ARVIKA KOMMUN

Parkeringsriktlinjer för Arvika kommun

2018-09-05

RAMBÖLL MALMÖ

Uppdragsgivare:
Labeat Bickaj
Projektledare för EU-projektet Hållbart resande i ett växande Värmland
https://hallbartresandevarmland.se/

EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala utvecklingsfonden

HÅLLBART RESANDE
i ett växande Värmland

Parkeringsriktlinjer för Arvika kommun

ARVIKA KOMMUN

Datum	2018-09-05
Uppdragsnummer	1320031209
Utgåva/Status	Slutleverans

Jan Hammarström, uppdragsledare
Sofia Persson, handläggare
Mattias Alfredsson, handläggare, granskare

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING 1
1.1 SYFTE MED RIKTLINJERNA 1
2. MÅL OCH VISIONER 2
2.1 PARKERING I KOMMUNENS PLANERING 4
2.2 UTVECKLINGSPLANER 5
3. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERING 6
3.1 GÄLLANDE REGELVERK 6
3.2 TILLGÄNGLIGHET I PARKERINGSSYSTEMET 7
4. ZONINDELNING 8
5. GRUNDTAL – PARKERINGSTAL FÖR CYKEL & BIL 10
6. FLEXIBLA PARKERINGSTAL FÖR BIL 12
6.1 TILLÄMPNING MED RÄKNEEXEMPEL 13
6.2 GÅNGAVSTÅND 20
6.3 AVTAL MED FASTIGHETSÄGAREN 21
6.4 REDUCERING AV CYKELPARKERING 21
7. SÄRSKILD AVVÄGNING – SKOLOR 22
8. SPECIELLA VERKSAMHETER 22
9. ALTERNATIVA PARKERINGSLÖSNINGAR 25

Bilagor

1. Indata och antaganden
2. Differentierad upplåtelseform
3. Fler exempel på beteendepåverkande åtgärder
4. Funktionskrav för cykelparkering
5. Kostnader för olika parkeringslösningar

1. INLEDNING

1.1 SYFTE MED RIKTLINJERNA

Parkering är ett värdefullt styrmedel för att öka en stads tillgänglighet och har stor påverkan på karaktär, trygghet, trafiksäkerhet och miljö. Ett parkeringssystem i balans stöder en stads utveckling. Med hjälp av parkeringsriktlinjer stakas kommunens inriktning ut och det blir tydligt för tjänstemän och politiker hur parkeringsfrågorna ska hanteras. Parkeringsriktlinjerna utgör ett viktigt underlag i plan- och bygglovsprocessen. För att riktlinjerna ska göra nytta krävs att de svarar mot kommunens inriktning och samspelar med dagens parkeringssituation. Riktlinjerna uppdateras när behov uppstår.

Riktlinjerna ska användas för att beräkna efterfrågan av antal parkeringsplatser för bil och cykel för bostäder respektive verksamheter.

Parkeringsriktlinjerna ska underlätta vid framtagandet av detaljplaner och handläggning av bygglov och ska tillämpas vid nybyggnad, ombyggnad och vid ändrad användning av befintlig funktion. Riktlinjerna är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på parkeringar som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggherren. Grundprincipen är att parkeringsbehovet ska lösas inom den egna fastigheten.

Om en fastighetsägare eller byggherre kan visa på åtgärder som leder till minskad efterfrågan på parkering ger riktlinjerna tydliga spelregler för hur en reducering av antal parkeringsplatser ska beräknas samt hur detta ska regleras i avtal. Sådana så kallade flexibla parkeringstal har flera fördelar. Det finns möjlighet att påverka färdmedelsfördelningen mot större andel hållbara transporter, det skapas bättre tillgänglighet i transportsystemet när fler väljer olika transportsätt och arealer som annars skulle upptas av parkering kan istället bli mer värdeskapande platser för människor.

Parkeringstalen, även kallade grundtal, är baserade på Arvikas egna kommundata och redovisas med koppling till beslutad zonindelning.

Parkeringstalen ska säkerställa att det finns tillräckligt med parkeringsplatser för att möta parkeringsefterfrågan som finns vid ny- eller ombyggnation. För bilparkering handlar det om att hitta en balans mellan efterfrågan och en effektiv markanvändning. För cykelparkering handlar det om att se till att det finns gott om attraktiva parkeringsmöjligheter så att cyklandet kan öka.

2. MÅL OCH VISIONER

Arvikas vision är att bli en mer attraktiv kommun och de fyra ledorden trivsel, tillväxt, kompetens och bärkraft är grundläggande för att nå dit. I Arvika är målet att vara en hållbar kommun som skapar förutsättningar för en positiv utveckling utifrån social, ekonomisk och ekologisk hänsyn. För att nå dit finns några strategier som handlar om att kommunen ska verka för bra infrastruktur och goda kommunikationer, att kommunen ska arbeta för ett hållbart samhälle med klimatfrågorna i fokus samt att de ska arbeta för god folkhälsa.

För att stärka Arvika som besöksmål och ur näringslivssynpunkt, samt göra staden mer attraktiv för arvikaborna, betonas vikten av att värna om och utveckla de unika kvaliteter som finns. Kulturmiljöerna, handeln, närheten till vattnet och till den storslagna naturen är viktiga kvaliteter i Arvika. En aspekt som kopplar till en mer attraktiv stadskärna handlar om att parkeringen i innerstaden ska göras tydligare. Målet är också att parkeringen ska fungera smidigt och effektivt för såväl besökare, boende och förvärvsarbetande.

Visionen genomsyrar arbetet och återkommer i översiktsplanens struktur men Arvika har även för avsikt att bidra till uppfyllandet av länets vision *”Värmland är klimatneutralt 2030”*, detta genom den långsiktiga visionen *”Arvika är klimatneutralt 2030”.* Mellan 1990 – 2010 minskade de totala utsläppen av växthusgaser trots att desamma inom transportsektorn ökade. Transporterna står idag för den största utsläppsandelen av växthusgaser, varför det är mycket viktigt att vidta åtgärder för att minska just dessa. Kommunens vision är att det kollektiva resandet ska öka och att busslinjer som trafikerar tätorten ska gå med kortare turintervall.

För att nå visionen om ett klimatneutralt Arvika 2030 ska kommunen dels jobba internt inom organisationen, dels arbeta med att engagera kommuninvånarna och motivera dem att ändra sitt beteende. Det behövs också tekniska åtgärder och spridning av information. 13 konkreta åtgärder är uppsatta för att nå visionen och två av dem är speciellt intressanta:

Cykla mer – Cykeln är ett yteffektivt transportmedel som bidrar till en bättre miljö och samtidigt främjar hälsan. Kommunen ska främja cykling genom fortsatt utveckling av cykelvägnätet.

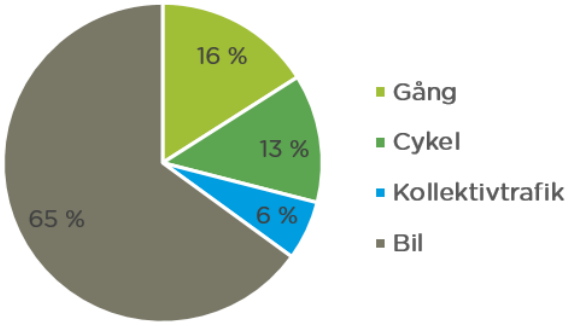
Åk mer kollektivtrafik – Kommunen ska arbeta för en utveckling av kollektivtrafiken så att fler väljer buss eller tåg.

Förhoppningen är att åtgärderna förändrar färdmedelsfördelningen med ökad andel för de hållbara transporterna. Parkeringstal som ligger i tiden för såväl cykel- som bilparkeringen är ett av många medel för att uppnå detta. En övergripande inriktning kan formuleras:

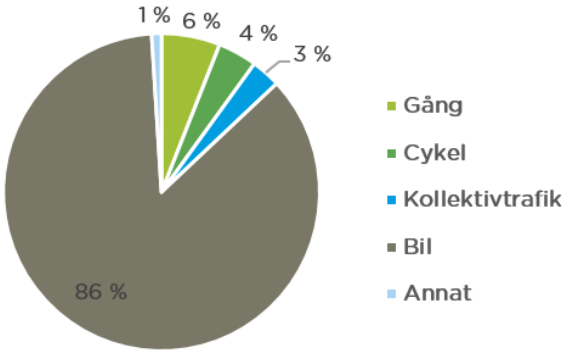
Besökare och kunder ska prioriteras först i parkeringssystemet. I andra hand prioriteras parkering för boende och i tredje hand parkering för arbetstagare.
Om ett något längre gångavstånd för boende och arbetstagare kan accepteras skapas bättre förutsättningar för attraktiva boende- och vistelsemiljöer. En parkeringsyta som inte används är en resurs som kan användas till andra ändamål t.ex. bostäder, parker eller andra anläggningar. Genom att ha samlade och samnyttjade parkeringsytor används marken på ett mer effektivt sätt. Genom ett mer

kostnadseffektivt användande av parkeringsplatser skapar kommunen möjligheter till ett ökat bostadsbyggande.

I ***Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014*** *(nedan benämnd RVU)* framgår hur Arvikas tätorts- respektive omlandsbor reser, se figur 1 och figur 2. Majoriteten av resorna sker med bil och för omlandsborna är andelen hög, hela 86 %. Gång är det näst vanligaste färdsättet både inom och utanför tätorten, dock motsvarar den en större andel av resorna inom tätorten. Från RVU framgick också att 69 % av resorna inom tätorten är kortare än fem kilometer, ett avstånd som för de flesta invånarna är görbart med cykel. Motsvarande siffa för Arvika omland är 34 %. Parkeringsriktlinjer med lokal förankring kan verka för en annorlunda fördelning i framtiden, där fler reser med de hållbara transportsätten, och störst förutsättningar finns inom tätorten där avstånden är korta.

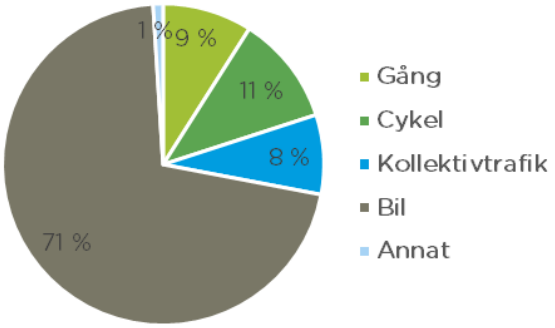


Figur 1. Färdmedelsfördelning för Arvikas tätortsbor år 2014.



Figur 2. Färdmedelsfördelning för Arvikas omlandsbor år 2014.

Vid jämförelse med färdmedelsfördelningen bland värmlänningarna i stort framgår att Arvikas tätortsbor ligger lägre än genomsnittet beträffande bilresandet, medan omlandsborna ligger högre. Bilen är det vanligaste färdmedlet inom Värmland och över 70 % av alla resor som genomförs av boende i Värmland görs med bil, se figur 3.



Figur 3. Färdmedelsfördelning för boende i Värmland år 2014.

På landsbygden dominerar bilanvändningen stort. Kommunen kan dock underlätta övergång till hållbara resor genom att anlägga pendlarparkeringar vid busshållplatser.

2.1 PARKERING I KOMMUNENS PLANERING

Nedan redovisas en sammanställning av Arvikas styrdokument som har bäring på parkering.

Parkeringsstrategi

Arvika kommun har en parkeringsstrategi för centrala delen av tätorten, antagen av kommunstyrelsen 2015. Syftet med strategin är att få en högre omsättning på parkeringsplatserna i centrum och målet är att öka parkeringsplatsernas attraktivitet. Strategin belyser betydelsen av en aktiv parkeringspolitik, vilket ger möjlighet att påverka bilresandet så att trafikanter väljer andra färdsätt.

Översiktsplan

I utvecklingsplanen för Arvika och Jössefors, som är en del av översiktsplanen från 2007, framgår att staden ska växa genom förtätning och att attraktionskraften som stadskärnan har ska stärkas. Det är önskvärt att innerstadens betydelse som mötesplats ökar och det framgår i planen att fungerande trafik och parkering är viktiga delar i en löpande stadsförnyelse.

Gång- och cykelvägsplan

I gång- och cykelvägsplanen från 2013 beskrivs viktiga faktorer för ökat cyklande i Arvika kommun. Förutom aspekter kopplade till cykelnätet, så som hög framkomlighet och god tillgänglighet, trygghet och säkerhet, beskrivs också att det ska finnas gott om välfungerande och säkra cykelparkeringar. Dessa ska också lokaliseras på sådant sätt i förhållande till målpunkt att de används av cyklisterna.

Detaljplaner

Arvika kommun saknar parkeringsnormer men parkeringstal har ändå använts i detaljplaner, några exempel för olika planområdet visas nedan.

Kvarteret Bocken 11 och 12, antagen 2015 (Kyrkogatan/Magasinsgatan i centrum):
Förslag vanliga bostäder: bil 0,7ppl/lgh (kan minskas vid studentbostäder om särskild utredning görs), cykel 15ppl/1000kvm BTA i nära anslutning till bostadsentréer. För handel och kontor kan cykelparkeringarna på allmän plats användas.

”F.d. Domushuset” m.fl., antagen 2010 (Torggatan/Fabriksgatan i centrum):

Utgångsvärde lägenhetsyta: 7ppl/1000 kvadratmeter BTA
Utgångsvärde handelsyta: 5ppl/1000 kvadratmeter BTA (ej dagligvaror)
Cykel för lägenheter: minst 1ppl/lgh i anslutning till bostadsentrén samt minst 1ppl/lgh i gemensamt förrådsutrymme.

Lägret 3 och 4, demensboendet Nybacken och Odd Fellow, antagen 2017 (Nygatan/Nordgatan): Parkeringsnorm lägenheter: 0,7ppl/lgh, för anställda 0,7ppl/lgh, besökande hänvisas till närliggande gators kantstensparkeringar. För boende på vårdboendet behövs inga parkeringsplatser.

Sammanfattningsvis har parkeringstalen som använts tidigare, för såväl bil som cykel, benämnts i olika enheter, ibland parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA (bruttoarea), andra gånger parkeringsplatser per lägenhet. Parkeringstalen 0,7ppl/lgh eller 7ppl/1000 kvm BTA har varit normen för bostäder. Bestämmelserna beträffande parkeringstalet för cykel har varierat.

2.2 UTVECKLINGSPLANER

Arvika är en stad som växer. I skrivande stund har området Taserud, som pekats ut som bostadsområde i översiktsplanen från 2007, byggts ut och är under fortsatt utveckling. Enligt översiktsplanen finns ytterligare planer på att bygga nytt bostadsområde väster om tätorten, i Prästängen. Området söder om centralstationen, motsvarande Hamnen, pekas i översiktsplanen ut som ett utredningsområde, se figur 4. En fördjupad översiktsplan för Hamnen är under upparbetning i detta nu.

Figur 4. Utvecklingsområden kring Arvika tätort: Prästängen (grönt), Taserud (rosa) och Hamnen (blått).

3. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERING

3.1 GÄLLANDE REGELVERK

Hur bostäder och verksamheter lokaliseras har betydelse för tillgänglighet, trafik och parkeringsefterfrågan. Kommunen har genom översiktsplaner och detaljplaner möjlighet att styra planeringen och lokaliseringen. Kravet på att ordna parkering regleras i PBL, plan- och bygglagen.

Fastighetsägarens skyldigheter

Skyldighet att anordna parkering ligger i första hand på fastighetsägaren. Vid bygglov är det kommunens skyldighet att se till att parkeringsefterfrågan uppfylls. Dessa framgår antingen av detaljplanen eller av parkeringsriktlinjerna. Parkeringsriktlinjerna har ingen direkt rättsverkan utan det ankommer på samhällsbyggnadsnämnden att i varje enskilt fall avgöra om bil- och cykelplatsefterfrågan är tillgodosedd. Det är viktigt att beakta likställighetsprincipen i kommunallagen, som säger att alla ska behandlas lika om det inte finns sakligt skäl för något annat. Med hjälp av parkeringsriktlinjer kan en fastighetsägare i god tid beräkna parkeringsefterfrågan som behöver tillgodoses i ett bygglov eller i ett avtal.

Detaljplan

I en detaljplan får kommunen bestämma krav om att ordna utrymme för den parkering som behövs. I detaljplan får kommunen också bestämma placeringen och utformningen av parkeringsplatser och att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. (PBL 4 kap 13§)

Bygglov

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering. Kravet ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd. Hänsyn ska tas till kostnaderna för arbetet och tomtens särskilda egenskaper. (PBL 8 kap 9§)

Om en tomt ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta. (PBL 8 kap 9§)

Bygglovsbefriade parkeringsplatser

Att anlägga parkeringsplatser är bygglovspliktigt (Plan-och byggförordningen, PBF 6 kap 1§ 8 punkten). Det krävs dock inte bygglov om det på fastigheten endast finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Det krävs inte heller bygglov om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg. (PBF 6 kap 2§ 3 punkten)

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för personer med rörelsenedsättning ska Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter följas. Personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverket och på annat sätt kunna använda tomten, om det inte med hänsyn till terräng och förhållanden i övrigt anses orimligt (PBL 8 kap 9§

punkt 5). Enligt Boverkets byggregler ska parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning ordnas inom 25 meters gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

3.2 TILLGÄNGLIGHET I PARKERINGSSYSTEMET

I Arvika centrum och innerstad finns omkring 1 400 kommunala parkeringsplatser där ett tjugotal är avsedda för rörelsehindrade. Arvika Fastighets AB har också parkeringsplatser som allmänheten kan nyttja, omkring 200 stycken, vilka är avgiftsbelagda.

Vid de senast utförda beläggningsstudierna från 2014 räknades antalet parkerade bilar i förhållande till antalet parkeringsplatser under flera tillfällen på olika ställen i Arvika centrum. Resultatet låg på mellan 35 – 58 procent beläggning, vilket visar på god tillgång av parkeringsplatser. Den upplevda bristen som finns tros orsakas av den låga omsättningen av de mest attraktiva parkeringsplatserna samt att många endast accepterar parkeringsplatser som är lokaliserade allra närmast målpunkten på kort gångavstånd.

I Arvika centrum har det funnits ett problem med långtidsparkerade fordon på korttidsparkeringarna men problemet har minskat, dels sedan införandet av p-skivan, dels tack vare den utökade övervakningen.

Enligt Parkeringsstrategin finns det ungefär 250 cykelparkeringsplatser i centrala Arvika. Majoriteten av dessa är framhjulsställ i stål utan möjlighet att låsa fast ramen. I augusti 2017 gjordes en inventering av cykelparkeringarna i Arvika centrum och vid järnvägsstationen. Resultatet visade på en god kapacitet stora delar av dagen vid centrum och Kyrkogatan/biblioteket men fall av överbeläggning förekom på platser i centrum. Vid järnvägsstationen finns totalt 96 cykelparkeringsplatser och studier visar på en hög beläggning på dessa dagtid. För att öka attraktiviteten för såväl cykeln som kollektivtrafiken som transportmedel poängteras i Parkeringsstrategin att kapaciteten bör utökas vid järnvägsstationen. I skrivande stund är en sådan kapacitetsökning på gång med fler cykelparkeringsplatser.

4. ZONINDELNING

Efterfrågan på parkering, framför allt bilparkering, skiljer sig åt mellan olika delar av kommunen. Parkeringsefterfrågan, speciellt vid bostäder, styrs till stor del av bilinnehavet vilket i sin tur påverkas av ekonomiska och demografiska faktorer. Efterfrågan styrs också av:

- närhet till service
- tillgång till kollektivtrafik
- tillgång till cykelvägnät
- avgiftsnivå på parkering
- närhet till arbetsplatser

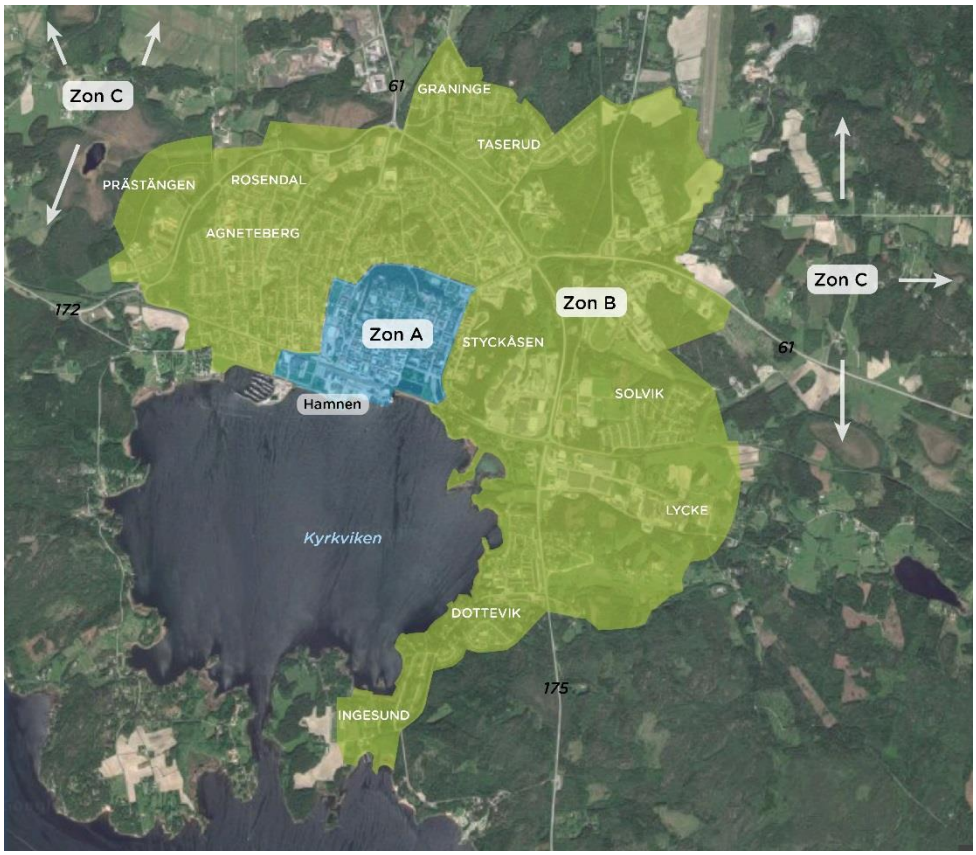
Förutsättningarna att resa med eller utan bil ser olika ut inom Arvika kommun, varför riktlinjerna är indelade i geografiska zoner. Indelningen ligger till grund för parkeringstalens beräkningar. Zonerna följer huvudsakligen gränserna för NYKO-områdena[1]. Samma zoner gäller för både bostäder och verksamheter. Zonerna är benämnda A-C och innehåller följande områden:

Zon A
Zon A omfattar stadskärnan och de mest centrala delarna i Arvika tätort. Gränsdragningen är gjord utefter närhet till stadskärnan (där majoriteten av serviceutbudet liksom det huvudsakliga utbudet av kollektivtrafik finns), bilinnehav samt utifrån hur kommunen i tidigare uppdrag avgränsat centrumområdet. Från ytterområdena i Zon A är fågelavståndet till centrum (Arvika torg) mellan 400 meter och en kilometer. Hamnområdet, utvecklingsområdet söder om centralstationen, ingår i zon A. Vid framtagande av detaljplan för området finns dock anledning till diskussion kring hur parkeringen ska lösas för att på bästa sätt möta den framtida efterfrågan på parkering. Det geografiskt speciella läget, med närhet till kollektivtrafik och centrum, medför att riktlinjerna kan komma att skruvas åt ytterligare.

Zon B
Zon B omfattar Arvika tätort exklusive stadskärnan motsvarande zon A. Zon B innefattas bland annat av bostadsområdena Prästängen, Rosendal och Agneteberg i väst, Graninge och Taserud i norr, Styckåsen, Solvik och Lycke i öst och Dottevik samt Ingesund i söder. Fågelvägen till centrum från zonens ytterområden är mellan 600 meter och drygt tre kilometer. Utredningsområdet för bostäder i Prästängen, vilket framhålls i översiktsplanen, ingår i zonen.

Zon C
Zon C omfattar resten av kommunen/övriga bostadsområden inom planlagt område och övriga tätorter inom kommunen.

[1] Nyckelkodsystemet (NYKO) är kommunernas egen indelning i små områden. Statistiska centralbyrån (SCB) kan med tillstånd från kommunerna ta fram statistik för delområden inom kommuner.



Figur 5. Zonindelning.

Figur 6. Zon A inzoomat.

5. GRUNDTAL – PARKERINGSTAL FÖR CYKEL & BIL

Ny- eller tillbyggnad

Grundtalen är avsedda att användas vid bedömning av parkeringsefterfrågan för olika typer av bostäder (gäller alla upplåtelseformer) och verksamheter. Grundtalen kan nyttjas för både nybyggnation och tillbyggnad, dels i ett tidigt detaljplaneskede men också i ett senare bygglovsskede. Exempelberäkningar kan ses i avsnitt 6.1. I tabell 1 redovisas grundtal för bostäder, kontor, industri, handel, vårdboende och skolor. De finns framtagna för cykel respektive bil och varierar i zonerna A, B och C.

Tabell 1. Grundtal för parkering.

GRUNDTAL FÖR PARKERING

avser platser per 1000 m² BTA om inget annat anges

Besöksparkering är inkluderad i talen och andelen besökare varierar för de olika kategorierna. Parkering för personal ingår i skolverksamheter.

	CYKEL			BIL		
	ZON A	ZON B	ZON C	ZON A	ZON B	ZON C
Flerbostadshus	23	28	20	10*	13*	14*
1:a, ~ 30 m² (ppl/lgh)	1,3	1,3	1,3	0,4	0,5	0,6
2:a, ~ 50 m² (ppl/lgh)	1,5	1,7	1,4	0,5	0,6	0,7
3:a, ~ 90 m² (ppl/lgh)	2,4	2,8	2,1	1,1	1,3	1,4
4:a eller större (ppl/lgh)	2,8	3,3	2,5	1,3	1,6	1,8
Kontor	20	16	8	14	22	28
Industri	8	6	3	6	9	11
Handel						
Dagligvarubutik	40	32	16	35	44	59
Sällanvarubutik**	13	8	4	24	30	39
Förskola* **	55	53	48	14	19	23
P-platser per elev	0,5	0,5	0,4	0,1	0,2	0,2
Grundskola* **	61	47	24	6	7	8
P-platser per elev	0,8	0,8	0,6	0,1	0,1	0,2
Gymnasieskola	40	26	7	8	6	13
P-platser per elev	0,9	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4
Vårdboende	5	5	5	4	6	6

**Talen är framräknade utifrån en genomsnittlig lägenhetsstorlek om 60-67 m² inom de olika zonerna.*
***Sällanvarubutik antas generera större andel bilburna kunder än dagligvarubutik, dock antas dagligvarubutiken attrahera fler besökare per dag.*
****Antalet bilparkeringar för skolverksamheter är framtagna enligt avsnitt 7. Särskild avvägning – skolor.*

För flerbostadshus och skolverksamheter, där det finns tal per 1000 m² BTA och per bostad eller elev, ska talen för bruttoarean användas innan det är fastställt hur stora lägenheter som ska byggas alternativt hur många elever som kan förväntas gå på den nya skolan. I ett senare skede när utformningen av den nya bebyggelsen är bestämd kan talen för 1:a, 2:a osv eller parkeringsplats per elev användas. I ett sådant senare skede står det klart hur mycket av bruttoarean som kommer bli boarea och ofta försvinner omkring 25 procent av ytan åt allmänna utrymmen som exempelvis hisschakt och trapphus.

Vad är BTA?

BTA, bruttoarea, är en grundläggande term i parkeringssammanhang och är summan av arean för alla våningsplan i en byggnad och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. Om det finns flera funktioner i en byggnad, t ex både bostäder och lokaler, dras gränsen mitt i den skiljande väggen. Bruttoarean används som term när man uttrycker parkeringsefterfrågan, t ex att det krävs 20 bilplatser per 1 000 m² BTA kontor. Det används också som ingångsparameter för beräkning av parkeringsefterfrågan t ex antal anställda per 1 000 m² BTA kontor.

Ombyggnad/ändrad användning

Om parkeringsefterfrågan ökar vid ombyggnad eller ändrad användning av en fastighet kan nya parkeringsplatser krävas som motsvarar skillnaden mellan den gamla och nya efterfrågan. För äldre fastigheter kan det hända att efterfrågan på parkering för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Myndighetsnämnden har då rätt att hävda PBL:s parkeringskrav för hela fastigheten i skälig utsträckning, men praxis är att man endast ställer krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför.

En etablering av mindre butiker, verksamheter och bostäder centralt i tätorten ska inte begränsas utan gynnas och vara möjlig, exempelvis genom omvandling av befintliga lokaler. Om det anses svårt att tillskapa parkering på den egna fastigheten kan parkeringen möjligen täckas in i det befintliga beståndet. Sett till stadsbilden är det också ofta önskvärt att inte mer yta ges till parkerade fordon. Undantag kan därför ges helt eller delvis från kravet att anordna parkering men sådana etableringar hanteras från fall till fall.

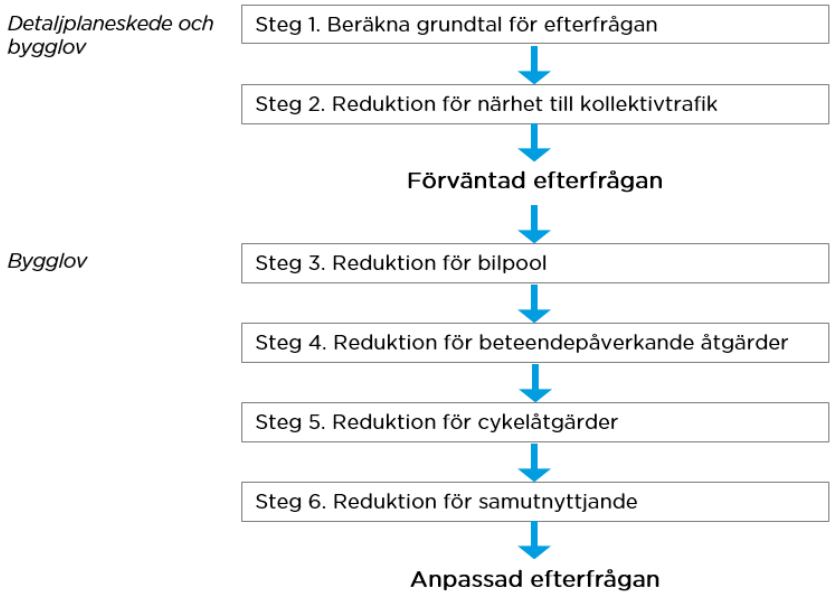
Vid ombyggnad beräknas ett grundtal för dagens användning och ett grundtal för den nya användningen som planeras. Dessa jämförs med varandra och om skillnaden är mindre än 10 procent antas befintligt parkeringsutbud motsvara efterfrågan och inga nya parkeringsplatser behöver anläggas.

6. FLEXIBLA PARKERINGSTAL FÖR BIL

Det beräknade grundtalet visar hur många bil- och cykelparkeringar som ska anordnas av byggherre eller fastighetsägare. Kraven på antalet parkeringsplatser för bil kan sänkas om förutsättningar skapas för hållbart resande. I dessa fall tillämpas flexibla parkeringstal och kommunen kan tillåta en reduktion av antalet bilplatser. Reduktionen gäller för all typ av parkering och procenttalen tar hänsyn till att även besöksparkeringen används vid beräkningarna.

Att följa en standardiserad arbetsgång underlättar likabehandling. Beräkning av reduktionen görs i flera steg och i varje steg ställs särskilda krav. Kommunen och fastighetsägaren skriver slutligen avtal där det framgår hur många parkeringsplatser som fastighetsägaren har fått reducerat och hur detta ska följas upp. I det följande redovisas arbetsgången.

Inledningsvis beräknas ett så kallat grundtal för förväntad efterfrågan på parkering. Detta görs både i detaljplaneskedet och vid bygglovshanteringen. I bygglovshanteringen kan grundtalet reduceras med olika påverkansfaktorer för att i slutänden bli ett tal för anpassad efterfrågan, se figur 7.



Figur 7. Beräkningsordning för flexibla parkeringstal.

De reduktionstal som har ansatts för Arvika kommun sammanfattas i tabell 2.

Tabell 2. Procentuell reduktion vid användning av flexibla parkeringstal.

Reduktionsform	Bostäder	Verksamheter
Närhet till kollektivtrafik	5 %	10 %
Bilpool	10 %	20 %
Beteendepåverkande åtgärder	5 %	5 %
Cykelåtgärder	5 %	5 %

Som tabell 2 anger finns det större utrymme att reducera verksamheters bilplatser än bostäders. Detta motiveras av att bilinnehavet antas vara starkare kopplad till bostaden än till arbetsplatsen. Till detta

kan ytterligare reduktion ske om det finns förutsättningar att samnyttja parkeringsplatser för markanvändning där efterfrågan ser olika ut under dygnet, mer om detta i kommande avsnitt, steg 6.

6.1 TILLÄMPNING MED RÄKNEEXEMPEL

Ny- eller tillbyggnad

I detta avsnitt beskrivs hur flexibla parkeringstal praktiskt kan användas, vilket illustreras med räkneexempel:

I zon A ska ett flerbostadshus kombinerat med kontor byggas. Den totala bruttoarean (BTA) uppgår till 5 000 m² för bostäderna och 3 000 m² för kontoren.

Steg 1. Beräkna grundtal

Det generella behovet av parkeringsplatser beräknas med hjälp av framtagna grundvärden, se kapitel 5. Grundtal.

Grundtalen för zon A är 10 bilplatser per 1 000 m² BTA flerbostadshus och 14 bilplatser per 1 000 m² BTA kontor. I grundtalen ingår efterfrågan för besökare. Efterfrågan på bilparkering för byggnaden uppgår till 10*5=50 bilplatser för bostäder och 14*3=42 bilplatser för kontor.

Det totala parkeringsbehovet är 92 bilplatser.

Steg 2. Reduktion för kollektivtrafik

Grundvärdet för parkeringsefterfrågan hämtat från steg 1 reduceras, om förutsättningar finns, med hänsyn till utbudet av kollektivtrafik.

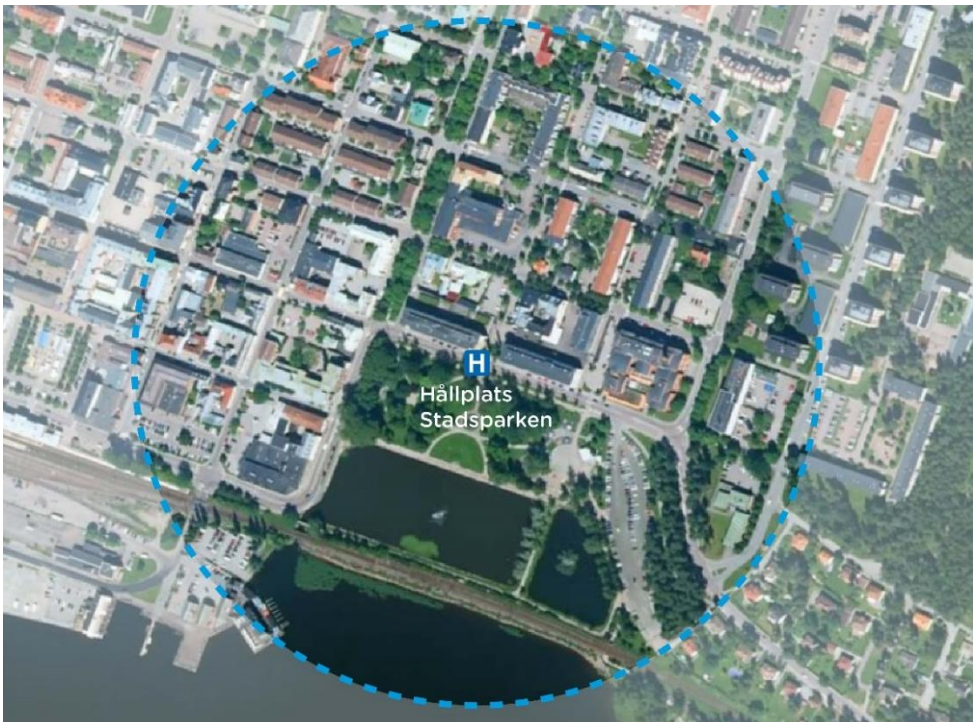
Utbud och standard på kollektivtrafiken antas påverka efterfrågan på bilparkering. Det finns ett flertal parametrar som påverkar attraktiviteten i kollektivtrafiken. Bland dessa kan nämnas restid, turtäthet och komfort. Kollektivtrafiken har sannolikt störst påverkan på färdmedelsvalet som ligger till grund för efterfrågan på parkering vid olika målpunkter såsom verksamheter, handel och liknande. En viss påverkan på efterfrågan vid bostaden, det vill säga själva bilinnehavet, kan också förväntas. Tillgång till kollektivtrafik påverkar sannolikt färdmedelsvalet mer än själva bilinnehavet. Reduktionen är därför större för verksamheter jämfört med bostäder.

Reduktionen av grundtalen är **5 procent för bostäder och 10 procent för verksamheter**.

Reduktion för kollektivtrafik kan övervägas om minst en av nedanstående förutsättningar uppfylls:

- Fastigheten ligger inom 1 000 meter (faktiskt avstånd) från Arvika järnvägsstation.
- Fastigheten ligger inom 400 meter (faktiskt avstånd) från en busshållplats med vanlig lokalbusstrafik och turtätheten är minst en tur per timme i vardera färdriktningen (eller en färdriktning om det är en ringlinje) i högtrafik. 400 meter gångväg kan förenklat motsvara ett

cirkulärt område med 300 meters radie kring en hållplats, se exempel i figur 8. Aktuella busshållplatser kan ses i figur 9 - figur 11.



Figur 8. Exempel på närområde kring hållplats Stadsparken som ligger inom en radie om 300 meter fågelvägen (motsvarar cirka 400 meter gångavstånd).

Figur 9. Tätortslinje 50 (Källa: Värmlandstrafik).

Figur 10. Tätortslinje 51 (Källa: Värmlandstrafik).

Figur 11. Tätortslinje 52 (Källa: Värmlandstrafik).

I undantagsfall kan det finnas regionala busslinjer som används frekvent. Om det kan styrkas att en stor andel av de anställda eller besökarna kommer att resa med bussen kan reduktion övervägas även för sådana regionala busslinjer. Observera att sådan reduktion endast avser verksamheter, inte bostäder.

400 meter bedöms normalt vara ett attraktivt avstånd om man som resenär ska välja att resa kollektivt, förutsatt att linjedragning och turtäthet är tillfredsställande. Kring Arvikas järnvägsstation bedömdes acceptabelt avstånd vara längre eftersom tågresor generellt är mer effektiva än både bil- och bussresor vid något längre sträckor, t ex vid arbetspendling till annan ort.

Parkeringsbehovet för fastigheten uppgår till 92 bilplatser enligt steg 1. Eftersom området är beläget inom 400 m från en busshållplats som uppfyller kraven ovan görs en reduktion med 5 % för flerbostadshuset, det vill säga parkeringsefterfrågan uppgår till 50*(1–0,05) =48 bilplatser. På motsvarande sätt görs en reduktion på 10 % för kontor på 42*(1–0,10) =38 bilplatser.

Det totala parkeringsbehovet efter reduktionen är 86 bilplatser.

Steg 3. Reduktion för bilpool

Grundvärde för bilparkeringsbehovet beräknat i steg 1 och eventuellt reducerat enligt steg 2, anpassas till förekomst av bilpool som ska vara långsiktigt knutet till fastigheten.

Att äga en bil har för många ett stort symbolvärde. Relativt få känner dock till den verkliga kostnaden för bilägandet i form av driftskostnader och värdeminskning. Genom att arrangera en bilpool med fasta platser som brukas av ett flertal familjer kan ett antal bilplatser frigöras. En bilpool behöver inte bli mer komplicerad än organisationen av en tvättstuga. Man bokar tid, utför transporten, gör i ordning efter sig och lämnar över fordonet till nästa brukare. En bilpool kan erbjuda olika fordon som passar för den transport som man behöver göra. Dessutom skulle även elmopeder, elcyklar och vanliga cyklar kunna ingå poolen. Om fastighetsägaren själv inte anser sig kunna stå för bilpoolen finns det numer ett antal fristående operatörer som kan stå för poolen.

Reduktionen till följd av införande av bilpool bygger på att långsiktigt knyta ett åtagande till själva fastigheten. För att reduktionen ska kunna genomföras ska bilpoolen vara knuten till fastigheten i minst sex år, efter bygglovets slutbesked. Ett långsiktigt erbjudande om bilpool ger följande reduktion på parkeringstalen:

- **Reduktion för bostäder uppgår till 10 procent**
- **Reduktion för verksamheter uppgår till 20 procent**

För parkeringsanläggningar med fler än 60 bilplatser bör antalet platser för bilpool uppgå till 5 procent av den oreducerade efterfrågan. För anläggningar med 10–50 bilplatser bör minst två bilplatser finnas för bilpool. För mindre parkeringsplatser bör en bilpoolsplats anläggas. Läget för bilpoolsplatserna ska redovisas i bygglovet. Om bilpoolsplatserna inte anordnas på tomtmark ska det redovisas var närmaste anläggning med ett visst utbud av bilpoolsbilar finns. Utgångpunkten är att de ska ha ett attraktivt läge i förhållande till övriga parkeringsplatser i syfte att gynna användandet av bilpool.

Parkeringsbehovet för fastigheten uppgår till 92 bilplatser enligt steg 1. Det har i steg 2 reducerats till 86 bilplatser, varav 48 för bostäder och 38 för kontor. Fastighetsägaren åtar sig att teckna ett avtal med ett bilpoolsföretag på sex år, avsett för både boende och företag på fastigheten. Därför kan en ytterligare reduktion tillgodoräknas, 10 % för bostäder och 20 % för kontor. Parkeringsbehovet för bostäder uppgår till 48*(1–0,1) =43 bilplatser. För kontor reduceras parkeringsefterfrågan till 38*(1–0,2) =30 bilplatser. Andelen platser för bilpoolen ska vara 5 % av den oreducerade efterfrågan, dvs. 50*(1–0,95) =3 bilplatser för bostäder och 42*(1–0,95) =2 bilplatser för kontor.

Det totala parkeringsbehovet efter reduktionen är 73 bilplatser, varav 5 är särskilt avsedda för bilpool.

Observera att antalet bilpoolsplatser inte ska påverkas av kommande övriga steg.

Steg 4. Reduktion för beteendepåverkande åtgärder

Grundvärde för bilparkeringsbehovet beräknat i steg 1 och eventuellt reducerat enligt steg 2 och 3, anpassas till genomförande av beteendepåverkande åtgärder.

Exempel på beteendepåverkande åtgärder som kan ge reduktion för bostäder:

- Tecknande av långsiktigt avtal för hemleveranser till fastighetens boende

- Separera kostnad för bilparkering från hyra/avgift för bostaden
- Marknadsföring av bilfri livsstil
- Erbjudande av kollektivtrafikkort

Exempel på beteendepåverkande åtgärder som kan ge reduktion för verksamheter:
- Upprättande av gröna resplaner
- Erbjudande till anställda om öronmärkta bidrag till kollektivtrafik

Exempel på beteendepåverkande åtgärder som kan reduktion för både bostäder och verksamheter:
- Informationslösningar för samåkning och kollektivtrafikresor
- Upprättande av beteendepåverkande program för fastigheten

Observera att åtgärderna ovan är exempel och att de kan ersättas av andra beteendepåverkande åtgärder som bedöms ge motsvarande eller bättre effekt, en exempellista kan ses i bilaga 3. Vissa typer av åtgärder kan passa vissa områden, medan de är mindre lämpliga i andra områden. I varje enskilt fall bör man särskilt utreda vilka åtgärder som ger effekt och som kan motivera en reduktion.

Kunskapen om den långsiktiga effekten av beteendepåverkande åtgärder för parkering är under utveckling. Erfarenheter visar att synergieffekter ofta uppstår om flera åtgärder genomförs tillsammans. För att en reduktion ska erbjudas bör det därför ställas krav på fastighetsägaren att långsiktigt genomföra ett visst antal beteendepåverkande åtgärder. För att säkerställa att åtagandet uppfylls bör ett särskilt avtal tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren där det tydligt framgår vilka åtgärder fastighetsägaren åtar sig att genomföra och under vilken tidsperiod. Avtalet bör utformas så att åtagandet binds till fastigheten och inte fastighetsägaren, så att åtgärderna finns kvar vid ett eventuellt ägarbyte. Om fastighetsägaren åtar sig att långsiktigt genomföra ett antal beteendepåverkande åtgärder görs en reduktion om **5 procent för både bostäder och verksamheter**.

Parkeringsbehovet för fastigheten uppgår till 92 bilplatser enligt steg 1. Det har i steg 2–3 reducerats till 73 bilplatser, varav 43 för bostäder och 30 för kontor. Fastighetsägaren åtar sig att genomföra beteendepåverkande åtgärder, för både bostäder och kontor, som godkänns av kommunen. En ytterligare reduktion på 5 procent kan därför tillgodoräknas. Parkeringsbehovet reduceras till 43*(1–0,05) =41 bilplatser för bostäder och 30*(1–0,05) =29 bilplatser för kontor.

Det totala parkeringsbehovet efter reduktionen är 70 bilplatser.

Steg 5. Reduktion för cykelåtgärder

Vid förbättrade förutsättningar för cykling kan fler människor resa med cykel. Om det finns bra parkeringsmöjligheter vid olika målpunkter kan fler och fler ärenden komma att göras med cykel och därmed öka cykeln färdmedelsandelar. För fastighetsägare eller byggherrar som åtar sig att uppfylla nedan beskrivna krav görs en ytterligare reduktion om **5 procent för både bostäder och verksamheter**.

Exempel på cykelåtgärderna som kan ge reduktion för såväl bostäder som verksamheter:
- Anläggande av lättillgänglig cykelparkering med hög standard på fastigheten
- Cykelfaciliteter, utrymme för tvätt och reparation, luftpump

- Inrättande av lånecykelsystem
- Göra det möjligt att hyra låsbara utrymmen för att förvara sina cyklar

Exempel på cykelåtgärder för verksamheter som även följande genomföras för att ge reduktion:

- Inrättning av faciliteter för cykelpendlare (omklädningsrum med duschmöjligheter)

I bilaga 4 finns fler exempel på funktionskrav för cykelparkering och andra åtgärder som kan ge reduktion av bilparkeringstalet och där framgår vad som skiljer grundläggande cykelparkering från cykelparkering med hög standard. Bilagan innehåller också en exempelsamling med bilder.

Fastighetsägaren åtar sig slutligen att genomföra cykelåtgärder, för både bostäder och kontor, som godkänns av kommunen. En ytterligare reduktion på 5 procent kan därför tillgodoräknas. Parkeringsbehovet reduceras till 41*(1–0,05) =39 bilplatser för bostäder och 29*(1–0,05) =28 bilplatser för kontor.

Det totala parkeringsbehovet efter reduktionen är 67 bilplatser.

Steg 6. Reduktion samnyttjande

Efter eventuell reduktion av grundvärde för parkering enligt steg 2–4 kan antalet parkeringsplatser reduceras genom samnyttjande av parkeringsytor. Detta kan enbart göras om fastighetsägaren avser lösa parkeringsefterfrågan på den egna tomten. Vid parkeringsköp kan reduktionen inte tillgodoräknas fastighetsägaren.

Samnyttjande innebär att en och samma bilplats utnyttjas för flera lokaler och funktioner. Det kan ske inom en fastighet eller mellan flera fastigheter och bygger på att olika lokaltyper har sitt största parkeringsbehov på olika tider av dygnet. Parkeringsbehovet beräknas som summan av lokaltypernas parkeringsbehov vid olika tidpunkter. Den tidpunkt då det totala parkeringsbehovet är som störst kallas dimensionerande tid. Samnyttjande måste vara praktiskt möjligt utifrån följande huvudkrav:

- Bilplatserna får inte vara reserverade
- Om kommunen har en särskild policy för gångavstånd ska denna användas
- Samnyttjandet ska vara varaktigt bestående

I tabell 3 nedan anges utnyttjandegrader som antagits för olika typer av verksamheter vid olika tidpunkter på dygnet och i veckan. Tabellen bygger på Parkeringslexikon och en utnyttjandegrad på 0,5 innebär att parkeringsplatsen är till hälften utnyttjad för aktuell lokaltyp. För boendeparkering är utnyttjandegraden högt satt för vardagar klockan 10 – 16 då de flesta boende ska erbjudas en parkeringsplats för hela dygnet så att möjlighet finns att lämna bilen hemma till förmån för hållbara transportmedel.

Tabell 3. Utnyttjandegrader enligt Parkeringslexikon.

Lokaltyp	Vardag 10 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 – 13	Natt
Bostäder	0,80	0,55	0,50	0,80

Boendebesökare	0,30	0,70	0,40	0,50
Industrier	0,70	0,10	0,05	0,10
Kontor	0,70	0,20	0,10	0,20
Butiker	0,40	0,70	1,00	-
Skolor	0,90	0,10	0,05	-
Hotell	0,50	0,50	0,30	0,80
Restauranger	0,75	0,40	0,60	-

Parkeringsbehovet för fastigheten uppgår till 92 bilplatser enligt steg 1. Det har i steg 2–4 reducerats till 67 bilplatser, varav 39 för bostäder och 28 för kontor. Fastighetsägaren avser anordna parkeringen på den egna fastigheten och kan därigenom tillgodoräkna sig reduktion för samnyttjande.

För de fyra tidpunkterna i tabellen ovan beräknas den förväntade beläggningen på parkeringsplatserna uppgå enligt följande:
Vardag 10–16: bostäder 39*0,80 + kontor 28*0,7 = 31+20=51 bilplatser
Fredag 16–19: bostäder 39*0,55 + kontor 28*0,2=21+6=27 bilplatser
Lördag 10–13: bostäder 39*0,5 + kontor 28*0,1=20+3=23 bilplatser
Natt: bostäder 39*0,8 + kontor 28*0,2 = 31+6=37 bilplatser

Beräkningen ovan visar att den största efterfrågan (51 bilplatser) inträffar på vardagar vilket innebär att denna tid blir dimensionerande. Av dessa 51 bilplatser ska 5 bilplatser vara avsedda för bilpoolsbilar enligt steg 3.

6.2 GÅNGAVSTÅND

För besökare till Arvika centrum bör gångavståndet mellan målpunkt och parkeringsplats vara kortast, se tabell 4. Denna användargrupp bör prioriteras då de har kortast parkeringstid samt för att stärka centrumhandeln och innerstaden som besöksmål. Vidare bör boendeparkering prioriteras i andra hand, och arbetsplatsparkering i tredje hand. För boendeparkering anses ett avstånd om 400 meter vara acceptabelt, vilket är jämförbart med det avstånd som anses godtagbart till närmsta busshållplats. Som nämnts tidigare ska det också i enlighet med Boverkets byggregler ordnas parkeringsplatser inom 25 meters gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus för personer med rörelsenedsättning.

Tabell 4. Riktvärden för gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt.

Användargrupp	Gångavstånd
Besökande	200 m
Boende	400 m
Arbetspendlare	600 m

6.3 AVTAL MED FASTIGHETSÄGAREN

Fastighetsägaren ska redovisa en plan för hur parkeringsefterfrågan ska lösas för den mängd parkering som man fått reduktion för. Planen ska regleras i ett avtal mellan kommunen och fastighetsägaren och följas upp med ett förutbestämt intervall. Avtalet säkerställer att fastighetsägaren arbetar aktivt med de åtagande som ligger till grund för reduktionen av antalet parkeringsplatser. Ett sätt att lösa ersättning för de reducerade parkeringsplatserna kan vara genom ett parkeringsköp. En annan lösning kan vara att i planerings- och projekteringsskedet se till att det finns reservytor för parkering.

6.4 REDUCERING AV CYKELPARKERING

För fastigheter i zon C som inte ligger inom lämpligt cykelavstånd eller saknar lämpliga cykelförbindelser till centrum kan behovstalen för cykelparkering reduceras med 25 procent. Det finns ingen möjlighet till reducering av cykelparkering inom zon A och B eftersom fastigheten då anses ligga inom lämpligt cykelavstånd. Fastigheter i C bedöms ligga utom lämpligt cykelavstånd om centrumzonen (Zon A) ligger längre än fem kilometer fågelvägen från fastigheten och om det inte finns lämpliga cykelförbindelser. Med lämpliga cykelförbindelser avses cykelvägar samt lågtrafikerade bilvägar med en hastighet på högst 50 km/h.

7. SÄRSKILD AVVÄGNING – SKOLOR

På förskolor och i de lägre årskurserna i grundskolan är det vanligen en stor andel elever som hämtas och lämnas med bil. Detta är ofta problematiskt och leder till en försämrad trafiksituation i anslutning till skolan och på sikt ett hälsoproblem på grund av minskad motion. Det bör vara eftersträvansvärt att minska dessa bilresor där det är möjligt.

För hämtning och lämning kan det behövas särskilt anordnade parkeringsplatser vilka kan lösas på både kvartersmark och allmän platsmark. Platserna bör tidsregleras för sitt syfte, t ex 10 minuter. Kommunen bör ställa krav på att en sådan yta särskilt redovisas i detaljplan och bygglovshandlingar. Beräkningen av efterfrågan kan göras enligt räkneexemplet nedan.

Räkneexempel

Elevtätheten på förskolor är enligt uppgift 110 barn per 1000 m² BTA. Ett antagande om att 30 procent av barnen hämtas och lämnas med bil i zon A, vilket bygger på cykelkvoten om att 40 procent av barnen cyklar till förskolan samt ett tillägg om 30 procent för de barn som går eller åker kollektivt till förskolan. Det innebär att 33 barn per 1000 m² BTA hämtas och lämnas med bil.

Vi antar vidare att majoriteten av dessa barn, 80 procent, hämtas och lämnas under maxtimmen morgon och eftermiddag vilket motsvarar 26 barn. Vi förutsätter att en hämtning/lämning i regel tar ca 10 minuter vilket motsvarar 4 barn per 1000 m² BTA och 10 minuter under maxtimmen. Angöringsbehovet blir då 4 bilplatser per 1000 m² BTA.

I vissa fall kan det vara motiverat att hantera parkeringsbehovet för skolor på annat sätt än andra typer av verksamheter. Grundregeln ska vara att parkering löses inom den egna fastigheten. Om fastighetens yta är begränsad kan det innebära att parkeringen tar värdefull mark från skolgården vilket kan inverka negativt på barnens utemiljö. Det gäller i synnerhet vid utbyggnad av skolor på befintligt anordnat skolområde och inte minst i centrala områden där ytorna i regel är mer begränsade.

Gällande lagstiftning säger att om det på en tomt inte är möjligt att tillgodose behovet för både parkering och friytor för lek och utevistelse ska friytor prioriteras. Det innebär indirekt att kraven på parkering vid skolor kan behöva sänkas. Om sådana situationer uppstår är det viktigt att kommunen ser över hur den allmänna parkeringen i området påverkas om skolans parkering hänvisas dit. Skolan bör också, liksom andra arbetsgivare, uppmuntra både personal och föräldrar till ett hållbart resande. Möjligheten att samnyttja parkering med andra verksamheter i området bör också undersökas.

8. SPECIELLA VERKSAMHETER

Med speciella verksamheter menas verksamheter som kräver en särskild utredning eftersom det inte går att generalisera behovet. Exempel på speciella verksamheter är externa handelsetableringar, bibliotek, sport- och nöjesanläggningar samt museum.

Beräkningsgången för speciella verksamheter bygger på samma formler som beräkning av andra typer av verksamheter, t ex handel. De antaganden och indata som grundtalen bygger på är generellt anpassade och behöver sannolikt justeras vid utredning av speciella verksamheter.

En grundläggande faktor att ta hänsyn till är förväntad besöks- och anställdtäthet. Normalt finns i plan- eller bygglovsskedet en uppskattning om hur stor den planerade anläggningen ska vara och hur många besökare som den förväntas kunna rymma. Utifrån de uppgifterna bör det gå at göra en översiktlig bedömning om behov av anställda. Det bör också finnas en uppskattning om hur antalet besökare och anställda kan variera över tid, till exempel vid maxtillfällen. Besökstätheten kan bedömas utifrån ytan, det vill säga antal besökare per 1000 m^2 BTA, eller antal sittplatser i en anläggning om det är mer relevant. Man bör också fundera på om andra personer än anställda och besökare kommer att vistas i anläggningen och i vilken utsträckning. Det kan t ex röra sig om polis och vakter eller drift- och underhållstekniker vid evenemang.

Nästa steg i processen är att fundera kring hur anställda, besökare och eventuellt andra personer kommer att ta sig till och från anläggningen. Det finns många faktorer som påverkar resandet. Fem huvudområden med frågeställningar har identifierats som ska ses som en vägledning:

Lokalisering
Var ska verksamheten finnas? Är det ett centralt eller perifert läge?

Resmöjligheter
Hur är kollektivtrafikförsörjningen till området? Finns det cykelväg och i vilket skick? Hur ser framkomlighet och tillgänglighet för bil ut i området? Vad är det för topografi?

Utbud
Vilken typ av tjänster erbjuder verksamheten? Har den kommersiellt syfte? Förutsätts behov av transporter? Är utbudet jämnt fördelat över tiden, är det säsongsbetonat och vad har det för öppettider? Ordnas särskilda resmöjligheter till verksamheten, t ex abonnerade bussar?

Målsättning
Finns det målsättningar om ökat resande för vissa färdmedel? Finns det färdmedel man vill prioritera och andra färdmedel man vill begränsa? Finns mål gällande t ex hälsa, miljö eller jämställdhet som kan påverka prioritering av olika färdmedel?
Målgrupp
Vem ska använda verksamheten? Är de unga eller gamla? Vilka ekonomiska medel har de? Har de körkort? Kommer de ensamma eller i grupp?

Ett exempel på speciella verksamheter är externhandelsetableringar. De kan utgöras av köpcentrum med mindre butiksenheter eller av storvolymsbutiker, t ex byggvaruhus. Det externa köpcentrumet och byggvaruhuset kan finnas inom samma geografiska område men ha helt olika förutsättningar för resor. Köpcentrum lockar t ex ofta ungdomar, som i stor utsträckning inte har tillgång till bil. Det ger förutsättningar för resor med cykel och kollektivtrafik och ställer också krav på en infrastruktur som stöder sådana resor. Byggvaruhuset å andra sidan lockar i regel en annan målgrupp och säljer ofta varor som kan vara svåra att transportera på cykel eller i kollektivtrafik. Då ställs högre krav på en infrastruktur som i högre grad kan tillgodose efterfrågan på bilresor.

Kommunens resvaneundersökning, RVU, kan ge en bild av förväntade resvanor till den verksamhet som utreds. I den finns ett särskilt kapitel som behandlar ärenden, med en indelning i nio kategorier. Här går det att utläsa hur många resor som sker på helger och vardagar, hur fördelningen ser ut mellan män och kvinnor samt vilka färdmedel som används i olika utsträckning till olika ärendetyper. På samma sätt som ett grundtal är beräknat för verksamheter i olika zoner går det i specifika fall att bryta ned statistiken i RVU så att den är anpassad för ett visst område.

Gemensamt för vissa typer av speciella verksamheter är att det finns toppar och dalar i besöksfrekvensen. På fotbollsmatcher eller vid konserter anländer och lämnar de flesta besökarna området vid samma tid. Under evenemangstid kan parkeringsytan vara full medan den kan stå helt tom vid andra tillfällen. En bra inriktning bör vara att bilparkeringarna inte dimensioneras för säsongstoppar utan för mer vanligen återkommande belastningstoppar. Det bör också undersökas i vilken utsträckning det är möjligt att samnyttja parkeringsytor med andra verksamheter så att man skapar ett effektiv markutnyttjande.

9. ALTERNATIVA PARKERINGSLÖSNINGAR

Parkering ska i första hand lösas på egen fastighet men i vissa fall är detta inte möjligt eller önskvärt. För att utnyttja marken mer effektivt vid förtätningsprojekt i stadskärnan och i funktionsblandade stadsdelar kan det då vara lämpligt med samlade och samutnyttjade parkeringslösningar. Parkeringsefterfrågan kan då lösas genom inrättande av en gemensamhetsanläggning, ett parkeringsservitut eller med parkeringsköp.

Gemensamhetsanläggning

I de fall fastighetsägare inte kan tillgodose sitt parkeringsbehov på den egna tomten är det vanligaste sättet att lösa parkering att inrätta en gemensamhetsanläggning. Initiativ till detta kan tas av kommunen eller fastighetsägarna. Gemensamhetsanläggningar passar bäst vid en samtidig lösning av parkeringsbehovet för flera fastigheter, till exempel vid nyexploatering. Om man vid planarbetet vill ha garantier för att gemensamhetsanläggningen kommer att byggas i ett senare skede är det nödvändigt att anläggningen regleras i samband med upprättande och antagande av detaljplanen.

Parkeringsservitut

Parkeringsservitut är ett annat sätt att tillgodose parkeringsbehovet för en fastighet. Som parkeringslösning är servitut inte lika vanlig som t.ex. gemensamhetsanläggningar. Servitut innebär att en fastighet (den härskande fastigheten) får rätt att till viss del utnyttja en annan fastighet (den tjänande fastigheten) eller anläggning som tillhör den. Servitut gäller i regel tills vidare och är knutet till fastigheterna och inte till ägarna av fastigheterna. Detta innebär att servitut fortsätter gälla även vid överlåtelse av fastighet och att rätten att nyttja servitut inte kan överlåtas till en annan fastighet. Eftersom servitut gäller tills vidare och är knutet till fastigheterna kan frågan om värdering av och ersättning för rättigheten vara problematisk. Det finns två typer av servitut, avtalsservitut och officialservitut.

Ett avtalsservitut bildas genom avtal mellan fastigheternas ägare. För att avtalet ska vara giltigt måste det framgå vilken fastighet som är den tjänande och vilken fastighet som är den härskande, samt ändamålet med upplåtelsen. Saknas någon av dessa uppgifter är avtalet inte giltigt. Servitutet ska främja en ändamålsenlig markanvändning och får endast avse ändamål som är av stadigvarande betydelse för den härskande fastigheten. För att säkerställa att ett avtalsservitut kommer att gälla även mot en ny ägare till den tjänande fastigheten bör det skrivas in i fastighetsregistret, vilket sker genom skriftlig ansökan till inskrivningsmyndigheten på Lantmäteriet.

Ett officialservitut bildas i en lantmäteriförrättning och skrivs in i fastighetsregistret i samband med bildandet. Servitutet ska leda till effektivare användning för fastigheterna ett krav är att servitutet ska vara av väsentlig betydelse för fastighetens ändamålsenliga användning.

Parkeringsköp

Bristen på utrymme i centrum gör det viktigt att skapa en effektiv lösning för parkering. Vid förtätning i centrum (nybyggnad och om- och tillbyggnad) kan det vara svårt att använda sig av ovanstående lösningar. Ett alternativ för kommunen eller enskilda företagare är att uppföra parkeringsanläggningar utan samverkan mellan fastigheter med ett marknadsmässigt motiv, där man tar ut en avgift av de som vill ta del av parkeringen. Sådana civilrättsliga avtal kan tillämpas av kommunen för att lösa

parkeringen i stadskärnan. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren får tillgång till parkeringsplatser på annan tomt genom ett avtal med kommunen som anordnar parkeringen.

Fördelen med parkeringsköp är att det ger möjlighet att samnyttja parkeringen i gemensamma anläggningar vilket stimulerar en tät stadsstruktur. Eftersom avståndet till bilen i regel blir längre när parkeringen inte finns på den egna fastigheten ökar konkurrenskraften för cykel och kollektivtrafik. Fastighetens ytor kan istället användas till att skapa gröna gårdar eller mer cykelparkering vilket ger mervärde för boende och verksamma.

Friköp och avlösen

Det finns två former av parkeringsköp: friköp och avlösen.

Friköpsavtalet innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen mot att kommunen, själv eller via kommunalt parkeringsbolag, åtar sig att anlägga parkeringsplatserna. Betalningen sker ofta omedelbart och det ställs inga krav på att fastighetsägaren ska hyra ett visst antal platser.

Rimlig avgift vid friköp beror i hög grad på vilken typ av parkeringsanläggning som avses, eftersom avgiften ska motsvara anläggningskostnaden. En markparkering är betydligt billigare att anlägga än ett parkeringshus eller ett källargarage. För att systemet ska bli rättvist för alla fastighetsägare bör avgifterna hållas så enhetliga som möjligt. Rekommendationen är att kommunen tillsammans med stadens byggherrar utreder vad det kostar att anlägga olika typer av anläggningar. Ett vanligt sätt att reglera kostnaden för friköp är att binda det till prisbasbelopp. Efter att kostnaderna har utretts bör kommunen anta en avgiftsschablon för parkeringsköp. Då anläggningskostnaderna påverkas av platsspecifika förutsättningar bör avgifterna sättas i ett intervall.

Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett visst antal år, ofta minst 25 år, förbinder sig att hyra de platser som krävs för fastigheten. Ibland förbinder de sig också att bidra till anläggningskostnaden av parkeringsplatserna. Hyran ska i regel motsvara parkeringsanläggningens årskostnader, minskade med årsintäkterna.

Förutsättningar och avtal

Gångavståndet mellan fastighet och parkering måste vara acceptabelt för att parkeringsköp ska kunna övervägas. Parkeringen får inte anvisas till allmän platsmark. Den kan anläggas ovan eller under mark, i t ex parkeringsgarage eller på parkeringsdäck. Parkeringen ska vara iordningsställd inom rimlig tid. En kortare provisorisk lösning kan i de flesta fall accepteras. Ett avtal om parkeringsköp bör innehålla följande:

1. Avtalstidens längd
2. Antal platser
3. Geografiskt läge
4. Tidpunkt för upplåtelse av anläggning och ev. provisorisk lösning

5. Pris per plats
6. Tidpunkt för fullgörande av betalning
7. Garanti för varaktighet
8. Rätt till uppsägning
9. Öppettider och tillgänglighet till anläggning

Avtalet ska i första hand knytas till fastigheten och inte till nuvarande fastighetsägare. Avtalet bör reglera att enbart kommunen har rätt att ändra eller häva beslut om parkeringsköp. Det är också bra att betona att skyldigheten att uppfylla parkeringsbehovet kvarstår även efter avtalets slut. Parkeringsköpsbelopp för bilplatser som redan är friköpta kan inte betalas tillbaka om parkeringsefterfrågan minskar vid ombyggnad eller ändrad användning, vilket tydligt bör framgå av avtalet. Ett eventuellt överskott av parkeringar kan inte säljas vidare till annan aktör då servitutsavtal gäller. Då andra typer av avtal tillämpas kan man med anläggningsägarens medgivande säga upp eller överlåta gällande avtal (vanliga civilrättsliga avtalsregler gäller) varefter ett eventuellt överskott av parkeringsplatser kan bli föremål för parkeringsköp.

Om kommunen planerar att bygga parkeringshus kan man ta tillfället i akt och föra en diskussion om parkeringsköp med äldre fastigheter som har behov av mer parkering.

Uppföljning

Genom att upprätta en särskild databas kan kommunens hantering av parkeringsköp underlättas. Den information som finns i avtalet kan anges i databasen, vilken också kan vara kopplad till GIS. Det finns många nyttor med en databas, t ex:

- Ökad möjlighet för kommunen att säkerställa likabehandling
- Ökad transparens
- Lättare hantering för kommunens tjänstemän och beslutande politiker
- Möjlighet att göra statistik och följa utveckling av parkeringsköp
- Ökad möjlighet för kommunen att jämföra sig med andra