

PARKERINGSNORMER

för Kristianstads kommun

Antagen av Kommunfullmäktige 2018-10-09



Kristianstads
kommun



ORGANISATION

Projektledare:

Åsa Hammarstedt, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp:

Åsa Hammarstedt, strategisk trafikplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Jeanette Petersen, planarkitekt, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Roger Jönsson, avd chef och tf stadsarkitekt, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Petra Mohager, bygglovshandläggare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Marie Thiman, exploateringsingenjör, Kommunledningskontoret

Jenny Moberg Persson, strateg, Kommunledningskontoret

Emelie Nyman, trafikingenjör C4 Teknik

Konsultstöd från Ramböll

Ledningsgrupp:

Christel Jönsson, kommundirektör, Kommunledningskontoret

Anders Magnusson, utvecklingsledare, Kommunledningskontoret

Carina Wetteström, chef Biosfärenheten, Kommunledningskontoret

Tommy Danielsson, förvaltningchef, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Bengt Olsson, förvaltningschef, C4 Teknik

Politisk styrgrupp:

Kommunstyrelsens presidium

Byggnadsnämndens presidium

Tekniska nämndens presidium

Foto

Åsa Hammarstedt och Cleas Sandén, Kristianstads kommun, om inget annat anges.

Innehåll

Inledning	3
Kristianstadsbornas resor	4
Zonindelning	5
Parkeringstal	9
Tillämpning av flexibla parkeringstal	12
Alternativa parkeringslösningar för bil	16

Inledning

Kristianstads kommuns tidigare parkeringsnorm är från 1980. Det har hänt mycket både i Kristianstads kommun och omvärlden sen 1980, parkeringsnormerna i detta dokument är anpassade efter hur det ser ut idag och hur kommunen ser på utveckling av val av transportsätt.

Syftet är att ta fram parkeringsnormer som stödjer en hållbar samhällsutveckling av kommunen. Parkeringsnormerna ska ge riktlinjer om ytbehovet för parkering av cyklar och bilar inom olika delar av kommunen. Parkeringsnormen ska också spegla den intention som finns i trafikstrategin med minskad andel bilresor.

VAD SÄGER PLAN- OCH BYGGLAGEN?

I plan och bygglagen 8 kap anges följande om parkering:

”9 § 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...”

”...4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon...”

”... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

”10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

VEM ÄR ANSVARIG?

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som har ansvaret för att ordna parkeringsplatser för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose.

Parkeringsnormen är riktlinjer som inte har någon direkt rättsverkan och inte är bindande för kommunen. Kommunen gör genom byggnadsnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

KOMMUNALA MÅL OCH STRATEGIER

Relevanta kommunala mål och strategier för parkeringsnormen är Strategisk färdplan, kommunens miljömål och trafikstrategin.

I Strategisk Färdplan 2020 (KF 2015-09-15) berörs Parkeringsnormerna av målet ”Klimatanpassade boendemiljöer och infrastruktur” under målområdet Boendemiljö och stadsutveckling.

I kommunens miljömål, som antogs av kommunfullmäktige 2016, finns ett mål om att år 2020 ska personbilstrafiken i Kristianstad kommun ha minskat med 10 % jämfört med år 2013. I åtgärdsdelen finns en åtgärd som har direkt koppling till parkeringsnormerna, åtgärd 26 under målområde 4 Hållbar bebyggd miljö: Vidareutveckla parkeringsstrategi, parkeringsnorm vid nybyggnad och parkeringsavgifter för att gynna cykel och kollektivtrafik i centrala Kristianstad.

Kommunfullmäktige antog 2016-06-21 Trafikstrategi för Kristianstads kommun. I Trafikstrategin finns beskrivet en vision för ett hållbart resande, det finns också strategier för de olika färdätten. Det som

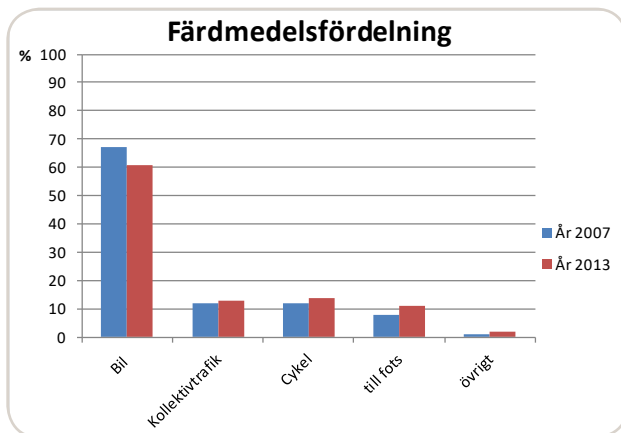
genomsyrar trafikstrategin är att andelen bilresor ska minska och andelen kollektivtrafikresor, cykelresor och resor till fots ska öka.

Kristianstadsbornas resor

FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Region Skåne genomförde en resvaneundersökning i Skånes alla kommuner år 2013. Enligt resvaneundersökningen är färdmedelsfördelningen (för huvudfärdmedlet under resan) i Kristianstads kommun följande: bil 61%, kollektivtrafik 13 %, cykel 14 %, till fots 11 % och övrigt 2 %. Som framgår i diagrammet i figur 1, har andel som använder bil minskat och de som går, cyklar och åker kollektivt har ökat från förra gången resvaneundersökningen utfördes, år 2007.

För resor som är 1 km eller kortare tar 30 % bilen, 32 % cyklar, 37 % går och 1 % tar bussen, enligt resvaneundersökningen 2013.



Figur 1 Färdmedelsfördelning i % från Skånetrafikens resvaneundersökningar 2007 och 2013

CYKEL

Enligt den resvaneundersökningen som nämns ovan har 85 % av männen och 78 % av kvinnorna, i åldern

19-84 år, tillgång till en cykel. Flest cykelresor sker till skola, 27 %, därefter kommer hämta/lämna barn och arbete, 17% resp 16 %.

BIL

Bilnehavet i Kristianstads kommun var den 31/12-2016 468 bilar/1000 invånare. Bilnehavet i Kristianstad har varit nästintill konstant de senaste åren, innehavet har ökat med ca 0,5 % den senaste tioårsperioden. Eftersom befolkningen i Kristianstads kommun ökar, ökar också antalet bilar totalt sett.

Jämfört med Kristianstads jämförelsekommuner, Kalmar, Karlskrona, Växjö och Halmstad, så ligger alla kommuner ganska lika i bilnehav förutom Växjö som ligger lite lägre.

Det finns idag ingen anledning att tro att bilnehavet skulle öka mer framöver. I och med kommunens trafikstrategi med mer satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik är inriktningen att bilnehavet ska minska. Skulle bilnehavet bibehållas på samma nivå samtidigt som befolkningen i Kristianstad kommun ökar så betyder det fler bilar.

Bilnehavet varierar inom kommunen om man bryter ner det på olika orter. Kristianstad stad ligger lägst med 368 bilar/1000 invånare och Huaröd ligger högst med 693 bilar/1000 invånare. Bilnehavet i basorterna är ganska lika varandra och ligger kring 500-540 bilar/1000 invånare.

Inköpsresor är de resor som görs med bil mest, 74 %, därefter är det resor till vård/myndighet/service 73 %, och tjänsteresa 71 %.

Zonindelning

Efterfrågan på parkering ser olika ut i kommunen beroende på bland annat tillgång till service, kollektivtrafik och bra cykelvägar.

För boende i centrala Kristianstad finns det goda förutsättningar att resa med kollektivtrafik, cykel och till fots och behovet av att använda bil är betydligt mindre än för människor boende i Kristianstads ytterområden och kommunens mindre orter på landsbygden.

Anställda på arbetsplatser i centrum kan också i större utsträckning pendla med hållbara transportmedel, då det finns tillgänglighet till attraktiv kollektivtrafik samt ett väl utbyggt gång- och cykelnät inom staden och till många av de närliggande orterna.

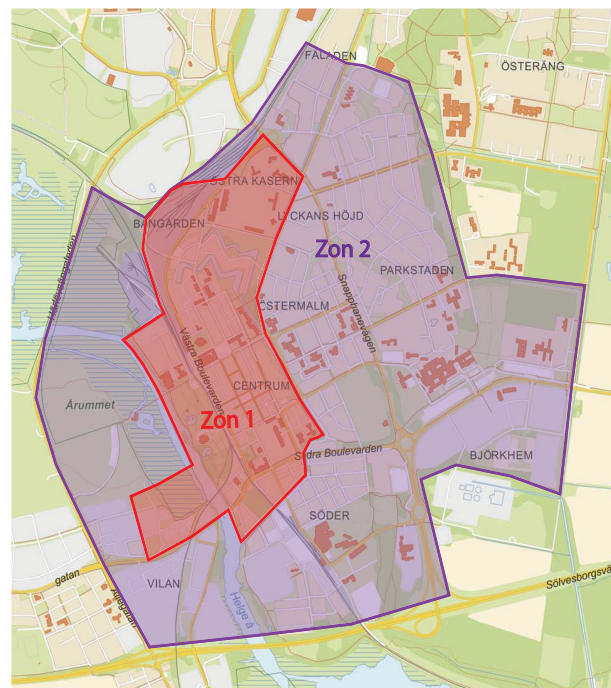
Kristianstads kommun är till ytan stor och det finns många områden med varierande förutsättningar för resor och parkering. Det är därför lämpligt med flera zoner.

Kommunen har delats i fyra zoner: zon 1 - stadskärnan, zon 2 - innerstaden och centrala Åhus, zon 3 - övriga staden, övriga Åhus samt basorterna och zon 4 - övriga Kristianstads kommun. Zonernas avgränsning visas i figur 2-7.

ZON 1 - STADSKÄRNAN

Zon 1 omfattar stadskärnan, avgränsningen visas i figur 2 och 4. Här finns en blandning av bostäder, handel, besöksnäring och verksamheter. Stadskärnan består till stor del av bebyggelse som uppförts innan bilen blev ett vanligt transportmedel. Bebyggelsestrukturen är därmed inte planerad med bil som utgångspunkt vilket kan innebära svårigheter att lösa parkering på andra platser än i det allmänna systemet utmed stadens

gator. Kommunens vilja att förtäta staden står ofta i konflikt till möjligheten att ordna parkering. För att åstadkomma ett effektivt markutnyttjande där det finns utrymme för förtätning bör man i hög grad inrikta sig på flexibla parkeringslösningar och samnyttjande för att på sikt kunna minska bilinnehavet och bilresorna i staden. Vid ändrad användning av befintliga små lokaler inom rutnätsstaden ställer kommunen inget krav på ökade parkeringsplatser.

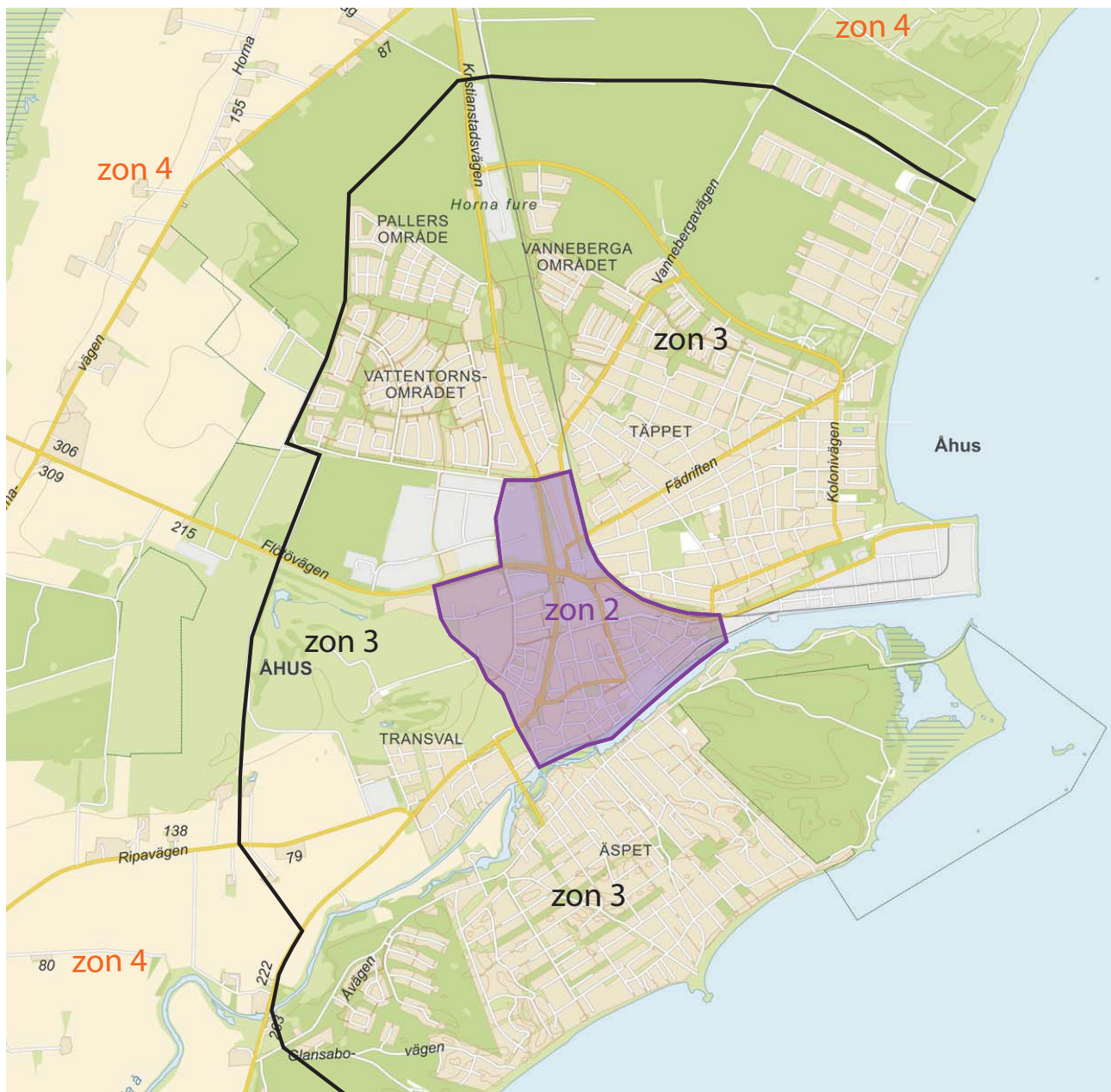


Figur 2 Zon 1 och 2 i centrala Kristianstad

ZON 2- INNERSTADEN OCH CENTRALA ÅHUS

Innerstaden omfattar områdena Östermalm, Lyckans Höjd, Östra Kasern, Söder, Udden Egna Hem/Parkstaden, Sommarlust, Långebro samt även sjukhusområdet och Björkhemsområdet, se avgränsningen i figur 2 och 4. Här finns till viss del en blandning av bostäder, handel, besöksnäring och verksamheter men även delar som är funktionsuppdelade. Här finns också potential för stadsförtätning, liksom i Kristianstads stadskärna. Här finns generellt närhet till kollektivtrafik med hög turtäthet och närheten till stadskärnan och centralstationen ger goda möjligheter för resande till fots eller med cykel.

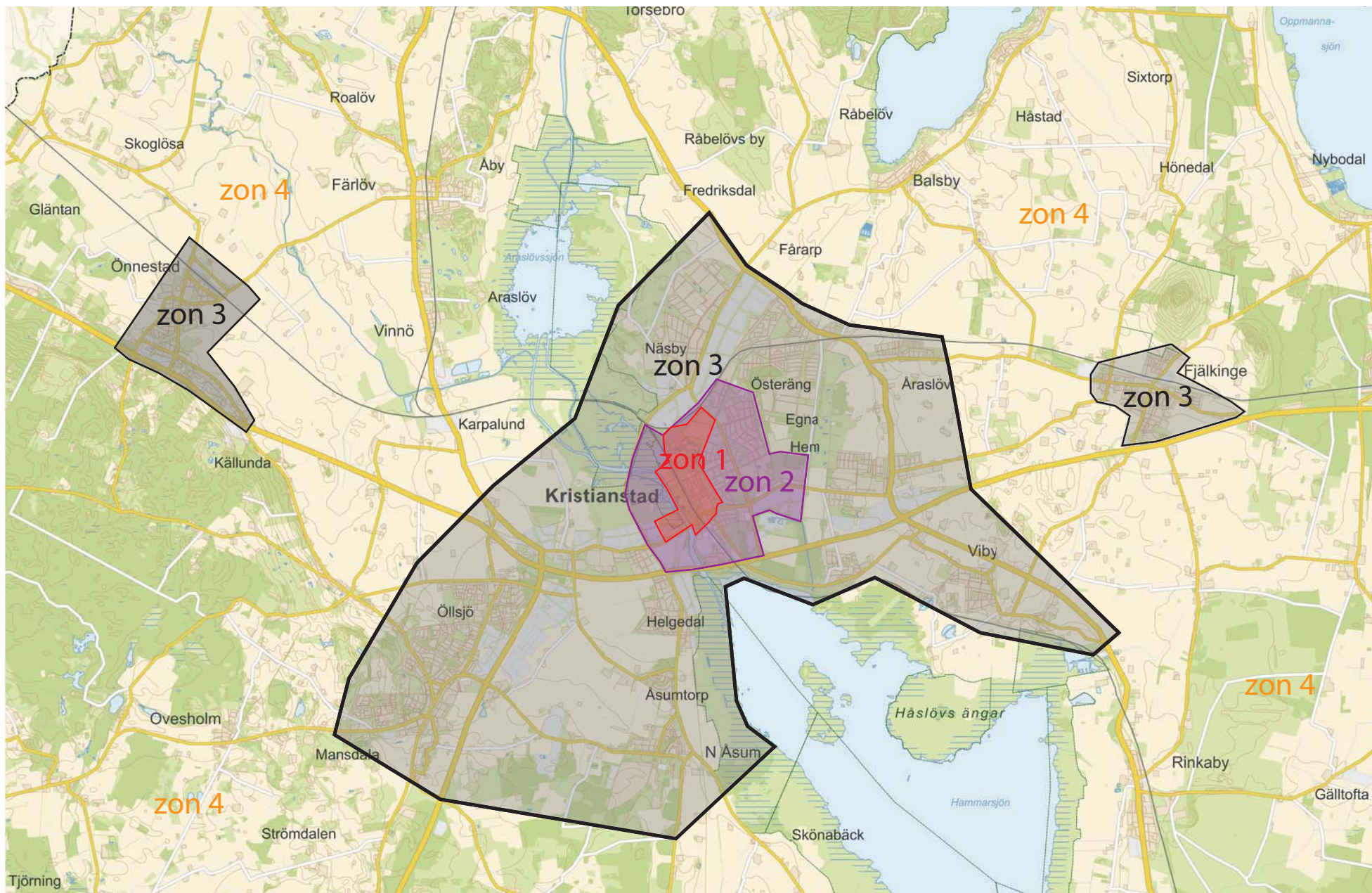
Zon 2 i centrala Åhus, se figur 3, finns till stor del liknande förutsättningar som i Kristianstads innerstad. En blandning av funktioner samt tillgång till kollektivtrafik med hög turtäthet till bland annat centrala Kristianstad finns. I centrala Åhus finns även närhet till centrumfunktioner som liknar centrala Kristianstad och det kan därför antas att andelen resor till fots och med cykel är större än för övriga orter i kommunen.



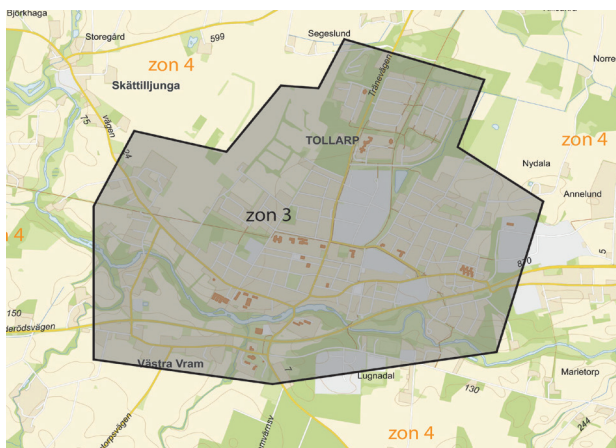
Figur 3 Zoner Åhus

**ZON 3- ÖVRIGA STADEN, ÖVRIGA ÅHUS
SAMT ÖVRIGA BASORTERNA**

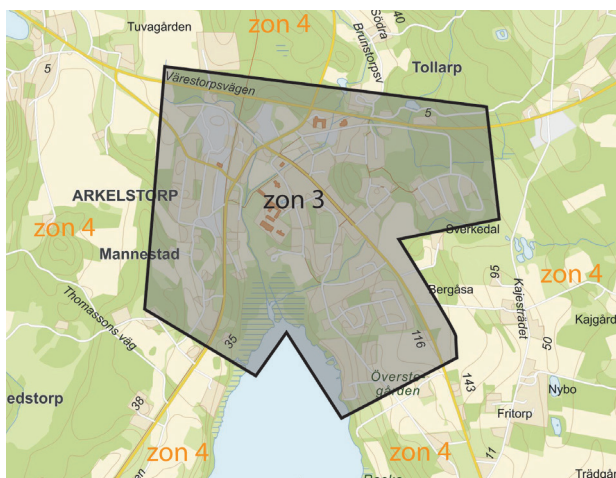
Zon 3 omfattar bostads- och verksamhetsområden i Kristianstads ytterområden, övriga delar av Åhus tätort samt de övriga basorterna (Degeberga, Fjälkinge, Arkelstorp, Önnestad och Tollarp), se figur 3-7. Bebyggelsen är till stor del funktionsuppdelad. Här finns goda kollektivtrafikförutsättningar och närhet till centrumfunktioner. Cykelvägnätet är relativt väl utbyggt och täcker upp viktiga målpunkter. I Zon 3 kan parkering i större utsträckning lösas på den egna fastigheten än i mer centrala delar.



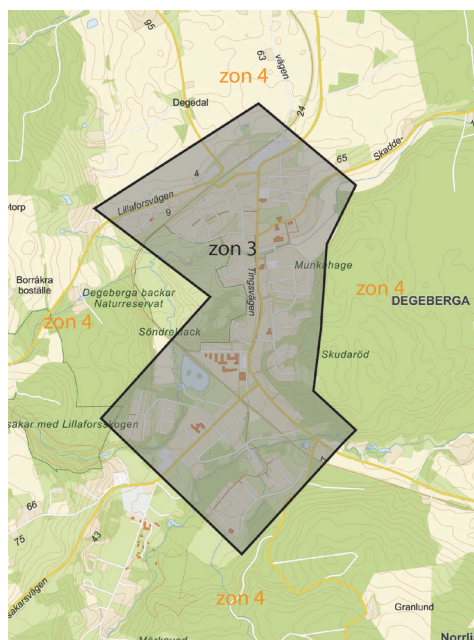
Figur 4 Zoner Kristianstad, Önnestad och Fjälkinge



Figur 5 Zoner i Tollarp



Figur 6 Zoner i Arkelstorp



Figur 7 Zoner i Degeberga

ZON 4- ÖVRIGA KRISTIANSTADS KOMMUN

Zon 4 omfattar övriga bostads- och verksamhetsområden i Kristianstads kommun. Boende i kommunens övriga tätorter, småorter och på landsbygden har behov av att ta sig till målpunkter i staden eller i basorterna. Avstånden kan vara långa och tillgången på god kollektivtrafik eller möjlighet att cykla kan variera i stor utsträckning. Det innebär att efterfrågan på bil är större i zon 4 än i övriga områden. I dessa delar av kommunen löses parkeringen i hög grad inom kvarter-smark och problematiken med parkering i det allmänna systemet är mindre än i övriga zoner. I andra områden än kommunens större tätorter är det sannolikt att tillkommande bebyggelse framförallt kommer att vara gles bebyggelse, där möjlighet till parkering finns på den egna fastigheten. Behoven att reglera parkering med hänsyn till förtätning och yteffektiv markanvändning är därmed mindre i zon 4.

Parkeringstal

I detta avsnitt redovisas parkeringstal för cykel och för bil samt korta resonemang kring olika verksamheters behov av parkeringsplatser.

Kristianstads kommun har tidigare inte haft någon parkeringsnorm för cykel. Cykeln är ett viktigt färdmedel och det är därför viktigt att det finns bra parkeringsmöjligheter vid bostäder och annan verksamhet.

Parkeringsnormen för cykel är precis lika viktig som den för bil. Skapas det bra förutsättningarna för cykel-parkering ökar möjligheterna till ökad användning av cykel som färdmedel.

Cykelparkeringen bör innehålla möjlighet till att låsa fast cykeln i ramen, någon typ av väderskydd som håller cykeln torr, placering nära entré eller målpunkt, plats för bredare cyklar som ex lådcyklar.



Bilparkeringsbehovet prioriteras i huvudsak vid bostaden. Finns inte en parkeringsplats dagtid vid boendet ökar behovet av att köra bil till arbetsplatsen.

BOSTÄDER

För cykel bör utgångspunkten alltid vara att alla i hus hållet ska kunna ha en cykel parkerad. Föreslagna

parkeringsnormer i tabellen inkluderar parkering för besökare. Det är viktigt att cykelparkeringen ligger nära bostadshuset och att det upplevs som tryggt och säkert.

Bilparkeringsbehovet är viktigt att tillgodose vid bostaden, detta för att minska behovet av att flytta bilen dagtid.

UTBILDNING

Angöringsplatser för skjutsande föräldrar ingår inte i parkeringstalen utan utreds separat i varje enskilt fall.

Antalet platser per anställd i en zon bör vara samma oavsett typ av skolverksamhet. Antalet platser per elev varierar beroende på elevens ålder, där behovet av cykelplatser kan antas öka ju äldre eleven är. Gymnasieskolor och högre utbildning, till exempel folkhögskolor, utanför staden innebär att fler elever behöver resa ett längre avstånd till skolan, vilket begränsar möjligheten att cykla.

KONTOR OCH INDUSTRI

Oavsett vilken arbetsplats man har bör samma tal gälla, eftersom förutsättningarna att ta sig till arbetsplatsen inte styrs av typ av arbetsplats. Besöksfrekvensen varierar beroende på vilken verksamhet som bedrivs.

HANDEL

Oavsett vilken arbetsplats man har bör samma tal gälla, eftersom förutsättningarna att ta sig till arbetsplatsen inte styrs av typ av arbetsplats. Efterfrågan på parkering när det gäller besökare till handel styrs

mycket av vad som ska konsumeras. Ska man köpa flera kassar med mat eller byggmaterial krävs att man kan transportera dessa varor hem på ett lämpligt sätt, ska man bara köpa en liten pryl i detaljhandeln finns däremot inte samma transportbehov. Den typ av handel som inte innebär köp av varor utan av en tjänst, t ex en frisör eller en bank, föranleder inget specifikt transportbehov. Baserat på detta delas handel in i ett antal kategorier i normen.

RESTAURANG

När det gäller parkering för anställda gäller samma sak som övriga verksamheter.

När det gäller restauranger kan antas att många kommer i sällskap och grupp, och tätheten måste därför ställas i relation till att många samåker.

ÖVRIGT

Idrottsanläggningar, möteslokaler, hotell, sjukhus och vårdinrättningar är exempel på kategorier som är svåra att generalisera vilket gör det svårt att hitta ett parkeringstal som blir tillämpningsbara. Ett hotell kan t ex vara en renodlad sovplats men det kan också vara en större anläggning med konferens som genererar andra besökare än de övernattande gästerna. Vårdinrättningar kan ha mer eller mindre behov av besöksparkering beroende på slutet eller öppen verksamhet. Idrottsanläggningar och möteslokaler kan ha barn som främsta målgrupp, eller vuxna. När dessa verksamhetstyper ska anläggas görs en särskild utredning.

Parkeringstal								
	Cykel				Bil			
	zon 1	zon 2	zon 3	zon 4	zon 1	zon 2	zon 3	zon 4
Småhus					Boende + besökare varav 10 % är besöksplatser			
P-platser per 1000 m ² BTA (gäller vid detaljplaneläggning)	-	-	-	-	8	9	10	13
P-platser per bostad	-	-	-	-	1	1,3	1,5	2
Flerbostadshus	Boende + besökare varav 30 % är besöksplatser				Boende + besökare varav 10 % är besöksplatser			
P-platser per 1000 m ² BTA (gäller vid detaljplaneläggning)	33	33	33	33	10	11	16	16
Plats per lägenhet "standard"	2,3	2,3	2,3	2,3	0,7	0,8	1,1	1,1
Plats per liten lägenhet (<40 m ²)	1,3	1,3	1,3	1,3	0,3	0,5	0,8	0,8
Plats per stor lägenhet (>90 m ²)	3,3	3,3	3,3	3,3	0,8	0,9	1,2	1,2
Utbildning								
Förskola: p-platser per 1000 m ² BTA *	22	20	18	16	2	10	14	18
Grundskola åk F-3: p-platser per 1000 m ² BTA **	38	64	37	23	1	5	6	8
Grundskola åk 4-9: p-platser per 1000 m ² BTA **	38	64	37	23	1	5	6	8
Gymnasieskola: p-platser per 1000 m ² BTA	20	19	18	17	1	5	7	9
Högskola eller annan högre utbildning: p-platser per 1000 m ² BTA	20	19	18	17	8	19	35	58
Kontor och industri								
Kontor: p-platser per 1000 m ² BTA	26	22	18	13	4	22	31	40
Industri: p-platser per 1000 m ² BTA	13	11	8	6	2	11	15	19
Handel								
Livsmedelsbutik: p-platser per 1000 m ² BTA	38	32	25	19	11	22	39	52
Detaljhandel och närbutik: p-platser per 1000 m ² BTA	30	25	20	15	9	17	31	41
Handelsplats för tjänster: p-platser per 1000 m ² BTA	33	28	22	17	9	22	36	47
Sällanköpsbutik: p-platser per 1000 m ² BTA	24	20	16	6	7	14	25	33
Restaurang								
P-platser per 1000 m ² BTA	41	33	25	17	8	19	35	37

BTA - Bruttototalarea

* Angöringsplats för hämtning och lämning ingår inte i normen. Det bör finnas 2 bilplatser/avd för hämtning och lämning.

** Angöringsplats för hämtning och lämning ingår inte i normen. Det bör finnas 1 bilplats/klass för hämtning och lämning.

Tabell med för parkeringstal

PARKERING FÖR FUNKTIONSHINDRADE

Bilparkeringsplatser för rörelsehindrade ska finnas i anslutning till målpunkter som vårdcentraler, affärslokaler, apotek och andra offentliga lokaler, inom 10 meter från entrén där det är möjligt och max 25 meter från entrén. Om det finns flera besöksentreer bör bilparkeringsplatser finnas i anslutning till samtliga entréer.

På anläggningar med 10-100 bilplatser ska fem procent, och som minst två platser, vara handikapplatser. Om anläggningen har fler än 100 bilplatser ska tre procent, och som minst fem platser, vara handikapplatser. Om det finns färre än 10 bilplatser får en bedömning göras i varje särskilt fall, en plats för rörelsehindrade bör dock eftersträvas.

På platser där det frekvent vistas rörelsehindrade, t ex vid vårdcentraler eller butiker, bör det finnas plats för specialcyklar.

ACCEPTABELT GÅNGAVSTÅND TILL PARKERING

I städer är utrymmet ofta begränsat vilket gör att det kan vara svårt att förtäta och utveckla staden. Kraven på att inrymma bilparkering inom en fastighet kan i vissa fall leda till att förtätningen blir omöjlig eller att man får göra avkall på andra viktiga aspekter, t ex grönytor. Kommunen kan i vissa fall tillåta att fastighetsägaren uppför bilparkering på annan fastighet.

För att parkering på annan fastighet ska kunna accepteras måste gångavståndet mellan berörd fastighet och parkeringsanläggning vara rimligt. Acceptansen för gångavstånd skiljer sig generellt mellan olika användningsområden och kan antas öka ju längre tid fordonet ska vara uppställt. Rimligheten bör ställas i förhållande till miljön, acceptansen för gångavstånd blir större om gångstråken är attraktiva. Stråket ska vara lätt att orientera sig i, gångvägen ska vara gen

och den ska upplevas trygg, t ex genom god belysning. Acceptansen för en promenad kan antas vara högre i stadens centrala delar än i mindre tätorter eller på landsbygden

Besöksverksamheter är mest känsliga för långa avstånd och kräver ofta att bilparkering finns nära.

	Acceptabelt gångavstånd
Boende	600 m
Anställda	800 m
Besökande	
- Bostäder	400 m
- Butiker	400 m

Bilparkeringsplats för rörelsehindrade ska inte lokaliseras till annan plats, samma sak gäller parkeringsplatser för cykel som alltid ska ordnas inom fastigheten. Angöring för lastning och lossning ska finnas nära entreerna.

Tillämpning av flexibla parkeringstal

VAD, VARFÖR OCH NÄR?

Parkeringsnormerna bestämmer hur många parkeringsplatser som ska anordnas. Kommunen kan dock tillåta en reduktion av platserna i utbyte mot att den som är skyldig att anordna parkeringen tillhandahåller mobilitetstjänster som bidrar till lägre efterfrågan av parkering. Exempel på tjänster som kan motivera reduktion är bilpooler, cykelfaciliteter och påverkansåtgärder. Fastighetsägare är välkomna med egna förslag på hur parkeringsbehovet kan minska och visa på hur det fungerar. Det är kommunen som beslutar om reduktion eller ej. Flexibla parkeringstal används endast för bilparkering, att reducera kraven för cykel bedöms inte vara förenligt med en hållbar utveckling.

Kommunen bestämmer när reduktion från parkeringsnormen kan göras och i vilken omfattning. Ansvaret för motprestationen åligger den som är skyldig att bygga parkeringsplatserna. En reduktion av bilparkering är dock i regel en vinst för båda parter, förutsatt att reduktionen inte blir så hög att det allmänna parkeringssystemet påverkas negativt. För kommunen är det positivt att fler motiveras att välja andra färdmedel än bil, vilket är bra för klimatet och bidrar till hållbar utveckling. För fastighetsägaren är det en ekonomisk vinst att minimera antalet parkeringsplatser med hänsyn till både kostnaden att bygga parkering och att ytor frigörs till annat.

Flexibla parkeringstal kan användas i detaljplanering och vid handläggning av bygglov och kan gälla både ny- och tillbyggnad samt ombyggnad och ändrad användning. I detaljplaneskedet kan förutsättningarna vara mer diffusa än vid bygglov, vilket gör det lättare att ansätta en faktisk reduktion i bygglovsskedet. Flexibiliteten är dock viktig att ha i beaktning redan i

planskedet då det ännu finns möjlighet att påverka disponeringen av ytor inom fastigheten. Med hjälp av flexibla parkeringstal har man i både detaljplan- och bygglovsskedet möjlighet att påverka efterfrågan på parkeringsplatser.

Ökar parkeringsefterfrågan vid ombyggnad eller ändrad användning kan nya parkeringsplatser krävas som motsvarar skillnaden mellan den gamla och nya efterfrågan. För äldre fastigheter kan det hända att parkeringsefterfrågan inte är tillgodosedd, kommunen har då rätt att hävda PBL:s parkeringskrav för hela fastigheten i skälig utsträckning, men praxis är att kommunen endast ställer krav på de extra parkeringsplatser som förändringen medför. Vid tillbyggnad eller ändrad användning bör efterfrågan beräknas både för tillkommande och befintlig användning. Finns ett överskott av befintlig parkering, baserat på kraven i normen, kan kravet på ny parkering reduceras i motsvarande omfattning.

För att flexibla parkeringstal ska vara aktuellt bör det ökade parkeringsbehovet med den nya användningen motsvara minst 10 parkeringsplatser.

REDUKTION FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

Tillgång till högkvalitativ kollektivtrafik kan antas påverka färdmedelsvalet i större utsträckning än bilinnehavet, det vill säga att fler byter ut en del av sina resor till kollektivtrafiken men fortfarande äger en bil. Reduktion beviljas då efterfrågan på parkering kan antas bli lägre än vad parkeringsnormen anger. Reduktion för god kollektivtrafik bör därför i regel möjliggöras för verksamheter, och endast i undantagsfall för bostäder. Ska reduktion ges för bostäder

ska kollektivtrafiken vara så god att sannolikheten är stor att boende väljer att inte äga någon bil vilket kan vara aktuellt i mycket centrala lägen i Kristianstads centralort (delar av zon 1).

En konsekvens av att tillämpa geografiska zonindelningar för parkeringsnormer är att talen bygger på en generaliserad bild av kollektivtrafikens kvalitet och utbud. I verkligheten kan två olika områden i samma zon ha mycket varierande förutsättningar för kollektivt resande. Förutsättningarna att resa kollektivt har stor påverkan på möjligheten att låta bilen stå vid vissa resor eller att inte ha någon bil alls. Om en fastighet i ett område har mycket bättre förutsättningar för kollektivt resande än vad som generellt är fallet i zonen kan kommunen överväga att tillåta reduktion av parkeringsnormen.

Det finns ett flertal parametrar som påverkar attraktiviteten i kollektivtrafiken. Bland dessa kan nämnas restid, turtäthet och komfort. All kollektivtrafik är inte tillräckligt konkurrenskraftig gentemot bilen, många busslinjer har lång resväg och är inte tidsmässigt effektivare än bilen. Vissa busslinjer har också ett svagt reseutbud med få resor per timme eller per dygn. Reduktion för kollektivtrafik bör därför enbart övervägas om samtliga nedanstående förutsättningar uppfylls för antingen buss eller tåg.

Kollektivtrafik med buss:

- Gångavstånd mellan fastighet och busshållplats understiger 300 m
- Bussen har Kristianstads centrum som målpunkt i ena riktningen.

- Busslinjen ska ha minst 3 turer per timme i vardera riktning

Kollektivtrafik med tåg:

- Gångavstånd mellan fastighet och tågstation understiger 500 m.
- Turtätheten är minst 2 avgångar per timme och färdriktning i högtrafik.

För att styrka att en fastighet innehar särskilt god tillgång till kollektivtrafik, enligt kriterierna ovan, krävs en utredning. Denna utredning utförs av den som söker reduktionen och granskas av kommunen. När det gäller reduktion för bostäder bör utredningen också resonera kring hur bilinnehavet på den aktuella fastigheten påverkas av tillgången på god kollektivtrafik.

Reduktion av bilplatser	
Bostäder (endast zon 1)	5 %
Verksamheter	10 %

Räkneexempel

Ett område inom zon 1 ska bebyggas med bostäder och kontor i bottenplan på bostadshusen. Kontoret är på 2000 BTA och bostäderna på 6000 BTA. Enligt grundtalen för parkering skulle de behöva anlägga (8+60) 68 bilparkeringsplatser (varav 6 platser är för besökande till bostäderna) och (52+198) 250cykel-parkeringsplatser.

Området ligger nära resecentrum och uppfyller kravet på reduktion för kollektivtrafik.

Kontor: $8 \cdot 0,9 = 7,2$ bilplatser, bostäder: $(60 - 6) \cdot 0,95 = 51,3$ bilplatser + 6 besöksparkering

Efter reduktion för kollektivtrafik behöver 65 bilplatser och 250 cykelplatser anordnas.

REDUKTION FÖR BILPOOL

En bilpool som brukas av flera hushåll eller verksamheter har möjlighet att dra ned kostnaden för parkeringsplatser, samtidigt som den kan användas mer effektivt och därmed frigöra parkeringsplatser.

En bilpool behöver inte bara erbjuda bilar, även om det är det som ger reduktionen. Elmopeder, elcyklar, lådcyklar eller vanliga lånecyklar skulle också kunna ingå i poolen. Om fastighetsägaren inte själv vill stå för poolen finns det fristående operatörer som kan göra det.

Alla former av reduktion görs i utbyte mot att fastighetens förutsättningar för resande har påverkats. De åtgärder som erbjuds måste därmed vara långsiktiga. För att reduktionen för bilpool ska kunna genomföras bör fastighetsägaren erbjuda bilpool under minst 5 år.

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. Utgångspunkten är att de ska ha ett attraktivt läge i förhållande till övriga parkeringsplatser i syfte att gynna användandet av bilpool. På större parkeringsplatser bör antalet platser för bilpool uppgå till minst 5 procent av alla platser, medan det på en mindre parkeringsplats kan vara acceptabelt med en eller ett par bilpoolsbilar. Bilpoolen kan delas mellan boende och arbetsplatser.

Reduktion för bilpool är tillämpningsbart i kommunens två stadszoner där det finns många andra alternativ till bilen. Det innebär att en bilpool blir attraktiv för de resor som man känner att en bil behövs för, medan andra resor kan ersättas med kollektivtrafik eller cykel.

Nedan finns en tabell som visar hur många parkeringsplatser som en bilpoolsplats motsvarar.

Reduktion av bilplatser	
	platser /bilpoolsplats
zon 1	3
zon 2	2

Räkneexempel

Ett område inom zon 1 ska bebyggas med bostäder och kontor i bottenplan på bostadshusen. Kontoret är på 2000 BTA och bostäderna på 6000 BTA. Enligt grundtalen för parkering skulle de behöva anlägga (8+60) 68 bilparkeringsplatser (varav 6 platser är för besökande till bostäderna) och (52+198) 250cykel-parkeringsplatser.

Efter reduktion för kollektivtrafik behöver 65 bilplatser och 250 cykelplatser anordnas

Fastighetsägaren planerar för en bilpool på 10 bilar som kan nyttjas av både kontoret och bostäderna.

I räkneexemplet räknar vi med 2 bilpoolsbilar till kontoret och 8 till bostäderna.

Bostäder: $51,3 - 8 \cdot 3 + 6 = 33,3$ bilplatser + 8 bilpoolsplatser

Kontor: $7,2 - 2 \cdot 3 = 1,2$ bilplatser + 2 bilpoolsplatser

Efter reduktionen för kollektivtrafik och bilpool behöver 41 bilplatser, 10 bilpoolsplatser och 250 cykelplatser anordnas

REDUKTION FÖR PÅVERKANSÅTGÄRDER

Påverkansåtgärder handlar om att påverka människors attityder, val och beteenden. Denna typ av åtgärder brukar benämnas som Mobility Management, dvs att man påverkar mobiliteten så att resandet blir mer hållbart. Åtgärdernas effekt varierar beroende på om de riktas mot boende eller till verksamheter. För att en fastighetägare ska kunna få reduktion för påverkansåtgärder krävs minst tre långsiktiga åtgärder som kommunen godkänner.

Exempel på åtgärder för boende:

- Cykelparkering av hög standard. Det innebär att parkeringen ska vara väderskyddad, helt eller delvis inomhus, nära entréer, goda fastlåsningsmöjligheter och god utrymmesmässig kapacitet. Utrymmet ska vidare upplevas tryggt av de boende och ta hänsyn till att behoven varierar för olika personer varför det behövs plats för olika typer av cyklar (t ex lådcyklar). För extra god standard ska fastighetsägaren även erbjuda en station för cykeltvätt, däckpumpning och verktyg.
- Inrätta låncykelsystem
- Plattform för samåkning (om bilpool inte finns på fastigheten)
- Anpassning för hemleveranser genom kyl-/frysack i entréplan, ett långsiktigt avtal för hemleveranser till de boende eller möjlighet att cykla med lådcykel hela vägen till lägenhetsdörren för avlastning.

Exempel på åtgärder riktat till anställda:

- Gröna resplaner, ett paket med åtgärder för att styra alla resor inom en organisation mot mer miljövänliga alternativ. Typiska åtgärder som kan ingå i en grön resplan är plattformar för samåkning, kampanjer för att informera och uppmuntra anställda till att ändra sitt resande, uppmuntra distansarbete, subventionera kostnader mm.

- Inrättande av låncykelsystem
- Erbjudande till anställda om örönmärkta bidrag till kollektivtrafik.
- Inrättning av faciliteter för cykelpendlare med tillgång till dusch, omklädningsrum, goda fastlåsningsmöjligheter i väderskyddat utrymme mm. Liksom för bostäder höjs standarden ytterligare om fastighetsägaren erbjuder en station för cykeltvätt, däckpumpning och verktyg. Om det finns tjänstecyklar bör arbetsgivaren även erbjuda lån av cykelhjälm.

- Höga parkeringsavgifter

Exempel på åtgärder riktat till besökare:

- Erbjudande till kunder om rabatter eller dylikt för de som reser till verksamheten med cykel eller kollektivtrafik.
- Lokalisering av cykelparkering (med hög standard) på de bästa lägena, medan bilparkering görs mer otillgänglig inom fastigheten.
- Höga parkeringsavgifter

Reduktion av bilplatser	
Bostäder	10 %
Verksamheter	10 %

Räkneexempel

Ett område inom zon 1 ska bebyggas med bostäder och kontor i bottenplan på bostadshusen. Kontoret är på 2000 BTA och bostäderna på 6000 BTA. Enligt grundtalen för parkering skulle de behöva anlägga (8+60) 68 bilparkeringsplatser (varav 6 platser är för besökande till bostäderna) och (52+198) 250 cykelparkeringsplatser.

Efter reduktion för kollektivtrafik och bilpool behöver 41 bilplatser (varav 6 platser är för besökande till bostäderna), 10 bilpoolsplatser och 250 cykelplatser anordnas.

Fastighetsägaren har fått godkänt tre påverkansåtgärder, för respektive bostäder och verksamheter, av kommunen.

Bostäder: $(33,3-6)*0,9=24,6$, $24,6+6=30,6$ bilplatser

Kontor: $1,2*0,9=1,1$ bilplatser

Efter reduktionen för kollektivtrafik, bilpool och påverkansåtgärder behöver 32 bilplatser (varav 6 platser är för besökande till bostäderna), 10 bilpoolsplatser och 250 cykelplatser anordnas.

REDUKTION FÖR SAMNYTTJANDE

Samnyttjande innebär att en parkeringsplats kan användas av olika brukare som har parkeringsefterfrågan vid olika tider på dygnet. Traditionellt utgår beräkning av samnyttjande utifrån en samnyttjandetablell som redovisar hur efterfrågan för olika verksamheter skiljer sig över veckan och dygnet.

Lokaltyp	Vardag	Fredag	Lördag	Natt
	10-16	16-19	10-13	
Bostad	80 %	90 %	90 %	100 %
Industri	100 %	10 %	5 %	10 %
Kontor	100 %	20 %	10 %	20 %
Butik	40 %	70 %	100 %	-
Skola	100 %	10 %	5 %	-
Hotell	100 %	100 %	100 %	50 %
Restaurang	100 %	100 %	60 %	-

Uppskattade nyttjandegrader vid beräkning av samnyttjande.

Om en parkeringsplats ska samnyttjas mellan exempelvis bostäder, kontor och en skola görs först en bedömning av hur många parkeringsplatser som behövs för respektive verksamhet enligt parkeringsnormen. Därefter beräknas den faktiska efterfrågan av parkeringsplatser för respektive verksamhet och tidpunkt baserat på beläggningsgraderna i samnyttjandetabellen. Detta illustreras i nedanstående exempel.

Räkneexempel

Ett område inom zon 1 ska bebyggas med bostäder och kontor i bottenplan på bostadshusen. Kontoret är på 2000 BTA och bostäderna på 6000 BTA. Enligt grundtalen för parkering skulle de behöva anlägga (8+60) 68 bilparkeringsplatser (varav 6 platser är för besökande till bostäderna) och (52+198) 250 cykel-parkeringsplatser.

Efter reduktionen för kollektivtrafik, bilpool och påverkansåtgärder behöver 32 bilplatser (varav 6 platser är för besökande till bostäderna), 10 bilpoolsplatser och 250 cykelplatser anordnas.

Enligt tabellen med nyttjandegrader beräknas följande beläggning.

Vardag: 10-16: bostäder $30,6 \cdot 0,8 + \text{kontor } 1,1 \cdot 1 = 24,5 + 1,1 = 25,6$ bilplatser

Fredag: 16-19: bostäder $30,6 \cdot 0,9 + \text{kontor } 1,1 \cdot 0,2 = 27,5 + 0,2 = 27,7$ bilplatser

Lördag: 10-13: bostäder $20,6 \cdot 0,9 + \text{kontor } 1,1 \cdot 0,1 = 27,5 + 0,1 = 27,6$ bilplatser

Natt: bostäder $30,6 \cdot 1 + \text{kontor } 1,1 \cdot 0,2 = 30,6 + 0,2 = 30,8$ bilplatser

Beräkningen visar att det är störst efterfrågan på natten, 31 bilplatser. Eftersom det är samutnyttjande måste alla parkeringsplatser vara tillgängliga, varför inte besöksparkeringen behöver särskiljas.

Efter reduktionen för kollektivtrafik, bilpool, påverkansåtgärder och samutnyttjande behöver 31 bilplatser, 10 bilpoolsplatser och 250 cykelplatser anordnas

RESERVPLAN

Fastighetsägaren måste visa en reservplan för de bilplatser som reducerats. Reservplanen är till för att säkerställa att fastighetsägaren arbetar aktivt med reduktionsåtgärderna. Reservplanen bör vara parkeringsköp.

Alternativa parkeringslösningar för bil

GEMENSAMHETSANLÄGGNING

I de fall fastighetsägaren inte kan tillgodose sin parkering på den egna tomten är en lösning att man inrättar en gemensamhetsanläggning. Gemensamhetsanläggningar passar bäst vid en samtidig lösning av parkeringsutbudet för flera fastigheter, till exempel vid nyexploatering. Om man i planskedet vill ha garantier för att anläggningen kommer att byggas i ett senare skede är det nödvändigt att anläggningen regleras i samband med upprättandet och antagandet av detaljplanen. I den tillhörande planen, t ex en fastighetsplan, ska det finnas information om gemensamhetsanläggningens omfattning och vilka fastigheter som ska anslutas till den.

PARKERINGSSERVITUT

Ett annat sätt att tillgodose parkeringsefterfrågan för en fastighet är att skapa parkeringsservitut. Det innebär att en fastighet får rätt att till viss del utnyttja en annan fastighet eller anläggning som tillhör den.

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 är att uppföra parkeringsanläggningar 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.

Fördelen med parkeringsköp är att det ger möjlighet att samutnyttja parkeringen i centrum 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 till mer cykelparkering vilket ger mervärde för boende och verksamma.

För att parkeringsköp ska kunna övervägas måste gångavståndet mellan fastighet och parkering vara acceptabelt. Parkeringen får inte anvisas till allmän platsmark. Den kan anläggas över och under mark, i t ex parkeringsgarage eller på parkeringsdäck. Parkeringen ska vara iordningsställd inom rimlig tid även om en kortare provisorisk lösning i de flesta fall kan accepteras.

Det finns två typer av parkeringsköp: friköp och avlösen

Friköp

Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen mot att kommunen åtar sig att anlägga parkeringsplatserna. Betalningen sker ofta i samband med att avtalet ingås och summan beror i hög grad på vilken typ av parkeringsanläggning som avses, eftersom avgiften ska motsvara anläggningskostnaden.

Avlösen

Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett visst antal år, ofta minst 25 år, förbinder sig att hyra de platser som krävs för fastigheten. Hyran ska motsvara

parkeringsanläggningens årskostnader, minskade med årsintäkterna.

