

Parkeringsnorm

SALA KOMMUN	
Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink. 2015 -11- 13	
Diagnos	Ämbilaga
2015/831	1

Kommunstyrelsens förvaltning

Innehållsförteckning

Parkeringsnorm	3
Vad säger lagstiftningen om parkering?	4
Sala kommuns parkeringsnorm	4
Sala centrum, förslag till områdesplan 1981	5
Samhällsbyggnadsförvaltningens parkeringsutredning 2004	5
Parkeringstal framarbetade av Nordplan AB 2006	5
WSP:s utredning av parkeringsbehovet i Sala kommun 2007	6
Jämförelser med andra kommuner med Salas karaktär 2008	6
Stadsplanering	7
Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem	7
Mobility Management	8

Kommunstyrelsens förvaltning

Parkeringsnorm

Denna utredning började med att undersöka möjligheten att införa parkeringsköp i Sala och utmynnade i att parkeringsnormen har fått en översyn med förslag på förändringar. Parkeringsköp har fått en egen skrivelse men det finns en del kopplingar till parkeringsköp kvar i materialet men är en viktig del av helheten.

Parkeringsnormen styr behovet av parkeringsköp och somliga hävdar att den ska spegla det verkliga parkeringsbehovet men blir då samtidigt ett instrument som bara anpassar sig till nuvarande behov utan att påverka mot den kommun som eftersträvas.

Intresset för parkeringsfrågor och mobility management har växt hos svenska kommuner och speciellt inom ramen för EU projektet Max Lupo där ett antal svenska kommuner har provat att tillämpa tio planeringsprinciper.

Mobility management är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. I korthet brukar mobility management definieras som mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat. Med mjuka åtgärder menas information, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Resan har bara börjat för Sala kommuns del och grundläggande förutsättningar måste finnas på plats först

Stora markparkeringar för att klara bilismens behov är i många fall den enda lösningen i vissa projekt om vi inte börjar titta på de alternativ som finns. Drygt 30% av arealen i detaljplanen som skapades för Bovieran på Silvervallen är upplåten för parkering för att klara nuvarande p-norm för bostäder på 1,2 bilplatser per lägenhet, och då är detta ett projekt riktat mot de något äldre på central och dyr mark.

Hur ska ombyggnationer hanteras när ett befintligt hus får annan verksamhet är en annan fråga att titta närmare på.

Vilken flexibilitet ska finnas? Idag får fastighetsägare i Sala skapa fler parkeringsplatser när man bygger om en lägenhet på 5 rok till två mindre. Detta är dock inte vanligt enligt uppgifter från byggenheten och därför inget större problem. Kan också vara så att eftersom det ställs krav på fler parkeringar så blir det inte så vanligt eftersom fastighetsägaren har ingen möjlighet pga. t.ex. ekonomi, platsbrist.

Att ha flexibla parkeringslösningar och att vara förberedd som kommun när fastighetsägare har problem att lösa parkeringsbehovet på egen fastighet borde vara en riktlinje för att skapa ett bra exploateringsklimat i Sala kommun både för befintliga fastighetsägare och för de som tittar på möjligheten att satsa i kommunen.

Kommunstyrelsens förvaltning

Vad säger lagstiftningen om parkering?

Enligt 8 kap. 9§ första stycket PBL gäller att en tomt som ska bebyggas "ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon". I 9§ framkommer även att om det inte finns tillräckliga utrymmen för både parkering och friyta för lek och utevistelse så ska man i första hand ordna friyta. Om fastighetsägaren anordnar för få parkeringsplatser i förhållande till det verkliga behovet utifrån de verksamheter som finns på fastigheten uppstår en brist på parkeringsplatser i området. Ett sätt att motverka dessa problem är att fastighetsägarna erbjuds möjligheten att lösa parkeringsbehoven på andra fastigheter eller på kommunala parkeringsområdet i närheten.

Detaljplanerna bör klargöra hur marken ska disponeras för bl. a parkeringsanläggningar och om anläggningarna ska vara gemensamma eller tillgodose endast en fastighets behov.

Enligt 4 kap 13 § PBL får kommunen i detaljplan bestämma de krav på parkeringsutrymme som avses med 8 kap. 9§ första stycket 4 PBL, avseende parkeringsplatsernas utformning och placering och även att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Man bör i samband med upprättande av detaljplan redogöra för om kommunen har intentioner i att anordna parkeringsanläggningar i kommunal regi.

Att en parkeringsanläggning med tillgängligt utrymme kommer till stånd kan inte anses vara tillräckligt, utan slutligen ska krav ställas på att utrymmet bibehålls till förmån för fastigheten, alltså en trygghet i förhållandet mellan parkeringsplatsen och fastigheten. *Källa: "SOU 1989:23 Parkeringsköp"*

Byggnadsnämnden, som kan uppfattas som en företrädare för kommunen, ska som myndighet pröva om skyldigheten att anordna parkeringsutrymme är uppfyllt i samband med bygglovsansökan. Byggnadsnämnden kontrollerar att erforderligt antal parkeringsplatser anordnas, antingen på den egna fastigheten eller genom avtal med annan fastighetsägare eller kommunen.

Sala kommuns parkeringsnorm

Kommunstyrelsen beslutade 2009-02-12 att anta förslag till parkeringsnorm. Se nedan.(detaljplanebestämmelse inom parantes). För bostadsändamål har gästparkering inräknats.

- Bostadsändamål enbostadshus (B) - 2,0 bilplatser (bpl)/lägenhet (lgh)
- Bostadsändamål flerbostadshus (B) - 1,2 bpl/lgh

Kommunstyrelsens förvaltning

- Handel- och centrumändamål (H, C) - 30 bpl/1 000 kvm byggyta (BTA)
- Kontors-, skol-, bilservice- och vårdändamål (K, S, G, D) - 20 bpl/1 000 kvm BTA
- Industriändamål (I) - 10 bpl/1 000 kvm BTA

Nuvarande parkeringsnorm bygger på redan tidigare gjorda parkeringsutredningar som redovisas nedan och tjänstemännens bedömning i samband med beslut i Kommunstyrelsen 2009-02-12 att anta förslag till nuvarande parkeringsnorm.

Citat " Vid framtagande av förslag till parkeringsnorm har arbetsgruppen utgått från följande underlagsmaterial;

- Sala centrum, förslag till områdesplan 1981
- Samhällsbyggnadsförvaltningens parkeringsutredning 2004
- Parkeringsutredning utförd av Nordplan AB 2006
- WSP:s utredning av parkeringsbehovet i Sala kommun 2007
- Jämförelser med andra kommuner med Salas karaktär 2008

Sala centrum, förslag till områdesplan 1981

I "centrumplanen" för Sala från 1981 redovisas en parkeringsnorm för parkering inom centrum. Normen anger bl.a. antal bilplatser för bostäder, kontor och handel. Denna norm anser arbetsgruppen är inaktuell och är idag ersatt av en ny norm.

Samhällsbyggnadsförvaltningens parkeringsutredning 2004

Sammanställning av kontrollräkningar av belägningsgraden på centrala parkeringsplatser på allmän platsmark i Sala. Materialet har främst används som planeringsunderlag för ombyggnad av Ringgatan och för att utveckla Sala centrum.

Parkeringstal framarbetade av Nordplan AB 2006

Nordplan AB har vintern 2006 fått uppdraget av Sala kommun att ta fram förslag till parkeringsnorm. Nordplan AB har i detta arbete genom "bench-marking" undersökt hur parkeringsnormen ser ut i andra kommuner, bl.a. Uddevalla, Örebro, Malmö, Borås, Huddinge och Laholms kommun. I materialet redovisas olika parkeringstal för olika typer av markanvändningar som bostäder, arbetsplatser, kommersiell service, hotell och restaurang. Exempel på

Kommunstyrelsens förvaltning

parkeringsstal är 20-50 bilplatser (bpl)/1 000 kvm BTA butiker för dagligvaror samt 7-10 bpl/1 000 kvm flerbostadshus.

Nordplans rapport har varit på remiss till Tekniska nämnden samt Bygg- och miljönämnden. I inkommande yttranden angavs bl.a. att de parkeringsstal som föreslås är för generellt hållna och bör preciseras. Frågan har dessutom varit föremål för diskussion på planeringssamverkan med liknande synpunkter att precisera parkeringsnormen. En mer preciserad parkeringsnorm skapar en tydlighet för de aktörer som planerar nya verksamheter i staden och söker bygglov samt för de som arbetar fram nya detaljplaner för bostäder, handel och annan verksamhet.

WSP:s utredning av parkeringsbehovet i Sala kommun 2007

WSP:s uppdrag var att utifrån tidigare utförda parkeringsinventeringar göra en riktad utvärdering av handelns nuvarande och framtida behov av parkering och att föreslå åtgärder som skall tillgodose behovet av kundparkering för handeln i Sala centrum.

Utredningen verifierar i huvudsak vad som framkommit i de tidigare utredningarna.

Utredningarnas slutsatser dateras upp med hänsyn till Gallerians tillkomst och att det skapats 30 nya bilplatser vid Idrottshallen kan parkeringssituationen sammanfattas som att;

- Sett på hela stadskärnan finns det ett litet överskott på parkeringsplatser för handeln i centrum.
- Parkeringarna är utspridda på många platser i centrum och det är inte självklart hur bilisterna skall åka för att hitta parkering.
- Parkeringen på Fredstorget är fullbelagd i större utsträckning nu än den var innan Gallerian öppnades.
- För att stävja parkeringsöverträdelser på centrala parkeringar bör tider ses över och övervakningen utökas.

Jämförelser med andra kommuner med Salas karaktär 2008

Med hjälp av Sveriges kommuner & landsting (SKL), kommunernas hemsidor och uppringning av-berörda tjänstemän har arbetsgruppen fått fram parkeringsnormer från 23 kommuner. Dessa kommuner är jämförbara med Sala när det gäller folkmängd i hela kommunen samt i huvudorten. De flesta parkeringsnormerna är mellan 10-20 år gamla och det kan påpekas generellt att ju äldre normen är desto högre är parkeringstalet. Snittvärden för dessa parkeringstal är: Handel: 34, Kontor: 20, Industri: 13 bpl/1 000 kvm.

Kommunstyrelsens förvaltning

Stadsplanering

För att skapa en attraktiv stad med ett levande stadsliv ska det vara lätt att nå affärer, restauranger, kulturevenemang o.s.v. För de som väljer att åka bil måste det vara enkelt att hitta en parkeringsplats. En stad behöver även vara hållbar och klimatsmart. Därför är det viktigt att även satsa på en ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik.

En parkeringsplats tar upp ca 30 kvm och varje bilist använder i snitt 2-5 parkeringsplatser om dagen. Reglering av parkering är ett bra styrmedel för kommun att påverka hur mycket trafik det blir i staden. Detta möjliggör att trevligare saker kan prioriteras så som cykelbanor och uteserveringar.

För att stimulera mindre bilism kan det ges subventioner för fastighetsägare som tar fram andra lösningar än bilparkering. Exempelvis bil pool, cykelparkering av högstandard eller rabatterad kollektivtrafik.

Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem

- Utöka och höja kvalitén på cykelparkeringen
- Laddplatser för elbilar bör utredas
- Stödja utbyggnad av bilpooler
- Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan
- Medverka till samnyttjande av parkering
- Reducera antal p-platser vid arbetsplatser där det finns goda färdalternativ
- Erbjuder perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider
- Utöka och reglera infartsparkeringen vid kollektivtrafiken

Kommunstyrelsens förvaltning

Mobility Management

Ursprunget till MaxLupoSE är EU-projektet MAX, det största forskningsprojektet inom mobility management inom EU:s sjätte ramprogram.

Slutprodukten blev en rad användbara verktyg inom mobility management, varav ett av verktygen, MaxLupo

Som tidigare nämnts så är Mobility management ett antal mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

Med mjuka åtgärder menas information, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter.

De tio planeringsprinciperna som ingår i MaxLupo och som kommunerna har fått möjlighet att testa och utvärdera är:

- 1) Hållbar lokalisering och planering
- 2) Tydliga kriterier för när MKB ska göras
- 3) Funktionell och organisatorisk integrering
- 4) Mobility managementrådgivning till byggherrar
- 5) Mobility managementplaner som krav eller förhandlingsfråga
- 6) Främja bilfria bostadsområden/områden med lågt bilinnehav
- 7) Flexibla parkeringsnormer med avsteg för t.ex. MM-plan
- 8) Parkeringsköp
- 9) Max antal parkeringsplatser
- 10) Maxtak för biltrafik till besöksintensiva anläggningar

Tidigare har beteendepåverkan inom transportområdet ofta använts i avgränsade projekt i svenska kommuner. Det har då i många fall handlat om kampanjer, påverkansåtgärder, mm. för att få olika grupper av resenärer att ändra färdmedelsval och val av transportsätt inom det befintliga transportsystemet. Det finns dock en stor potential att också arbeta med mobility management integrerat med planering av bebyggelse och transportsystem, för att på så sätt förbättra förutsättningarna för mer hållbara och energieffektiva resmönster.

Kommunstyrelsens förvaltning

Analys

Som framgår tidigare så är p-normen för bostäder i flerbostadshus 1,2 bpl/lgh i Sala kommun idag.

Således har både lägenheten på 5 rok och 1 rok ett krav på 1,2 bpl. Små lägenheter får således bära en större andel av kostnaderna för att anlägga bilplatser. Detta ger incitament för att bygga stora bostäder. Att bygga ungdomslägenheter eller att dela upp större lägenheter i mindre finns det sämre ekonomi för, även fast att det skulle finnas ett behov. Vi behöver en parkeringsnorm som tar hänsyn till bostädernas storlek, och som ligger i nivå med Salas faktiska bilinnehav.

Antal bilar per 1000 kvm BOA är ett annat sätt att räkna på och som ger en exakt anpassning efter bostadsarean. En ytbaserad norm innebär att det går att skapa fler lägenheter inom husets skal utan att det ställs krav på fler parkeringar.

Tex 16 bpl. per 1000 kvm BOA ger för en lägenhet på 50 kvm. ett behov av $50 \cdot 16 / 1000 = 0,8$ bilplatser. En lägenhet på 70 kvm som antas vara en snittstorlek på en lägenhet i Sala får ett behov av $70 \cdot 16 / 1000 = 1,12$ bilplatser. Denna norm stödjer ett antagande om en parkeringsplats för en normalstor lägenhet samt ett tillägg på 10% för besökare.

Det går även att göra andra modeller där antalet rum blir vägledande.

Tex 1rok = 0,8 bilplatser

2 rok = 1,0 bilplatser

3 rok = 1,2 bilplatser tex.

Rimligtvis bör anpassningen till BOA ge en stabilare modell.

Kopplingen till användare målgrupp borde vara tydligare. Tex. Målgruppen studenter, enligt studentbostadsföretagen *"En studentbostad är en bostadslägenhet för person inskriven vid studiemedelsberättigande eftergymnasial utbildning. Studentbostaden skall upplåtas med hyresrätt och på villkor om begränsad besittningsrätt, vilken är kopplad till hyresgästens fortsatta studier"*

Med andra ord är studentbostaden en genomgångsbostad avsedd att bo i under den tid man ägnar sig åt eftergymnasiala studier.

Det kan konstateras att byggande av studentbostäder är orealistiskt i Sala kommun med nuvarande parkeringsnorm, speciellt som ett byggande i första hand är ett alternativ till det som byggs i Västerås. Västerås har valt att ha olika p-norm beroende på vilken av de 5 zoner som tätorten är uppdelad i. Normen för studentbostäder ligger mellan 3-5 bilplatser/1000 kvm BTA beroende på zon med lägst tal i absoluta centrum. Förhållandet mellan BOA och BTA ovan mark är ca. 0,80. På en lägenhet på 40 kvm så blir det med den lägre normen 3

Kommunstyrelsens förvaltning

parkeringar för 20 lägenheter i Västerås att jämföra med nuvarande p-norm i Sala där det krävs 24 parkeringar för 20 lägenheter.

Salas aktuella norm för kontor-, skol-, bilservice- och vårdändamål (K, S, G, D) ligger på - 20 bpl/1 000 kvm BTA

Som framgår av ovanstående så har man gjort bedömningen att behovet vid vård och kontor är densamma. Avesta har i sin norm som bygger på jämförelsetal från Strömstad, Trelleborg, Vellinge, Lund, Huddinge, Solna, Borås, Kiruna kommun mfl. gjort bedömningen att för äldreboende/vård och gruppboende räcker det med 5 p-platser per 1000 kvm BTA.

Boverket definierar benämningen vård som all öppen och sluten hälso-, sjuk eller kriminalvård.

Vid behov kan användningen preciseras exempelvis till: barnavård, ungdomsvård, äldrevård, sjukhusvård, psykisk vård och kriminalvård.

Äldreboende

Definitionen från Socialstyrelsen är "boende som tillhandahåller bostäder eller platser för heldygnsvistelse tillsammans med insatser i form av vård och omsorg för äldre personer med behov av särskilt stöd"

Gruppboende

Definitionen från Socialstyrelsen är "bostad med särskild service som är avsedd för ett begränsat antal personer som har omfattande tillsyns- och omvårdnadsbehov"

Många kommuner arbetar aktivt med parkeringsfrågan, bl.a. Eskilstuna kommun som använder Max Lupo som handledning. målet är att komma ned till 6 platser/1000 kvm BTA, idag ligger man i absoluta centrum på 7 platser/1000 kvm BTA. Antalet parkeringar ska minska och möjligheterna att åka kollektivt eller cykla ska öka.

Att det är rätt väg för Sala kommun att komma ned på dessa nivåer vill jag inte påstå men på sikt kommer det att krävas en parkeringsstrategi som tittar närmare på hur Sala kommun ska visa vägen mot ett mer hållbart och energieffektivt resande.

Det går att se över p-normen som detta arbete gör utan en parkeringsstrategi men man når inte ända fram, det blir något av en gissning för Salas mål är inte satt. Någon strategi finns inte. Som Paulina Soliman på Trivector uttryckte sig. P-norm utan strategi är märkligt.

Kommunstyrelsens förvaltning

Med hänvisning till ovanstående föreslås att kommunstyrelsen hemställer att kommunfullmäktige beslutar:

Att vid bygglovsprövning i fall där parkeringsnormen uppenbart inte är relevant för byggnadens användning eller läge möjliggöra en parkeringsutredning för att fastställa en p-norm utifrån bedömt verkligt eller långsiktigt behov.

Att anta ny parkeringsnorm för bostadsändamål i flerbostadshus (B) på 16 bpl/ 1000 kvm BOA.

Att anta ny parkeringsnorm för äldreboende/vård/gruppboende (D) på 5 bpl/ 1000 kvm/BTA.

Att anta en särskild parkeringsnorm för studentbostäder på 5 bpl/1000kvm BTA

Följande parkeringsnormer hanteras lika:

Handel- och centrumändamål (H, C) - 30 bpl/1 000 kvm (BTA). Bostadsändamål enbostadshus (B) - 2,0 bilplatser (bpl)/lägenhet (lgh). Kontors-, skol-, och bilservice (K, S, G,) - 20 bpl/1 000 kvm BTA

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Planering & Utveckling

Anders Dahlberg
Markingenjör