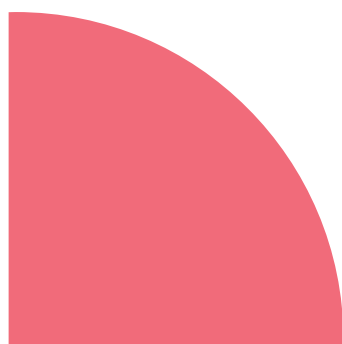
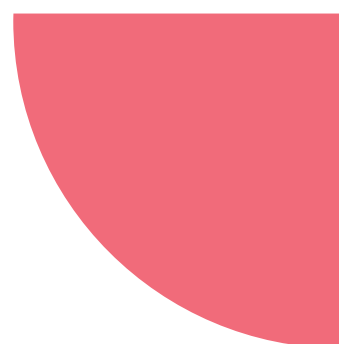




Mobilitets- och parkerings- policy

Antagen av kommunfullmäktige | 2024-04-17 § 74



Medverkande

Mölnads stad

Processledare,

Julia Walsh Halldin samhällsbyggnadsförvaltningen

Biträdande processledare,

Jonathan Lilja samhällsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp har bestått av representanter från

tekniska förvaltningen, bygg- och miljöförvaltningen,
samhällsbyggnadsförvaltningen och Mölnads Parkerings AB

Representanter från stadens olika förvaltningar och bolag har även deltagit med material, workshopar och i dialog under arbetets gång.

Politisk styrgrupp,

Kommunstyrelsens plan- och exploateringsutskott

Övriga

Konsult

Per Solér WSP

Lasse Brand WSP

Ebba Gröndahl WSP

Hanna Lövgren WSP

Anna Persson WSP

Foton och illustrationer,

Mölnads stad om inget annat anges



Innehållsförteckning

Inledning	5
Uppdatering av mobilitets- och parkeringspolicyn	5
Sammanfattning	5
Policyns syfte	5
Lagkrav	6
Mål och styrdokument	6
Tillämpning av policyn	6
Beräkningsmodell	7
Lägesbaserat grundvärde	7
Projektanpassning	7
Anpassning av parkeringslösning	8
Parkeringstal	10
Grundtal	10
Lägesbedömning	10
Parkeringstal för bil	12
Parkeringstal för cykel	12
Övriga markanvändningskategorier	13
Cykelparkering för övriga markanvändningskategorier	14
Övriga behov av parkeringsutredning	14
Mobilitetsåtgärder	16
Åtgärder för bilparkering	16
Åtgärder för cykelparkering	17
Reduceringstal för mobilitetsåtgärder	18
Begreppsförklaringar	19





Mobilitets- och parkeringspolicy

Mobilitets- och parkeringspolicyn är ett samlat dokument, där vägledning och principer finns om hur bil- och cykelparkering kan lösas inom kommunen och hur processerna ser ut vid detaljplanering och bygglovsprövning.

Inledning

Uppdatering av mobilitets- och parkeringspolicyn

Mobilitets- och parkeringspolicyn är en uppdatering av stadens tidigare parkeringspolicy från 2016. Viktiga värden vid framtagandet av den nya policyn har varit att möjliggöra effektiv användning av olika mobilitetslösningar, tillgodose behov av bil- och cykelparkering i alla kommundelar, utarbeta mer flexibla parkeringstal, främja laddinfrastruktur etc.

Sammanfattning

I och med ökad konkurrens om stadens mark blir det allt mer väsentligt för kommunen att skapa en effektiv och väl fungerande parkeringsmarknad. Mobilitets- och parkeringspolicyn strävar därför efter att bidra till en balans mellan behov, tillgänglighet och utbud av bil- och cykelparkering, som är anpassade efter kommunens olika geografiska förutsättningar. Parkeringsfrågan är en central faktor för stadsutvecklingen, med inverkan på markanvändning, förutsättningar för hållbart resande och möjligheten att forma en attraktiv stadsmiljö. Det har också en påverkan på människors transportsätt, hur samt med vilket medel de väljer att resa. Policyn möjliggör för fler tillvägagångssätt för att öka den hållbara mobiliteten och med hjälp av mobilitetsåtgärder revidera parkeringstalen.

Resor med kollektivtrafik, gång och cykel utgör grunden för hållbar tillgänglighet och bilinnehavets mins-kar kontinuerligt i kommunen. Av stadens översiktsplan framgår dock att bilen har en fortsatt viktig funktion i samhället och det ska finnas goda parkeringsmöjligheter i alla kommundelar.

Policyn bygger på stadens övergripande mål och strategier, inklusive kommunfullmäktiges mål

och översiktsplan. Parkeringsnormen är flexibel och strukturerad för att kunna uppdateras i linje med stadens utveckling och förändrade behov i olika kommundelar, liksom lägesindelningen (de olika zonerna) som är utformad för att vara anpassningsbar vid eventuella förändringar.

Policyns syfte

Syftet med policyn är att ge vägledning och underlag för ställningstaganden vid planering och bygglovsprövning. Dokumentet anger principer för hur och var parkering för bil och cykel ska ordnas och hur många parkeringsplatser som krävs för tillkommande eller ändrad bebyggelse. Policyn ska bidra till att:

- Vara ett stöd för kommunen i planprocess, bygglovsprövning, och under genomförande. Ge förutsättningar för en konsekvent och likvärdig planering och prövning.
- Säkerställa att bil- och cykelparkering ordnas med hänsyn till lagstiftning och kommunala målsättningar. Även att bil- och cykelparkering anordnas utifrån geografiskt område och behov.
- Ge ökad flexibilitet och möjlighet till projektanpassning. Ge exploitörer större frihet att avgöra vilket mobilitetsutbud som är attraktivt för de som ska köpa eller hyra deras bostäder och lokaler.
- Ge förutsättningar för ett mobilitetsutbud som främjar människors valmöjligheter, bidrar till hållbart resande samt ger flexibilitet för framtida behov.

Lagkrav

Enligt plan- och bygglagen har kommunen ett övergripande ansvar för planeringen av parkering inom kommunens gränser. I detaljplaner kan kommunen ställa krav på var, hur och i vilken omfattning parkering ska ordnas. Fastighetsägaren är ansvarig att ordna den parkering som krävs på kvartersmark. På en tomt eller i närheten av den ska det i skälig utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta prövas i samband med bygglov.

Mer ingående beskrivningar om relevant lagstiftning finns i *Bilaga 1: Kunskapsunderlag*.

Mål och styrdokument

Policyn grundar sig i ett flertal nationella, regionala och lokala mål samt styrdokument som berör bil- och cykelparkering. Det handlar om övergripande mål såsom FN:s globala hållbarhetsmål och de transportpolitiska målen, men även regionala miljömål och exempelvis kommunens översiktsplan samt cykelplan ingår. Alla dessa beskrivs i *Bilaga 1: Kunskapsunderlag*.

Tillämpning av policyn

Även om mobilitets- och parkeringspolicyn medger att exploatörer ges möjlighet till större flexibilitet och frihet kring utformningen och anpassningen av parkerings- och mobilitetsutbudet ska stadens plan- och exploateringsutskott beakta stadens sammantagna parkeringsbehov. Alla slutgiltiga bedömningar, tolkningar och eventuella avsteg från mobilitets- och parkeringspolicyn beslutas i stadens plan- och exploateringsutskott samt i byggnadsnämnden.

Beräkningsmodell

Beräkningsmodellen används för att beräkna parkeringstal och antalet parkeringsplatser i detaljplaneprocessen och i bygglovsprocessen.



Figur 1: Beräkningsmodell för parkeringstal och antalet parkeringsplatser.

Lägesbaserat grundvärde

I det första steget avgörs projektets typ och omfattning tillsammans med lägets grundvärde. I de fall där staden saknar en uppdaterad prognosversion av tillgänglighetsindexet kan det vara aktuellt att justera indexet specifikt för det aktuella projektet (om projektet är av större omfattning och/eller innehåller en målpunkt som kan tänkas påverka tillgängligheten). I vissa fall kan staden vara öppen för att diskutera ett projekts läge:

- Om det är för krävande att justera tillgänglighetsindexet bara för det aktuella projektet – vilket innebär att bedömningen av den framtida tillgängligheten (cirka tre till fem år fram i tiden beroende på när projektet står klart) görs i en diskussion där exploatören ansvarar för att ta fram relevant underlag.
- Om ett projekt ligger i två olika lägen och det är rimligt att förutsätta att projektet bör hanteras i samma läge. Underlag för en sådan diskussion kan vara hur stor del av projektet som ligger i respektive läge och vilken inverkan projektet har på områdets tillgänglighet.
- Om ett projekt ligger i läge 1 och den ökade tillgängligheten inte går att räkna hem med en

reducering av parkeringstalet finns möjligheten att ansöka om avsteg från policyn.

Projektanpassning

Efterföljande steg är valbara för exploatören. I projektanpassning hanteras eventuell revidering av parkeringstalet. Parkeringstalet kan både reduceras och höjas baserat på exempelvis projektets inverkan på områdets tillgänglighet, målgrupp, bostadsform, tillkommande målpunkter och så vidare. I projektanpassningen ingår även möjligheten att använda mobilitetsåtgärder för att reducera parkeringstalen.

Flexibla parkeringstal

Flexibla parkeringstal innebär att en revidering av parkeringstalen för bil och cykel erbjuds mot att exploatör/fastighetsägare åtar sig att genomföra åtgärder som fastställs i detaljplan, bygglov eller i avtal. Staden gör bedömningen om exploatören/fastighetsägaren lämnar in godkänt underlag och utredningar som stödjer motivering till reducering eller eventuell ökning av parkeringstalet. En beskrivning av åtgärderna samt avtal med kommunen ska redovisas i samband med bygglovsansökan.

Det är möjligt för fastighetsägare att testa att ta

i anspråk några befintliga bilparkeringsplatser (som inte används/behövs) för att möjliggöra en annan typ av användning (så länge detaljplan och bygglov tillåter). Till exempel för att bygga lekplats, grönyta, cykelställ och så vidare. Om detta sedan ska bli permanent användning, behövs en ny bygglovsansökan för nytt bygglovsbeslut. Då måste nytt parkeringstal som reviderats godkännas i enlighet med gällande beslutsprocess.

Att reducera parkeringstal

Mobilitetsåtgärder är valbara för exploatören att använda sig av för reduktion.

Det är exploatörens ansvar att ta fram underlag och utredningar som visar på görbarheten samt långsiktigheten för lösningarna. Om staden ska godkänna reduktion av parkeringstalen för åtgärderna behöver de säkerhetsställas långsiktigt i exempelvis detaljplan, bygglov eller i avtal. Läs mer i avsnittet "Mobilitetsåtgärder".

Att höja parkeringstal

Om en exploatör vill höja parkeringstalet så behöver staden säkerhetsställa att detta är möjligt. Det behövs då alltid en särskild trafikutredning, som bland annat innehåller motivering och behov. Utredningen ska även innehålla en analys över närområdet som tar hänsyn till trafik- och parkeringssituationen som en helhet och beskriver konsekvenser. Avgränsningen för denna analys görs tillsammans med handläggaren i detaljplaneskedet. Visar trafikanalysen att eventuella fordonsrörelse medför behov av ombyggnation eller andra trafiklösningar ska exploatören bekosta åtgärden. Läs mer under "Övriga behov av parkeringsutredning".

Anpassning av parkeringslösning

Parkeringsköp, parkeringsrätt och samnyttjande kan ytterligare möjliggöra anpassning av bilparkering för det specifika projektet. Det är staden som bedömer graden av anpassning som är skälig i varje enskilt projekt, både under detaljplaneskede och bygglovsskede. Även om inte åtgärder tas med i detaljplanen kan de tas med i bygglovsskede. Nedan listas åtgärder som i överenskommelse med staden tillåts och principer för dessa.

Parkeringsköp

Exploatören/fastighetsägaren kan ingå ett civilrättsligt avtal om parkeringsköp med staden eller annan exploatör/fastighetsägare och förfarandet innebär att exploatören/fastighetsägaren, istället för att själv ordna utrymme, deltar finansiellt i avsedd parkeringsanläggning.

Det finns två olika former av parkeringsköp; friköp som innebär ett engångsbelopp och avlösen som innebär en årlig avgift. Exploatören/fastighetsägaren betalar per bilplats till staden eller annan exploatör/fastighetsägare för parkeringsanläggningen som då ansvarar för att hålla erforderligt antal bilplatser tillgängliga i den gemensamma parkeringsanläggningen. Exploatören/fastighetsägaren råder sedan över det antal bilplatser som denna ålagts att anordna även om det inte är bestämda platser i anläggningen.

Det är avgörande att exploatören/fastighetsägaren presenterar en lösning på parkeringsutrymmet enligt de uppställda kraven, vilket ska ske oberoende av om avtal upprättas med kommunal eller privat motpart. Oavsett vilken lösning som exploatören/fastighetsägaren väljer så ska kraven i 8 kap 9 § PBL vara uppfyllda. Avtal om parkeringsfriköp med tredje part måste inkomma till kommunen inför bygglovsansökan. Avtal om parkeringsfriköp ska redovisa att parkeringsplatserna är tillgängliga att nyttjas i samband, eller inom rimlig tid, med att projektet är färdigställt.



Parkeringsrätt

Parkeringsrätt innebär att en exploatör/fastighetsägare kan påvisa en prissättningsmodell där de boende som vill ha bilparkering får möjlighet att köpa rätten till den egna parkeringen. Detta genom ett engångsbelopp eller att det tas ut en månadsavgift som speglar de verkliga kostnaderna.

Samnyttjande

Samnyttjande handlar om att hitta ett effektivt nyttjande av den fysiska ytan som parkeringsplatserna upptar, inte om att sänka behov eller efterfrågan. Det påverkar inte de uträknade grundtalet för bilparkering utan bara antalet faktiska platser. Potentialen för samnyttjande beräknas därför först efter att reducerade åtgärder beräknats och det totala antalet parkeringsplatser fastställts.

Graden av möjlighet till samnyttjande är olika för olika anspråk och tid på dygnet och som exempel är boendeparkering under alla tider på dygnet olämplig att samnyttja av anledningen att de boende ska ha möjligheten att ställa bilen hemma för att istället välja ett hållbart färdmedel. Den största potentialen för samnyttjande av parkeringsplatser finns när kombinationer av olika kategorier av bostäder och verksamheter vars huvudsakliga aktivitet sker vid olika tider.

Vid samnyttjande får det totala antalet bilplatser inte understiga det enskilda behovet för respektive markanvändningskategori.

För samnyttjande av parkeringsplatser behöver följande krav uppfyllas:

- Ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad.
- Platserna finns i en öppen anläggning.
- Möjligheterna till samnyttjande är varaktiga.
- Gångavstånden för respektive kategori överstiger inte de avstånd som anges i principerna.

Finns det inom projektområdet flera parkeringsanläggningar som ska samnyttjas får dessa beräknas var för sig om det inte ordnas ett parkeringsledningssystem som visar var det finns lediga platser.

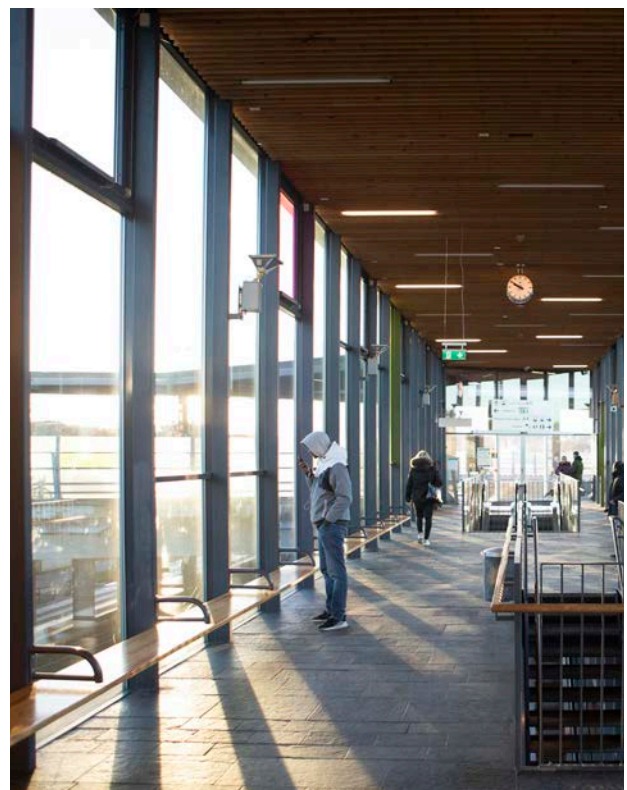
Samnyttjande kan även nyttjas för funktioner som förskola, äldreboende, idrottsanläggningar m.m. där behovet av parkering kan vara högt under en kort period på dagen. Dessa uträkningar görs separat för varje projekt då behov och efterfrågan kan se väldigt olika ut. Inte minst för de som arbetar i verksamheten, samt för besökande, angöring och lastning.

Om samnyttjande önskas behövs utredningar av olika typer av parkeringsanspråk (arbetande, besökande, angöring och så vidare) och analyser över olika behov för olika tider på dygnet. Dessa lämnas in inför bygglovsansökan. Staden bedömer om förslaget är rimligt och byggnadsnämnden beslutar i slutändan i samband med bygglov.

Om staden ska godkänna samnyttjande behöver det säkerhetsställas långsiktigt i exempelvis bygglov eller i exploateringsavtal.

Vid samnyttjande mellan flera fastigheter skall bindande avtal genom förrättning enligt anläggningslagen eller genom servitut företes innan bygglov beviljas.

För exempel och beräkningsstöd, se *Bilaga 1 - Kunskapsunderlag*.



Parkeringstal

Grundtal

Grundtalet för parkering är kommunens verktyg för att styra hur många parkeringsplatser för bil och cykel som ordnas i samband med ny-, till- och ombyggnation samt vid ändrad användning.

Parkeringstalen för bostäder är baserade på en sammanvägning av underlag som bland annat bilinnehav, resvanor, färdmedelsval och socioekonomiska faktorer. Utifrån det har parkeringstalen anpassats till tillgänglighetsindexet som ligger till grund för den geografiska lägesindelningen (se *Karta 1* på nästa sida). Tillgänglighetsindexet är uppbyggt på gång- och cykelavstånd till olika målpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.

Parkeringstalen i tabellerna på sidan 12 är grundtal för parkering för bostäder, och det är dessa som används i beräkningsmodellen för eventuellt projektanpassning och olika parkeringslösningar. Reducering av parkeringstalet görs alltid på grundtalet för bil, och ej på besöksparkering eller parkeringstal för övriga transportslag.

Parkeringstalen uttrycks i termen parkeringsplatser per 1000 m² bruttoarea (BTA). Det är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida, över och under mark, förutom den BTA som upptas av cykel- och bilgarage. Staden kan i bedömningen utesluta viss BTA från beräkningen vid särskilda fall. Under bygglovsprocessen begränsas prövningen av BTA och parkering till endast det som ansökan avser.

Vid uträkning så avrundas alltid parkeringstalet uppåt till närmsta heltal.

Parkeringstalen för bostäder är fördelade på två underkategorier – småhus och flerbostadshus. För cykelparkering är det avgörande att cykelparkeringsplatserna är attraktiva med avseende på placering, utformning, tillgänglighet och trygghet.

Lägesbedömning

Parkeringsnormen är byggt på ett grundvärde samt en lägesindelning som alltid görs i en

lägesbedömning. Lägesbedömningens möjliga effekt på parkeringstalen är baserade på ett tillgänglighetsindex. Indexet uppdateras med bestämda intervall vilket därmed ser till att mobilitets- och parkeringspolicyn är ett aktuellt och användbart planeringsunderlag. Indexet gör det också enklare att på en mer detaljerad nivå förstå bilens betydelse för att klara vardagslivet, då en bedömning görs i varje projekt.

Genom en statistisk klassningsmetod har tillgänglighetsindexet översatts till en indelning av kommunen i fem olika lägen - lägesindelningen. Tillgänglighetsindexet och lägesindelningen baseras på dagens markanvändning. Även framtida utveckling kan användas som grund, och verktyget för lägesbedömningen ska utvecklas för att inkludera detta.

Lägesbedömning av parkeringstal

Bilden på nästa sida är en nulägesbild av lägesindelningen; hur tillgängligheten ser ut när policyn antas, indelat i olika lägen. Eftersom tillgänglighetsindexet kan uppdateras vid behov så kommer lägesindelningen till följd av det förändras i takt med att staden utvecklas. Lägesbedömningar i olika projekt behöver således inte baseras på bilden i policyn, utan på det senaste underlaget.

Övergripande beskrivning av olika lägen

Läge 1: Mycket god tillgänglighet; Mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik, goda cykelstråk, hög cykelandel vid resor, ett stort antal målpunkter.

Läge 2: God tillgänglighet; God tillgänglighet till kollektivtrafik, bra cykelstråk, cykelandel vid resor är god, och ett flertal målpunkter i området.

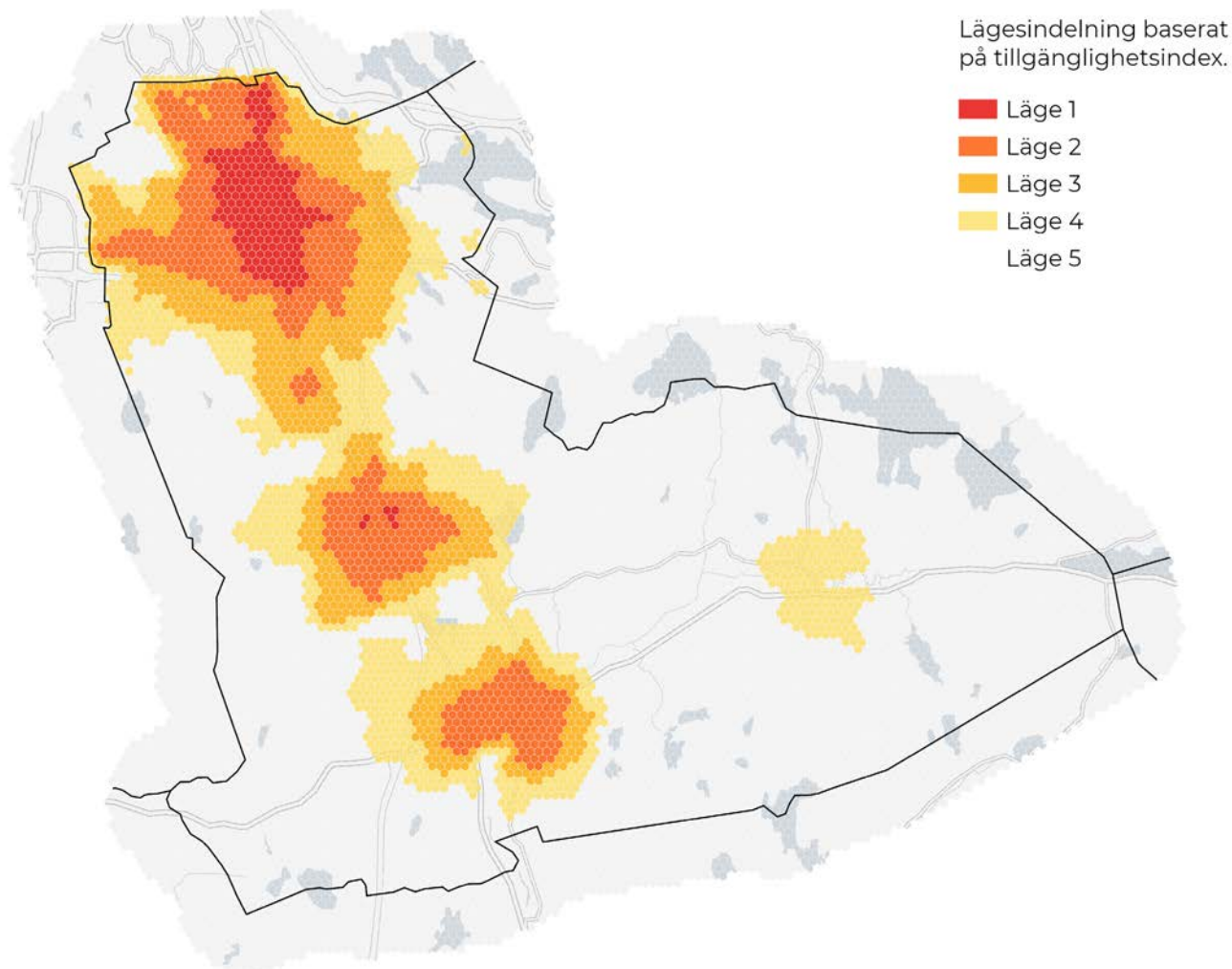
Läge 3: Måttlig tillgänglighet; Mindre god tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelstråk, men hög biltäthet och lägre andel cykelresor till/från läget. Ett fåtal målpunkter.

Läge 4 och 5: Sämre tillgänglighet; Högt bilinnehav och högt antal resor med bil, väldigt få målpunkter. Dålig tillgänglighet till kollektivtrafik.

Vid en lägesbedömning av parkeringstal för bostäder så används tabellerna på nästa sida. Här är lägesbedömningen redan inräknad för olika lägen i kommunen, vilket innebär att vart projektet placeras så har redan en analys av dess tillgänglighet i området gjorts. Detta tal blir sedan grundtalet för parkering, som då i efterföljande steg kan revideras enligt beräkningsmodellen.

För övriga markanvändningskategorier är det upp till exploatören att ta fram ett förslag på grundtal, det vill säga ett parkeringstal som anpassats efter lägesindelningen. Detta ingår i de analyser och den data som tas fram i de särskilda utredningarna för olika typer av markanvändning, och innebär också att staden måste bedöma att underlaget och utredningen är tillförlitlig och aktuell.

Exploatören gör därmed själv bedömningen hur lägesindelningen kan komma att påverka behovet för sin verksamhet i varje enskilt projekt. Stöd för denna process, vad utredningarna ska innehålla, och vad staden ställer för krav för godkännande beskrivs mer i *Bilaga 2 - Stadens processer för parkering och stöd till särskilda utredningar*.



Karta 1: Geografisk lägesindelning, april 2024. Kartan finns digitalt på kommunens hemsida och uppdateras kontinuerligt.

Parkeringstal för bil

Grundtal bil för småhus (inkluderar även par-, rad- och kedjehus)

Läge	Parkeringstal per hushåll
1	0,8 (+ 10 % för besöksparkering)
2	1 (+ 10% för besöksparkering)
3	1,2 (+ 10% för besöksparkering)
4	1,4 (+ 10% för besöksparkering)
5	1,5 (+ 10% för besöksparkering)

Figur 2: Parkeringstal bil för småhus, andel för besöksparkering inom parentes.

Grundtal bil för flerbostadshus

Läge	Parkeringstal per 1000 m ² BTA
1	5 (+ 10% för besöksparkering)
2	7 (+ 10% för besöksparkering)
3	9 (+ 10% för besöksparkering)
4	11 (+ 10% för besöksparkering)
5	12 (+ 10% för besöksparkering)

Figur 3: Parkeringstal bil för flerbostadshus, andel för besöksparkering inom parentes.

Parkeringstal för motorcykel

Eventuellt utrymme för parkering av motorcyklar inom eller i närheten av fastigheten bedöms i varje enskilt fall. Ett riktvärde är åtta till tio procent av bilplatsbehovet för flerbostadshus. Andelen motorcykelparkering eller parkering för andra fordonsslag kan variera utifrån fastighetens behov och får utredas från fall till fall.

Besöksparkering

Parkeringstal för besöksparkering är tio procent av grundtalet, både för småhus och flerbostadshus. Dessa gäller i alla lägen i kommunen, och kan ej reduceras.

Parkeringstal för cykel

Småhus (par-, rad- och kedjehus)

Läge	Cykelparkeringstal per sovrum
Samtliga lägen	1,3 (+ 1 per bostad för besök)

Figur 4: Parkeringstal cykel för småhus, tal för besöksparkering inom parentes.

Antalet cykelparkeringsplatser ska vara anpassat för antalet boende per bostad. Som utgångspunkt ska det finnas minst en cykelparkeringsplats per boende. Som riktvärde ska det finnas minst 1,3 cykelparkeringsplatser per sovrum i varje bostad. Minst en plats per bostad ska vara anpassad för platskrävande cyklar. Utöver ovanstående tillkommer minst en cykelparkeringsplats per bostad för besökare.

Flerbostadshus

Läge	Cykelparkeringstal per 1000 m ² BTA
1	25 (+ 10% för besöksparkering)
2	25 (+ 10% för besöksparkering)
3	25 (+ 10% för besöksparkering)
4	20 (+ 10% för besöksparkering)
5	20 (+ 10% för besöksparkering)

Figur 5: Parkeringstal cykel för flerbostadshus, andel för besöksparkering inom parentes.

Även för flerbostadshus ska antalet cykelparkeringsplatser vara anpassat för antalet boende per bostad men det är samtidigt rimligt att ställa lägre krav på exploatering i det yttersta läget. Till grundtalen i tabellen ovan ska det adderas

ytterligare tio procent för besöksparkering. Av det totala antalet platser bör tio procent vara anpassade för platskrävande cyklar.

För mer stöd kring utformning och placering av cykelparkering, se avsnitt "Principer för cykelparkering" i *Bilaga 2 - Stadens processer för parkering och stöd till särskilda utredningar*.

Övriga markanvändningskategorier

För de övriga kategorierna krävs alltid en särskild utredning. Dessa kategorier är både mindre vanligt förekommande i exploateringsprojekt än bostäder och mer beroende av den tilltänkta verksamhetens förutsättningar, ambitioner och behov. I en särskild utredning för övriga markanvändningskategorier ligger ansvaret på exploatören att ta fram ett förslag på grundtal för parkering och cykel som tillgodoser behovet. Kommunen kräver att en särskild utredning innehåller analyser och underlag som specificeras i *Bilaga 2: Stadens processer för parkering och stöd till särskilda utredningar*. Där finns stöd för hur en utredning tas fram, vad den behöver innehålla, samt stadens bedömningar av utredningen. Det är alltid staden som bedömer tillvägagångssätt, innehåll och omfattning av utredningen i varje projekt.

Nedan sammanfattas viktiga aspekter som en utredning ska innehålla, men för mer detaljerade principer för olika markanvändningskategorier se *Bilaga 2: Stadens processer för parkering och stöd till särskilda utredningar*.

För stadens egna verksamheter som planeras i stadens egen regi finns inga krav på att köpa in eller upphandla externa utredningar. Principerna för olika markanvändningskategorier i detta avsnitt och i bilaga 2 kan användas som underlag och som stöd för diskussion i stadens egna planeringsprocesser för egna projekt.

Smålägenheter och studentbostäder (max 35 m² boarea)

För studentbostäder kan det antas att målgruppen som kommer att flytta in inte har lika stort behov av bil på grund av ekonomiska förutsättningar. Närhet till kollektivtrafik och målpunkter är viktigt för studenter, därför är också tilltänkt upptagningsområde viktigt att analysera.

Det är viktigt att i särskilda utredningar inkludera

tilltänkt antal bostäder och lägenhetsstorlekar, samt analysera målgrupp och deras olika behov av både bilparkering och cykelparkering.

Centrumändamål

I stadsbyggnadsprojekt är det vanligt att centrumändamål möjliggörs i bottenvåningar i stadsbebyggelsen. De består ofta av en liten del av projektets totala BTA, verksamheten som är vanligast bedöms ej generera stora mängder besöks trafik, och de ligger oftast i strategiska lägen i kommunen där hållbara färd sätt dominerar resorna (gång, cykel och kollektivtrafik). På grund av dessa omständigheter bedömer staden i dagsläget att en särskild utredning ej behöver tas fram separat för dessa lokaler.

I de flesta fall kan parkeringstal för bostäder användas för projekt som innehåller både bostäder och centrumändamål. Men det borde framgå tydligt i övriga analyser/utredningar tillhörande planhandlingarna hur besöksparkering för både bostäderna och dessa lokaler hanteras på bästa sätt.

Förskola och skola

I en särskild utredning för förskola och skola är det viktigt att redovisa tilltänkt upptagningsområde för skolan samt att analysera mål för hämta-/lämna resor, både för bilparkering men också cykelparkering. Antal parkeringsplatser för anställda i verksamheten bör ingå.

Kontor

En särskild utredning för kontor ska redovisa tidiga bedömningar av närvarograden för antalet anställda, mål för arbetsresor, samt antal besökare.

Idrottsanläggning

En särskild utredning för idrottsanläggning ska redovisa tilltänkt upptagningsområde, analys av dimensionerande situation räknat i antal besökare, eventuella ledare och närvarande anställda – det vill säga normal och ofta förekommande situation en vanlig vecka. Hämtning och lämning vid träning, match och så vidare är en viktig aspekt, såväl som analys av parkeringsbehov vid eventuellt större evenemang.

Vårdverksamhet

I denna kategori ryms allt från mindre läkar-/ tandläkarmottagning, särskilda boenden, vårdcentral, gruppboende, till större sjukhus. En särskild utredning för vårdverksamhet ska redovisa behov av överlämning vid skiftarbete för anställda samt analys av eventuella behov för boende/ vårdtagare/besökare. Också eventuella behov för hämtning/lämning.

Handel och restauranger

I centrala lägen kan en mindre handels-/ restaurangyta byggas utan krav på tillkommande parkering (kräver dock särskild utredning gällande parkering för rörelsehindrade samt leveranser). I mer bilorienterade lägen har exploatören alternativt den tilltänkta verksamheten oftast själv en uppfattning om platsens tillgänglighet och betydelsen av bil- och cykelparkering.

En särskild utredning för handel och restauranger (alltså undantaget mindre handels-/restaurangytor i centrala lägen) ska redovisa tilltänkta arbetstider för att synliggöra trygghetsaspekter och behov av leveranser.

Industri, lager och logistik

En särskild utredning för industri, lager och logistik ska redovisa behov av överlämning vid skiftarbete för anställda och leveranser.

Cykelparkering för övriga markanvändningskategorier

För cykelparkering gäller generellt att tio procent av alla platser ska vara anpassade för platskrävande cyklar. För förskola och grundskola är kravet högre där tjugo procent av platserna för besökande ska vara anpassade för platskrävande cyklar. Om en idrottsanläggning har barn i grundskoleåldern eller yngre som målgrupp gäller tjugo procent för platskrävande cyklar även här.

Övriga behov av parkeringsutredning

En särskild parkeringsutredning kan även behövas vid nyanläggning eller ombyggnation av andra särskilda anläggningar som till exempel alstrar mycket besöks trafik (se bilaga 2: *Stadens processer för parkering och stöd till särskilda utredningar*). Men det kan även finnas behov av en särskild

utredning vid specialfall, exempelvis att analysera möjlighet att sänka/höja parkeringstalen för bostäder med fasta grundvärden, utöver det som policyn medger.

Vid ett eventuellt fall där exploatör/fastighetsägare önskar sänka/höja parkeringstalen mer än vad principerna och policyn möjliggör, ska detta initieras i ett tidigt skede och en tät dialog föras genom hela plan- och byggprocessen. Det är upp till exploatören att utreda och analysera behovet av bil- och cykelparkeringar, samt att redovisa och motivera höjningen/sänkningen. Viktigt att också visa på eventuella konsekvenser i närområdet t.ex. Staden gör genom kommunstyrelsens plan- och exploateringsutskott och byggnadsnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Dock ska likabehandlingsprincipen tillämpas.

Tillvägagångssätt

Omfattning och innehåll i utredningarna diskuteras och bestäms tidigt i planprocessen tillsammans med planhandläggare och eventuellt trafikplanerare. Det är staden som i slutändan bestämmer hur utredningen ska genomföras, innehåll och vilken indata som används.

Den särskilda utredningen ska i slutändan (utifrån analyser och data) ta fram ett förslag på parkeringstal för projektet. Detta tal räknas som ett grundtal, och det är detta tal som sedan används som utgångstal för eventuell projektanpassning och revidering av tal. Här handlar det framförallt om att staden bevakar att parkeringstalet inte kan innebära några negativa konsekvenser i närområdet eller i övrig planering (exempelvis påverkan på riksintresse, risk för spilleffekter av parkering, ökade trafikstringar i hårt belastade trafiknät osv).

Detta tillvägagångssätt appliceras även under bygglovsskedet, då exploatör har valmöjligheten att under bygglovsprocessen revidera underlag och analyser, i syfte att uppdatera grundtalet för parkering. Mer stöd kring särskilda utredningar, med tillvägagångssätt, stadens förväntningar och utredningens innehåll finns att läsa i *Bilaga 2: Stadens processer för parkering och stöd till särskilda utredningar*.

Eventuell uppföljning och anpassning av behov

Vid projekt där särskilda avtal tagits fram, till exempel mobilitetsavtal, så kan ett

utvärderingsmöte organiseras. Där kan behov och nyttjande av parkeringsplatser, samt de åtaganden som fastighetsägaren/exploatören åtagit sig för att sänka eller höja parkeringstalen följas upp. Uppföljningen kan ske genom resvaneundersökning, enkäter till användare, mätningar av restids- och genhetskvoter och analys av insamlad resedata etc.

Staden ser gärna att exploatör och fastighetsägare i sina utredningar inkluderar analyser över hur parkeringsefterfrågan ser ut i dagsläget (om det redan finns parkering på fastigheten) samt eventuella framtida behov. Det ger underlag för bättre beräkningar och mer realistiska utfall vid bedömning av parkering i detaljplanen.



Mobilitetsåtgärder

Nedan redogörs för möjliga verktyg och åtgärder som fastighetsägare/exploatör har möjlighet att välja själv för att kunna räkna ner parkeringstalet ytterligare. Åtgärderna har som syfte att möjliggöra olika alternativ till hållbar mobilitet för exempelvis boende och verksamma.

Det är upp till fastighetsägaren/exploatören att utreda omfattning, behov och konsekvenser av de åtgärder som de tar sig an, men de kan då ligga som motivering till lägre eller högre parkeringstal om så önskas.

Fastighetsägaren ansvarar för att mobilitetsåtgärderna planeras, byggs ut, förvaltas och följs upp. I avsnittet *Stadens processer för parkering* i bilaga 2 beskrivs hur tolkningar och bedömningar går till, samt hur uppföljningen hanteras under hela avtalstiden.

Mobilitetsåtgärdernas mål är att öka boendes eller andras hållbara mobilitet samtidigt som behovet av att äga och använda bil minskar. Genom mobilitetsåtgärder blir det enklare och mer attraktivt att resa hållbart.

I nästföljande rubriker sammanfattas åtgärderna för parkeringsreduktion med förklaringar och principer. Varje mobilitetsåtgärd har även ett reduceringstal vilket räknas genom antal parkeringsplatser för bil per 1000 m² BTA. Detta förslag används som riktvärde och kan revideras om exploatören visar i sina utredningar att det finns grund för detta.

Åtgärder för bilparkering

Mobilitetshus/mobilitetshubb

Parkering av olika slag som sker i någon form av hubb samlat med andra mobilitetstjänster. Det kan vara en delningstjänst så som bilpool tillsammans med en hyrcykelstation, en parkeringsyta tillsammans med delad mikromobilitet och taxitjänst etc.

För att använda mobilitetsåtgärden för reduktion av bilparkering ska följande krav uppfyllas:

- Minst två tjänster (utöver traditionell parkering) som gynnar hållbar mobilitet och är fysiskt samlokaliserade

- Inom rimligt gångavstånd för användarna
- Tillgängligt och användarvänligt, exempelvis genom tydlig information om tillgängliga tjänster

Det är viktigt att hubben är skalbar och flexibel (inte statisk). Det är också skillnad på om hubben är lokaliserad i stadsmiljö eller landsbygd och behöver anpassas därefter på grund av olika förutsättningar och behov. En mobilitetshubb kan exempelvis även innehålla varuleverans, paketskåp med mera som ett sätt att göra det mer tillgängligt i mindre tätbebyggda områden/landbygdsorter.

En förutsättning för en välfungerande tjänst är att hubben har en god tillgänglighet.

Om möjligt bör hubbarna finnas i anslutning till annan service och målpunkter i området. Ytan kan vara flexibel över tiden. Om efterfrågan är liten inledningsvis kan ytan användas för andra ändamål och successivt ställas om.

Delningstjänster för bil

Bilpoolsfordon ska placeras för att vara så lättillgängliga som möjligt. Ur tillgänglighetssynpunkt är det därför bättre att placera bilpoolsfordon inom fastigheten än i en parkeringsanläggning en bit bort. I vissa fall är det dock mer fördelaktigt att samla fler bilpoolsfordon i samma anläggningar för att ge användarna fler bilar och ett bredare utbud att välja på.

För att ge boende en god tillgång ska det finnas minst 1 parkeringsplats för bilpool per 4500 m² BTA. Bilplatser för bilpoolsfordonen tillkommer utöver grantalet för parkeringsplatser.



Delningstjänst för bil behöver regleras och säkerhetsställas i avtal som lämnas in i samband med bygglovsansökan. Observera att det inte är krav på att samma bilpoolsleverantör används under hela mobilitetsavtalets löptid.

Ytor för leveranstjänster

Ytor för leveranstjänster handlar om att utrymme och tillgång till tjänster för utlämning och inlämning av paket och större avfall ska finnas inom fastigheten. Det kan exempelvis vara paketskåp och andra låsbara digitala möjligheter för att få leveranser av mat eller andra varor till fastigheten. Syftet är att underlätta för boende att hämta ut paket oavsett om de har tillgång till bil eller inte.

Åtgärder för cykelparkering

Vi eftersträvar attraktiva cykelparkeringar i staden, både på allmän platsmark och på kvartermark. Nedan listas de mobilitetsåtgärder för cykel som ligger som grund för reduktion av parkeringstalet för bil. Exploatören och fastighetsägaren ansvarar själv för att i så fall ta fram utredningar och analyser som visar på görbarheten och långsiktigheten i olika åtgärder. Det är byggnadsnämnden som tar beslut om slutgiltigt parkeringstal.

Goda cykelfaciliteter

Goda cykelfaciliteter handlar om möjligheten att reducera antalet bilparkeringar i de fall där det tillskapas bättre ytor för cykelparkering.

För att använda mobilitetsåtgärden för reduktion av bilparkering ska minst 80 % av cykelparkeringsplatserna uppfylla följande krav:

- I låsbart utrymme under tak
- Goda avstånd mellan cykelramarna, minst 0,8 meter mellan cykelramarna
- Utformning som innebär enkel åtkomst
- God tillgänglighet till cykelparkeringen. Cykelparkeringen ska ligga i anslutning till målpunkt (entré/port/ingång)
- Minst 10 % av cykelplatserna ska vara utformade med hänsyn till ytkrävande fordon som låd- och lastcyklar

Om det är lätt att ta sig in om det är inomhus, vilken typ av öppningsanordning samt låslösning som erbjuds är även det viktiga aspekter. Exempelvis källarparkeringar och cykelrum bör ordnas så att boende inte behöver öppna tunga dörrar för hand. Det behöver finnas friyta kring dörrar och hissar som rymmer lådcyklar. Besöksparkering ska alltid kunna användas utan tillgång till nyckel, kod eller liknande.

Cykelparkering och cykelrum bör främst planeras för i markplan och i bottenvåningar. Om cykelparkering anordnas i källare bör det finnas ramp och/eller hiss som är anpassad för cyklar, även mer ytkrävande varianter som lådcyklar. Ramper får inte vara för branta eller smala och behöver halkbekämpas vintertid, om möjligt ska de vara väderskyddade.

Fastighetsägaren ska tillse att yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas som är tillgänglig för användarna.

Reduceringstal för mobilitetsåtgärder

Följande reduceringstal för mobilitetsåtgärder gäller för reducering av grundtal för parkeringsplatser för bil.

Mobilitetsåtgärd	[platser per 1000 m ² BTA]
<i>Avser reducering av parkeringstalet för bil</i>	
Delningstjänster bil	0,5
Mobilitetshus/hubb	0,3
Goda cykelfaciliteter	0,6
Ytor för leveranstjänster	0,1
Möjlig maximal reduktion	1,5

Figur 6: Reduceringstal för mobilitetsåtgärder. Gäller för reducering av grundtal för bil.

Mobilitetsåtgärderna i tabellen ovan går även att använda sig av som riktmärke för småhus. För att göra så krävs dock att effekten omräknas till att visa effekt per hushåll. I praktiken kommer de flesta av åtgärderna bara att vara aktuella för småhus som kommer att vara upplåtna som hyresrätter eller bostadsrätter, alternativt där det finns ett större antal småhus som tillsammans äger och sköter en samfällighet.

Reduktionens omfattning i olika lägen

Maximal tillåten reduktion utifrån mobilitetsåtgärder skiljer sig åt i olika lägen. Nedan visas maximal reduktion som är tillåten i de olika lägena. Platserna avser max reduktion per 1000 m² BTA.

Läge	[platser per 1000 m ² BTA]
1-3	1,5
4-5	1,0

Figur 7: Maximal tillåten reduktion med mobilitetsåtgärder i olika geografiska lägen.



Begreppsförklaringar

Boarea (BOA)

Boarea. Area över boendeytor. Räknar ej in ytterväggar, vind, trapphus etc.

Bruttoarea (BTA)

Bruttoarea (BTA) definieras enligt Svensk Standard SS 21054:2020 (eller senaste version). Bruttoarean är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. All bruttoarea för respektive projekt räknas in för beräkning av parkeringstal, förutom den BTA som upptas av garageplats för bil och cykelgarage.

Exploatör/fastighetsägare

Exploatör är den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnads-, rivnings- eller markarbeten, som till exempel husbyggen och infrastrukturprojekt. Den juridiska benämningen är byggherre. Byggherren är oftast fastighetsägaren, men kan även vara brukaren av en annans fastighet.

Flerbostadshus

Lägenheter i allmänhet. Speciella boendeformer som seniorbostäder utan vårdfunktion räknas som flerbostadshus eller smålägenheter beroende på bostädernas storlek.

Grundtal

Med grundtal avses grundvärdet för parkeringstal. Grundtal finns specificerat i policyn för bostäder. För andra markanvändningskategorier tas grundtalet fram i särskilda utredningar. Det är alltid grundtalet man utgår ifrån vid eventuella reducerande eller höjande åtgärder.

Mobilitet

Mobilitet innebär fysisk och social rörlighet, hur människor rör sig och väljer att resa med olika färdmedel. Att öka mobiliteten i ett område kan innebära många olika saker, men handlar i stort om att öka tillgängligheten till och valmöjligheterna för olika typer av resor.

Parkeringstal

Kommunens bedömning av lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i samband med detaljplaner och bygglov.

PRH

Parkering för rörelsehindrade.

Smålägenheter

Mindre lägenheter på max 35 m² BOA enligt Boverket.

Studentbostäder

Mindre lägenheter (max 35 m² BOA) där den avsedda målgruppen är studenter. Bostaden avser den avskilda bostaden och räknar ej in gemensamma utrymmen.

Tillgänglighet och framkomlighet

Begreppet tillgänglighet beskriver med vilken lätthet och på vilka sätt man kan nå olika målpunkter som man vill kunna nå. Framkomlighet kan sägas beskriva med vilken hastighet man kan ta sig fram med olika färd sätt.

