringen för exempelvis gruppbyggda småhus finns samlade till en gemensam parkeringsplats inom området. Ett visst antal parkeringsplatser av dessa platser kan antas vara samnyttjade. Tabell 7, visar bilplatsbehovet för enbostadshus.

Bilplatsbehov för flerbostadshus bpl/1000 kvm BTA	
Zon	
Zon 1	7
Zon 2	8
Zon 3	11

Tabell 6

Bilplatsbehov för enbostadshus inklusive besöksparkering (1bpl/1000 BTA)		
Zon	Egen tomt (bpl/bostad)	Gemensam (gruppbyggnad småhus) (bpl/1000 kvm BTA)
Zon 1	2	8
Zon 2	2	9
Zon 3	2	11

Tabell 7

Bilparkering vid verksamheter

Parkeringsbehovet för olika verksamheter beräknas utifrån behovet för anställda och besökare. Det är uppskattad arbets- och besökstäthet samt färdmedelsfördelning som avgör behovstalen. En jämförelse med andra kommuner har även gjorts. Uppskattad andel som reser med bil multipliceras med uppskattad arbets- och besökstäthet.

Bilplatsbehov (anställda) = arbetstäthet * bilförarandel

Bilplatsbehov (besökare) = besökstäthet * bilförarandel

För verksamheter har bilplatsbehovet bedömts enligt tabell 8. Bilplatsbehovet för vissa typer av verksamheter som exempelvis sjukhus, vårdcentral, idrottsanläggningar, hotell, biograf, teater, religiösa byggnader, arenor eller andra nöjesanläggningar varierar kraftigt beroende på verksamhetens läge, utbud och inriktning. I dessa fall krävs alltid en särskild utredning för att avgöra parkeringsbehovet. Utgångspunkten är dock samma som vid beräkning av verksamheter gällande antalet anställda och besökare.

För handel ser parkeringsbehovet olika ut mellan olika typer av handel och platser i staden. En tydlig analys behöver därför göras över vilken typ av handel som ska etableras samt väga in omsättning och geografiskt läge. Parkeringsnormen avser dagligvaruhandel. För sällanköpshandel krävs särskild utredning.

Angöring

För verksamheter där stor del av besökarna endast gör kortare besök till exempel vid hämtning och lämning vid förskola och grundskola, ska det finnas tillräcklig yta för angöring och eller korttidsparkering. Dessa platser tillkommer utöver bilplatsbehovet enligt parkeringsnormen. Vid utformning av angöring vid förskolor och grundskolor ska särskild vikt läggas på trafiksäkerheten.

SPECIALFORDON

Parkeringsnorm för motorcykel och moped brukar anges som en andel av det totala antalet parkeringsplatser. Det ska finnas plats för motorcykel och mopeder. För verksamheter bör en särskild utredning göras beroende på vilken typ av verksamhet det gäller.

Permobil klassas som ett hjälpmedel och inte som ett fordon, vilket innebär att det inte finns några särskilda rekommendationer gällande parkering av permobil och andra batteridrivna hjälpmedel. I flerbostadshus bör inte permobiler eller andra hjälpmedel förvaras i trapphus eller entréer, där de utgör brandfara och hindrar framkomligheten för utryckningspersonal. Vid förvaring utanför bostaden bör särskilda platser anvisas så att framkomligheten på gångbanor inte påverkas. Vid dessa platser bör det finns möjlighet till laddning och väderskydd.

Bilplatsbehov för verksamheter inkl. besökande bpl/1000 kvm BTA			
Verksamhet	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Kontor	13	18	20
Handel (dagligvaror)	18	25	25
Handel (sällanköpsvaror)	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Industri, Lager	7	9	11
Restaurang, Café	20	28	30
Förskola	5*	8*	10*
Grundskola, Gymnasium	4*	4*	7*
Eftergymnasial-/vuxenutbildning	6	7	9
Vårdbostäder (med dagligvarande anställda)	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Vårdbyggnad	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		
Nöjesanläggning, Idrottsanläggning, park, strand etc. (cpl/ besökare)	särskild utredning krävs i varje enskilt fall.		

Tabell 8

Bilplatsbehov för verksamheter (normen avser både anställda och besökare)

*platser för angöring tillkommer.

5. REDUCERING AV PARKERINGSTAL FÖR BIL

Reducering av bilparkeringsplatser möjliggör för exploatören/fastighetsägaren att göra avsteg från parkeringsnormen genom att genomföra åtgärder för att minska efterfrågan på bilplatser. Exempel på sådana åtgärder kan vara bilpool och/eller samnyttjande av parkeringsplatser. Avsteg från parkeringsnormen kan även göras om exploatören/fastighetsägaren kan redovisa att fastighetens geografiska läge kan skapa förutsättning för andra resval än bil. Avsteg från parkeringsnormen för bilparkering kräver alltid en särskild redovisning. I Halmstad kommun kan reducere från normtalen totalt göras med maximalt 25 procent.

För möjlighet till avsteg från parkeringsnormen krävs det en skriftlig redovisning från exploatören/fastighetsägaren samt ett avtal eller viljeförklaring mellan kommunen och exploatören/fastighetsägaren. Om ett avtal inte kan ingås eller om åtgärderna inte faller väl ut återgår kravet enligt parkeringstalen i parkeringsnormen.

Nedan beskrivs några av de potentiella åtgärderna som kan medföra att avsteg från parkeringsnormen kan göras.

BILPOOL

En bilpool innebär att ett antal personer eller organisationer delar på en eller flera bilar. En förutsättning för bilpool är god tillgång och närhet till gång- och cykelvägar, kollektivtrafik men även service. Bilpoolens fördelar och förutsättningar bör marknadsföras tydligt före inflyttning men bör även kommuniceras regelbundet till de boende. Bilpoolen ska finnas etablerad vid nyinflyttning samt ha en reserverad plats.

Reducering vid användande av bilpool

Studier har visat att bilpool kan ge upphov till reducerat behov av parkeringsplatser med upp till fyra parkeringsplatser per poolbil.

GOD OCH MYCKET GOD TILLGÄNGLIGHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK

God tillgänglighet till kollektivtrafik innebär ett högsta avstånd om 400 meter fågelvägen, till närmaste hållplats.

Mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik innebär ett högsta avstånd om 200 meter fågelvägen, till närmaste hållplats.

Reducering för god och mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik

Om en fastighet i zon 2 och zon 3 uppfyller kraven för god tillgänglighet till kollektivtrafik kan antalet bilparkeringsplatser reduceras med upp till 10 procent. Om en fastighet i zon 2 och zon 3 uppfyller kraven för mycket god tillgänglighet kan reducere göras med upp till 20 procent.

Om en fastighet i zon 1 uppfyller kraven för mycket god tillgänglighet till kollektivtrafiken kan antalet bilparkeringsplatser reduceras med 10 procent.

SAMNYTTJANDE

Samnyttjande av bilparkering innebär att parkeringsplatsen används av olika ärendetyper över dygnet, exempelvis boende, besökare, handel eller kontor. Viktigt är att parkeringsplatserna inte är reserverade för en specifik användare. Generellt bör inte alla bilparkeringsplatser för boende vara samnyttjade eftersom det alltid bör finnas möjlighet att lämna bilen hemma.

Uppskattad beläggning för parkeringsplatser för olika verksamhetstyper och tidpunkter				
	Vardag kl 10-16	Fredag kl 16-19	Lördag kl 10-13	Natt
Bostäder - boende	55-75%	55%	50%	80-90%
Bostäder - besökande	30%	70%	40%	50%
Kontor	60-80%	20%	10%	20%
Handel	40%	80-90%	100%	-
Industri	60-80%	10%	5%	10%
Hotell	50%	50%	30%	80%
Restaurang	75%	40%	60%	-
Skola	90%	10%	5%	-

Tabell 9

Beläggning för parkeringsplatser för olika verksamhetstyper och tidpunkter.

FÖRBÄTTRAD CYKELPLANERING OCH CYKELÅTGÄRDER

Reducering av parkeringstalen för bil är möjlig om fastigheten är belägen i ett område med goda förutsättningar för cykling. Med goda förutsättningar för cykel anses gång- och cykelvägar samt lågtrafikerade bilvägar med en högsta hastighet på 30 km per timme.

Cykelparkeringar ska vara placerade så nära målpunkten som möjligt. Enligt Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad bör detta avstånd inte vara mer än 25-30 meter för korttidsparkering.

Åtgärder för reduktion kan vara

- Särskilda utrymmen för lastcyklar, lådcyklar, trehjulingar och/eller cykelvagnar.
- Utrymme för tvätt och underhåll av cyklar samt tillgång till pump och verktyg.
- Vädskyddade stödsäkra cykelparkeringar.
- Cykelpool.
- Tillgång till låncykel.
- Ökat antal cykelparkeringsplatser (minst 25 procent extra) jämfört med parkeringstalen.
- Omklädningsrum- eller skåp samt duschmöjlighet vid arbetsplatser.

Om det finns goda förutsättningar för cykling samt om fastighetsägaren eller exploatören vidtar åtgärder för reduktion enligt minst tre av ovanstående exempel eller annat likvärdigt bedömt, kan reduktion av bilparkeringsplatser ske med 10 procent.

RÄKNEEXEMPEL

Räkneexempel 1:

Parkeringstalet anger att 100 p-platser för bil måste anordnas. Exploatören/fastighetsägaren redovisar på ett trovärdigt sätt att fastigheten har god tillgänglighet med kollektivtrafik (reduktion med 10%). Exploatören/fastighetsägaren redovisar också på goda förutsättningar för cykling (reduktion med 10%).

100 p-platser x 0,9 (kollektivtrafik) = 90 p-platser
90 p-platser x 0,9 (cykling) = 81 p-platser

Antalet parkeringsplatser som måste ordnas blir 81 platser.

Räkneexempel 2:

Parkeringstal vid samnyttjande. Vid beräkning av parkeringstal vid samnyttjande beräknas parkeringsbehovet genom att multiplicera parkeringsbehoven med beläggningsgraderna vid de olika tidpunkter som anges i tabell 10 och summeras. Den tidpunkt som har störst parkeringsbehov blir dimensionerande. Räkneexempel för en fastighet med 1000 kvm BTA kontor och handel (dagligvaror) i zon 1.

Parkeringsbehov kontor utan samnyttjande enligt

tabell 2, 9: 13 bilplatser

Parkeringsbehov handel utan samnyttjande enligt

tabell 2, 9: 18 bilplatser

Totalt parkeringsbehov utan samnyttjande:

31 bilplatser

Parkeringsbehov vardag kl. 10-16:

$13 \times 0,7 + 18 \times 0,4 = 16,3$ bilplatser

Parkeringsbehov fredag kl. 16-19:

$13 \times 0,2 + 18 \times 0,85 = 17,9$ bilplatser

Parkeringsbehov lördag kl. 10-13:

$13 \times 0,1 + 18 \times 1 = 19,3$ bilplatser

Parkeringsbehov natt:

$13 \times 0,2 + 18 \times 0 = 2,6$ bilplatser

Antalet parkeringsplatser som måste ordnas efter uträkningen vid samnyttjande mellan kontor och handel i zon 1 blir 19,3 bilplatser vilket är en reduktion med 38 procent.

Observera! I denna parkeringsnorm ges en maximalt reduktion med 25 procent av parkeringsplatserna.

Ovanstående exempel reduceras med mer än 25 procent vilket inte är tillåtet och därför blir antalet parkeringsplatser som ordnas vid samnyttjande mellan kontor och handel i zon 1 25 procent av 31 bilplatser:

$31 \times 0,75 = 23,25$ bilplatser

6. PARKERINGSKÖP

I vissa fall är det inte möjligt att anordna parkering på tomten, exempelvis vid förtätning eller tillbyggnad. Det kan då vara aktuellt med parkeringsköp, vilket skapar möjlighet att samla parkering utanför den egna fastigheten. Dessa parkeringar kan samnyttjas över dygnet av såväl boende, anställda, besökare och allmänhet. Om parkeringsefterfrågan minskar hos en fastighetsägare kan dessa parkeringsplatser nyttjas av andra fastigheter i området.

Avtal om parkeringsköp kan ingås med såväl kommunen som av privata ägare av parkeringen. Dessa avtal ingås med fördel med kommunen då det i annat fall kan vara svårt att följa vad som händer i ett senare skede.

Friköp eller Avlösen

Det förekommer två typer av parkeringsköp; friköp och avlösen.

Friköpsavtal innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till exempelvis kommunen som ordnar med parkeringsyta i samlad parkering i närheten till den berörda fastigheten. Parkeringen kan vara på mark, i garage (underjordiskt) eller i parkeringshus.

Avlösen innebär istället att fastighetsägaren förbinder sig att betala en årlig hyresavgift för bilplatsen. Avtalet mellan exempelvis kommunen och fastighetsägaren gäller under ett bestämt antal år men oftast i minst 25 år.

7. FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE

MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobility management (MM) är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och är ett komplement till mer traditionell trafikplanering. Mobility management syftar till att främja hållbara transporter samt att påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Det ska vara lätt och attraktivt att välja att resa hållbart det vill säga gå, cykla samt att resa kollektivt framför att välja bilen.

Inom konceptet använder man sig av mjuka åtgärder och hårda åtgärder. Mjuka åtgärder kan vara information, kommunikation, organisation av tjänster samt olika parters verksamheter. De mjuka åtgärderna förbättrar ofta effektiviteten hos de hårda åtgärderna som till exempel nya cykelbanor och kräver inte stora finansiella investeringar.

GRÖN RESPLAN

Grön resplan är ett koncept med åtgärder för att styra resor inom en verksamhet mot mer miljövänliga alternativ. Syftet med grön resplan är likväl som mobility management att påverka människors attityder och beteende, till hållbart resanden samt att minska behovet av att resa.

Arbetet med grön resplan inleds ofta med en resvaneundersökning där man tar reda på hur de olika anställda resor samt vilka kunskaper de har om resande. Detta är en viktig del i arbetet eftersom det ger information om vilka åtgärder som har potential att ge bäst effekt på resandet. Därefter anges hållbara och kostnadseffektiva lösningar på resor och transporter anpassade till den specifika verksamheten. Lösningar som anses ha större nytta än kostnad, leda till minskad klimatpåverkan samt minskad energianvändning.

ÖVRIGA PUNKTER ATT ARBETA VIDARE MED

- Parkeringsstrategier.
- Beläggning av parkeringshus.
- Tids- och avgiftsreglering på allmän platsmark.
- Denna parkeringsnormen bygger på uppskattade siffror för arbets- och besöksstäthet och färdmedelsfördelning. Vid framtida arbete bör det säkerställas vad de faktiska talen är för arbets- och besöksstäthet samt färdmedelsfördelning.

- En utredning bör göras för att belysa hur befintliga parkeringar används samt hur befolkningen ser på sitt bilnehav på sikt.
- Vid gemensamma bilparkeringar vid flerbostadshus, gruppbyggda småhus och verksamheter bör det i anslutning till parkeringen finnas infrastruktur som möjliggör laddning av elbilar. Ett ”ska-krav” bör vara målet.
- Hur stor andel av parkeringsplatserna som i framtiden möjliggör laddning av elbil bör utredas.
- Parkeringsköp.

VEM TAR ANSVAR

Arbetsgruppen för parkeringsnormen lyfter frågan som förslag till fortsatt arbete, att det tydligt ska framgå vilken förvaltning som ansvarar för bedömning, säkerställande och uppföljning av de reduceringsåtgärden/reduceringsåtgärderna som exploatören/fastighetsägaren har åtagit sig att genomföra. Detta är inte utrett i denna parkeringsnorm. I parkeringsnormen står det i några tabeller att en särskild utredning krävs i varje enskilt fall, exempelvis bilparkeringsplatser för handel med sällanköpsvaror eller olika typer av nöjesanläggningar. Vem ska ta fram dessa utredningar, vem bekostar dem, vad kan kommunen garantera för underlagsmaterial, vilka krav ställer kommunen samt vem som bedömer utredningens korrekthet.

8. REFERENSER OCH KÄLLHÄNVISNING

<http://www.miljomal.se/sv/Miljomalen/1-Begransad-klimatpaverkan/Preciseringar-av-Begransad-klimatpaverkan/> 2016-06-09

<https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Brandskydd/Brandskydd-byggnader-och-anlaggningar/Trapphus/> 2016-06-09

Boverkets Byggregler (BBR) (BFS 2011:6 ändrad t.o.m. BFS 2015:3)

Handlingsprogram Hållbara Transporter, Halmstads kommun, 2012

Plan- Bygglagen, SFS 2010:900) ändrad t.o.m. SFS 2016:140

Parkering i attraktiva städer, Dags att ändra synsätt, Trafikverket 2013

Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad, Trivector, 2009

Riktlinjer för parkering i Halmstad, Sweco, 2013

RVU 12, Resevaneundersökning – Halmstads kommun, Vectura, 2012

Trafikverkets trafikstringsverktyg,

Översiktsplan - Framtidsplan 2030, Halmstads kommun, 2014

Följande utgör underlag för beräkning och uppskattning av parkeringstalen.

Jämförelse med andra kommuner

Parkeringsutbildning, Trivector 2015-11-19

Har använts vid normtalsuträkningar och reduceringar.

9. BILAGA

Uppskattad färdmedelsfördelning						
Verksamheter	Zon 1 Halmstad centrum		Zon 2 Tätorterna Halmstad, Oskarström och Getinge		Zon 3 Övriga tätorter och kommunen	
	Bil	Cykel	Bil	Cykel	Bil	Cykel
Kontor	46%	18%	57%	20%	76%	7%
Handel (dagligvaror)	37%	8%	56%	10%	75%	4%
Industri, Lager	69%	16%	76%	15%	90%	5%
Restaurang/Café	20%	4%	37%	7%	56%	3%
Förskola	38%	4%	55%	14%	75%	5%
Grundskola/Gymnasium	25%	15%	38%	20%	59%	8%
Eftergymnasial-/Vuxenutbildning	14%	20%	22%	26%	39%	12%
Vårdbostäder	32%	47%	39%	49%	69%	23%

Tabell 10

Arbetsstäthet och besöksstäthet				
Verksamhet	Uppskattad arbetsstäthet (antal anställda/1000kvm BTA)	Antaget medelvärde arbetsstäthet (antal anställda/1000kvm BTA)	Uppskattad besöksstäthet (antal besökare/1000 kvm BTA)	Antaget medelvärde besöksstäthet (antal besökare/1000kvm BTA)
Kontor	30-50	40	3-5	4
Handel (dagligvaror)	10-20	15	30-70	50
Industri	10-25	15	3-5	4
Restaurang/Café	10-20	15	80-100	90
Förskola	15-25	20	0-3	2
Grundskola/ Gymnasium	10-15*	13	0-3	2
Eftergymnasial-/ Vuxenutbildning	20-40*	30	0-3	2
Vårdbostäder	7-10	8,5	10-20	15

Tabell 11

*Arbetsstätheten justerad med tillägg för vuxna elever.