



LULEÅ KOMMUN

••• Parkeringsnorm



Parkeringsnorm för cykel och bil

Antagen av Kommunfullmäktige 2016-04-04

Parkeringsnormen ska ses över varje mandatperiod i samband med översyn av översiktsplanen.

.....

Dokumenttyp	Dokumentnamn	Fastställd	Giltighetstid
Parkeringsnorm	Parkeringsnorm för cykel och bil	2016-04-04	Fr o m 2016-04-04
Dokumentansvarig	Senast reviderad	Beslutsinstans	Dokument gäller för
Stadsbyggnadsförv	xxxx-xx-xx	Kommunfullmäktige	Luleå kommuns förvaltningar

Innehåll

Inledning	3
Bakgrund	3
Tidigare ställningstagande	4
Syfte och mål	5
Förutsättningar	6
Bil användning	6
Trafikflöden	8
Bilnehav	8
Boendetäthet	9
Cykeltäthet	9
Parkeringsstal	10
Riktlinjer och principer	10
Minvärde, normvärde och BTA	10
Prioritering av användare	10
Rekommenderade gångavstånd	11
Områdesindelning	13
Cykelparkeringsstal	14
Bostadshus	15
Skolor	15
Kontor	16
Bilparkeringsstal	17
Bilparkeringsstal för bostäder	17
Bilparkeringsstal för verksamheter	18
Möjlighet till avsteg från parkeringstalen	20
Parkeringsköp	20
Grönt parkeringsköp	21
Samnyttjande	22
Bilaga 1. Bil- och boendetäthet	23
Bilaga 2. Beräkningsunderlag	24
Bilaga 3. Jämförelsetal Umeå och Örnsköldsvik	26
Bilaga 4. Exempel på avsteg från parkeringsnorm	27
Bilaga 5. Parkeringsstal fastställda 1993	29

Inledning

Detta dokument behandlar parkeringstal för cykel och bil samt riktlinjer för parkeringsfrågor på tomtmark. Parkering på gatumark/offentlig plats behandlas inte.

Parkeringsnormen omfattar hela kommunen men belyser Luleå tätort mer ingående. Fokus ligger på centrum där marktillgången är begränsad och dagens stora mängd av biltrafik medför miljöproblem och barriärer.

Parkeringsnormen ska ses över varje mandatperiod i samband med översyn av översiktsplanen.

Bakgrund

Parkering har en central roll i trafiksystemet och en stor påverkan på hur staden och tätorter upplevs och fungerar. En välbalanserad strategi för hur parkering ska hanteras är därför angelägen. Parkeringsnormer är kommunens regelverk för hur parkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation och beskriver hur många bilplatser som krävs för boende, arbetande, kunder och besökare med flera. Syftet är att skapa en balans mellan att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser utifrån framtagna behovstal. Detta samtidigt som parkeringsnormen ska möta och verkställa kommunens mål och riktlinjer om minskat bilanvändande till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Enligt plan- och bygglagen (PBL) är det fastighetsägaren som ansvarar för att anordna parkering för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplanering och ska ange vilken efterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose. Som stöd för att göra en bedömning av efterfrågan tar många kommuner fram parkeringstal som används i detaljplanering och bygglovsprövning. Parkeringstalen är riktlinjer och har inte någon direkt rättsverkan och är inte bindande för kommunen. Genom Miljö- och byggnadsnämnden gör kommunen en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Likställighetsprincipen ska dock tillämpas, så att byggherrar behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.

PBL (2010:900) 8 kap 9-10 § :

"en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att [...] det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, 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 [...] ska man i första hand ordna friyta. Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta [...] ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd."

Tidigare ställningstagande

Luleå kommun har antagit en ny översiktsplan 2013, Vision Luleå 2050. En vision om ett samhälle som är attraktivt och växande samt hållbart socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Luleå har ett mål om att växa med 10 000 nya invånare. Med fler invånare blir vi också fler trafikanter. Kommunen vill möta detta med att aktivt arbeta för att fler ska välja att resa kollektivt, gå eller cykla istället för att transportera sig med egen bil.

Ett utav målen i översiktsplanen är att skapa en tätare stadsbygd för att öka närheten mellan olika målpunkter. Det i sin tur ger ett bättre underlag för andra verksamheter, närservice och kollektivtrafik. Även om man förtätar staden ska det ändå finnas kvar närhet till natur och platser för möten mellan människor. Bilen tar idag stora ytor i anspråk med breda gator och markparkeringar. Översiktsplanens målsättning är att bilparkeringsplatser i tät stadsbebyggelse i första hand ska förläggas under marknivå. Längs gatorna ska ytor för kollektivtrafik, gående och cyklister ha högre prioritet än bilparkering.

I Luleå centrum har miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskridits vilket inneburit att kommunen behövt ta fram en åtgärdsplan för att förbättra luften. Den största utsläppskällan är biltrafiken. Förutom de ohälsosamma kväveoxiderna behöver också utsläppen av de klimatpåverkande växthusgaserna minskas.

Erfarenheter från andra kommuner i Sverige och från andra länder har visat att parkering är ett kraftfullt styrmedel för att påverka färdmedelsfördelning, markanvändning och stadens karaktär. I översiktsplanen ges uppdraget att ta fram en parkeringsstrategi för Luleå samt fastställa nya parkeringstal för bil och cykel med syftet att gynna centrumutveckling, handel och kollektivtrafik.

Utdrag som berör parkering från Åtgärdsprogram för bättre luft i Luleå centrum:

- *Se över möjligheterna till differentierade parkeringstal utifrån tillgång på t ex kollektivtrafik och bilpooler. För att säkerställa tillgången på cykelparkeringsplatser ska parkeringstal för cykel införas.*
- *Införa P-ledningssystem i centrum för att minska söktrafik.*
- *Bygga infartsparkering på norra sidan av centrum för att dels minska den allmänna trafiken i centrum som letar parkeringsplats samt skapa möjlighet att flytta ut arbetsplatsparkeringar från centrum. Mark i centrum kan frigöras för andra ändamål än parkering.*
- *För att långsiktigt skapa förutsättningar för att minska trafiken i centrum är detaljplanering, bygglovsgivning, markanvisning och exploateringsavtal viktiga redskap. Parkering under markytan prioriteras och markyta ska inte tas i anspråk för nyanläggning av parkering inom kvartersmark.*

Syfte och mål

Denna parkeringsnorm är en del av kommunens parkeringsstrategi som ska medverka till ett långsiktigt hållbart transportsystem ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Strategin ska bidra till att skapa ett välbalanserat system där gående, cykel, kollektivtrafik och bil tillsammans succesivt bildar ett resurssnålt och effektivt transportsystem. I de indikatorer som är fastlagda i översiktsplanen till år 2020 framgår att minst 50 % av alla resor ska göras med andra färdmedel än bil och att minst 80 % av alla resor kortare än 4 km ska göras med andra färdmedel än bil.

De åtgärder som beslutas kring parkering förväntas bidra till att fler övergår till hållbara sätt att resa och därmed till en minskning av biltrafiken. Detta i sin tur innebär minskade störningar av buller och luftföroreningar, attraktivare miljöer och att ytor frigörs för trevligare ändamål än bilparkering.



Foto Luleå kommun.

Förutsättningar

Bilanvändning

Luleå kommuns resvaneundersökning från hösten 2010 visar att andelen bilresor totalt har minskat från 64 % av alla resor år 2005 till 61 % år 2010. År 2010 var bilförarandelen 49 % och 15 % åkte bil som passagerare. Färdmedelfördelningen skiljer sig åt mellan de olika områdena. I resvaneundersökningen studerades färdmedelfördelningen för resor till och från arbete och skola samt inköpsresor fördelat på de olika områdena, vilket presenteras i diagram 1 och 2 nedan. Även i den konsumentundersökning som gjordes 2013 undersöktes resvanor vilket redovisas i diagram 3.

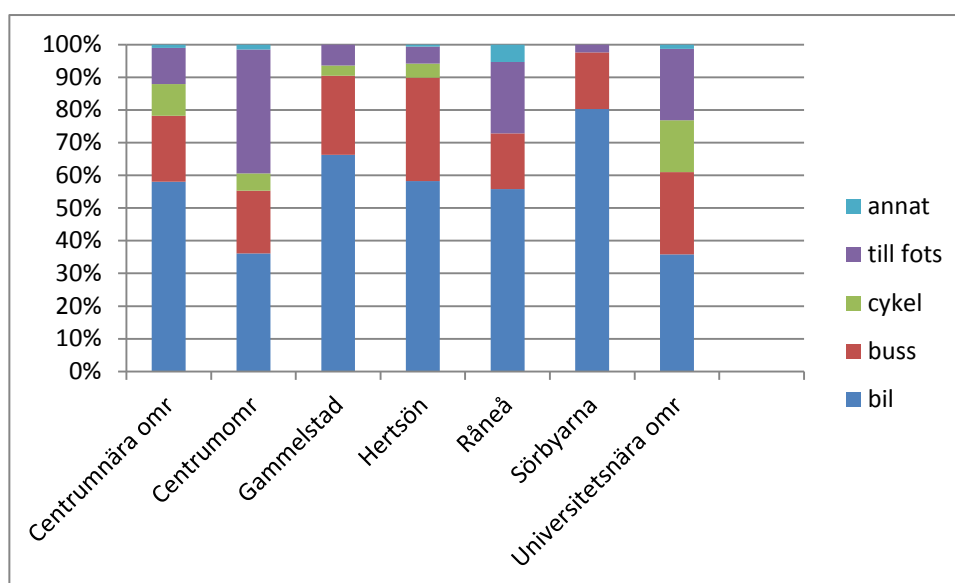


Diagram 1. Färdmedelfördelning för resor till arbete och skola från bostadsområden under vinterhalvåret. Resvaneundersökning 2010.

Resvaneundersökningens områdesindelning:

- Centrumområdet: Centrum , Östermalm, Malmudden
- Centrumnära områden: Bergnäset, Mjölkudden, Bergviken, Lulsundet Skurholmen, Kronan, Örnäset, Svartöstan, Lövskatan
- Universitetsnära områden: Notviken, Porsön, Björkskatan
- Hertsön: Lerbäcken, Hertsön
- Gammelstad: Gammelstad, Södra Sunderbyn
- Sörbyarna: Måttsund, Antnäs, Alvik, Ersnäs
- Råneå

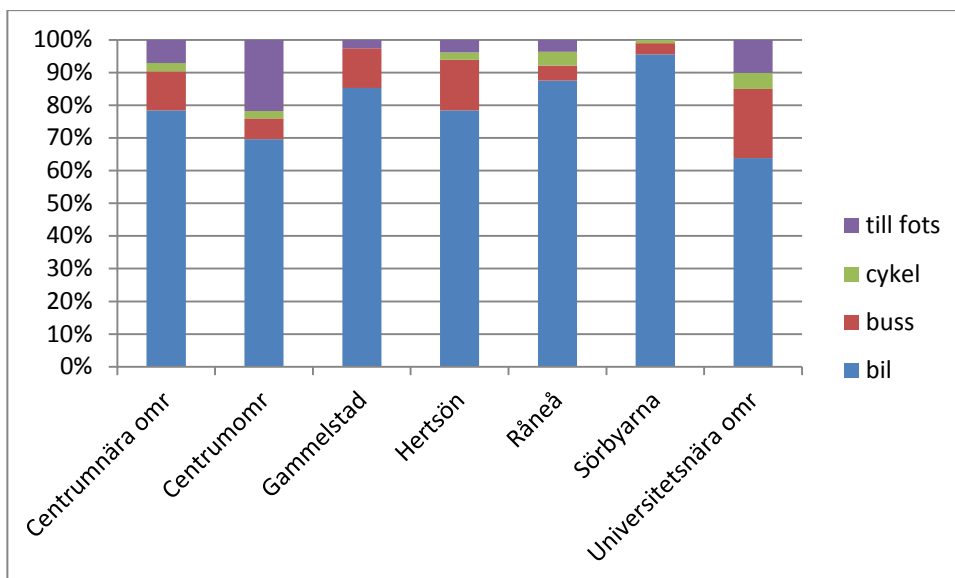


Diagram 2. Färdmedelsfördelning för inköpsresor från bostadsområden under vinterhalvåret. Resvaneundersökning 2010.

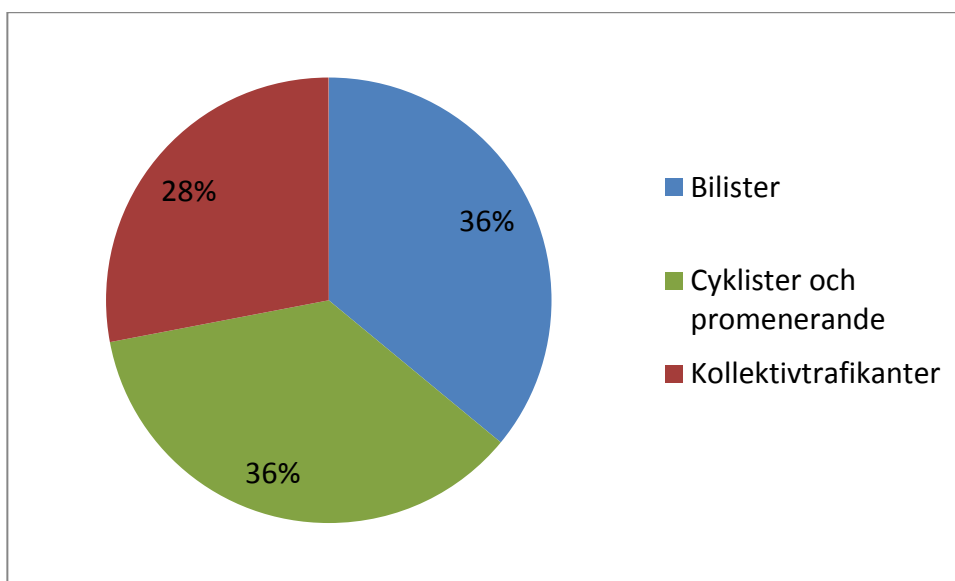


Diagram 3. Färdmedelsfördelning för besökare i centrum. (Konsumentundersökning Luleå Centrum.)

Trafikflöden

Vid en studie av trafikmätningarna på de större vägarna i Luleå centrum kan det utläsas att biltrafikflödena generellt ser ut att ha minskat, vilket bekräftar resvaneundersökningarnas resultat. Under samma tidsperiod som trafikmätningarna utförts, 2001-2014, har Luleås folkmängd ökat med drygt 4 000 personer.

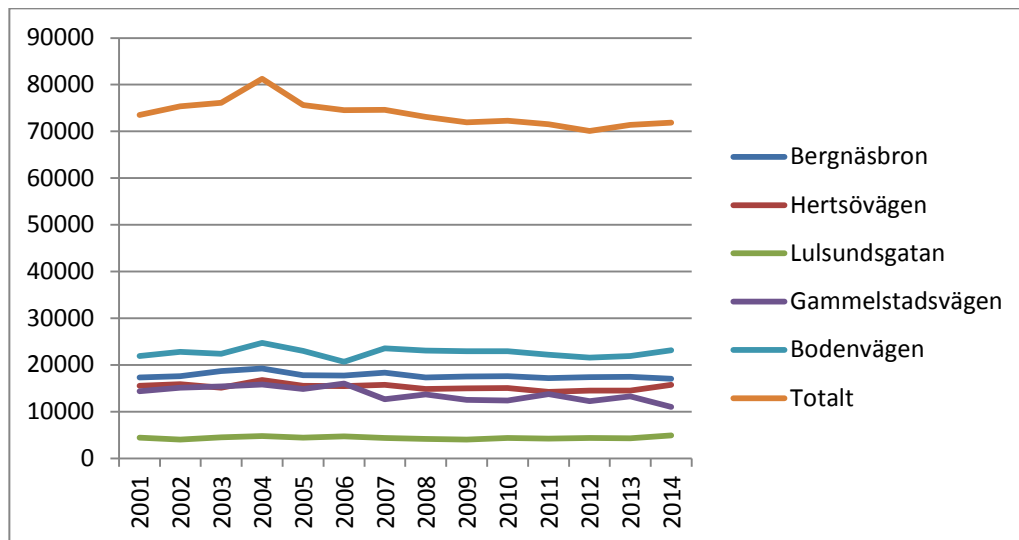


Diagram 4. Biltrafik under vardagsdygn till och från centrum åren 2001-2014.

Bilnehav

Trots att andelen bilresor minskat har bilnehavet i hela Luleå kommun ökat under de senaste tio åren. År 2013 låg biltätheten i kommunen på 500 bilar per 1000 invånare, vilket kan jämföras med 552 bilar per 1000 invånare för Norrbottens län och 467 för riket. I Luleå centrum är bilnehavet lägre och ökar inte lika kontinuerligt som för kommunen som helhet. De senaste åren har bilnehavet varierat mellan 366 och 383 bilar per 1000 invånare och 2013 låg biltätheten på 372. Biltäthet för olika delområden i Luleå redovisas i bilaga 1.

Biltäthet (bilar/1000 invånare)	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Luleå kommun	473	478	484	482	494	500
Luleå centrum	377	383	374	366	380	372

Tabell 1. Biltäthet i Luleå kommun respektive centrum. Antal bilar per 1000 invånare.

Boendetäthet

Boendetätheten beskriver antalet bosatta personer per lägenhet eller småhus. Boendetätheten i Luleå kommun ligger generellt på ungefär 2 personer per bostad. Boendetäthet för olika delområden i Luleå redovisas i bilaga 1.

Cykeltäthet

Enligt Luleå kommuns resvaneundersökning som genomfördes år 2010 har 9 av 10 invånare i åldrarna 16-64 år tillgång till cykel. Bland dem som är över 65 år är det drygt 80 % som har tillgång till cykel.

Tillgången till cykel varierar något mellan olika områden i kommunen; lägst är tillgången i Råneå och Hertsön med cirka 87 %, högst är tillgången i Sörbyarna med 95 %.

Cirka 10 % av alla resor inom kommunen görs på cykel. Sommartid väljer 33 % av invånarna i Luleå cykeln som transportmedel. Under vintern är motsvarande siffra 8 %. Dessutom framgår att majoriteten av alla resor som görs med cykel är mellan 0-6 km långa.



Foto Susanne Lindholm.

Parkeringsstal

Riktlinjer och principer

Minvärde, normvärde och BTA

Parkeringsstalet för cykel är ett minvärde och kommunen är positiv till att fler cykelparkeringar skapas än vad som anges i P-talen.

För bilparkering är parkeringsstalet ett normvärde med flexibilitet. Det ska finnas möjlighet att avtala om lägre parkeringsstal om fastighetsägaren genomför andra åtgärder som t ex införande av bilpool och/eller omfattande åtgärder för beteendepåverkan. Om särskilda skäl finns kan anläggande av fler platser tillåtas. Inom zon 1 och 2 bör dock kommunen vara restriktiv med att tillåta fler platser än vad P-talet anger. Miljö- och byggnadsnämnden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Likställighetsprincipen ska dock tillämpas så att vi behandlar alla lika om det inte finns skäl för annat. Tydliga riktlinjer behöver tas fram för när avsteg kan göras. Se mer om detta under "Möjlighet till avsteg från parkeringstalen".

Parkeringsstalen anges i enheten platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea (pl/kvm BTA).

Bruttoarea är byggnadens totala area i alla plan, mätt till utsida yttervägg.
I bruttoarean inräknas bland annat mellanvåning och trapphus.
I bruttoarean inräknas exempelvis inte öppningar i bjälklaget.

Prioritering av användare

Besökare:

- behov av hög tillgänglighet till cykel-och bilparkering nära bostäder, service och arbetsplatser under en kort tid.

Boende:

- behov av cykelparkering vid bostad och bilparkering inom gångavstånd från bostaden.
- parkeringsstal för bil bör utformas så att den som väljer att äga en bil i så stor utsträckning som möjlig väljer att lämna den vid bostaden dagtid på vardagar då belastningen på vägtrafiksystemet är som högst.

Arbetande:

- behov av cykelparkering vid arbetsplatsen och bilparkering inom gångavstånd.
- parkeringsstal för verksamheter bör utgå från möjligheten att resa med andra trafikslag. Ju mer "billig" bilparkering som erbjuds, desto fler kommer att ta bilen till jobbet, även om alternativen är goda.
- parkeringsstalet för bil ska vara balanserat, varken för mycket eller för lite.

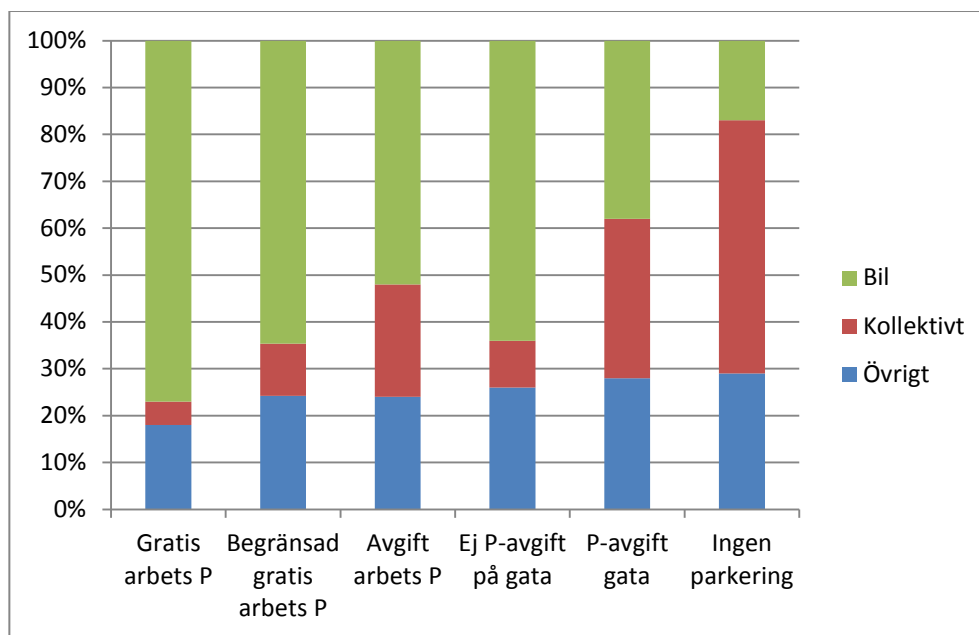


Diagram5. Tillgången till och kostnaden för parkeringsplats vid arbetet påverkar hur vi reser till arbetsplatsen. (Källa Trivector 2014)

Rekommenderade gångavstånd

Grundregeln för gångavstånd från parkering till målpunkt bör vara att det är kortare för besökare än för boende och anställda, eftersom en långtidsparkerare kan acceptera ett längre gångavstånd än en korttidsparkerare. I de centrala delarna av staden bör ett längre avstånd kunna accepteras på grund av speciella omständigheter med redan högt exploaterad mark. De gångavstånd som anges är faktisk gångsträcka, ej fågelvägen.

En angörings- eller parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en entré till en byggnad som är tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (Boverkets Byggregler 94).

För cykelparkering är närhet till målpunkt en av de viktigaste kvalitetsfaktorerna. Cyklister ska kunna parkera så nära målpunktens entré som möjligt, på en väl synlig plats och inte längre bort än 25 meter från entrén.

Följande maximala gångavstånd rekommenderas för parkering i Luleå. Avstånden bygger på andra kommuners rekommendationer och har därefter anpassats för Luleå med hänsyn till stadens storlek och hur parkeringsmöjligheterna ser ut idag.

Parkeringskategori	Maximalt gångavstånd
Bostäder bil-P <ul style="list-style-type: none"> - Normalt - Centrala staden 	300 meter 400 meter
Besökande bil-P <ul style="list-style-type: none"> - Till bostäder normalt - Till butiker och bostäder, centrala staden - Till butiker, mindre stadsdelscentrum 	200 meter 300 meter 100 meter
Verksamheter bil-P <ul style="list-style-type: none"> - Normalt - Centrala staden 	300 meter 500 meter
Angöring bil-P	75 meter
Funktionsnedsatt	25 meter
Cykelparkering	25 meter

Tabell 2. Rekommenderade maximala gångavstånd för parkering. De avstånd som anges är faktisk gångsträcka, ej fågelvägen.

Områdesindelning

Efterfrågan på bilparkering ser olika ut i olika delar av staden och kommunen. För bilparkering föreslås olika parkeringstal med hänsyn tagen till bland annat hur tätbebyggt området är, tillgång till kollektivtrafik och närhet till service.

För cykeltrafik bedöms zonindelning vara av lägre betydelse, varför samma norm gäller i hela kommunen.

Förslaget till zonindelning bygger på översiktsplanens indelning av stads- och landsbygd samt på biltäthet, boendetäthet och färdmedelsval. Centrumzonen har också översiktsplanens gränsdragning som grund men med tillägget Malmudden, en områdesindelning som även använts vid resvaneundersökningen.

Zon 1 – Centrum, Östermalm och Malmudden

Zon 2 – Övriga stadsdelar inom Luleå tätort samt Råneå

Zon 3 – Övriga delar av kommunen

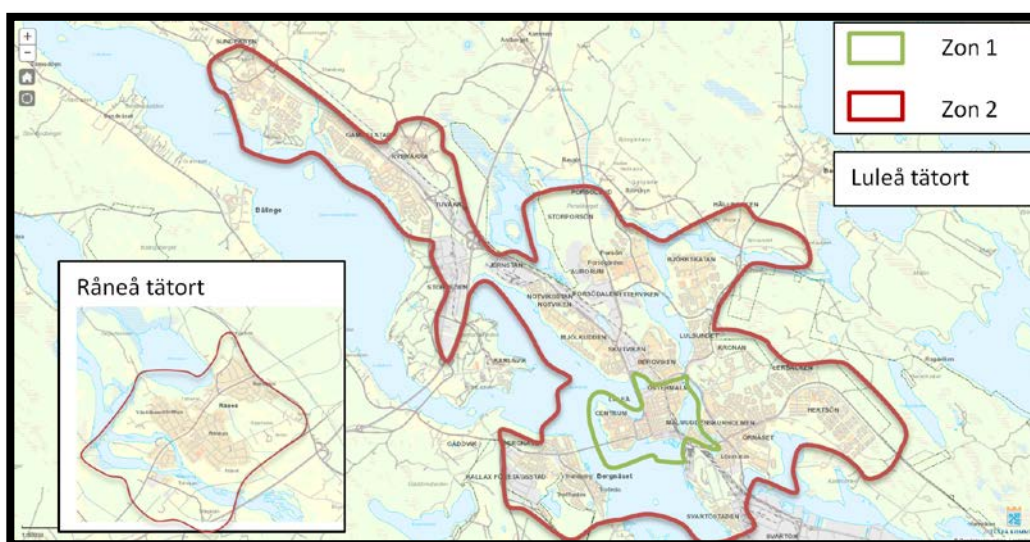



Bild 1. Karta över zon 1 och 2 för bilparkering.

Cykelparkeringstal

I dagens samhälle har ökad medvetenhet om miljö och hälsa blivit allt mer centrala begrepp vilket inneburit att andra transportmedel än den egna bilen har blivit mer aktuellt. Att cykla har blivit ett allt naturligare val av färdmedel vilket bland annat resulterat i en ökad efterfrågan på cykelparkering. Luleå kommun arbetar för att fler ska se cykeln som ett attraktivt färdmedel. En del i detta arbete är att skapa fler parkeringsplatser för cyklar.

Parkeringstal för cykel är framtaget dels genom jämförelse med andra kommuner dels genom beräkning. En studie har gjorts av parkeringsnormer för cykel bland elva slumpmässigt utvalda svenska kommuner från Malmö i söder till Umeå i norr och med olika invånarantal. Detta för att se vilka kategorier som används och vilka parkeringstal som är vanliga för bostäder respektive verksamheter.

	Cykelplatser per 1000 kvm BTA
Flerbostadshus	25
Studentbostäder	45
Vårdbostäder	10
Förskola	20
Grundskola/gymnasium	25-35
Universitet	50-90
Handel - i centrum - i stadsdelar och extern handel	10-15 6
Kontor	12
Industri	6
Övriga: t ex idrottsanläggning, vårdinrättning, hotell	Särskild utredning rekommenderas

Tabell 3. Parkeringstal för cykel som anger minsta antal platser som ska anläggas. Besökande är inräknade.

För bostadshus är uppskattat cykelinnehav multiplicerat med boendetäthet. För verksamheter är uppskattat antal anställda multiplicerat med andel anställda som kan tänkas använda cykel. Besökande är också inräknade.

Cykelparkering ska vara lättillgänglig vare sig det handlar om platser utomhus eller inomhus. Kommunen ser också gärna att platser anordnas på fastigheterna för bl a cykelkärror och laddning av elcyklar.

Bostadshus

För boende i småhus kan behovet av cykelparkeringar tillgodoses på den egna tomten. Ingen särskild norm anses därför behövas.

För boende i flerbostadshus bör det finnas minst en plats per boende och dessutom plats för besökare. Det ska vara enkelt att parkera sin cykel, minst hälften av platserna ska vara lättillgängliga. Det ska finnas möjlighet att låsa fast cykelramen och att parkera under ett väderskydd. För dem som cyklar vintertid är det en stor fördel om det finns ett varmt och lättillgängligt utrymme där cykeln kan parkeras. Även utrymmen för att parkera cykelkärror etc, bör finnas.

Bostäder som riktar sig enbart till studenter har, i högre grad än andra bostäder, boende som cyklar. Dessutom är boendetätheten högre i studentbostäder än i övriga boendeformer. Med anledning av detta bör parkeringstalet för studentbostäder vara högre än för övriga flerbostadshus.



Foto Susanne Lindholm.

Skolor

Vid planering av förskolor ska det även finnas ett väderskyddat utrymme där skjutsande förälder kan lämna sin cykelvagn.

Behovet av cykelparkeringar vid grundskolor och gymnasium kan variera kraftigt beroende på stadium, lokalisering och målgrupp. Med anledning av detta anges parkeringstalet som ett spann för att kunna justera parkeringstalet för den specifika

skolan. Ju äldre barnen är desto större andel cyklar varför den övre delen av spannet bör användas till de högre årskurserna.

Beroende på vad Universitetets lokaler används till varierar behovet av cykelparkering och därför anges parkeringstalet som ett spann där lägre siffror kan användas för administrativa lokaler och högre för föreläsningssalar och liknande.

Kontor

Kontorsverksamheter kräver att det ska finnas parkeringar för personal och besökare. Många verksamheter erbjuder redan idag tjänstecyklar som de anställda kan nyttja under arbetstid. För verksamheter där detta inte finns idag bör utrymmen även för tjänstecyklar säkerställas för att uppmuntra arbetsgivarna att underlätta för sina anställda att välja cykeln. För att ytterligare skapa goda förutsättningar för att cykelpendla till jobbet är det bra om arbetsgivaren kan erbjuda tillgång till omklädningsrum och dusch.



Foto Susanne Lindholm.

Bilparkeringstal

Parkeringstalen för bil är framtagna genom beräkningar med specifika uppgifter för Luleå och har sedan jämförts med parkeringstal som tagits fram i andra kommuner (främst Umeå och Örnsköldsvik men även några andra kommuner). Parkeringstalen som föreslås för biltrafik i Luleå är lägre än tidigare och förhoppningen är att de nya talen ska stimulera till att färre använder bilen som färdmedel men att det ändå finns tillräckligt med platser för dem som verkligen behöver använda bilen.


Exempel på underlag som använts vid framtagande av parkeringstal för bil återfinns i bilaga 1-3. I bilaga 5 återfinns en tabell över de parkeringstal som fastställdes år 1993.

Kommunen ser gärna att fastighetsägarna även medverkar till arbetet med att minska växthusgaser och andra luftföroreningar genom åtgärder som främjar elbilar och laddhybrider.

Bilparkeringstal för bostäder

Möjlighet att parkera vid bostaden är viktigt för att boende ska kunna välja att ha bilen stående under dagen och istället gå, cykla eller åka kollektivt. I annat fall kommer de boende använda sig av de allmänna parkeringarna under nätterna, vilket stimulerar till att använda bilen under dagtid till exempel till och från arbetet trots att det inte är nödvändigt.

Bilplatsbehovet beräknas genom att multiplicera förväntad biltäthet med förväntad boendetäthet. I parkeringstalet är inräknat 0,1 besöksplatser per lägenhet.


	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Flerbostadshus (bpl/1000 kvm BTA)	8	9	11
Studentbostadshus (bpl/1000 kvm BTA)	5	5	5
Enbostadshus med gemensam parkering (bpl/1000 kvm BTA)	12	15	15

Tabell 4. Bilparkeringsnorm för bostäder inklusive besöksparkering.

P-talet anges per 1000 kvm BTA vilket innebär att antalet P-platser blir fler om merparten av lägenheterna i fastigheten är stora och färre om huset främst innehåller små lägenheter. Vid framtagande av parkeringstalen har vi räknat med att 100 kvm BTA motsvarar en bostadsarea på ca 80 kvm. För en fastighet i zon 1 med genomsnittlig bostadsarea per lägenhet på 80 kvm innebär parkeringstalet 0,8 platser per lägenhet och då är även besöksplatser inräknade. För en fastighet med lägenheter på i genomsnitt 40 kvm bostadsarea motsvarar parkeringstalen 0,4 bilplatser/lägenhet. Beräkningsunderlag och räkneexempel redovisas i bilaga 2.

Bilparkeringstal för verksamheter

Utgångspunkten för att bestämma parkeringsbehovet vid olika verksamheter är att parkering för besökare ska prioriteras före parkering för anställda. Bilplatsbehovet för verksamheter beräknas genom att multiplicera förväntad arbetstäthet med förväntad bilförarandel. Arbetstätheten beskriver antalet anställda samt besökare per 1000 kvm BTA. Bilförarandelen har bestämts utifrån resvaneundersökningen samt genom uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner. Utifrån detta föreslås följande bilparkeringstal för verksamheter i Luleå.

	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentar
Kontor	15	26	30	40 anställda samt
- Anställda	14	24	28	3 besökare per
- Besökare	1	2	2	1000 kvm BTA
Industri	6	10	12	15 anställda samt
- Anställda	5	9	11	2 besökare per
- Besökare	1	1	1	1000 kvm BTA
Handel	29	38	45	13 anställda samt
- Anställda	5	8	9	60 besökare per
- Besökare	24	30	36	1000 kvm BTA
Restaurang	25	34	42	10 anställda samt
- Anställda	4	6	7	70 besökare per
- Besökare	21	28	35	1000 kvm BTA
Hotell	8	13	16	5 anställda samt
- Anställda	2	3	4	25 besökare per
- Besökare	6	10	12	1000 kvm BTA
Förskola/Fritidshem	7	12	15	15 anställda samt
- Anställda	5	9	11	5 besökare per
- Besökare	2	3	4	1000 kvm BTA
Grundskola och gymnasium	5	9	10	10 anställda samt
- Anställda	4	6	7	5 besökare per
- Besökare	1	3	3	1000 kvm BTA
Övriga verksamheter såsom universitet, vårdinrättningar, idrottsanläggningar mm	Utreds separat			

Tabell 5. Bilparkeringsnorm för verksamheter inklusive besöksparkering.

Föreslagna parkeringstal ovan ska ses som riktvärden och kan behöva justeras i det fall arbets- och besökstätheten förväntas vara annorlunda än angivet ovan. Övriga verksamheter såsom universitet, vårdinrättningar, idrottsanläggningar med mera utreds separat.

Beräkningsunderlag och räkneexempel redovisas i bilaga 2. I bilaga 3 finns jämförelsetal för Umeå och Örnsköldsvik.

Vid förskolor i Luleå idag är det många föräldrar som använder bilen vid lämning och hämtning av barnen. Många barn lämnas ungefär samtidigt på morgonen. Här finns dilemmat om man dimensionerar för morgontimmens behov minskas ytan för utelek samtidigt som man har parkeringsplatser som står tomma resten av dagen. Med större geografiska upptagningsområden för skola och förskola, blir färdvägen längre och ökad risk för att fler föräldrar skjutsar sina barn. Förskolans behov under morgontimmen bör lösas på annat sätt än med en stor parkeringsyta t ex genom att skapa bra angöringsplatser och placera förskolor nära busshållplatser där lokaltrafikens stomlinje angör.



Foto Susanne Lindholm.

Möjlighet till avsteg från parkeringstalen

De föreslagna parkeringstalen innebär en reducering av de parkeringstal som finns för bostäder, detaljhandel och kontor idag. Parkeringstalen från år 1993 bedöms dock vara allt för väl tilltagna och det upplevs som att det finns ett parkeringsöverskott i Luleå. I syfte att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt är en sänkning av parkeringstalen en nödvändighet, i alla fall vad gäller verksamheter.

Parkeringstalet för bil är varken ett max- eller ett minvärde utan ett antal som bör kunna användas i normalfallet. Särskilda skäl ska finnas för att medge fler platser. Eftersom man i flera studier sett att tillgången på och kostnaden för parkering vid arbetsplatser i hög grad påverkar om vi reser med bil eller väljer annat färdmedel så bör det vara restriktivt att medge fler platser för verksamheter speciellt då inom zon 1 men även inom zon 2.

För att stimulera till åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering bör det finnas möjlighet att reducera parkeringsnorm med hänsyn till vilka åtgärder som genomförs. Genom möjligheten att göra avsteg från parkeringstalen inbjuds även fastighetsägare till att påverka resvanorna, vilket är positivt då det krävs bred förankring för att samhällsförändringar ska komma till stånd. Detta kräver dock att utredningar och underlag avseende parkering i detaljplane- och bygglovsskeden måste göras utförligare, vilket kommer att ta mer resurser i anspråk.

Nya parkeringstal kan dock endast i begränsad utsträckning påverka framtida resvanor, varför det även krävs andra åtgärder som lockar till förändring. Förändrade parkeringstal hanterar inte heller parkeringsproblem i befintlig bebyggelse, utan endast vid större ändringar och nybyggande. I flera kommuner har man sett att fysiska åtgärder ger störst effekt om det även kombineras med mobility management (beteendepåverkan).

Vare sig det handlar om att medge ett högre eller ett lägre parkeringstal måste tydliga riktlinjer tas fram för när avsteg kan ske och hur stort avsteget får vara. Det är viktigt att alla behandlas lika. I syfte att säkerställa likställighetsprincipen bör alla beslut om avsteg från parkeringstalen fattas av ansvarig nämnd.

Här nedan och i bilaga 4 exemplifieras alternativ till reducerat parkeringstal.

Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär en möjlighet för fastighetsägare och byggherrar att köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering på den egna fastigheten och ansvaret att tillhandahålla parkeringsplatser läggs då på kommunen.

Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små och förhållandevis ytkrävande parkeringsanläggningar och möjliggör att dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledningsanslutning och större grad av samnyttjande.

Parkeringsköp bör i första hand erbjudas för arbetsplatsparkering i centrum. Detta för att arbetsplatsparkeringen då kan läggas i utkanten och besöksparkeringen kan prioriteras i centrum. Vid parkeringsköp bör inte fasta platser erbjudas, utan endast tillstånd att parkera vid en särskild anläggning. På så sätt kan parkeringarna genom samnyttjande användas maximalt.

För att kommunen ska kunna erbjuda denna möjlighet krävs att utrymme finns i befintliga anläggningar eller att byggnation av nytt parkeringshus är inplanerat. Avtalets utformning är väsentlig. Det är viktigt att ta fram ett avtal som både kommunen och fastighetsägaren kan känna sig trygga med samtidigt som det inte låser för framtida behov av förändringar.

Grönt parkeringsköp

För att ge incitament för fastighetsägarna i centrum att bidra till hållbara resmönster kan grönt parkeringsköp erbjudas. Grönt parkeringsköp innebär en reduktion av parkeringsnormen i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resebeteende. Syftet är att andelen resande som går, cyklar eller åker kollektivt ska öka. Det sker genom att fastighetsägaren tar ansvar för de transportbehov som fastigheten ger upphov till genom andra åtgärder än att erbjuda bilparkering. Exempel på fastighetsägarens åtagande kan vara:

- medlemskap i bilpool ingår i hyran
- utdelning av prova på-busskort till alla som flyttar in
- cykelparkering inomhus med cykelreparationsrum, fast luftpump och ladduttag för elcykel
- cykelpool med lådcyklar och cykelkärror
- omklädningsrum för cykelpendlare och fotgängare
- gröna resplaner för verksamheter i fastigheten
- Parkering vid fastigheten ingår inte i hyran utan betalas som ett separat månadsabonnemang. Det synliggör kostnaden för parkering, samtidigt som de som väljer att inte äga bil slipper subventionera övrigas parkering.

Vid grönt parkeringsköp skrivs vanligtvis ett långsiktigt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren. Avtalet ska garantera att detta även rör framtida hyresgäster under hela avtalstiden. Hur stort avsteg från parkeringsnormen beror på vilka åtgärder som garanteras och en bedömning görs i varje enskilt fall. Exempel på hur olika variabler kan påverka parkeringstalen redovisas i bilaga 4.

Möjligheter till avsteg med olika slag av gröna köp är relativt nya företeelser bland kommunerna i Sverige och några kommuner inför detta först som försöksåtgärder. Luleå kommun behöver ta fram ytterligare fakta om detta och arbeta vidare med hur avstegsmöjligheterna kan konkretiseras i just vår kommun.

Samnyttjande

Kravet på parkering kan även minskas om en detaljplan eller en fastighet innehåller flera lokalkategorier med olikartade beläggningstal under olika tidsintervall. Något generellt mått på avdrag av parkeringsbehovet vid samnyttjande redovisas inte, då möjligt samnyttjandeavdrag i hög grad beror på den aktuella sammansättningen av olika lokalkategorier.

För att beräkna planens eller fastighetens parkeringsbehov används följande tabell tillsammans med behovstalen i tabell 4 och 5. Se räkneexempel i bilaga 2.

Beläggningstabellen bygger på andra kommuners beläggningstabeller som sedan anpassats för Luleå.

Samnyttjande av bostadsparkering bör dock behandlas restriktivt, eftersom bilen ska kunna förvaras vid bostaden under hela dygnet.

Lokalkategori	Beläggning i procent under olika tidsintervall					
	Fredag			Lördag		
	8-10	10-17	17-20	8-11	11-14	14-16
Bostäder	60	60	80	80	60	60
Kontor/Industrier	90	90	10	10	10	10
Handel	20	55	85	80	100	50
Skolor	90	90	10	5	5	5
Övriga lokaler	Bestäms i varje enskilt fall					

Tabell 6. Parkeringsbeläggning, underlag för samnyttjandeavdrag.

Bilaga 1. Bil- och boendetäthet

Område	Biltäthet (bilar per 1000 invånare)	Boendetäthet (invånare per bostad)
Zon 1		
Centrum	372	1,52
Malmudden	340	1,68
Östermalm	358	1,83
Zon 2		
Bergnäset	435	2,12
Bergviken	383	1,66
Björkskatan	403	2,02
Gammelstad	441	2,13
Hertsön	381	2,24
Kronan	419	2,91
Lerbäcken	472	2,53
Lulsundet	418	2,86
Lövskatan	469	1,56
Mjölkudden	398	1,92
Notviken	362	2,13
Porsön	234	1,59
Råneå	425	1,8
Skurholmen	444	1,88
Svartöstad	417	2,27
Örnäset	358	1,54
Zon 3		
Alvik	419	2,16
Antnäs	454	2,72
Brändön	420	1,08
Ersnäs	486	1,29
Karlsvik	463	1,47
Klöverträsk	517	1,84
Niemisel	441	1
Rutvik	450	3,07
Sunderbyn	435	2,86

Tabell 7. Bil- och boendetäthet för olika områden i Luleå kommun 2013-12-31.

Bilaga 2. Beräkningsunderlag

Vid beräkning av parkeringstal för bostäder har boendetätheten (antal boende per bostad) multiplicerats med biltätheten (antal bilar per 1000 invånare) för de olika zonerna.

Boendetätheten har beräknats genom att folkmängden dividerats med antal bostäder. Då det inte av statistiken gått att utläsa boendetäthet fördelad på flerfamiljshus respektive småhus har boendetätheten i flerfamiljshusen beräknats genom att boendetätheten i småhus antagits vara 3 personer/småhus.

Folkmängd, antal bostäder och biltäthet har hämtats från Luleå kommuns sammanställningar av SCB:s befolkningsstatistik.

För att få parkeringstalet uttryckt i bil per 1000 kvm BTA och inte bil per bostad har genomsnittstorleken för en lägenhet i Luleå kommun beräknats utifrån statistik från SCB över lägenhetsbeståndet i Luleå. Genomsnittstorleken har sedan multiplicerats med en faktor på 1,25, vilket ska motsvara bruttoarean (BTA). Bruttoarean på en genomsnittslägenhet i Luleå är därmed 84 kvm, vilket innebär att det i snitt går 12 lägenheter per 1000 kvm. Om man omvandlar från bruttoarea till boarea multipliceras med 0,8.

Räkneexempel för parkeringstal flerfamiljshus i zon 1 redovisas nedan:

Räkneexempel parkeringstal bostäder	
Folkmängd:	10 347 personer
Antal småhus:	240 st
Antal lägenheter i flerfamiljshus:	6 374 st
Antal boende i småhus:	$3 * 240 = 720$ st
Antal boende i flerfamiljshus:	$10\ 347 - 720 = 9\ 627$ st
Boendetäthet i flerfamiljshus:	$9\ 627 / 6\ 374 = 1,51$ st
Biltäthet:	0,357 bilar/invånare
Antal bilar/lägenhet i flerfamiljshus:	$1,51 * 0,357 = 0,539$
Antal bilar/lägenhet inkl. besöksparkering:	$0,539 + 0,1 = 0,639$
Antal bilar/1000 kvm BTA flerfamiljshus:	$0,639 * 12 = 7,7$
Parkeringstal flerfamiljshus:	8 bilar/1000 kvm BTA

Vid beräkning av parkeringstal för verksamheter har arbetstätheten (antal anställda per 1000 kvm) respektive besökstätheten (antal besökare per 1000 kvm) multiplicerats med bilförarandelen (%). Arbets- och besökstätheten har uppskattats utifrån tidigare gjorda utredningar samt från andra kommuner. Bilförarandelen har bestämts utifrån resvaneundersökningen samt genom uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner. Räkneexempel för parkeringstal kontor i zon 1 redovisas nedan:

Räkneexempel parkeringstal verksamheter

Arbetstäthet:	40 anställda/1000 kvm BTA
Besökstäthet:	3 besökare/1000 kvm BTA
Bilförarandel anställda:	35 %
Bilförarandel besökare:	35 %
Antal bilar/1000 kvm BTA kontor:	$40 * 0,35 + 3 * 0,35 = 15,05$
Parkeringstal kontor zon 1:	15 bilar/1000 kvm BTA

Vid beräkning av parkeringstal vid samnyttjande beräknas parkeringsbehovet genom att multiplicera parkeringsbehoven med beläggningsgraderna vid de olika tidpunkter som anges i tabell 6 och summeras. Den tidpunkt som har störst parkeringsbehov blir dimensionerande. Räkneexempel för en fastighet med 1000 kvm BTA kontor och 1000 kvm BTA handel i zon 1 redovisas nedan:

Räkneexempel parkeringstal samnyttjande

Parkeringsbehov kontor utan samnyttjande:	15 bilplatser
Parkeringsbehov handel utan samnyttjande:	29 bilplatser
Totalt parkeringsbehov utan samnyttjande:	44 bilplatser
Parkeringsbehov fredag 8-10:	$15 * 0,9 + 29 * 0,2 = 19,3$ bilplatser
Parkeringsbehov fredag 10-17:	$15 * 0,9 + 29 * 0,55 = 29,5$ bilplatser
Parkeringsbehov fredag 17-20:	$15 * 0,1 + 29 * 0,85 = 26,2$ bilplatser
Parkeringsbehov lördag 8-11:	$15 * 0,1 + 29 * 0,8 = 24,7$ bilplatser
Parkeringsbehov lördag 11-14:	$15 * 0,1 + 29 * 1 = 30,5$ bilplatser
Parkeringsbehov lördag 14-16:	$15 * 0,1 + 29 * 0,5 = 16$ bilplatser
Parkeringstal vid samnyttjande:	30,5 bilplatser

Den dimensionerande tidpunkten i räkneexemplet ovan är lördagar 11-14 och det totala bilparkeringsbehovet vid samnyttjande 30,5 bilplatser, vilket innebär att bilparkeringsbehovet reducerats från 44 till 30,5 platser.

Bilaga 3. Jämförelsetal Umeå och Örnsköldsvik

Parkeringstal bostäder (bpl/1000 kvm BTA)		Luleå	Umeå	Örnsköldsvik
Flerbostadshus inklusive besöksparkering	Zon 1	8	8,1	8,3
	Zon 2	9	8,4	8,9
	Zon 3	11	12,6	12,8
Studentboende inklusive besöksparkering	Zon 1	5		
	Zon 2	5		
	Zon 3	5		
Enbostadshus med gemensam parkering inklusive besöksparkering	Zon 1	12	12	
	Zon 2	15	15	
	Zon 3	15	15	

Tabell 8. Parkeringstal för bostäder i Luleå, Umeå och Örnsköldsvik.

Parkeringstal verksamheter (bpl/1000 kvm BTA)		Luleå		Umeå		Örnsköldsvik	
Kontor	Zon 1	15		10		22	40 anställda
	Zon 2	26	40 anställda + 3 besökare	15	30 anställda + 3 besökare	26	+ 3 besökare
	Zon 3	30		20			
Industri	Zon 1	6					16 anställda
	Zon 2	10	15 anställda + 2 besökare	8	15 anställda + 2 besökare	10	+ 2 besökare
	Zon 3	12		11		12	
Handel	Zon 1	29	13 anställda	22	13 anställda	30	12 anställda
	Zon 2	38	+ 60	18	+ 60	21	+ 60
	Zon 3	45	besökare	18	besökare	11	besökare
Restaurang	Zon 1	25	10 anställda	20	10 anställda	26	10 anställda
	Zon 2	34	+ 70	30	+ 70		+ 70
	Zon 3	42	besökare	30	besökare		besökare
Hotell	Zon 1	8		5		13	5 anställda
	Zon 2	13	5 anställda + 25 besökare	7	5 anställda + 25 besökare	18	+ 25
	Zon 3	16		9		15	besökare
Grundskola Gymnasium	Zon 1	5					
	Zon 2	9	10 anställda				
	Zon 3	10	+ 5 besökare				
Förskola Fritidshem	Zon 1	7				7	10 anställda
	Zon 2	12	15 anställda			7	+ 3
	Zon 3	15	+ 5 besökare			9	besökare

Tabell 9. Parkeringstal för verksamheter för Luleå, Umeå och Örnsköldsvik.

Bilaga 4. Exempel på avsteg från parkeringsnorm

Exempel från Eskilstuna:

I Eskilstuna tillämpas flexibla parkeringsnormer och följande tabell redovisar exempel på åtgärder och hur de kan påverka parkeringstalen där.

Åtgärd	Möjlig påverkan på parkeringsnorm
Avtal om bilpool för hyresgäster	Upp till -20 %
Avstånd till bilparkering från fastighetsentré > 400 meter	Upp till -25 %
Avstånd till bilparkering från fastighetsentré > 200 meter	Upp till -10 %
Avstånd till viktig kollektivtrafikknutpunkt < 200 meter	Upp till -15 %
Förbättrade cykelfaciliteter (exempelvis fast luftpump, reparationsrum, ladduttag för elcykel, automatisk dörröppnare för cykel)	Upp till -15 %
Grön resplan som en del av bygglovshandläggningen	Upp till -15 %
Parkering sker i större genomsamhetsanläggning	Upp till -10 %
Parkering som är öppen för allmänheten del av dygnet	-5 %
Avstånd till bilparkering ej märkbart längre än till cykelparkering	+x % (beroende på läge)

Tabell 10. Exempel på avsteg från parkeringsnorm. Eskilstuna kommun.

Exempel från Malmö:

I Malmö tillämpades flexibelt parkeringstal i samband med exploateringen av kvarteret Fullriggaren i Västra Hamnen. Genom ett avtal där byggherrarna förband sig att implementera bil- och cykelpool och betala de boendes bilpoolsmedlemskap under de fem första åren, anordna attraktiva cykelparkeringar och en rad övriga beteendepåverkansåtgärder sänkte Malmö parkeringstalet med 30 procent från 1,0 till 0,7 (plus 0,1 för besökande). Inflyttning pågick under år 2011 och 2012 och i slutet av 2012 visade sig bilinnehavet vara 0,6 bilar per lägenhet, det vill säga något lägre än det sänkta parkeringstalet. I anslutning till kvarteret fanns mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik och i avtalet ingick även att fastighetsägarna friköpte 170 parkeringsplatser till kommunen, som istället anordnade i ett befintligt parkeringshus.

I Lund ges en reduktion på parkeringstalen för bostäder med 20-30 % förutsatt:

- att medlemskap i bilpool garanteras i minst fem år och att kostnaden för medlemskapet ingår i hyran
- att mindre än hälften av bilplatserna uppförs på den egna tomten och resten löses genom parkeringsköp i gemensam parkeringsanläggning
- att speciell omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen
- att kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen och dess förutsättningar sker före inflyttning
- att årlig uppföljning och utvärdering utförs under minst fem år efter införandet

90-95 % reduktion på parkeringstalen för bostäder kan ges under förutsättning:

- att avtal mellan fastighetsägare och boende skrivs om att inte äga bil så lägen man bor i fastigheten
- att medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll och att kostnaden för medlemskapet ingår i hyran
- att parkering för besök och bilpool ska företrädesvis ordnas i gemensamma parkeringsanläggningar utanför den egna tomten
- att speciell omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen,
- att kraftfull marknadsföring av konceptet ”bilfritt boende” och dess förutsättningar sker före inflyttning
- att årlig uppföljning och utvärdering utförs gemensamt av fastighetsägaren och kommunen
- att fastighetsägaren ordnar fram motsvarande antal platser, på egna tomten eller genom parkeringsköp om uppföljning visar att parkeringsefterfrågan inte minskat i enlighet med avtalet

Bilaga 5. Parkeringstal fastställda 1993

Dagens parkeringstal för bilar fastställdes i den fördjupade översiktsplanen för Luleå tätort år 1993. I översiktsplanen 2013 bestämdes att dessa parkeringstal skulle fortsätta gälla men att nya skulle tas fram. Parkeringstal för cykel har inte funnits.

Bilparkeringstal bostäder	Antal bilplatser per lägenhet eller hus
Flerfamiljshus	
- Centrum	0,9 bpl/lgh
- Östermalm	1,0 bpl/lgh
- Övriga stadsdelar och byar	1,5 bpl/lgh
Småhus	
- gemensam parkering	2,0 bpl/hus
- enskild parkering	2,0 bpl/hus

Tabell 11. Norm för boendeparkering. Enligt översiktsplan 2013.

Parkeringstal verksamhet	Antal bilplatser per 1000 kvm BTA
Detaljhandel	
- utan samnyttjande	37 bilplatser/1000 kvm BTA
- med samnyttjande	30 bilplatser/1000 kvm BTA
Kontor centrum	
- utan samnyttjande	22 bilplatser/1000 kvm BTA
- med samnyttjande	11 bilplatser/1000 kvm BTA

Tabell 12. Norm för parkeringsbehov vid olika verksamheter. Enligt översiktsplan 2013.

Utöver dessa parkeringstal antogs i samband med ett program för Storheden ett parkeringstal för externhandel på 42 bilplatser/1000 kvm BTA.



LULEÅ KOMMUN