

Riktlinjer för parkering och parkeringstal

Innehåll

Förord	2
1. Inledning.....	2
1.1 Geografisk avgränsning.....	2
1.2 Målsättningar för trafiken.....	3
1.3 Relevanta lagrum för parkering.....	4
2. Riktlinjer för parkering.....	6
2.1 Önskvärda gångavstånd.....	6
2.2 Utformning av parkeringsplatser.....	6
2.3 Reglering av allmän platsmark.....	8
2.4 Reglering av parkering på kvartersmark	8
3. Parkeringstal vid nybyggnation.....	9
3.1 Zonindelning	9
3.2 Parkeringstal för bil	12
3.3 Parkeringstal för cykel.....	14
3.4 Flexibla parkeringstal	15
3.5 Samnyttjande	18
3.6 Parkeringsköp	20
Bilaga 1: Underlag för parkeringstal	21
Bilaga II: Bakomliggande resonemang	29

Dokumenttyp:	Riktlinjer
Dnr:	2021/00212
Antagen av:	Kommunfullmäktige
Antagen:	2021-06-10 § 131
Dokumentansvarig:	Enhetschef planering- och exploatering, samhällsbyggnad
Senast reviderad:	

Förord

Parkeringsfrågorna är en viktig del i samhällsplaneringen av Uddevalla kommun. För att kommunen ska kunna fortsätta växa hållbart, inte bara miljö-mässigt utan också ekonomiskt, behövs riktlinjer som förenar dessa två perspektiv.

Dessa riktlinjer för parkering ska bidra till utvecklingen till en attraktiv kommun byggd på kommunens vision om liv, lust och läge kvalitet i Hjärtat i Bohuslän. Mål och strategier för trafikfrågorna har formulerats i Trafik och pareringsstrategin (2018).

Riktlinjerna för parkering ingår därför i ett sammanhang och ska tillsammans med andra åtgärder på trafikområdet bidra till en hållbar utveckling av samhället.

1. Inledning

Riktlinjer för parkering med parkeringstal beskriver hur kommunen arbetar med parkering för att styra mot de mål och strategier för trafikutveckling och parkering som finns identifierade i kommunens trafik- och parkeringsstrategi (se avsnitt 1.2). Riktlinjerna utgör en gemensam planeringsgrund så att frågor rörande parkering hanteras enligt samma principer i hela kommunen. Riktlinjerna syftar också till att kommunicera till andra aktörer (exempelvis exploitörer) hur kommunen arbetar och tänker i parkeringsfrågor.

1.1 Geografisk avgränsning

Dessa riktlinjer för parkering omfattar geografiskt hela Uddevalla kommun. Inom kommunen gäller dock något olika riktlinjer för parkeringstal, vilket finns beskrivet i kapitel 3.

1.2 Målsättningar för trafiken

Kommunens Trafik- och parkeringsstrategi (2018) ger en övergripande vision för transportsystemet, strategiska mål samt strategier på 11 olika områden, däribland ”Parkering för bil och cykel”.

Övergripande vision för transportsystemet i Uddevalla kommun:

”I Uddevalla har alla nära till stadens möjligheter och naturens lugn. Transportsystemet erbjuder en tillgänglighet som gör det möjligt att nå det som kommunen och övriga regionen har att erbjuda. Hållbara val är självklara för invånare, besökare och näringsliv. Transportsystemet stärker möjligheterna till en god livskvalité och en attraktiv stad.”

Av totalt 12 trafikstrategiska mål är det framför allt fyra som har direkt relevans för riktlinjer för parkering. Dessa fyra mål handlar om att:

- Utformningen av gatunätet i Uddevalla ska inbjuda till vistelse i stadens kärna och biltrafikens ytanspråk ska vägas mot stadens behov av andra funktioner för en attraktiv stadskärna
- Andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka i tätorten och dessa färdmedel ska prioriteras ytmässigt i centrala Uddevalla
- Uddevalla tätort ska ha mycket goda gång- och cykelmöjligheter
- Utbudet av cykel- och bilparkering i Uddevalla ska vara balanserat och anpassat efter målsättningen för trafikens omfattning

För att bidra till att uppnå dessa mål har ett antal strategier identifierats inom olika områden. Strategierna för parkering för bil och cykel innebär i korthet att:

- Öka kommunal rådighet över bilparkering i centrum
- Tillgängliggöra privata parkeringsanläggningar i centrum
- Utveckla förutsättningar för kommunala parkeringsköp
- Reglera bilparkering med tid och avgift för att öka tillgängligheten för besökare i första hand, därefter boende och verksamma
- Samla bilparkering i parkeringsanläggningar vid nyexploatering och verka för samnyttjande av såväl befintliga som nya parkeringsanläggningar
- Uppmuntra andra mobilitetsåtgärder framför bilparkering, vid nyexploatering, genom att ta fram flexibla parkeringstal
- Utveckla förutsättningarna till cykelparkering i Uddevalla tätort
- Prioritera yta för gång, cykel och vistelse före gatumarksparkering i tätort

Ytterligare nedkortad handlar strategin om att i första hand skapa en mer attraktiv stad, som är tillgänglig för besökare och som inbjuder till vistelse genom att utrymme för gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför bilen. Samtidigt ska andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik öka. Riktlinjer för parkering ska bidra i detta arbete, genom att föreskriva hur kommunen ska arbeta med planering och reglering av parkering.

1.3 Relevanta lagrum för parkering

Ett antal lagar har relevans för kommunens planering och reglering av parkering, framför allt Plan- och bygglagen. Sammanställningen nedan syftar till att lyfta de viktigaste lagtexterna, men är inte heltäckande.

Plan- och bygglag (SFS 2010:900)

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten i enlighet med Plan- och bygglagen (1 kap. 2 §).

I en detaljplan får kommunen bestämma placering och utformning av parkering, samt vilka utrymmeskrav som ska gälla för parkering (4 kap. 13 §) för att uppfylla vad som står i 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; / ... / 4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. / ... / Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

”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 skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

Nybyggnation såväl som ombyggnad skall alltså ordnas så att det finns lämpligt utrymme för parkering. Vad som är lämpligt utrymme och skälig utsträckning bestämmer kommunen.

Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (SFS 1957:259)

Enligt 2 § i det som brukar kallas "Kommunala avgiftslagen" får en kommun:

"I den omfattning som behövs för att ordna trafiken / ... / ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering."

Detta gäller för parkering på allmän platsmark ("gatumarksparkering"). Hur avgiften ska beräknas beslutas av kommunfullmäktige. För vissa grupper får parkeringsavgiften fastställas till ett engångsbelopp för en viss period:

- Näringsidkare och andra med särskilda behov att parkera i tjänsten
- Boende i det område som avgiften gäller

Kommunen har alltså juridisk möjlighet att erbjuda boende att betala parkeringsavgift för en längre period för att parkera på gatan i närheten av sin bostad, oavsett hur många timmar de parkerar ("boendeparkering"). Arbetande med behov av parkering i tjänsten får på motsvarande sätt betala en engångssumma för parkering inom det område de verkar. Övriga parkörer, utan särskilda behov av långtidsparkering inom ett visst geografiskt område, betalar sin parkering för kortare tidsenheter (vanligen per timme eller kortare). Detta för att uppfylla lagens syfte om att genom avgift ordna trafiken, det vill säga reglera efterfrågan på parkering längs gatan.

Lagen säger också att "Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet." Dessa personer kan anses ha ett särskilt behov av att transportera sig med bil.¹

Uttagande av avgift för parkering i strid med gällande reglering

Lag om felparkeringsavgift (SFS 1976:206) reglerar uttag av avgift för parkering i strid mot gällande reglering på allmän platsmark. Regeringen får ange lägsta och högsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till, medan respektive kommun får ange beloppets exakta nivå.

Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering (SFS 1984:318) ger markägaren rätt att ta ut kontrollavgift för fordon som parkerats i strid med villkor som markägaren har beslutat och tydligt tillkännagivit genom skyltning. Kontrollavgiften får inte överstiga den av kommunen fastställda felparkeringsavgiften.

¹ Avgiften för arbetsplatsparkering på kvartersmark styrs dock indirekt av Skatteverkets bedömning av platsens marknadsvärde, baserat på parkeringsavgiften på likvärdiga parkeringsplatser i närheten. Parkeringsavgiften ska sättas till marknadsvärdet alternativt utgår förmånsbeskattning.

2. Riktlinjer för parkering

2.1 Önskvärda gångavstånd

enligt Plan- och bygglagen. Det önskvärda gångavståndet skiljer mellan färdmedel och användargrupper i enlighet med Trafik- och parkeringsstrategin. Först prioriteras tillgänglighet för besökare, därefter boende och verksamma. Tillgänglighet för personer med funktionsvariation prioriteras särskilt och cykelparkering ska placeras för att öka cykelns färdmedelsandel, se Tabell 2 1 och Bilaga II för principer bakom avstånden.

Tabell 2-1 Önskvärda gångavstånd (fågelvägen) till parkering för bil och cykel i Uddevalla kommun.

Användare	Cykelparkering	Bilparkering
Besökare	15 m	200 m
Boende	35 m	400 m
Verksamma	35 m	600 m
Funktionsvariation	-	25 m

Avstånden avser fågelvägen och är vägledande och undantag görs om det finns särskilda skäl för det, t ex vid renodlade gågator som Kungsgatan. Vid konflikt om utrymme mellan cykelparkering och parkering för rörelsehindrade ska parkering för rörelsehindrade placeras närmast målpunkten.

2.2. Utformning av parkeringsplatser

Utformningsriktlinjerna nedan gäller i första hand för nybyggnation. Där kommunen har rådighet kan de tillämpas även på befintliga parkeringsplatser.

Cykelparkering

Utrymmesmässigt kräver en cykelparkering en bredd på minst 0,7 meter. Parkering för lådcyklar och cykelkärror kräver minst 0,9 meters mellanrum. Vid varje större parkering bör det finnas några lådcykelplatser. För ytterligare mått och exempel på typer av cykelparkeringar hänvisas till GCM-handboken.²

² Trafikverket och SKL 2010. GCM-Handbok. Tillgänglig på:
https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm_handbok.pdf [2019-02-26].

Vid bostäder ska minst 5 procent av cykelplatserna för boende ha plats för lådcyklar eller cykelkärror. De platser som nyttjas av boende ska ha ramlåsmöjlighet och gärna även väderskydd. Automatisk dörröppnare till eventuella dörrar som måste passeras med cykeln ska finnas. Besöksparkering vid bostäder kan anordnas utan väderskydd och ramlåsmöjlighet.

Tabell 2-2 Riktlinjer för utformning av cykelparkeringar vid olika funktioner

Användare	Stöldsäkert (ramlås eller inlåst)	Väderskydd	Plats för utrymmeskrävande cyklar
Flerbostadshus	För boende	Önskvärt för boende	≥5 %
Arbetsplatser	För anställda	Önskvärt för anställda	-
Skolor och förskolor	För anställda	Önskvärt för anställda	>0
Bytespunkter	Ja	Önskvärt	-
Besöksverksamhet	Önskvärt	-	>0

Vid arbetsplatser och bytespunkter för arbetspendling ska cykelplatserna ha ramlåsmöjlighet och de bör även ha skydd mot väder (väderskydd utomhus eller cykelrum i markplan). Vid skolor ska minst personalens platser anordnas med ramlåsmöjlighet och helst med väderskydd. Vid förskolor är det extra viktigt att tänka på att även lådcyklar och cyklar med cykelkärror ska få plats och helst vara möjliga att låsa fast.

Vid besöksintensiva verksamheter (exempelvis handel och restaurang) ska det finnas entrénära cykelparkering. Ett antal platser bör ha utrymme för ramlåsmöjlighet och lådcyklar. Det gäller särskilt för livsmedelsbutiker.

Bilparkering

Bilparkering bör anläggas på ett sätt som överensstämmer med stadsmiljön och som inte innebär större kostnad än vad som är rimligt att ta ut i avgift av användarna (se vidare resonemang i bilaga II):

- I centrala Uddevalla – Parkeringshus med levande bottenvåningar förordas framför underjordiska garage eller markparkering. Att lösa parkering genom parkeringsköp är också att föredra framför parkering under jord eller i form av markparkering
- I övriga kommunen – Markparkering och parkeringsanläggningar ska vara väl upplysta för ökad trygghet, men alltför stora och oöverskådliga parkeringsytor som trots detta riskerar att upplevas som otrygga bör undvikas

2.3 Reglering av allmän platsmark

Parkering på allmän platsmark ("gatumarksparkering") är en tjänst som kommunen erbjuder medborgarna och för att den ska fungera på bästa sätt behöver den regleras på de platser där den efterfrågas som mest. Detta gäller i regel för centralorten Uddevalla och Ljungskile tätort. Lagen ger kommunen rätt att ta ut parkeringsavgift i syfte att styra trafiken (se avsnitt 1.3). Därutöver kan allmän platsmark tidsregleras för att uppnå önskad användning.

Gatumarksparkering har en alternativkostnad i form av ändamål som utrym-met hade kunnat användas till istället för parkering. I centrum kan det vara i form av uteserveringar eller cykelparkering och längs mer perifera gator i form av exempelvis separerade cykelbanor för att gynna cykelpendling.

- Gatumarksparkering centralt i centralorten Uddevalla och i Ljungskile tätort regleras med tid och avgift för att tillgängliggöras för handelns kunder och andra korttidsbesökare. Lämplig reglering är avgift som erläggs per timme eller kortare, eventuellt kompletterad med tidsreglering
- Långtidsparkering i centrum bör styras till anläggningar på kvartersmark, vilket innebär att kommunens avgifter på gatumark bör vara högre än avgifterna i allmänt tillgängliga parkeringshus³
- Parkeringsavgifter och tidsreglering bör hållas konsekvent och inte finnas i alltför många olika kombinationer, för att undvika förvirring hos besökare
- Gatumarksparkering utanför centrum används för andra ärenden och har lägre alternativkostnad, vilket motiverar lägre avgift och längre tillåten uppställningstid

2.4 Reglering av parkering på kvartersmark

Parkering på kvartersmark som inte omfattas av lokal trafikföreskrift regleras av aktuell fastighetsägare på ett sätt som denne finner ändamålsenligt (se avsnitt 1.3). Parkering på kvartersmark där kommunen är fastighetsägare bör regleras på ett sätt som stödjer kommunens övergripande målsättningar. Centralt belägna parkeringar regleras för att öka tillgängligheten för besökare till centrum och för att stödja regleringen på allmän platsmark. Parkeringar i centrumskans utkant kan i linje härmed regleras med lägre avgift för att minska efterfrågan på de allra mest centrala parkeringarna och på så sätt minska bil-trafiken in till centrum. Pendlarparkeringar kan öka kollektivtrafikens upptagningsområde om de regleras så att de är tillgängliga och attraktiva för de personer som sedan väljer att resa vidare med buss eller tåg.

³ Uddevalla kommun har dock idag endast rådighet över parkering på allmän platsmark och inte över befintliga anläggningar på kvartersmark.

3. Parkeringstal vid nybyggnation

Nedan beskrivs rekommendationer för antalet parkeringsplatser på tomtmark (samt principer för reglering av allmän platsmark). Det som föreskrivs är inte hur många platser som krävs för att motsvara något givet behov, utan ett antal platser som bidrar till kommunens målsättningar i trafik- och parkeringsstrategin. I några fall handlar det om ett minsta antal parkeringsplatser som ska anläggas och i några fall om ett största antal platser som får anläggas på mark. Parkeringstalen för både bil och cykel bör löpande följas upp och utvärderas, mot bakgrund av kommunens målsättningar.

Kommunens ansvar är att planlägga markanvändningen, att kommunen har rätt att bestämma om placering, utformning och utrymmeskrav för parkering och att det på eller i närheten av bebyggd och obebyggd tomt ska finnas lämpligt utrymme för parkering. Vad som är lämpligt utrymme kan ses såväl i relation till rådande bilinnehav som till kommunens mål för trafikens utveckling. En rimlig balans mellan dessa båda är att kommunen, genom parkeringstalen, säkerställer att ett tillräckligt antal parkeringsplatser anläggs på tomtmark för att minimera risken att efterfrågan överstiger utbudet så kraftigt att det får negativa konsekvenser, i form av felparkerade fordon och en ohållbar trafiksituation.

Det åligger **exploatörer** att följa vad kommunen beslutat angående placering, utformning och utrymmeskrav för parkering, genom detaljplaner och bygglov. Vidare har dessa aktörer ett egenintresse i att följa marknadens efterfrågan på parkeringsplatser eller andra mobilitetstjänster för att kunna erbjuda lokaler och bostäder som kan säljas eller hyras ut.

Slutligen är det **varje individs och hushålls ansvar** att finna uppställningsplats för sina fordon. Svårighet att finna, eller ovilja att betala för, parkeringsplats för sitt fordon vid bostad eller målpunkt ger inte den enskilde rätt att parkera i strid med rådande regler. Hushållen har däremot möjlighet att demonstrera sina åsikter i form av olika betalningsvilja för exempelvis bostäder beroende på hur möjligheterna till parkering ser ut.

3.1 Zonindelning

Zon 1

Zon 1 innefattar de centrala delarna av Uddevalla. Inom zon 1 nås centrums utbud av handel, service, lokal och regional kollektivtrafik, etc. inom maxi-malt 15 minuters promenad. I denna del av staden är också bilinnehavet lägre än i de flesta övriga delar av kommunen, vilket visar på möjligheten att klara sig bra utan egen bil. Dessutom räknas hela området kring Bäveåns mynning, där framtida stadsutveckling planeras, till zon 1.

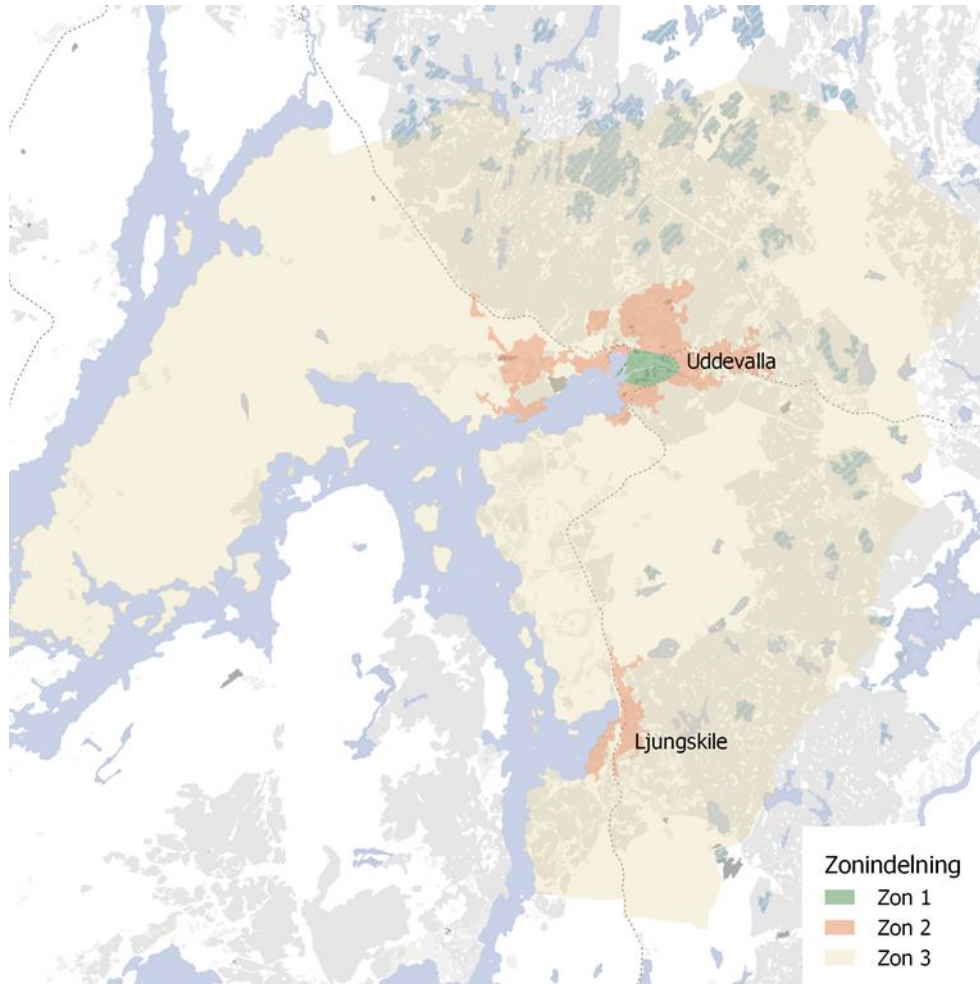
Zon 2

Till zon 2 räknas Uddevalla centralort (exklusive zon 1), samt Ljungskile tätort. I denna zon är det i regel möjligt att ta sig med cykel till respektive tätorts centrum inom ca 10 minuter, samt med lokal kollektivtrafik till centrum och till regionala kollektivtrafiknoder.

Zon 3

Övriga småorter samt landsbygd i Uddevalla kommun räknas till zon 3, där möjligheterna att resa med gång, cykel och kollektivtrafik får anses begränsade för de flesta.





Förändrad verksamhet

För Uddevalla respektive Ljungskile tätort behöver parkeringsefterfrågan för bilparkering inte räknas om vid förändring av lokal från en verksamhet till en annan verksamhet. För en lokal som byggs om från till exempel restaurang till handel eller tvärt om behöver alltså efterfrågan på bilparkering inte räknas om. Däremot behöver parkeringsefterfrågan för bilparkering räknas om vid förändring från verksamhet till bostad.

Bakgrunden är att den nya bilplatsefterfrågan dels regleras av tillgängligt utbud, dels tillgodoses av parkeringsmöjligheter på närliggande allmän platsmark eller parkeringsanläggningar. Syftet är att förenkla omvandling av verksamheter i takt med förändrade förutsättningar och således undvika tomma lokaler.

3.2 Parkeringstal för bil

Bostäder (minimital)

Parkeringstalen för bostäder är minimital, baserade på dagens bilinnehav men nedräknade med 20 procent för att möjliggöra exploatering med färre parkeringsplatser. För enbostadshus bedöms det rimligt att kommunen styr mot minst en bilplats för boende (samt 0,1 bilplatser för besök) per hushåll, för samtliga zoner, se Tabell 3 1.

Tabell 3-1 Parkeringstal (bil) för bostäder i Uddevalla kommun.

Boendetyper	Zon 1		Zon 2		Zon 3	
	P-tal boende	P-tal besökande	P-tal boende	P-tal besökande	P-tal boende	P-tal besökande
Flerbostadshus, per 1 000 m ² BTA	6,3	1,3	8,8	1,3	12,5	1,3
Flerbostadshus, per bostad	0,5	0,1	0,7	0,1	1,0	0,1
Enbostadshus, per bostad	1,0	0,1	1,0	0,1	1,0	0,1

Verksamheter (minimi- och maximinivåer)

Syftet med parkeringstalen är att möjliggöra bilsnål exploatering i tätorterna Uddevalla och Ljungskile och att förhindra överutbud av parkering och ineffektiv markanvändning.

Kontor och detalj-/centrumhandel

Bilparkeringstalen för kontor och handel i zon 1 och 2 anger ett lägsta antal parkeringsplatser som ska anordnas, samt ett största antal platser som får anordnas i form av markparkering. Minimnivån baseras på en 40 procent lägre bilandel än i genomförd resvaneundersökning⁴. Maximnivån för markparkering gäller för samtliga zoner och baseras på 20 procent lägre bilandel än idag, enligt resvaneundersökningen, i zon 1 och 2. Maximnivån i zon 3 baseras på resvaneundersökningen. Exploatörer som önskar bygga parkering utöver maximitalen hänvisas till att anlägga dessa i parkeringsanläggningar.

Externhandel och industri

För externhandel och industri gäller endast maximital för markparkering, i samtliga tre zoner.

⁴ Västtrafik 2019. Resvaneundersökning i Uddevalla tätort – Hösten 2018. Intermetra Business & Market Research Group AB. På uppdrag av Västtrafik.

Skolor, förskolor och äldreboenden

För skolor, förskolor och äldreboenden gäller endast minimalt, i samtliga tre zoner, se Tabell 3 2. Precis som för kontor och handel baseras denna miniminivå på 40 lägre bilandel än i resvaneundersökningen. Parkeringstalet för besökare till skola och förskola inkluderar ytor för besökare, exempelvis föräldrar vars ärende kräver parkering, hantverkare, inhyrda föreläsare, etc. Ytor för hämtning och lämning av elever tillkommer utöver parkeringstalen.

Tabell 3 2 Parkeringstal (bil) för verksamheter i Uddevalla kommun.

Verksamhet	Zon 1 (min-max)		Zon 2 (min-max)		Zon 3 (max)	
	P-tal verksamm a/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökand e/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamm a/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökand e/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamm a/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökand e/ 1 000 m ² BTA
Kontor	10-15	1-2	14-19	1-2	25	3
Detalj-/Centrumhandel	3-5	11-16	4-6	14-20	8	26
Externhandel (max)	-	-	6	28	8	38
Industri (max)	11	2	14	2	15	2
Restaurang		20-50*		20-50*		20-50*
Hotell		5-20*		5-20*		5-20*
Verksamhet	Zon 1 (min)		Zon 2 (min)		Zon 3 (min)	
	P-tal verksamm a/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökand e/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamm a/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökand e/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamm a/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökand e/ 1 000 m ² BTA
Skola	3	2	4	2	4	2
Förskola	6	2	8	2	9	2
Äldreboende	1	3	2	4	2	4
Vård	Särskild utredning krävs					
Idrottsanläggning/Samlings lokal	Riktvärde: 40-60 bpl/100 besökare					

* Särskild parkeringsutredning rekommenderas då antalet besökare och verksamma per ytenhet kan variera kraftigt.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Personer med nedsatt rörelseförmåga har särskilda behov av att kunna resa med bil och därmed parkera, vilket ställer särskilda krav vid exploatering:

- 2-5 procent av samtliga platser, minst 1 bpl per projekt, ska anpassas för personer med nedsatt rörelseförmåga

- 5 meter breda
- Nära entréer, max 25 m gångavstånd till en tillgänglighetsanpassad entré
- Vid kraftig reduktion av bilparkeringstalen (se nedan) kan andelen anpassade platser behöva vara större än 5 procent

3.3 Parkeringstal för cykel

Bostäder (minimital)

Parkeringstalen för cykel vid bostäder är minimala som möjliggör ett cykelinnehav på en cykel per person, för boende i flerbostadshus. För enbostadshus anges inget parkeringstal då cykelparkering antas lösas på den egna tomten, se Tabell 3.3.

Tabell 3.3 Parkeringstal (cykel) för bostäder i Uddevalla kommun

Boendetyper	Zon 1, 2 och 3	
	P-tal boende	P-tal besökande
Flerbostadshus, per 1 000 m ² BTA	22	6,5
Flerbostadshus, per bostad (80 m ² BTA/lgh)	1,8	0,5

Verksamheter (minimital)

Parkeringstalen för cykel vid verksamheter är minimala för målstyrning mot en ökad cykelandel, och bygger på att 30 procent av de anställda ska kunna cykla till arbetet i zon 1 och 2 och 15 procent i zon 3. Av besökarna ska 10 procent kunna cykla, se Tabell 3.4.

Tabell 3 4 Parkeringstal (cykel) för verksamheter i Uddevalla kommun.

Verksamhet	Zon 1 och 2		Zon 3	
	P-tal verksamma/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökande/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamma/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökande/ 1 000 m ² BTA
Kontor	10,5	0,5	5,5	0,5
Detaljhandel /centrumhandel	3,0	3,5	1,5	3,5
Externhandel	3,0	5,0	1,5	5,0
Industri	6,0	0,2	3,0	0,2
Restaurang	3,0	7,0	1,5	7,0
Skola	3,0	20,0	1,5	15,0
Förskola	6,0	10,0	3,0	10,0
Äldreboende	0,8	0,5	0,6	0,5
Hotell	Särskild utredning krävs			
Vård	Särskild utredning krävs			
Idrottsanläggning/Samlingslokal	Riktvärde: 20-30 cpl/100 besökare			

3.4 Flexibla parkeringstal

Flexibla parkeringstal bygger på att det som efterfrågas genom efterfrågan på parkering inte i första hand är möjligheten att resa med bil eller att kunna ha en egen bil stående i närheten av bostaden. Istället är det främst tillgång till olika tjänster och utbud av butiker, fritidsaktiviteter, etc. som efterfrågas. Vanligen möjliggörs denna tillgång genom resor och många av dessa resor görs idag med bil. Med bättre tillgång till det som primärt efterfrågas och alternativ till att resa med egen bil är det möjligt att reducera utbudet av bilparkering utan att reducera tillgången till varor, tjänster och aktiviteter.

Mobilitetsåtgärder som motprestation för att få reducerat antal parkeringsplatser avtalas mellan kommunen och en exploatör. Fysiska, byggda åtgärder (exempelvis välutformad cykelparkering och utrymmen för cykelfaciliteter) inkluderas i bygglovsansökan, medan andra åtgärder (exempelvis bilpool och informationsinsatser) avtalas i civilrättsliga avtal.

Vid tillämpning av flexibla parkeringstal för bil tillämpas följande arbetsgång:

1. Kontrollera att aktuellt projekt ligger i centralorten Uddevalla eller i Ljungskile tätort och att reduktion är tillämplig (ej mindre projekt med få bilplatser)
2. Bedöm potentialen att reducera antalet bilplatser utifrån projektets storlek. En tumregel är att det oreducerade antalet parkeringsplatser, beräknat

enligt parkeringstalen, uppgår till minst 30 platser (motsvarar omkring 50 lägenheter i zon 1)

3. Ta fram gällande parkeringstal utifrån den zon som projektet ligger i (centrala Uddevalla, centralorten Uddevalla, Ljungskile tätort)
4. Om ett av åtgärdspaketen (se nedan) genomförs av exploitören kan parkeringstalen reduceras (se Tabell 3 5). Genomförandet av åtgärder säkerställs dels genom bygglov, dels genom andra avtal mellan kom-mun och exploitör och mellan exploitör och tjänsteleverantör
5. Beräkna total parkeringsefterfrågan för projektet, med reducerade parkeringstal
6. Om samnyttjande av parkering bedöms möjligt, beräkna den dimensionerande parkeringsefterfrågan (se Tabell 3 7)

Reduktion av bostäder

Reduktion av parkeringstal för bostäder kan göras genom ett mindre eller ett större åtgärdspaket. I den mån en exploitör önskar genomföra andra åtgärder än de listade nedan avgör Uddevalla kommun utbyttbarheten åtgärderna emellan.

Mindre åtgärdspaket (-25 procent):

- **Information** om möjligheterna att resa med kollektivtrafiken samt om bilpoolslösningen och dess fördelar ges i samband med marknadsföring av bostad
- **Bilpool** etablerad vid inflyttning, med uppställningsplatser för bilpoolsbilar. Godtagbart avstånd är samma som övrig parkering
- Antalet **bilpoolsbilar** är 5 procent av den reducerade parkeringsefterfrågan (minst 2 st)
- Gratis medlemskap (månadsavgift) i **bilpool** erbjuds samtliga boende i fastigheten i minst 7 år från inflyttning
- **Cykelparkeringen** utformas med stor omsorg och med utökade utrymmen för lastcyklar och cykelkärror (10 procent av platserna eller mer) jämfört med minimikraven. Cykelplatser ligger närmare än bilparkering
- Startpaket med **information** om kollektivtrafik, bilpool och cykelfaciliteter med cykelkarta delas ut vid inflyttning
- Ett gratis **prova-på-erbjudande** med kollektivtrafiken i minst 30 dagar per bostad, delas ut i samband inflytt
- **Parkeringsavgift** för bilplatser finns och särskiljs på från kostnaden för bostaden på hyresavin

Större åtgärds paket (-40 procent):

- Samtliga åtgärder i det **mindre åtgärds paketet**
- Fastigheten har en tydlig **hållbart resande-profil**, som tydliggörs i annonser och utskick i samband med marknadsföring och inflyttning
- Mer än 50 procent av **cykelplatserna** ligger inomhus eller under tak med vindsydd. Inomhusparkering för cyklar nås från markplan
- Utrymme för **tvätt och underhåll** av cyklar anordnas
- Tillgång till **cykelpump** och **cykelverktyg** anordnas
- **Cykelpool** med lastcyklar och elcyklar anordnas, med gratis medlemskap för de boende
- **Bilparkeringsavgiften** särskiljs från hyresavin och motsvarar den faktiska kostnaden för parkering
- **Årlig uppföljning** av bilinnehavet bland de boende i fastigheten under minst fem år efter inflyttning

Utöver de två åtgärds paketerna möjliggörs även för **bilfritt boende**, vilket ställer betydligt större krav på åtgärder genomförda av exploatören. Exempelvis kan en mer heltäckande mobilitetstjänst ("Mobility as a Service", MaaS) erbjudas de boende så länge de bor i fastigheten. Särskild utredning ska göras i de fall denna möjlighet önskar prövas.

Tabell 3.5 Reducerade parkeringstal (bil, per 1 000 m² BTA) för bostäder i Uddevalla kommun, inkl. besöks-P.

Åtgärds paket	Reduktion	Reducerat P-tal centrala Uddevalla	Reducerat P-tal Övr. Uddevalla tätort	Reducerat P-tal Ljungskile tätort
Mindre	-25 %	6,1	7,9	7,9
Större	-40 %	5,1	6,6	6,6
Bilfritt boende	-95 %	1,7	1,8	1,8

Reduktion för verksamheter (-20 procent)

Reducerade parkeringstal ska även erbjudas för verksamheter om det finns åtgärder som innebär goda möjligheter att minska arbetspendlingen med bil. Reduktion lämpar sig inte för väldigt besöksintensiva verksamheter, där den stora parkeringsefterfrågan beror på besökare, som är svårare att nå med mobilitetsåtgärder. Nedanstående åtgärder och reducerade parkeringstal ska därför endast tillämpas på kontorsverksamhet. Ett samlat åtgärds paket för reduktion av de anställdas parkeringsefterfrågan med 20 procent ser ut som följer:

- Parkering för anställda löses genom **parkeringsköp** i samlad parkeringsanläggning

- Arbetsplatsen erbjuder mycket hög standard på cykelparkeringen, med **väderskydd och ramlåsmöjlighet**
- **Dusch- och omklädningsrum, samt serviceutrymme** för cykel, finns för de anställda

Vid genomförande av ytterligare åtgärder för större reduktion av antalet bilplatser bör en särskild utredning genomföras.

Tabell 3 6 Reducerade parkeringstal (bil, per 1 000 m² BTA) för kontorsverksamhet i Uddevalla kom-mun, inkl. besöks-P.

Reduktion för verksamheter, -20 %	Reducerat P-tal centrala Uddevalla	Reducerat P-tal Övr. Uddevalla tätort	Reducerat P-tal Ljungskile tätort
Kontor	9,0	12,2	12,2

3.5 Samnyttjande

Samnyttjande av parkering bygger på att olika funktioners och gruppers parkeringsefterfrågan varierar över dygnet och veckan. Eftersom denna variation inte ser likadan ut för till exempel kontorsarbetande och restaurangbesökare, så kan olika grupper nyttja samma parkeringsyta vid olika tider. Att planera för samnyttjande bidrar till ett mer effektivt nyttjande av resurser, i form av såväl parkeringsanläggningar som stadens mark.

Den största samnyttjandeeffekten uppnås då arbetsplatser och besökstata verksamheter (handel, nöje, restaurang) samnyttjar parkeringsplatser, eftersom arbetsplatsernas efterfrågan i regel minskar under kvällar och hel-ger, de tider då flest personer besöker handeln, restauranger och andra centrumfunktioner (se Tabell 3 7).

Tabell 3 7 Ungefärlig beläggningsgrad (bilparkering) vid olika tider och funktioner. OBS! Siffrorna bygger på tidigare studier och erfarenheter. Deras giltighet bör därför i varje enskilt fall utvärderas och den faktiska användningen av parkeringsanläggningar följas upp löpande.

Beläggningsgrad (%) vid dimensionerande tider för olika grupper/funktioner				
Funktion	Vardag 9-16	Fredag 16-19	Lördag 10-15	Kväll, natt
Bostäder	70	80	70	100
Kontor	100	20	10	10
Handel				
- Livsmedel	60	80	100	0
- Övrig handel	50	80	100	0
Restaurang	90	80	60	0
Industri och lager	100	10	10	10
Skola/förskola	100	10	5	0

Även för bostäder finns en viss samnyttjandepotential, men samtidigt bör parkering vid bostäder möjliggöra för de boende att låta bilen stå parkerad längre perioder, vilket minskar möjligheterna till samnyttjande.

För att samnyttjande ska vara möjligt och kunna ge en reduktion av det totala antalet platser som efterfrågas vid en given tidpunkt ska ett antal förutsättningar uppfyllas:

- Parkeringsplatserna är inte reserverade för specifika användare utan kan användas av vem som helst som följer övrig reglering (t ex parkeringsavgift eller längsta parkeringstid) på platsen
- Parkeringsplatserna är tillgängliga att använda för alla som har ärende till området under de tider då omgivande verksamheter är öppna, det vill säga parkeringsanläggningarna är inte låsta för vissa grupper eller under tider på dygnet då närliggande butiker, kontor, etc. har öppet
- Parkeringsanläggningar som är tänkta att samnyttjas har en storlek på minst 50 bpl, för att minska förekomsten av tillfällen då ovanligt stor parkeringsefterfrågan från olika grupper samtidigt, överstiger det tillgängliga utbudet. OBS! Om reserverade parkeringsplatser förekommer i en parkeringsanläggning som samnyttjas ska det finnas minst 50 bpl utöver de reserverade platserna
- Det område/stadsdel som ska samnyttja parkeringsanläggningen innehåller en blandning av funktioner, såsom bostäder, kontor, restaurang, handel, service, etc., så att efterfrågan på parkering från olika grupper varierar över dygnet och veckan
- Parkeringsanläggningar som ska samnyttjas ligger i närheten av de funktioner som ska få sin parkeringsefterfrågan tillgodosedd. Önskvärda gångavstånd (se **Fel! Hittar inte referenskölla.**) ska tillämpas.

- Utöver dessa krav är det önskvärt att parkeringsanläggningar regleras på ett sätt som ytterligare stärker förutsättningarna för samnyttjande. Regleringen av parkering ska också bidra till att de övriga målen i trafik- och parkeringsstrategin uppfylls:
- För **korttidsbesökare** bör det finnas möjlighet att betala parkeringsavgift för just den tid som de önskar parkera. På så sätt ges denna grupp ett tydligt incitament att parkera bara så länge som de vill och sedan flytta bilen och lämna plats åt andra som önskar parkera
- För **arbetande/långtidsbesökare** bör möjligheten erbjudas att betala per dag, vilket för de flesta arbetande är den rimligaste tidsenheten. Däremot bör de inte erbjudas möjligheten att betala sin parkering per månad eftersom det tar bort det ekonomiska incitamentet att för varje enskild dag överväga att resa till arbetet på annat sätt än med bil
- För **boende** bör det finnas möjlighet att betala sin parkering per månad, för att undvika att ge dem ekonomiska incitament att använda bilen under dagen. Ur ett samnyttjandeperspektiv är detta mindre önskvärt, men det bidrar till att göra det mer attraktivt att låta bilen stå parkerad hemma och istället resa, exempelvis till arbetet, med andra färdmedel

Dessa regleringsprinciper bör tillämpas i de parkeringsanläggningar som kommunen äger eller förvaltar, men kan inte garanteras i anläggningar som förvaltas av privata aktörer.

3.6 Parkeringsköp

En exploatör kan leva upp till kraven på parkeringsutrymme genom att antingen ordna parkeringsplatser på egen tomt eller genom avtal om parkeringsköp i en parkeringsanläggning på närliggande fastighet (önskvärda gångavstånd är vägledande). I det senare fallet kan det röra sig om en befintlig anläggning eller om en anläggning som kommer att färdigställas så att den beräknade ökade efterfrågan på parkering tillgodoses. Avtalet kan tecknas antingen med kommunen eller med en annan aktör som tillhandahåller ett tillräckligt antal parkeringsplatser. Avtalet måste garantera att platserna hålls tillgängliga under tillräcklig tid för den fastighet som härigenom löser sin parkeringsefterfrågan. Praxis är att avtal om parkeringsköp skrivs på 25 års tid, vilket är maximalt juridiskt möjligt, enligt Jordabalken (SFS 1970:994), 7 kap. 5 §.

Bilaga 1: Underlag för parkeringstal

Boendetäthet

Boendetäthet är en grundparameter för att beräkna parkeringstal för bostäder. Antal boende per lägenhet i flerbostadshus i Uddevalla kommun är 1,8 och i enbostadshus 2,6.⁵

Bostadsstorlek

Den genomsnittliga storleken för en lägenhet i flerfamiljshus i Uddevalla har, med hjälp av statistik över bostadsbeståndet beräknats till ca 70 kvm BOA (80 kvm BTA). Ett genomsnittligt enbostadshus/småhus har beräknats till ca 120 kvm BOA (140 kvm BTA).

Bilnehav och cykelnehav

Bilnehav är en grundparameter för att beräkna parkeringstal för bil för bostäder. SCB tillhandahåller statistik avseende bilägande (fysiska och juridiska personer) för geografiska nyckelkodsområdet genom BILPAK. Nyckeltal avseende bilägande i de olika zonerna visas i tabellen nedan. Till de boendes bilar räknas ett schablontillägg på 0,1 bilplatser/bostad för besökare.

Ungefärligt bilnehav för de tre zonerna i Uddevalla kommun, antal bilar per hushåll.

	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Bilnehav, bilar/hushåll	0,6	0,9	1,2

⁵ SCB, (2017). Statistiska Centralbyrån. Tabell hämtad från http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HE_HE0111/HushallT29/?rxid=3b44a70c-c024-4f51-b3c3-848f4ca59a70 [2019-02-25].

Bilnehav per 1000 invånare och per hushåll i NYKO-områden i Uddevalla kommun.

Områdesnummer	Områdesnamn	Bilar per 1000 inv.	Antal bilar per hushåll
1	SKANSBERGET	413	0,68
2	CENTRALA STADEN	322	0,58
3	SÖDER	399	0,6
4	WALKESB-SKEPPSV	367	0,61
5	BOHUSG-SOMMARH	463	0,75
6	KAPELLE	438	1,14
10	KARLSBERG	393	0,71
11	ÖSTRABO-STENB	379	0,77
12	HÖNSEBERGSHAGEN	462	0,78
13	BARKHÖGARNE	360	0,66
14	TUREBORG	273	0,59
15	ÄSPERÖD	475	0,82
20	UNDERÅS	349	0,55
21	V RAMNERÖD	463	0,83
22	SKOGSLYCKKAN	325	0,56
23	UNNERÖD	396	0,72
24	BOXHULT	457	1,1
25	HOVHULT	331	0,74
26	FASSERÖD	485	1,2
27	SÖRVIK	0	0
28	KURVERÖD	489	1,2
30	Ö RAMNERÖD	462	0,93
31	ELSEBERG	376	0,69
32	HEDEGÄRDE	417	0,86
33	BLEKET	426	0,96
34	DALABERG	312	0,71
35	BRÄCKE-KURÖD	580	1,15
36	LILLESJÖ	0	0
37	HELENEDAL	412	1,15
38	BJÖRBÄCK-GRÄSKÄ	549	1,37
40	STADSFJÄLLET	466	0,92
41	UDDEV GLB I ÖVR	506	1,22
42	LANE RYR	522	1,16
50	LJUNGSKILE	435	1,05
51	LJUNGSKILE GLB	494	1,1
52	ULVESUND	401	1,02
53	AMMENÄS	530	1,28

54	FORSHÄLLA	523	1,15
60	HERRESTAD	475	1,23
61	HERRESTADS GLB	487	1,27
62	HOGSTORP	487	1,22
63	SKREDSVIK	503	1,16
64	BERG ÖSTRA	521	1,16
Områdesnummer	Områdesnamn	Bilar per 1000 inv.	Antal bilar per hushåll
65	BERG VÄSTRA	524	1,2
66	BOKENÄS VÄSTRA	570	1,22
67	BOKENÄS ÖSTRA	537	1,21

Cykelinnehav finns inte som statistikfört på samma sätt som bilinnehav på kommunnivå. Eftersom det finns mål om ökat cyklande i Uddevalla kommun är det viktigt att planera för att invånarna enkelt ska kunna äga och parkera sina cyklar. Cykelinnehavet som utgör underlag för parkeringstalen är 1 cykel/invånare och 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare.

Arbets- och besöksstäthet

Som underlag för arbets- och besöksstäthet har uppgifter från Parkeringslexikon (1990) samt underlag till andra kommuners parkeringsnormer används. Indata som ligger till grund för parkeringstalen för verksamma:

Arbets- och besöksstäthet redovisat för de olika verksamheterna.

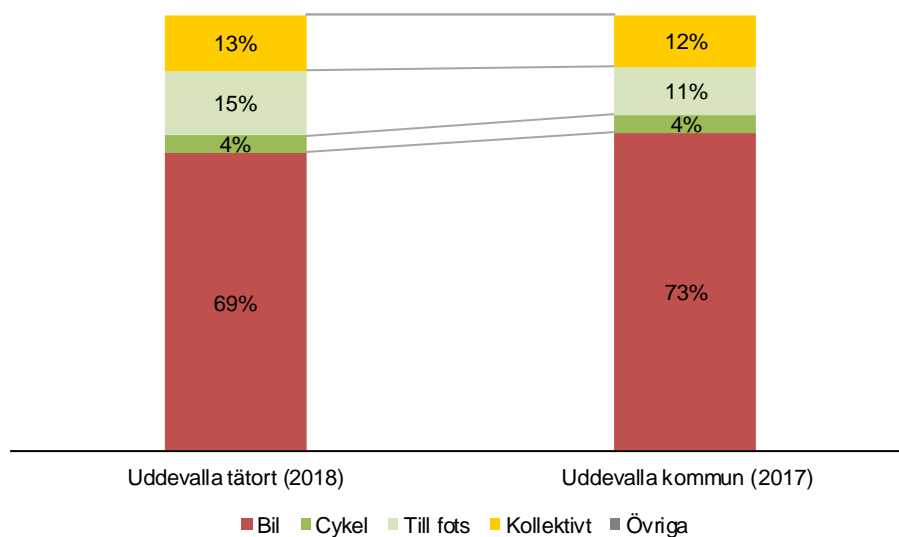
	Antal anställda/1 000 BTA	Antal besökare/1 000 BTA
Kontor	35	3
Detaljhandel/centrumhandel	10	35
Externhandel	10	50
Restaurang	10	70
Industri	20	2
Skola	10	100 elever
Förskola	20	100 barn
Vård		Särskild utredning krävs
Idrottsanläggning		Särskild utredning krävs
Samlingslokal		Särskild utredning krävs
Äldreboende	4	5

Resvanor

Andelen bil- och cykelresor för de olika zonerna har betydelse för hur bil- och cykelparkering vid arbetsplatser, handel och andra målpunkter kan dimensioneras. Hösten 2018 lät Västtrafik genomföra en resvaneundersökning i Uddevalla tätort. Syftet med undersökningen var att kartlägga kommuninvånarnas resmönster och attityder till kollektivtrafiken och övrig trafik i kommunen. För resandet i övriga

Uddevalla kommun har data från en resvaneundersökning gjord av trafikkontoret Göteborgs stad, inom ramen för västsvenska paketet, använts.⁶

I Uddevalla tätort görs i genomsnitt 69 procent av alla resor med bil (50 procent som förare) och 4 procent med cykel. Även vid kortare resor används bil som huvudsakligt färdmedel i drygt hälften av fallen. Boende i övriga Uddevalla kommun gör i genomsnitt längre resor än boende i Uddevalla tätort⁷.

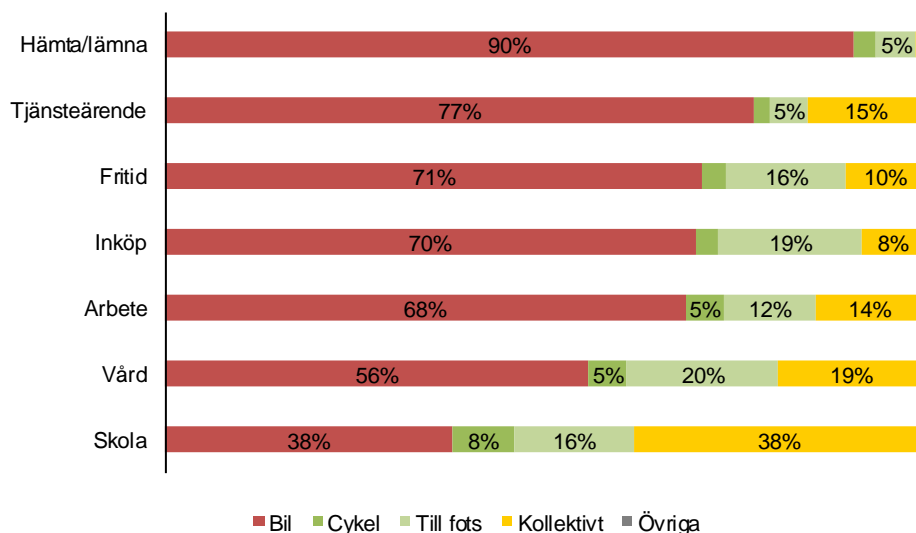


Färdmedelsfördelning, boende i Uddevalla tätort respektive Uddevalla kommun. n (resor) = 4 997.

Som underlag till parkeringstal är det relevant att titta på färdmedelsandelar för bil och cykel, för olika typer av ärende och geografiskt område. Nedan följer relevanta utdrag från resvaneundersökningen som delvis ligger till grund för parkeringstal för bil och för cykel i Uddevalla.

⁶ Göteborgs stad trafikkontoret. Resvaneundersökning 2017.

⁷ Västtrafik 2019. Resvaneundersökning i Uddevalla tätort – Hösten 2018. Intermetra Business & Market Research Group AB. På uppdrag av Västtrafik.



Färdmedelsfördelning vid olika ärenden, boende i Uddevalla tätort. n (resor) = 4 997.

Utifrån informationen i figurerna ovan har antagande gjorts om hur färdmedelsandelarna varierar mellan olika ärenden i de olika zonerna. Det är dessa antagna färdmedelsandelar som ligger till grund för parkeringstalen för verksamheter.

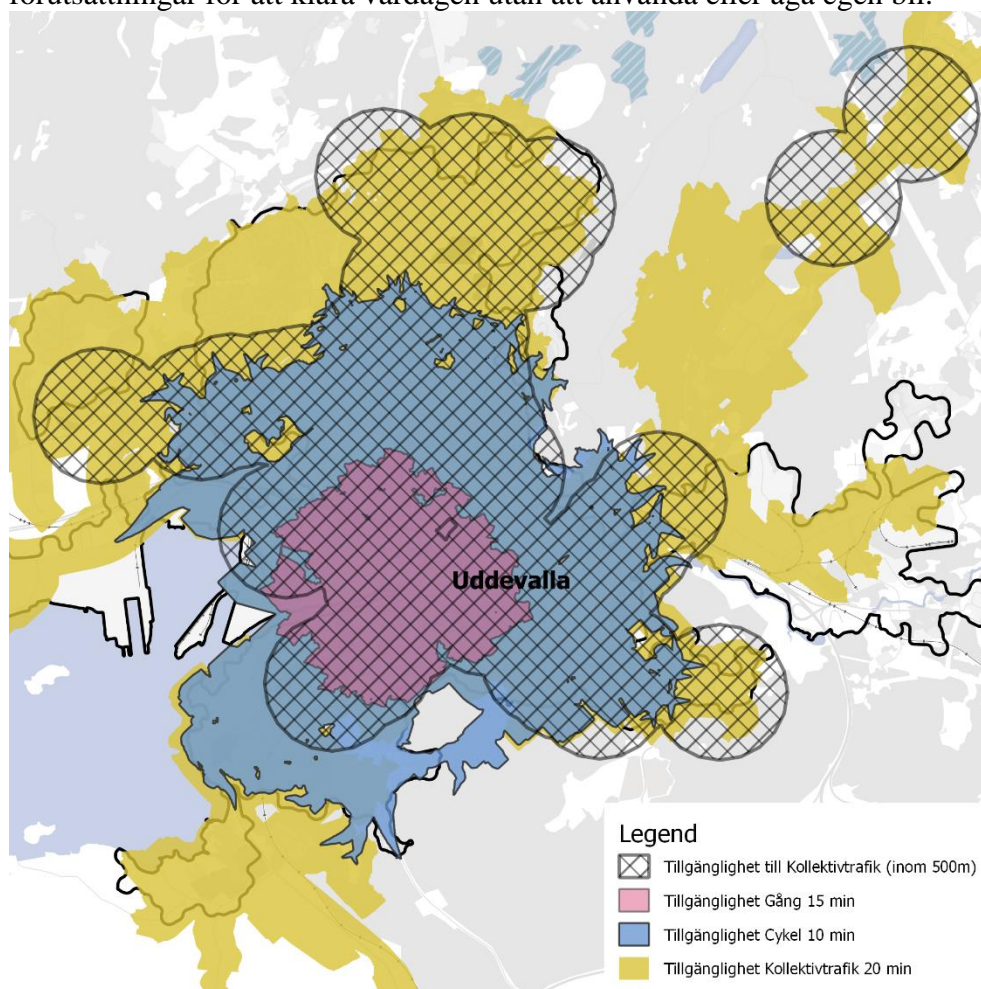
Ett antagande har gjorts att det skiljer mellan de tre zonerna hur många som reser med bil för olika typer av resor. Medelvärde för Uddevalla tätort har antagits gälla för zon 2, medan medelvärde för hela kommunen har antagits gälla för zon 3. För zon 1 antas andelen bilresor vara 20 procent-enheter lägre än medelvärdet för hela kommunen.

Andelen cykelresor idag är mycket låg och det bedöms inte ligga i linje med målen att anpassa parkeringstal utifrån dagens nivå. Cykelparkeringsutbudet bör istället möjliggöra en cykelandel om minst 30 procent för de anställda i zon 1, 20 procent i zon 2 och 15 procent i zon 3. Minst 15 procent av besökarna ska kunna cykla till sin destination i zon 1 och 2 och minst 10 procent i zon 3.

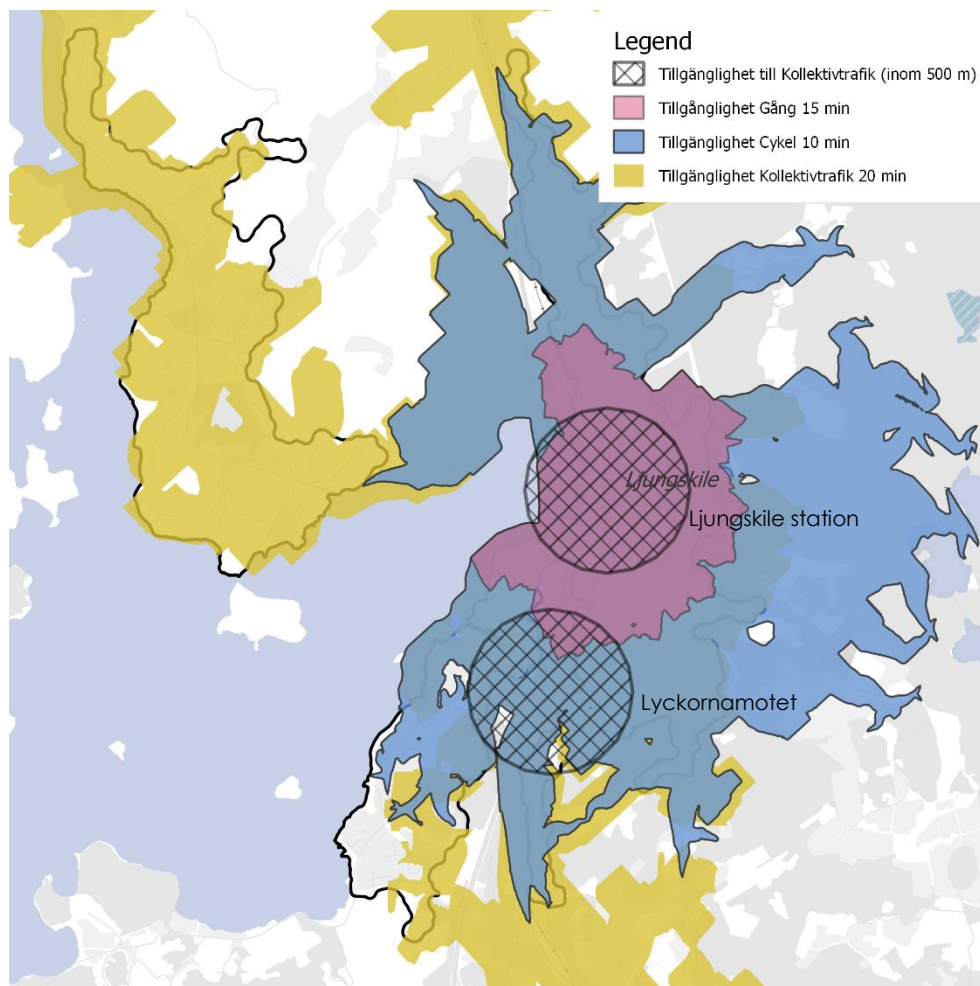
Antagen bilandel för olika verksamheter fördelat på anställda och besökare för bilparkering.

	Zon 1		Zon 2		Zon 3	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Kontor	52 %	54 %	68 %	70 %	72 %	74 %
Detaljhandel/ centrumhandel	52 %	54 %	68 %	70 %	72 %	74 %
Externhandel	52 %	54 %	68 %	70 %	72 %	74 %
Industri	52 %	54 %	68 %	70 %	72 %	74 %
Skola	52 %	-	68 %	-	72 %	-
Förskola	52 %	-	68 %	-	72 %	-
Äldreboende	52 %	55 %	68 %	71 %	72 %	75 %

Tillgänglighet till centrum med gång, cykel och kollektivtrafik
 Tillgängligheten till centrums handel, service och tillgång till kollektivtrafik har sammanställts för tätorterna Uddevalla och Ljungskile. Det utgör viktiga förutsättningar för att klara vardagen utan att använda eller äga egen bil.



Tillgänglighet till centrum med andra färdmedel än bil och till kollektivtrafikhållplatser med stor turtäthet, i Uddevalla. Skrafferade cirklar anger 500 m radie kring kollektivtrafikhållplats med minst 4 turer per riktning och timme. Gul markering anger område som når centrala Uddevalla inom 20 minuters kollektivtrafikresa (inkl. gång till hållplats), utan att ta hänsyn till turutbud.



Tillgänglighet till centrum med andra förmedel än bil och till kollektivtrafikhållplatser med stor turtäthet, i Ljungskile. Skrafferade cirklar anger 500 m radie kring kollektivtrafikhållplats med minst 4 turer per riktning och femme. Gul markering anger område som når centrala Ljungskile inom 20 minuters kollektivtrafikresa (inkl. gång till hållplats), utan att ta hänsyn till turutbud.

Parkeringsstal för särskilda verksamheter

Hotell

Hotellverksamheter kan variera stort i besöks- och personaltäthet beroende på läge och profil samt om verksamheten inrymmer andra målpunkter som exempelvis konferens, restaurang eller spa-anläggning. En rimlig utgångspunkt är ett intervall på 5-20 parkeringsplatser/1 000 kvm BTA för bil.⁸ För cykel är det rimligt att skapa möjlighet för en betydande andel för personalen (minst 15-20% beroende på zon). Andelen besökare/kunder som cyklar antas vara i princip obefintlig, medan det däremot bör finnas plats för ett antal lånecyklar till hotellkunder.

⁸ SKL 2007. Policy för parkering – processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen.

Restaurang

För restaurang (som inte är del av ett hotell) kan parkeringsefterfrågan variera kraftigt. Riktvärden är cirka 100 bordsplatser per 1 000 m² BTA och en efterfrågan på 20-50 bilparkeringsplatser per 1 000 m² BTA.⁹

För lokaler som inhyser hotell och restaurang, i kombination eller var för sig, rekommenderas en särskild parkeringsutredning.

Förskola

Parkeringsstal för förskola kan uttryckas som antal cykel- och bilplatser per förskolebarn eller per 1 000 m² BTA. I Uddevalla antas en täthet på cirka 10 m² per barn, samtidigt som arbetstätheten för förskolor i kommunen är 20 anställda per 1 000 kvm BTA.¹⁰

Förskoleverksamhet bör innebära ett parkeringstal på 1 cykelplats per 10 förskolebarn, vilket inkluderar utrymme för exempelvis cykelkärror. Till detta kommer 0,15-0,30 cykelplatser per anställd.

Bilparkeringssefterfrågan bedöms uppgå till en plats per 40 barn. Därtill kommer 0,50–0,70 bilparkeringsplatser per anställd.

Skola

1 000 m² BTA skola inrymmer cirka 100 elever och 10 anställda. Parkeringsstalen för cykel bygger på en målstyrd cykelandel på 15-30 procent för både elever och anställda.

Parkeringsstalen för bil bygger på en bilförarandel på 50-70 procent till skolan för anställda och 1 besöksplats per 40 elever.

Vård, idrottsanläggning och samlingslokal

För verksamheter som vård, idrottsanläggningar och samlingslokaler varierar såväl besökar- och anställningstätheten kraftigt, vilket ställer krav på särskilda parkeringsutredningar vid planering av denna typ av verksamheter.

⁹ SKL 2007. Policy för parkering – processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen.

¹⁰

<http://www.imfital.artisan.se/databas.aspx?sf=dh&hg=L0&vg=Personal&sy=0&varid=59&varid=146&varid=152&varid=149&varid=187&varid=191&varid=189&varid=12&varid=13&year=2017&area=198&area=-99&render=true&mode=1#tab-1> [2018-02-25].

Bilaga II: Bakomliggande resonemang

Lokalisering och utformning av cykelparkering

Närhet är den absolut viktigaste faktorn för cykelparkering. Det innebär att det är bättre med många små cykelparkeringar i direkt anslutning till varje ingång än en stor. Om placeringen inte är rätt, används inte cykelparkeringen.

Cykelparkeringen bör placeras på cyklisternas naturliga väg till målet, det vill säga i anslutning till cykelnätet, och väl synlig så att cyklisterna direkt ser var det går att parkera. Cyklisterna kräver korta avstånd till parkering, ju kortare ärende desto närmre måste cykelparkeringen ligga.

För både bostäder och verksamheter rekommenderas att minst hälften av platserna läggs nära entrén, dvs. inom 0-15 m (max 35 m) och om det är låsbart utrymme inom 35 m (max 50 m).¹¹ Med undantag för parkering vid stora evenemang/besöksanläggningar och för långtidsparkering vid stationer där längre avstånd kan tillåtas.

GCM-handboken, framtagen av Trafikverket och SKL, anger fyra övergripande standarder för cykelparkeringar:¹²

- ▶ Korttidsparkering (<30 min): Parkering på stöd eller i ställ nära entré. En mindre andel platser har ramlåsmöjlighet
- ▶ Parkering upp till 4 timmar: Cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln. En större andel platser har ramlåsmöjlighet. För ökad attraktivitet kan väderskydd inkluderas
- ▶ Parkering över dagen vid arbetsplatser, skolor, bytespunkter: Väderskydd och ramlåsmöjlighet bör finnas
- ▶ Parkering över natten vid bostäder och stationer: Väderskydd och ramlåsmöjlighet bör finnas på parkeringen, gärna i form av låsta rum

Utformning av bilparkering

Parkeringshus

I centrala Uddevalla är parkering i flera plan ovan mark motiverat av kostnads- och stadsbyggnadsmässiga skäl. Markparkering är för ytkrävande och ger oönskade avbrott i stadsrummet och underjordisk parkering innebär risker att anläggningskostnaderna blir mycket höga, samt att kostnaderna för parkering inkluderas i kostnader och hyror för exempelvis bostäder.

Parkeringshusen bör anläggas med levande bottenvåningar, det vill säga med service och handel som bidrar till stadslivet. Parkeringshusen bör också byggas på ett sådant sätt att de kan ställas om till annan användning, utan att behöva rivras.

¹¹ Om man utgår från målet att cykelns andel av resorna ska vara 20 %, innebär det 0,5 cykelresor per person och dag (i genomsnitt i Sverige görs ca 2,5 resor per person och dag). Enligt detta resonemang bör hälften av platserna vara lätt tillgängliga för cykling varje dag (dvs. helst inom 0-15 m, eller max 35 m).

¹² Tillgänglig på:

https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/acm_handbok.pdf

Det innebär att de byggs med tillräckliga våningshöjder och ljusinsläpp för att kunna inredas som till exempelvis kontor, om det skulle visa sig vara ett bättre nyttjande av fastigheten i framtiden.

Mobilitetshus

Ett mobilitetshus är en vidareutveckling av parkeringshuset och samlar fler mobilitetstjänster än bara bilparkering. En riktlinje är att minst 5 procent av ytan reserveras för andra tjänster än bilparkering och att dessa andra tjänster placeras i bottenplan för att säkra god tillgänglighet. Det kan med fördel betjäna flera olika fastigheter och funktioner (vilket möjliggör samnyttjande) och är utformat för flexibel användning och löpande anpassning till de boendes och andra användares önskemål. Exempel på vad som kan ingå i ett mobilitetshus:

- Laddinfrastruktur för elbilar och elcyklar
- Cykelparkering
- Cykelpool med olika typer av cyklar (last-/lådscyklar, elcyklar, cykelkärror)
- Bilpool
- Plats för hyrbilar
- Leveransskåp/avlämningskåp för varuleveranser
- Cykelfaciliteter såsom verktyg, upphängningsmöjligheter, tvätt, luftpump
- Utlåning av vagnar/kärror för att underlätta hantering av varor och gods

Den exakta utformningen av denna typ av anläggningar och de tjänster som ska ingå ska utredas från fall till fall.

Kostnader för parkering

Parkering, i synnerhet för bil, är kostsamt att tillhandahålla. Kostnaden består av tre delar:

- Anläggningskostnad
- Alternativkostnad/markvärde
- Drift- och underhållskostnad

Anläggningskostnaden innebär kostnad för markarbeten, asfaltering, betongkonstruktioner, etc. och varierar kraftigt beroende vilken typ av parkeringsanläggning det rör sig om. **Alternativkostnaden** eller markvärdet har att göra med vad marken hade kunnat användas till istället för parkering och vilken avkastning detta hade gett. I städernas centrala delar är markvärdet betydande, vilket gör det fördelaktigt att anlägga parkering i flera plan på höjden eller under jord, istället för i ett plan på stora markytor. Till dessa två stora kostnadsposter kommer **kostnader för drift och underhåll** i form av ny asfalt, linjemålning, snöröjning, städning, ventilation, belysning och övervakning. De totala årliga kostnaderna för att tillhandahålla parkering i Uddevalla tätort beräknas ligga i spannet 20.000 kr – 100.000 kr per bilplats, beroende på om den

löses på mark eller i anläggning med flera plan. Detta innebär månatliga kostnader från omkring 2.000 kr och uppåt. Markparkering blir den dyraste lösningen i centrala lägen, eftersom alternativkostnaden i form av värdet av nya bostäder i flera plan, är så högt. Av samma skäl kan det vara mer ekonomiskt fördelaktigt för en exploatör att bygga parkering i underjordiska garage än i parkeringshus ovan mark. Rör det sig om parkering i flera plan under mark eller besvärliga markförhållanden kan dock kostnaderna för underjordisk parkering bli mycket högre än vad som normalt är fallet (cirka 300.000-350.000 kr per bilplats). Ur kommunens perspektiv är den bästa lösningen ofta att lösa centralt belägen parkering i parkeringshus i kommunal regi, eftersom det ger en effektiv markanvändning, ökad kommunal rådighet över parkerings- och trafiksituationen och en tydlig särskiljning av parkeringens kostnader från kostnaden för andra tjänster.

Synliggörande av parkeringens kostnader

Kostnaderna för parkering synliggörs sällan för användarna, parkörerna, vilket gör att det finns en utbredd uppfattning om att parkering ska kosta mycket mindre än vad det faktiskt kostar att tillhandahålla parkering, för kommunen, fastighetsägare, med flera. Det som i själva verket sker är att kostnaderna för parkering istället fördelas på kostnaden för bostäder, varor och tjänster, som blir dyrare än vad de annars skulle varit. På så sätt betalar alla samhällsmedborgare för parkering, oavsett om de använder den eller ej. Nackdelen med det systemet är att det dels skapar incitament för att äga och använda bil, eftersom kostnaden för parkering är subventionerad, dels är orättvist för alla de som av olika skäl inte äger eller använder bil men som ändå måste betala för parkering. Ur ett samhällsperspektiv är det önskvärt att parkeringen bär sina egna kostnader.

Kommunen bör därför inte ställa för höga krav på antal parkeringsplatser och dessutom vara restriktiv med att ge bygglov för parkeringsanläggningar under jord. På detta sätt kan kostnaderna för att tillhandahålla parkering både hållas nere och lättare särskiljas från exempelvis bostäder, samtidigt som ett mer begränsat utbud bidrar till en högre betalningsvilja då parkering inte kan betraktas som en självklarhet.

Att arbeta för ett stort utbud av cykelparkering motiveras emellertid bland annat av cyklingens stora hälsofördelar, både för individen och för samhället i stort.

Grundläggande principer för flexibla parkeringstal

Några saker är viktiga att tänka på i samband med mobilitetsåtgärder och flexibla parkeringstal:

- Åtgärder för minskad efterfrågan på bilparkering har effekt på människors val av färdmedel och om de väljer att äga en bil eller inte. Exakt vilken effekt varje enskild åtgärd har är dock svårt att säga. Snarare är det så att en samling olika åtgärder tillsammans har effekt därför att de stödjer varandra. Därför

föreslås färdiga åtgärds paket, istället för enskilda åtgärder, för reduktion av parkeringstalen

- Ur en exploatörs perspektiv är det av avgörande betydelse att byggprojekt har ekonomisk lönsamhet. För att det ska vara intressant att genomföra mobilitetsåtgärder istället för att bygga parkering måste reduktionen vara tillräckligt stor för att garantera en besparing
- För att reduktion av bilparkeringstalen ska vara rimlig måste det röra sig om ett projekt som är lokaliserat så att det finns yttre förutsättningar för att uppnå ett lågt bilinnehav (bostäder) eller låg bilanvändning (verksamheter). Det måste finnas en tillräcklig närhet och tillgång till service med gång, cykel och kollektivtrafik, det vill säga inom Uddevalla eller Ljungskile tätort
- Reduktion av antalet bilparkeringsplatser genom mobilitetsåtgärder är tillämpligt för större projekt där en och samma åtgärd når flera användare (större projekt med flerbostadshus eller större verksamheter) och där bilinnehavet/bilanvändningen inte redan kan antas vara mycket låg

Parkeringsköp ur kommunens hållbarhetsperspektiv

Uddevalla kommun önskar öka sin rådighet över parkeringssituationen i centrala Uddevalla och vill kunna erbjuda parkeringsköp för att finansiera byggnation av kommunala parkeringshus. Parkeringsköp är ett erbjudande från kommunen till exploatörer som på detta sätt kan uppfylla kraven på att anordna parkering. Parkeringsköpsbeloppet ska därför ligga på en nivå som gör att exploatören ser det som ett rimligt alternativ till att själv bygga parkering, samtidigt som det minimerar kommunens ekonomiska risk. De kostnader för att tillhandahålla parkering som inte täcks av parkeringsköpsbeloppet täcks av de parkeringsavgifter som kommunen löpande tar ut direkt av användarna. Ju lägre parkeringsköpsbelopp, desto högre parkeringsavgift krävs för kostnadstäckning och minskad risk för kommunen, och omvänt.

Räkneexempel, parkeringstal

För att illustrera föreslagna parkeringstal, samt effekter av åtgärds paket och samnyttjande ges ett räkneexempel:

- Anta en nyexploatering innehållande bostäder i flerbostadshus (4 000 m²), handel, livsmedel (1 500 m²) och kontor (2 000 m²) i centrala Uddevalla (zon 1)
 - Utgångspunkten är minimaltalen för bil, per 1 000 m² BTA:
 - 7,6 bpl (bostäder), 14 bpl (centrumhandel), 11 bpl (kontor)
 - Den beräknade, reducerade efterfrågan är:
 - 31 bpl (bostäder), 21 bpl (centrumhandel), 22 bpl (kontor), **totalt 74 bpl**
-
- Det mindre åtgärds paketet för bostäderna och åtgärder för reduktion för verksamheter genomförs, vilket reducerar antalet parkeringsplatser för boende respektive för anställda (kontor):

- 6,1 bpl (bostäder), 14 bpl (centrumhandel), 9 bpl (kontor)
- Den reducerade parkeringsefterfrågan är:
- 25 bpl (bostäder), 21 bpl (centrumhandel), 18 bpl (kontor)
- Till detta ska i detta fall läggas 2 platser för poolbilar för de boende, vilket gör att det **totalt blir 66 bpl**
- Den samlade reduktionen är 8 bpl, jämfört med om inga åtgärder genomförts för att reducera parkeringstalen
- Om dessa bilplatser kan samnyttjas mellan alla de olika funktionerna så kan **Fel! Hittar inte referenskölla.** användas för att beräkna den dimensionerande efterfrågan som behöver tillgodoseas:

Dimensionerande P-efterfrågan, räkneexempel					
Funktion	Reducerad P-efterfrågan	Vardag 9-16	Fredag 16-19	Lördag 10-15	Kväll, natt
Bostäder	25 bpl (+2 bilpoolsplatser)	$0,7 * 25 = 17,5$	$0,8 * 25 = 20$	$0,7 * 25 = 17,5$	$1 * 25 = 25$
Kontor	18 bpl	$1 * 18 = 18$	$0,2 * 18 = 3,6$	$0,1 * 18 = 1,8$	$0,1 * 18 = 1,8$
Handel - Livsmedel	21 bpl	$0,6 * 21 = 12,6$	$0,8 * 21 = 16,8$	$1 * 21 = 21$	$0 * 21 = 0$
Totalt	64 (+2) bpl	49 (+2) bpl	41 (+2) bpl	41 (+2) bpl	27 (+2) bpl

- ▶ Den dimensionerande efterfrågan på parkering uppstår under vardagar, kontorstid, då **totalt 51 platser** (inklusive 2 bilpoolsplatser för boende) efterfrågas samtidigt, det vill säga ytterligare 15 platser färre. **Totalt blir det 23 bpl färre** med reduktion och samnyttjande än med oreducerade parkeringstal och parkeringsplatser som ej samnyttjas
- ▶ Om de boende har reserverade platser, som ej kan samnyttjas, så blir det istället totalt 58 bpl, 16 bpl färre än med oreducerade parkeringstal och utan samnyttjande av platserna för kontor och handel
- ▶ Till detta kommer **totalt 146 cykelplatser** som ska anläggas:
 - ▶ 114 cpl för bostäder, varav 6 platser för mer utrymmeskrävande cyklar (ex vis lådcyklar) och 88 stödsäkra platser (ramlåsmöjlighet eller bakom låst dörr) för boende
 - ▶ 10 cpl för handel, varav 4-5 stödsäkra platser för de anställda
 - ▶ 22 cpl för kontor, varav 21 stödsäkra platser för de anställda