



HÖRBY KOMMUN

# Parkeringsstrategi för Hörby

2019-02-06

# Parkeringsstrategi för Hörby

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	INLEDNING.....	1
2.	MÅL OCH VISIONER.....	2
3.	PARKERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
4.	PARKERINGSTAL .....	8
5.	FLEXIBLA PARKERINGSTAL FÖR BIL.....	12
6.	SAMUTNYTTJANDE.....	16
7.	GÅNGAVSTÅND.....	17
8.	LADDSTATIONER .....	18
9.	PARKERING PÅ ALLMÄN PLATSMARK.....	19
10.	REFERENSER.....	20
	BILAGA 1 – INGÅNGSDATA OCH BERÄKNINGSGÅNG.....	22
	BILAGA 2 - TILLÄMPNING MED RÄKNEEXEMPEL .....	27

## 1. INLEDNING

Parkering har stor betydelse för hur rörelserna ser ut i en stad men också hur människorna upplever staden. Tillgången till parkering är en fråga som berör olika trafikanter, dels de som rör sig med bil och efterfrågar parkeringen, dels de som färdas med andra färdmedel men påverkas av bilisternas rörelsemönster och ytorna som parkeringarna tar i anspråk. Bilarna står dessutom parkerade under större delen av dygnet, varför parkering är en viktig fråga att belysa i en stad.

### 1.1 VARFÖR EN PARKERINGSSTRATEGI?

Vid ny- och ombyggnad är det enligt plan- och bygglagen fastighetsägarens ansvar att anordna parkering (se kapitel 3.4), så att inte de allmänna gatorna belastas med parkerade fordon. Plan- och bygglagen anger dock inte hur mycket parkering som ska anordnas, varför en kommunal parkeringsstrategi med så kallade parkeringstal för olika typer av verksamheter behövs. En strategi för hur parkering ska lösas är även angeläget för att utveckla staden i enighet med översiktsplanen och övergripande transportpolitiska mål.

Parkeringsstrategin är främst tänkt att användas av kommundienstämman, byggherrar och fastighetsägare för att säkerställa att behovet av parkering i Hörby tätort säkerställs. Strategin ger ett minimalt på parkering för såväl cykel som bil och innehåller avsnitt som förklarar hur flexibla parkeringstal kan reducera det slutgiltiga antalet bilparkeringar vid olika exploateringar.

Målen med parkeringsstrategin kan sammanfattas:

1. Underlätta planarbete och bygglovshandläggning
2. Bidra till att skapa ett attraktivt centrum
3. Bidra till att uppfylla kommunens målsättningar kring hållbart resande

### 1.2 AVGRÄNSNING

Parkeringsstrategin avgränsas att gälla för Hörby tätort men parkeringstalen är applicerbara för hela kommunen. Parkeringstal presenteras för cykel och bil för två sorters boenden; flerbostadshus och enbostadshus, samt för verksamheterna kontor, industri, vårdboende, restaurang, livsmedelsbutik, övrig handel, förskola och grundskola. För andra verksamheter behöver en enskild utredning utföras.

## 2. MÅL OCH VISIONER

Parkering är en högst aktuell fråga som berör och väcker känslor och på såväl nationell som lokal nivå finns mål och visioner kopplade till just parkering. I kommande avsnitt redovisas de som är av störst relevans för parkeringsstrategin.

### 2.1 NATIONELLA MÅL

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål är uppdelat i ett funktionsmål, vilket berör tillgänglighet, och ett hänsynsmål som behandlar säkerhet, miljö och hälsa (Regeringskansliet, 2017).

Preciseringar av dessa mål anger att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

### 2.2 PARKERING I KOMMUNENS PLANERING

I kommande avsnitt presenteras för parkeringsstrategin relevant information hämtad från kommunens översiktsplan och trafikplan.

#### Översiktsplan 2030

I översiktsplanen syns Hörbys samhällsbyggnadsvision

*Vårt Hörby - En nära och naturskön kommun med unika livsmiljöer driven av kreativitet, gemenskap och framtidstro*

För att uppnå förbättringar inom kommunen krävs aktiva val där visionen ska vara vägledande inom all stadsbyggnad. Visionen vilar på en struktur bestående av sex kugghjul, vilka tillsammans driver varandra mot gemensamma mål. Ett område är Hållbara, attraktiva kommunikationer och infrastruktur (Hörby kommun, 2016).

Flertalet kopplingar till trafik och parkering finns i översiktsplanen. Punkterna nedan har plockats ut ur översiktsplanen och är av särskild betydelse för parkeringsstrategin:

- Ett attraktivt, trivsamt och tilltalande centrum får besökarna att stanna längre, det ger ett levande centrum med varierat handels- och serviceutbud.
- Fortsätta centrumförnyelsen för att skapa ett sammanhängande, tillgängligt och tryggt vardagsrum för alla med en god utformning anpassad till Hörbys skala.
- God tillgänglighet och effektiva kommunikationer är grundläggande för att stärka flerkärnigheten och utvecklingen, både regionalt och lokalt.
- Viktiga gång- och cykelvägar i kommunen ska bindas samman och byggas ut.

Genom den regionala utvecklingsplanen, Strukturbild för Skåne, och den Regionala transportinfrastrukturplanen 2014 -2025 finns en målsättning för Skåne att i samverkan planera för och utveckla hållbara fysiska strukturer. Ett av målen är att binda samman Skåne och stärka tillgängligheten mellan Lund/Malmö och Kristianstad/Hässleholm, där Hörby är utpekad som "mindre by av lokal betydelse" i utvecklingsstråket. I Strukturbild för Skåne, vilken Hörby kommun genom översiktsplanen ställer upp bakom, anges fem strategiområden (Hörby kommun, 2016). Två av dessa är relevanta för parkeringsstrategin:

- växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning samt,
- skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet.

### **Miljömålsprogram för Hörby kommun**

"Hörby ska vara ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart samhälle med minsta möjliga påverkan på miljön – lokalt som globalt", så står att läsa i förordet till kommunens Miljömålsprogram (Hörby kommun, 2015). Miljömålsprogrammet för Hörby kommun antogs 2015 och fokuserar på de nationella miljömålen. Målet om god bebyggd miljö är intressant för parkeringsstrategin. Följande utdrag ur preciseringarna av målet är av särskild betydelse för strategin:

- En långsiktig hållbar bebyggelsestruktur utvecklas både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse.
- Infrastruktur för bl.a. transporter är integrerade i stadsplaneringen och i övrig fysisk planering samt att lokalisering och utformning av infrastrukturen är anpassad till människors behov, för att minska resurs- och energianvändning samt klimatpåverkan.
- Den bebyggda miljön utgår från och stöder människans behov, ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur,
- Användningen av mark sker på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt.

Det finns flera av miljökvalitetsmålen som är intressanta för parkeringsstrategin, både målet om begränsad klimatpåverkan och målet om frisk luft är av betydelse för strategin.

### **Sveriges ekokommuner**

Hörby är med i organisationen Sveriges ekokommuner och redovisar årligen så kallade gröna nyckeltal. Ett av många nyckeltal är antalet resor med kollektivtrafik, per invånare och år. Kommunen kan på så sätt se om utvecklingen går mot hållbarhet (Hörby kommun, 2018).

### Trafikplan 2013

2013 antog kommunledningen i Hörby en trafikplan för tätorten och i denna beskrivs bilden av hur kommunen ser att transportsystemet ska fungera inom tätorten i framtiden. Visionen är bland annat:

- I Hörby är det enkelt att röra sig som trafikant och parkering är nära och enkel.
- Handeln och näringslivet har god tillgänglighet till transportsystemet, cykeltrafiken erbjuds många möjligheter och biltrafiken erbjuds en bra åtkomlighet.
- Pendlingen till och från Hörby är viktig och Hörby har därför god tillgång till välfungerande pendelparkering, kollektivtrafik med korta restider och god turtäthettill de huvudsakliga in- och utpendlingsorterna samt ett bra cykelvägnät.
- Det är möjligt att ta sig mellan olika orter i kommunen såväl med cykel, kollektivtrafik och bil på ett säkert och smidigt sätt.

Målen i sin tur ger vägledning till hur kommunen kan nå dit och kopplat till trafikens omfattning finns följande mål för transportsystemet:

- Minska genomfartstrafiken i centrum
- Ökad cykeltrafik
- Öka resandet med kollektivtrafiken
- Biltrafiken ska inte öka

Enligt trafikplanen har tillgången på parkeringsplatser stor betydelse för resmönstret och att densamma kan användas för att påverka biltrafikmängden i ett område, vilket gör att parkering är ett aktivt instrument i planeringen. Behovstalen (parkeringstalen) innebär en kompromiss mellan bilens tillgänglighetsanspråk och andra anspråk i staden (Hörby kommun, 2013). Samtidigt är Hörbys målsättning att det ska finnas tillgång till parkering i nära anslutning till verksamheter och bostäder, inom en radie på 200 meter från målpunkten, vilket är ett kort gångavstånd vid jämförelse med andra kommuner. Se exempel på maximala gångavstånd i andra kommuner i tabellen nedan.

Tabell 1. Maximalt gångavstånd till parkering i fem olika skånska kommuner. (Källa: Respektive kommuns parkeringsstrategi eller motsvarande.)

Kommun	Bostäder	Arbetsplatser
Trelleborg	300 m	400 m
Lund	300 m	400 m
Landskrona	200-300 m*	400 m
Burlöv	200 m	300 m
Höör	300 m	400 m

\* = Det längre avståndet vid ombyggnation.

### 3. PARKERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

I översiktsplaner och detaljplaner har kommunen möjlighet att staka ut riktningen för kommunens utveckling samt styra planering och lokalisering av såväl bostäder som verksamheter. Nya områden ger upphov till en ökad parkeringsefterfrågan. Kravet på att ordna parkering regleras i plan- och bygglagen.

#### 3.1 DETALJPLAN

Enligt 4 kap. 13 § i Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) får kommunen i en detaljplan bestämma:

- 1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,*
- 2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och*
- 3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering*

#### 3.2 BYGGLOV

Parkeringsplatser som anordnas utomhus kräver bygglov, både inom och utanför detaljplanelagt område. Bygglovsplikten gäller främst när det ska ske fysiska förändringar av marken såsom asfaltering, grusning eller liknande men även i de fall då ingen fysisk förändring ska ske. I 8 kap. 9 § i Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) står följande om parkering:

*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 skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon*

*[...]*

*Om tomten 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 enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.*

I 8 kap. 10 § i samma lag står följande:

*Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.*

#### 3.3 BYGGLOVSBEFRIAD PARKERING

Enligt 6 kap. 2 § i Plan- och byggförordningen (SFS 2011:338) finns undantag gällande bygglovsplikten vid anläggande av parkering för en- och tvåbostadshus där parkeringsplatsen



uteslutande är avsedd att tillgodose de boendes behov. Detsamma gäller om en parkeringsplats anläggs med stöd av väglagen eller om marken är detaljplanerad för gata eller väg. Enlig 9 kap. 15 § i plan- och bygglagen (SFS 2010:900) gäller inte heller bestämmelser om bygglov för anläggningar som är avsedda för totalförsvaret.

### 3.4 ANSVAR

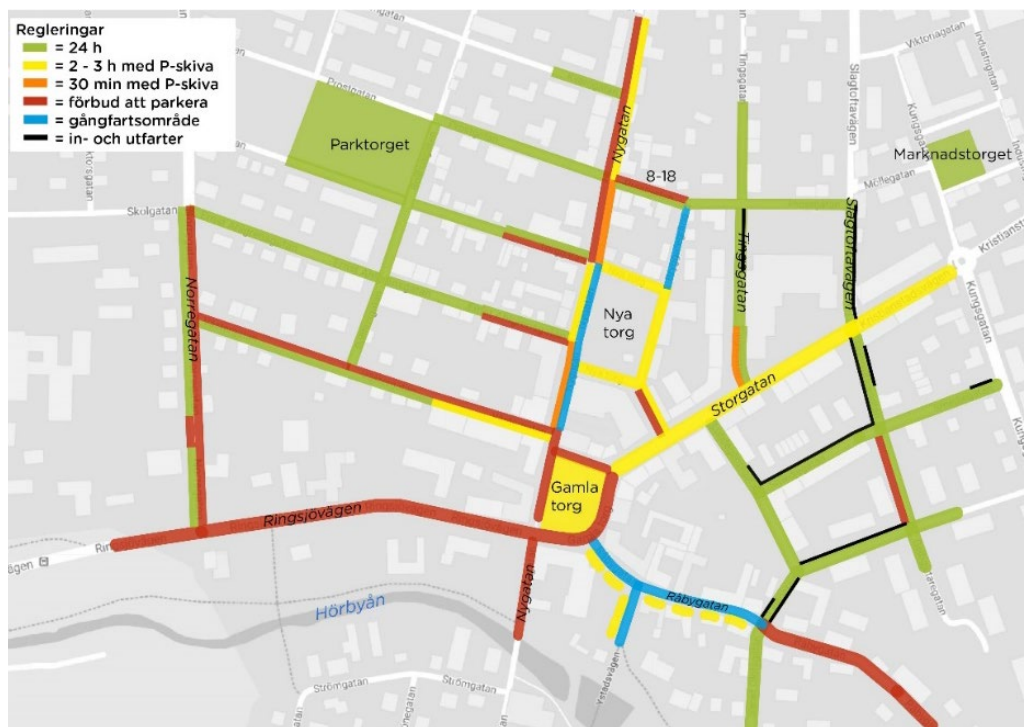
Det är i första hand fastighetsägarens skyldighet att anordna parkering men via bygglovet är det kommunens ansvar att kontrollera att den tillskapade mängden parkering är tillräcklig. Parkeringstalen är inte rättsligt bindande utan bil- och cykelparkeringsefterfrågan måste i varje enskilt fall studeras för att försäkra att den är tillgodosedd. Likställighetsprincipen i kommunallagen (2 kap. 3 §), som innebär att kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat, är viktig för kommunen att beakta (SFS 2017:725).

### 3.5 PARKERING PÅ ALLMÄN PLATS

Generellt gäller att det är tillåtet att parkera längs gator som inte är huvudled, gågata eller gångfartsområde, så länge det inte uppstår fara eller trafiken hindras. Om inget annat anges är det tillåtet att parkera i högst 24 timmar på vardagar. Längs huvudled, gågata eller gångfartsområde är det endast tillåtet att parkera på anvisade platser eller sträckor (Transportstyrelsen, 2015).

Parkering på allmän plats är öppen för alla att använda på lika villkor och parkeringsrutor på allmän plats kan inte reserveras för specifika ändamål.

I centrala Hörby är det tillåtet att parkera högst tre timmar (30 minuter på ett fåtal platser), medan det i tätorten i övrigt inte finns någon tidsreglering vilket gör det tillåtet att parkera i upp till 24 timmar på vardagar. Regleringar i centrala Hörby kan ses i figur 1. I *Parkeringsutredning i samband med ombyggnad av Hörby Stationssamhälle 2.0* (Ramböll, 2018) inventerades tillgången och användningen av parkering i centrala Hörby.



Figur 1. Regleringar i centrala Hörby (Ramböll, 2018).

## 4. PARKERINGSTAL

Parkeringsstalen gäller för såväl ny- som tillbyggnad men ska också, så långt det är skäligt, användas för att kontrollera att det finns tillräckligt med parkering vid ombyggnad eller när en befintlig byggnad får ändrad användning. Parkeringsstalen redovisas per 1000 m<sup>2</sup> BTA, med undantag för enbostadshus där antalet platser per bostad redovisas. I bilaga 1 redovisas hur parkeringsstalen tagits fram.

Tabell 2. Parkeringsstal för cykel och bil för bostäder och verksamheter.

<b>PARKERINGSTAL</b>						
<i>avser platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA</i>						
	<b>CYKEL</b>	<b>Varav boende/anställda</b>	<b>Varav besök</b>	<b>BIL</b>	<b>Varav boende/anställda</b>	<b>Varav besök</b>
<b>Flerbostadshus</b>	22	17	5	11	10	1
<b>Enbostadshus*</b>	3	2,5	0,5	1,55 (2)	1,4	0,15
<b>Kontor</b>	12	11	1	20	18	2
<b>Industri</b>	5	4,5	0,5	8	7,5	0,5
<b>Livsmedelsbutik**</b>	24	6	18	40 (10)	10	30 (0)
<b>Övrig handel**</b>	15	3	12	25 (5)	5	20 (0)
<b>Förskola***</b>	10	6	4	17 (10)	10	7 (0)
<b>Grundskola</b>	43	3	40	5	5	0
<b>Restaurang**</b>	24	3	21	40 (5)	5	35 (0)
<b>Vårdboende</b>	2	1,5	0,5	3	2	1
<b>Övriga verksamheter</b>	Särskild utredning		Särskild utredning			

\* Antal platser per bostad. 1,55 bilplats gäller vid samlad parkering, 2 bilplatser gäller vid enskild parkering. Se även kapitel 4.1

\*\* När det gäller mindre, enstaka handelsetableringar kan den lägre siffran användas. Se kapitel 4.3.

\*\*\* Se kapitel 4.4.

Cykelparkeringen ska möjliggöra parkering av olika typer av cyklar. Minst 10 % av cykelparkeringsplatserna ska vara tillgängliga för platskrävande cyklar, så som lådcyklar och cyklar med cykelkärra.

Vid bostäder och arbetsplatser på parkeringar med minst 10 bilplatser ska minst 10 % av platserna vara utrustade med laddstolpar för elbilar, se kapitel 8.

Följande utgångspunkter ligger bakom parkeringsstalen:

- Parkeringstalen för bostäder är baserade på ett något högre cykelinnehav än det befintliga i syfte att främja cyklingen.
- Parkeringstalen för bostäder är baserade på nuvarande bilinnehav.
- Parkeringstalen för verksamheter ger utrymme för ett ökat cyklande jämfört med idag.
- Parkeringstalen för verksamheter bygger på att andelen resor med bil minskar från 70 % till 60 %.

I kommande avsnitt 4.1-4.6 beskrivs mer ingående hur parkeringstalen för bostäder och olika verksamheter kan tillämpas. Gemensamt för alla kategorier är att fastighetsägaren eller byggherren ska lösa parkeringen på den egna tomten, eller genom parkeringsköp.

#### 4.1 BOSTÄDER

För flerbostadshus uttrycks parkeringstalen i antal bil- respektive cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Vid framräkandet av parkeringstal för ett specifikt projekt divideras projektets totala BTA med 1000 och den siffra som man då får fram multipliceras sedan med parkeringstalet för bilar och cyklar och avrundas till närmaste högre hel siffra. Till exempel: det ska byggas ett kvarter med bostäder som totalt är 5000 kvm BTA. Då beräknas behovet av parkeringsplatser för bilar på följande sätt:  $5000/1000 * 11 = 55$  parkeringsplatser (projektets total BTA) / 1000 \* parkeringstal för bil enligt tabell).

Om det rör sig om student- eller ungdomsboende, eller om ett lågt bilinnehav kan förväntas av någon annan anledning ska en särskild utredning utföras.

För enbostadshus (villor och radhus) är parkeringstalen uttryckta i antal bil- respektive cykelplatser per bostad. För bilparkering kan ett lägre antal platser totalt sett anläggas om parkeringen är samlad, istället för att alla har parkering vid den egna bostaden.

#### 4.2 KONTOR OCH INDUSTRI

För industriverksamheter kan anställdtätheten variera stort, varför det vid etablering av större industrier krävs en särskild utredning (se kapitel 4.6).

Även vid andra typer av arbetsplatser, som inte att betrakta som kontor eller industri, krävs det en särskild utredning.

#### 4.3 HANDEL OCH RESTAURANG

För handelslokaler anges två olika parkeringstal. Normalt ska det högre parkeringstalet tillämpas, då det har som utgångspunkten att parkering till besökare (kunder) anordnas på den egna tomten.

Vid etablering av enstaka butiker eller restauranger centralt i tätorten, exempelvis genom omvandling av befintliga lokaler, är det dock inte alltid möjligt att anordna bilparkering för besökare på den egna tomten eller i närheten av den. Det är inte heller alltid önskvärt med parkeringsytor sett till stadsbilden. Om den rådande parkeringssituationen i omgivningen inte bedöms som ansträngd kan därför undantag ges från kravet att anordna parkering för besökare. Då tillämpas det lägre parkeringstalet.

Specifika parkeringsplatser på allmän plats kan dock inte reserveras för enskilda verksamheter.

För större, externa handelsetableringar kan en särskild utredning behöva genomföras, då besökstätheten kan skilja sig mycket mellan olika typer av handel.

#### 4.4 SKOLVERKSAMHETER

Vid förskolor finns en efterfrågan på besöksparkering under en kortare stund på morgonen och på eftermiddagen. Om det anläggs parkering för att uppfylla denna efterfrågan står platserna sedan tomma under dagen. Det är då bättre att ytan används som friyta för barnen. Att prioritera friyta framför parkering har även stöd i plan- och bygglagen 8 kap. 9 § (SFS 2010:900). I områden där det är möjligt med korttidsparkering på gatumark i förskolans närhet bör därför endast parkering för personal anläggas, vilket ger det lägre parkeringstalet (10 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA istället för 17).

Cykelparkering för besökare (föräldrar) ska däremot alltid anordnas på förskolor. Om det finns bra cykelparkering (väderskydd och ramlåsningmöjlighet) underlättar det för föräldrar att cykla med barnen till förskolan för att sedan åka buss till arbetet, istället för att köra bil.

I parkeringstalet (bil) för grundskola ingår endast parkering för personal. Föräldrar som skjutsar sina barn till grundskolan behöver inte parkera och följa barnen in på samma sätt som i förskolor, utan det räcker för dem att stanna till (angöra) och släppa av barnen.

#### 4.5 VÅRDBOENDE

Med vårdboende avses här den typ där de boende själva inte kan köra bil eller cykla. Vid så kallade seniorboenden ska parkeringstalet för bostäder tillämpas.

#### 4.6 SÄRSKILDA UTREDNINGAR (ÖVRIGA MÅLPUNKTER)

Vid exploatering av verksamheter som inte omnämns i parkeringstalen behöver särskilda parkeringsutredningar utföras med anledning av att det är svårt att generalisera efterfrågan på parkering. Sådana speciella verksamheter kan exempelvis vara externa handelsområden, gymnasieskolor, sport- och nöjesanläggningar samt museum. Även vid större industrianläggningar kan det krävas en särskild utredning.

Grunden i en sådan utredning är formeln för framräknande av parkeringstal för verksamheter:

$$\text{Bilplatser per 1000 kvm BTA} = 1000 * \left( \text{Anställdtäthet} * \frac{\text{bilandel}}{\text{ppf}} + \text{Besökstäthet} * \frac{\text{bilandel}}{\text{ppf}} \right)$$

ppf = personer per fordon

För verksamheter finns det toppar och dalar i besöksfrekvensen vilket gör att parkeringsefterfrågan vid en topp med många besökare måste vägas mot det markanspråk som tomma parkeringar ger upphov till. En inriktning som verkar i en mer hållbar inriktning är att inte dimensionera för dessa toppar utan istället försöka hitta ett värde motsvarande vanliga, återkommande belastningstoppar. Det är av vikt att undersöka möjligheten till samutnyttjande för att på så sätt hushålla med marken och utnyttja den på ett mer effektivt sätt. För vissa besöksmål, inte minst de som riktar sig till barnfamiljer, är antalet personer som färdas i varje bil klart högre än i genomsnitt.

#### 4.7 PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE

Parkeringsplatser anpassade för rörelsehindrade ska i normalfallet anordnas enligt tabellen nedan, inom ett gångavstånd på 25 meter från entréer. Siffrorna i tabellen följer rekommendationerna i ISO/FDIS 21542:2011.

Antal bilplatser totalt	Antal platser för rörelsehindrade
<b>1 till 10</b>	1
<b>11 till 50</b>	2
<b>51 till 100</b>	4
<b>101 till 200</b>	6

Vid parkeringsplatser med över 200 bilplatser ska en plats för rörelsehindrade läggas till per 100 platser. Det innebär exempelvis att en parkering med 500 platser ska innehålla 9 platser för rörelsehindrade.

## 5. FLEXIBLA PARKERINGSTAL FÖR BIL

De parkeringstal som beräknas i det inledande skedet (detaljplan och bygglov) visar en förväntad efterfrågan på cykel- respektive bilparkeringsplatser och byggherren eller fastighetsägaren ska anordna minst detta antal. Om densamma önskar att minska antalet bilparkeringsplatser vid exploateringen kan denne, genom att tillämpa olika åtgärder och förbättra förutsättningarna för att resa med andra hållbara färdmedel, nå dit. Med olika påverkansfaktorer kan grundtalet reduceras och i slutändan bli ett tal för en anpassad efterfrågan.

Beroende på vilka åtgärder som omsätts i praktiken minskas parkeringstalen med olika procentsatser, se tabellen nedan. Som kan utläsas ger närhet till kollektivtrafik endast reduktion för verksamheter då färdmedelsvalet påverkas mer av hållplatsnära lägen än bilinnehavet. I kommande delkapitel beskrivs vilka krav som finns för de olika reduceringsformerna. Ytterligare reduktion kan också göras om det finns förutsättningar att samutnyttja parkeringsplatser där efterfrågan ser olika ut under dygnet, mer om detta i kapitel 6. I bilaga 2 redovisas en tillämpning med räkneexempel.

*Tabell 3. Reduktionsfaktorer vid tillämpning av flexibla parkeringstal.*

<b>Reduktionsform</b>	<b>Bostäder</b>	<b>Verksamheter</b>
Närhet till kollektivtrafik	-	5-10%*
Bilpool	10%	10%
Cykelpool	5%	5%
Beteendepåverkande åtgärder	5%	5%
Cykelåtgärder	5%	5%

\*Reduktion för verksamheter om dessa ligger inom 300 meter faktiskt avstånd från hållplats. 10 % för kontor, industri och skolor, 5 % för handel och resterande.

## 5.1 NÄRHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK

Om exploateringen ska göras i närheten av hållplatserna där SkåneExpressen trafikerar kan det beräknade grundtalet för verksamheter reduceras. En förutsättning är att verksamheten ligger inom 300 meter faktiskt avstånd till närmsta hållplats, vilket är ungefär 220 meter fågelvägen, se figur 2. Reduktion av grundtalet är 10 % för kontor, industri och skolor samt 5 % för handel och resterande verksamheter.



Figur 2. Områden kring SkåneExpressens hållplatser som kan ge reduktion för verksamheter.

## 5.2 BILPOOL

Den förväntade efterfrågan på bilparkering kan reduceras om det finns bilpool som är långsiktigt knuten till fastigheten. Att äga en bil kan ha ett symbolvärde och är förknippat med frihet men den verkliga kostnaden för bilägandet i form av driftskostnader och värdeminskning är inte lika välkänt. Genom att arrangera en bilpool med fasta platser som brukas av ett flertal familjer och/eller verksamheter kan ett antal bilplatser frigöras. Fristående operatörer kan stå för bilpoolen.

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 bygglovs beslut. Ett långsiktigt erbjudande om bilpool ger en reduktion om 10 % på den förväntade efterfrågan. Bilpools-frågan regleras som en punkt i markanvisningsavtalet.

En bilpoolsbil ersätter fem vanliga bilplatser men för mindre parkeringsanläggningar ska åtminstone 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. Utgångspunkten är att de ska ha ett attraktivt läge i förhållande till övriga parkeringsplatser i syfte att gynna användandet av bilpoolen.

## 5.3 CYKELPOOL

Cykelpool innebär inrättande av ett lånecykelsystem där olika typer av cyklar ska finnas till brukarnas förfogande. Lådcyklar med elassistans ska finnas i poolen för att underlätta tyngre



transporter. Fastighetsägaren har ansvar över att cyklarna är i bra skick och att de genomgår regelbunden service.

Cykelpoolen ska fungera på motsvarande sätt som bilpoolen och reduktion till följd av införande av cykelpool bygger på att långsiktigt knyta ett åtagande till själva fastigheten. För att reduktionen ska kunna genomföras ska cykelpoolen vara knuten till fastigheten i minst sex år, efter bygglovets slutbesked. Ett långsiktigt erbjudande om cykelpool ger en reduktion om 5 % på den förväntade efterfrågan. Det ska finnas minst en elassisterad lådcykel per 30 lägenheter tillgänglig för att reduktionen ska ges.

#### 5.4 BETEENDEPÅVERKANDE ÅTGÄRDER

Beteendepåverkande åtgärder, som inkluderas i mobility management-åtgärder, finns också som reduceringsform. Det är av stor vikt att de är tydliga och enkla att härleda för att byggherren eller fastighetsägaren ska kunna tillgodoräkna sig en reduktion. Följande åtgärder är ett krav (bägge åtgärderna måste genomföras för att ge en reduktion av parkeringstalet):

- Erbjuda kollektivtrafikkort till såväl boende som arbetstagare som gäller i hela Skåne i minst ett år från det att de boende flyttat in eller verksamheten startat.
- Separera kostnad för bilparkering från bostadens hyra eller avgift, den som hyr en parkeringsplats ska också vara den som betalar hela kostnaden.

När människor flyttar bryts gamla vanor vilket gör personerna i fråga särskilt mottagliga för att skaffa sig nya, mer hållbara vanemönster. Att erbjuda kollektivtrafikkort till verksamma och nyinflyttade är därför en viktig åtgärd som kan påverka färdmedelsfördelningen och flytta över resenärer från bil till buss. Genom att separera kostnaden för bilparkering från bostadens hyra eller avgift skapas ytterligare incitament hos de nyinflyttade att reflektera över hur många bilar som behövs i hushållet.

För att säkerställa att åtagandet uppfylls bör ett särskilt avtal tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren där det tydligt framgår att fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärderna under en specifik tidsperiod. Avtalet bör utformas så att åtagandet binds till fastigheten och inte fastighetsägaren, så att åtgärderna finns kvar vid ett eventuellt ägarbyte. En reduktion om 5 % kan då göras för både bostäder och verksamheter.

## 5.5 CYKELÅTGÄRDER

Förbättrade förutsättningar för cykling kan få fler människor att resa med cykel. Cykelns färdmedelsandel kan öka och om det finns bra parkeringsmöjligheter vid olika målpunkter kan fler och fler ärenden komma att göras med cykel. För fastighetsägare eller byggherrar som åtar sig att uppfylla nedan beskrivna krav kan en reduktion om 5 % göras för bilparkeringsplatserna. Cykelåtgärderna som ska genomföras för såväl bostäder som verksamheter är:

- All cykelparkering ska vara lättillgänglig och av hög standard. Den ska vara väderskyddad och belyst och det ska finnas möjlighet att låsa fast ramen för att göra parkeringen säkrare och minska risken för stöld. Det ska även vara möjligt att parkera större cyklar så som lådcyklar.
- Det ska finnas tillgång till låsbara utrymmen för att förvara sina cyklar.
- Det ska finnas utrymme för tvätt och reparation, samt eldriven luftpump.

För verksamheter ska följande dessutom införlivas:

- Inrättning av faciliteter som behövs för cykelpendlare (omklädningsrum med duschmöjligheter)

## 6. SAMUTNYTTJANDE

Efterfrågan på parkering varierar över dygnet för skilda målpunkter. På platser med funktionsblandade stadsdelar där bostäder och verksamheter är lokaliserade i nära anslutning till varandra finns potential att samutnyttja gemensamma parkeringsanläggningar. Samutnyttjande innebär att en och samma parkeringsplats utnyttjas för flera funktioner och av olika användare. Samutnyttjande bygger på att olika lokaliteter efterfrågar parkering på olika tider under dygnet. Den tidpunkt då den totala efterfrågan på parkering är som störst kallas dimensionerande tid. Samnyttjande måste vara praktiskt möjligt utifrån följande krav:

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

Tabell 4 anger utnyttjandegrader som antagits och dessa bygger delvis på Parkeringslexikon men också på studie av motsvarande siffror hos andra kommuner. En utnyttjandegrad på 100 % innebär att parkeringsanläggningen är fullt utnyttjad och att maxkapaciteten är nådd. Det är av vikt att vara försiktig med att tillämpa samutnyttjande vid bostäder eftersom det är önskvärt att bilägare lämnar bilen hemma till förmån för resa med annat färdmedel till arbetet. Då minskar förutsättningen för samutnyttjande för denna typ av parkeringsanläggning. Därför görs antagandet att endast 30 % av de boendes bilar är iväg dagtid på vardagar.

Tabell 4. Utnyttjandegrader baserat på Parkeringslexikon samt andra kommuner.

Kategori	Vardag 8-16	Vardag 16-20	Lördag 10-13	Natt
Bostäder				
- Boende	70%	70%	70%	90%
- Besökare	30%	70%	50%	50%
Kontor	80%	20%	10%	10%
Handel	40%	80%	100%	0%
Förskola/skola	90%	10%	5%	0%
Idrottsanläggning	20%	80%	100%	0%

## 7. GÅNGAVSTÅND

### **Cykelparkering**

För att prioritera människor som reser hållbart och i förlängningen öka andelen som cyklar bör cykelparkeringen placeras mycket nära entrén. Metoden kan också användas för att öka cykeltrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.

Cykelparkeringen måste placeras så att det är naturligt att ställa sin cykel på den. Om cykelparkeringen placeras för långt från målpunkten finns en risk att cyklar ställs utanför cykelställena och blockerar vägen för gående.

### **Parkering för rörelsehindrade**

Det finns särskilda byggregler och föreskrifter gällande tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga och enligt Boverkets byggregler (BFS 2011:6) gäller att:

*...en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.*

### **Bilparkering**

Gångavstånden mellan målpunkt och parkering bör gynna de som har kortast parkeringstid, exempelvis handelsbesökare, medan arbetspendlare kan acceptera längre avstånd. Acceptabelt avstånd mellan arbetsplats och parkering ska inte understiga avståndet som brukar anses för god tillgänglighet till kollektivtrafiken om omkring 400 meter. Gällande parkering för handelsbesökare och boende ska avståndet inte överstiga 200 meter, vilket även uttrycks i trafikplanen (Hörby kommun, 2013).

*Tabell 5. Maximalt gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt.*

<b>Parkering</b>	<b>Gångavstånd (m)</b>
Rörelsehindrade	25
Handelsbesökare	200
Boende	200
Arbetstagare	400

## 8. LADDSTATIONER

I skrivande stund (november 2018) finns omkring 64 000 laddbara bilar (laddhybrider och rena elbilar) i Sverige (Elbilsstatistik, 2018). Det enbart drygt en procent av alla bilar, men tillväxten är mycket kraftig (Trafikanalys, 2018a). Av de nya bilarna som såldes 2017 var cirka 6 % laddbara och siffran ökar stadigt; prognosen för 2018 är över 9 %. I Norge är redan nu nästan varannan ny bil som säljs laddbar (Teknikens Värld, 2018).

För att som kommun utvecklas i en hållbar riktning och kunna möta en ökad efterfrågan ska det finnas laddmöjligheter på parkeringar vid bostäder och arbetsplatser. På parkeringsplatser där 10 eller fler bilplatser ska byggas ska minst 10 % vara utrustade med laddstolpar.

Eftersom antalet laddbara bilar ökar mycket kraftigt bör ovanstående siffra revideras vartannat år.

## 9. PARKERING PÅ ALLMÄN PLATSMARK

Då det är fastighetsägaren som har ansvar för att anordna parkering till den egna tomten ska det egentligen inte behöva finnas parkering på allmän platsmark. I äldre områden, uppförda innan bilismens genombrott, finns det emellertid ofta inte tillräckligt med parkering på kvartersmark för att matcha dagens bilnehav. Även i nyplanerade områden finns det vissa fördelar med parkering på gatumark, så som att det går att skapa tillgänglig parkering i nära anslutning till butiker, att gatuparkering är yteffektiv och att gatuparkering ofta samutnyttjas bra.

Det finns även nackdelar med parkering på allmän platsmark, bland annat att parkeringen tar upp yta som annars skulle kunna användas till planteringar eller cykelbanor och att parkeringen leder till en ökad söktrafik.

För att maximera fördelarna med parkering på allmän platsmark och minimera nackdelarna bör parkering på allmän plats i första hand finnas för besökare till handel, service och motsvarande, medan boende och arbetspendlare ska parkera på tomtmark, även om det innebär ett extra gångavstånd. För att säkerställa att platserna används av besökare till handel och service bör de tidsregleras där det finns behov. Idag finns det tidsreglering på parkeringen i centrala Hörby, där en parkeringstid på max tre timmar är tillåten (på enstaka platser max 30 minuter). Vid behov kan zonen med tidsreglering utökas och fler platser kan ges 30 minuter som maximal parkeringstid.

Parkeringsavgifter är ett annat styrmedel. I nuläget är det dock inte aktuellt med parkeringsavgifter i Hörby. Införande av avgifter i en liten, central zon skulle riskera att flytta de parkerade bilarna till strax utanför stadskärnan istället.

I en traditionell kvartersstad kan det vara svårt att anordna besöksparkering på kvartersmark till butiker och restauranger. Det är kanske inte heller önskvärt sett till stadsbilden. Om parkeringssituationen i området tillåter det kan därför mindre butiker och restauranger undantas från kravet på att anordna besöksparkering på tomten. Det innebär dock inte att gatuparkeringsplatserna utanför butiken är reserverade för butikens kunder. Kommunen äger även rätten att ta bort gatuparkering om det skulle behövas för att exempelvis få plats till planteringar, cykelbanor, uteserveringar eller busskörfält.

Vid förskolor är det också möjligt att bevilja undantag från kravet att anordna besöksparkering (det vill säga parkering för skjutsande föräldrar) om parkeringssituationen i området tillåter det. En fördel med gatuparkering i det fallet är att färre bilar behöver korsa gång- och cykelbanor för att köra in på förskolans parkering, vilket är positivt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En annan fördel är att parkering på tomtmark endast skulle nyttjas under en kort tid på morgonen och eftermiddagen för att däremellan stå tom. Inte heller vid förskolor kan gatuparkering reserveras för en specifik verksamhet, dock kan platserna tidsregleras.

## 10. REFERENSER

BFS 2011:6. *Boverkets byggregler (föreskrifter och allmänna råd)*;

Elbilsstatistik (2018). *Sveriges nationella statistik för elbilar och laddinfrastruktur*. Tillgänglig: <https://www.elbilsstatistik.se/> [2018-06-20]

Henrikson, C-H. (1990). *Parkeringslexikon – En handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare*. Ordalaget

Hörby kommun (2013). *Trafikplan 2013 Hörby tätort*.

Hörby kommun (2015). *Miljömålsprogram för Hörby kommun*.

Hörby kommun (2016). *Översiktsplan 2030*.

Hörby kommun (2018). *Hörby – en ekokommun*. Tillgänglig: <https://www.xn--hrby-5qa.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling-och-hallbarhet/horby-en-ekokommun/> [2018-11-17]

ISO (2011). *ISO/FDIS 21542:2011(E) Building construction — Accessibility and usability of the built environment*

Mobility Management (2018). Tillgänglig: <http://www.mobilitymanagement.se/praktik/atgarder/>

QlikView (2014). *Analys för resvanor*. Tillgänglig: <http://koll.malmo.se/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=accesspoint%5Cresvanor.qvw&host=QVS%40srwinqvdmz1&anonymous=true> [2018-11-17]

Ramböll (2018). *Parkeringsutredning i samband med ombyggnad av Hörby Stationssamhälle 2.0*. Malmö

Regeringskansliet (2017). *Mål för transporter och infrastruktur*. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2018-11-17]

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Näringsdepartementet RSN

SFS 2011:338. *Plan- och byggförordning*. Stockholm: Näringsdepartementet RSN

SFS 2017:725. *Kommunallag*. Stockholm: Finansdepartementet K

Statens energimyndighet & SCB (2006). *Energistatistik för flerbostadshus 2005*.

Statistiska centralbyrån (2018). *Statistikdatabasen*. Tillgänglig: <http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/?rxid=4136b013-c4f0-4d0a-b5e2-62a6bb8942df> [2018-06-20]

Teknikens Värld (2018). *Mer än hälften av Norges nya bilar 2017 var elbilar och hybrider.*  
Tillgänglig: <https://teknikensvard.se/mer-an-halften-av-norges-nya-bilar-2017-var-elbilar-och-hybrider-571787/>

Trafikanalys (2018a). *Fordonsstatistik januari 2006 – oktober 2018.* Tillgänglig:  
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/> [2018-11-17]

Trafikanalys (2018b). *Fordon i län och kommuner.*

Trafikverket & SKL (2012). *Kol-TRAST – Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.* ETC Kommunikation

Transportstyrelsen (2015). *Stanna och parkera.* Blomquist & Co



## BILAGA 1 – INGÅNGSDATA OCH BERÄKNINGSGÅNG

I denna bilaga beskrivs vilka ingångsdata och vilken beräkningsgång som använts vid framtagandet av parkeringstalen i kapitel 4.

### BERÄKNINGSGÅNG BOSTÄDER

Antalet bilplatser för bostäder är framräknat enligt följande formel (antalet cykelplatser är framräknat på motsvarande sätt):

$$\text{Bilplatser per 1000 kvm BTA} = 1000 * \frac{\text{Personer per bostad} * \text{Bil innehav}}{\text{Bostadsstorlek (BTA)}} + \text{besöksparkering}$$

### INDATA BOSTÄDER

#### Antal personer per bostad och bostadsstorlek

Den vanligaste formen av småhus i Hörby är äganderätter, i vilka det enligt Statistiska centralbyrån (2018) bor i genomsnitt 2,4 personer. Enligt samma källa är boarean för småhus i genomsnitt 135 m<sup>2</sup> medan lägenheter i flerbostadshus i genomsnitt är 74 m<sup>2</sup> stora. I Hörby bor det genomsnittligt 1,6 personer per hushåll i flerbostadshus.

För att räkna om boarea (BOA) till bruttoarea (BTA) används formeln

$$BTA = \frac{BOA}{k}$$

Där k = 0,76 för lägenheter i flerbostadshus (Statens energimyndighet & SCB, 2006) och 0,86 för småhus.

Det innebär:

- En genomsnittlig lägenhet på 74 m<sup>2</sup> BOA motsvarar en BTA på 74/0,76 = **97,4 m<sup>2</sup>**.
- Ett genomsnittligt småhus på 135 m<sup>2</sup> BOA motsvarar en BTA på 135/0,86 = **157,0 m<sup>2</sup>**.

#### Bil- och cykelinnehav

Bil innehavet beskriver hur många bilar det finns per 1000 invånare och parkeringstalen för bostäder bygger delvis på denna siffra. För hela Hörby kommun är bil innehavet **587 bilar/1000 invånare** (Trafikanalys, 2018b).

Enligt *Resvaneundersökning i Skåne 2013* har cirka 80 procent av Hörbyborna alltid eller för det mesta tillgång till cykel (QlikView, 2014). Dock är underlagsmaterialet litet och det tar inte hänsyn till att en person kan äga flera cyklar. Samtidigt bör det finnas god tillgång på cykelparkering för att underlätta för cykling. Därför används siffran **1000 cyklar/1000 invånare** i beräkningarna.

#### Besöksparkering

För besökande till bostäder görs ett tillskott på 10 % avseende bilplatserna. För cykelplatser gäller istället 0,5 cykelplatser per bostad.

## PARKERINGSTAL BOSTÄDER

Genom att sätta in siffrorna i formeln ges för **flerbostadshus**:

$$\text{Bilplatser per 1000 kvm BTA} = 1000 * \frac{1,6 * 0,586}{97,4} + 10 \% = 11$$

$$\text{Cykelplatser per 1000 kvm BTA} = 1000 * \frac{1,6 * 1 + 0,5}{97,4} = 22$$

För **enbostadshus** är det vanligtvis mer relevant att ange parkeringstalet i antal bil- respektive cykelplatser per bostad. Det ger

$$\text{Bilplatser per enbostadshus} = 2,4 \text{ personer} * 0,586 \text{ bilar per person} + 10 \% \text{ besök} = 1,55$$

$$\text{Cykelplatser per enbostadshus} = 2,4 \text{ personer} * 1 \text{ cykel per person} + 0,5 \text{ besök} = 2,9$$

Vid parkering på den egna tomten avrundas siffrorna uppåt till 2 bilplatser och 3 cykelplatser. Cykelplatser förutsätts alltid lösas på den egna tomten vid enbostadshus.

## BERÄKNINGSGÅNG VERKSAMHETER

Med verksamheter avses målpunkter som inte är bostäder. Antalet bilplatser för verksamheter är framräknat med följande formel (antalet cykelplatser är framräknat på motsvarande sätt):

$$\text{Bilplatser per 1000 kvm BTA} = \text{Anställdtätet} * \frac{\text{bilandel}}{\text{ppf}} + \text{Besökstätet} * \frac{\text{bilandel}}{\text{ppf}}$$

ppf = antal personer per fordon

## INDATA VERKSAMHETER

### Anställd- och besökstäthet

Arbetstätheten och besöksfrekvensen varierar mycket beroende på vilken verksamhet som studeras. Tätheterna i tabell 6 är ansatta utefter en kommunjämförelse samt efter tätheter enligt Henrikson (1990). Tätheterna för förskole- och skolverksamheterna bygger dels på dessa underlag men också på siffror för förskolor och skolor i Arvika kommun år 2018.

Tabell 6. Antagna anställd- och besökstätheter för olika verksamheter.

Verksamhet	Anställdtäthet (antal anställda/1000 kvm)	Besökstäthet (antal besökare/1000 kvm)
Kontor	36	4
Industri	15	1
Vårdboende	4	1
Livsmedelsbutik	20	60
Övrig handel	10	40
Restaurang	10	70
Förskola	20	100*
Grundskola	10	80*

\*motsvarar förskolebarnen och skoleleverna.

### Bil- och cykelandel

Enligt *Resvaneundersökning i Skåne 2013* använder Hörbyborna bilen i cirka 70 % av sina resor. Andelen bilresor är ungefär densamma oavsett resans syfte, med undantag för resor till skola/utbildning, där andelen bilresor är betydligt lägre. Resultaten för Skåne i stort bekräftar att andelen bilresor är relativt konstant oavsett resans syfte, med undantag för resor till skola/utbildning (QlikView, 2014).

För att gå i riktning mot ett framtida samhälle där befolkningen kör mindre bil och reser mer med de hållbara transportsätten, har en något lägre bilandel (**60 %**) använts vid framtagandet av parkeringstal för verksamheter.

Att en bilandel på 60 % används som grund innebär att risken för att det byggs onödigt stora parkeringar minskar. Samtidigt är parkeringstalen minimala och en fastighetsägare kan välja att bygga mer parkering om det finns en stor efterfrågan.

Andelen cykelresor som Hörbyborna gör är enligt resvaneundersökningen endast 6 % (QlikView, 2014). För att säkerställa en god tillgång på cykelparkering och för att möjliggöra att cykeltrafiken ökar framöver har en cykelandel på **30 %** använts vid framtagandet av parkeringstal för verksamheter.

### Antal personer per fordon

**1,2 personer** färdas i genomsnitt i varje bil (Mobility Management, 2018). Antalet skiljer sig dock något mellan olika typer av resor. Vid målpunkter där man kan förvänta sig exempelvis många barnfamiljer, kan en särskild utredning krävas, se kapitel 4.6.

För cykelresor antas att det färdas **en person** per cykel.

## PARKERINGSTAL VERKSAMHETER (EXEMPEL)

Genom att sätta in siffrorna i formeln ges för **kontor** följande parkeringstal:

$$\text{Bilplatser per 1000 kvm BTA} = 36 * \frac{0,60}{1,2} + 4 * \frac{0,60}{1,2} = 20$$

$$\text{Cykelplatser per 1000 kvm BTA} = 36 * \frac{0,30}{1} + 4 * \frac{0,30}{1} = 16$$

För andra typer av arbetsplatser räknas parkeringstalen fram på motsvarande sätt.

## PARKERINGSTAL FÖRSKOLOR OCH SKOLOR

Förskolor och skolor skiljer sig från andra arbetsplatser när det gäller parkering för besökare, vilket beskrivs mer ingående nedan. Parkering för anställda beräknas på samma sätt som för andra arbetsplatser, vilket resulterar i 10 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> i förskolor och 5 bilplatser i skolor.

Gällande besöksparkering är det främst föräldrar som hämtar och lämnar barn som använder den. För förskolor antas 50 % av barnen åka bil till förskolan. Av dessa antas 80 % komma under morgonens maxtimma och varje skjutsande förälder antas behöva 10 minuter för att lämna sitt barn. Det ger en efterfrågan på **sju bilplatser** per 1000 m<sup>2</sup> BTA för förmiddagens maxtimme (100 barn \* 50 % bilandel \* 80 % under maxtimmen \* 10/60 timmars parkeringstid). Hämtningen under eftermiddagarna sker mer utspritt, varför efterfrågan då är något lägre.

I områden där det är möjligt med korttidsparkering på gatemark i förskolans närhet bör endast parkering för personal anläggas, då parkering för hämtande och lämnande föräldrar endast används en kort tid på morgon och eftermiddag för att däremellan stå tom. Det är då bättre att ytan används som friyta för barnen. Att prioritera friyta framför parkering har även stöd i plan- och bygglagen 8 kap. 9 § (SFS 2010:900). Vid behov kan gatuparkering tidsregleras, men platserna kan inte reserveras åt någon specifik verksamhet.

I parkeringstalet för grundskola ingår endast parkering för personal. Föräldrar som skjutsar sina barn till grundskolan behöver inte parkera och följa barnen in på samma sätt som i förskolor, utan det räcker för dem att stanna till och släppa av barnen.

För skolverksamheter är därmed parkeringstalen för bil (bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA):

- Förskola: 10 bilplatser om det är möjligt med parkering för föräldrar på gatemark, annars 17 bilplatser (10 för anställda och sju för besökare)
- Grundskola: 5 bilplatser (endast anställda)
- Gymnasieskola: Särskild utredning krävs

Parkeringstal för cykelparkering beräknas för förskolor på motsvarande sätt som bilparkeringen.

Cykelparkeringstal för grundskolor baseras på antagandet att 50 % av eleverna cyklar till skolan och att 30 % av de anställda gör det.

För skolverksamheter är därmed parkeringstalen för cykel (cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA):

- Förskola: 10 cykelplatser (varav sex för anställda och fyra för föräldrar)
- Grundskola: 43 cykelplatser (varav tre för anställda och 40 för elever)

För gymnasieskolor krävs en särskild utredning.

## BILAGA 2 - TILLÄMPNING MED RÄKNEEXEMPEL

Denna bilaga redovisar hur flexibla parkeringstal kan användas praktiskt genom räkneexempel.

En fastighetsägare har för avsikt att bygga ett flerbostadshus kombinerat med kontor. Bruttoaren (BTA) uppgår till 2 000 m<sup>2</sup> för bostäderna och 1 000 m<sup>2</sup> för kontoren.

### Beräkna grundtal

Den generella efterfrågan på bilparkering beräknas utifrån de parkeringstal som är framtagna och redovisade i tabell 2.

Parkeringstalen är 11 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> för flerbostadshus och 20 per 1 000 m<sup>2</sup> för kontor. Efterfrågan på bilparkering för fastigheten uppgår därmed till  $11 \cdot 2 = 22$  bilplatser för bostäderna och  $20 \cdot 1 = 20$  bilplatser för kontoren. Totalt sett blir den generella efterfrågan 42 bilplatser.

### Beräkna anpassad efterfrågan

Beroende på exploateringsområdets lokalisering och fastighetsägarens vilja att tillämpa olika reduceringsformer kan ett minskat antal parkeringsplatser erhållas via en anpassad efterfråga.

Exploateringsområdet är beläget inom 300 m från en hållplats som trafikeras av SkåneExpressen vilket möjliggör en reduktion med 10 % för kontoren. Dessutom har fastighetsägaren för avsikt att åta sig alla reduceringsformer så den totala procentuella reduktionen blir:

Bostäder:  $10 + 5 + 5 + 5 = 25$  %

Kontor:  $10 + 10 + 5 + 5 + 5 = 35$  %

Den anpassade efterfrågan blir:

Bostäder:  $22 \cdot (1 - 0,25) = 17$  st

Kontor:  $20 \cdot (1 - 0,35) = 13$  st

Den anpassade efterfrågan blir 30 parkeringsplatser. Utöver detta måste parkeringsplatser för bilpoolsbilar anläggas. Antalet tas fram genom beräkning av det oreducerade grundtalet och varje bilpoolsbil ersätter max fem parkeringsplatser.

Parkering för bilpoolsbilar: Bilpoolen ersätter  $42 \cdot 0,10 = 4,2$  bilplatser. 4,2 är mindre än 5 varför 1 bilpoolsplats måste anläggas.

Genom att fastighetsägaren valde att fullt ut tillämpa flexibla parkeringstal med olika reduceringstal minskade parkeringsefterfrågan från den förväntade på 42 stycken till den anpassade på totalt sett 31 stycken i detta exempel.

### Beräkna samutnyttjande

Om tomten som ska exploateras innehåller olika funktioner kan parkeringsanläggningen samutnyttjas för de olika användargrupperna.

Fastighetsägaren avser att anordna parkeringen så att både boende och anställda använder samma platser och kan därigenom tillgodoräkna sig reduktion för samnyttjande.

För bostäder är parkering för boende och besökare uppdelat och ett antagande görs att 1 på 11 motsvaras av besökare. Av de 17 bostadsparkeringsplatserna som beräknades via anpassad efterfrågan motsvaras då av 2 platser för besökare och 15 för boende.

För de fyra tidpunkterna i tabell 4 ovan beräknas den förväntade beläggningen på parkeringsplatserna uppgå enligt följande:

Vardag 8–16:

Boende bostäder  $15 \cdot 0,70$  + besökare bostäder  $2 \cdot 0,30$  + kontor  $13 \cdot 0,80$  = 22 bilplatser

Fredag 16–20:

Boende bostäder  $15 \cdot 0,70$  + besökare bostäder  $2 \cdot 0,70$  + kontor  $13 \cdot 0,20$  = 15 bilplatser

Lördag 10–13:

Boende bostäder  $15 \cdot 0,70$  + besökare bostäder  $2 \cdot 0,50$  + kontor  $13 \cdot 0,10$  = 13 bilplatser

Natt:

Boende bostäder  $15 \cdot 0,90$  + besökare bostäder  $2 \cdot 0,50$  + kontor  $13 \cdot 0,10$  = 16 bilplatser

Beräkningen visar att den största efterfrågan (22 bilplatser) inträffar på vardagar vilket innebär att denna tid blir dimensionerande. Utöver dessa 22 bilplatser ska även 1 bilplats avsedd för bilpoolsbil anläggas, totalt sett 23 parkeringsplatser.