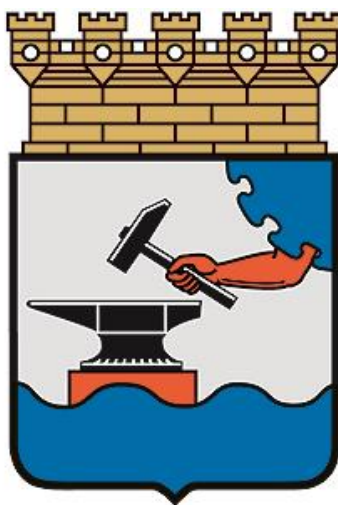


Antagen av Stadsbyggnadsnämnden 2016-01-18.

Började gälla fr o m 2016-04-28.

Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring



**Eskilstuna
kommun**

Sammanfattning

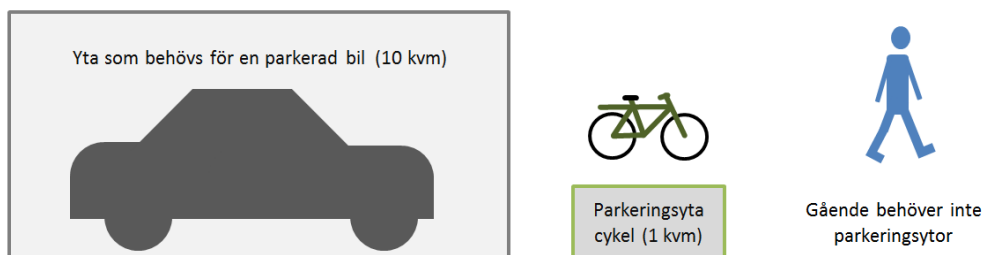
Eskilstuna ska fram tills 2030 kunna växa till 120 000 innevånare, främst genom förtätning. Det finns dessutom tydliga mål om att öka andelen hållbara resor. Hur parkering hanteras är därför en central fråga för att kommunen ska kunna nå sina långsiktiga mål. De parkeringstal som har funnits sedan 2006 skapar inte tillräcklig måluppfyllelse och därför tas dessa nya parkeringstal fram där det är större fokus på kostnadseffektivt och hållbart byggande.

Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring är både ett styrdokument och en vägledning som ska guida alla parter i plan- och bygglovsprocessen till en effektiv parkeringsplanering. Parkeringstal syftar till att reglera hur många parkeringsplatser som måste byggas vid exploatering.

Parkeringstalen som presenteras är flexibla för att varje fastighet ska få ett så optimalt tal som möjligt. Till skillnad från många andra kommuner så använder Eskilstuna stadstyper istället för zoner. Det görs för att ta fasta på att staden är i en långsiktigt ständig förändring och det måste planprocessen kunna hantera. Eskilstuna har även ett maxtal för parkering i centrala delarna av kommunen för att undvika ett ineffektivt nyttjande av värdefull mark.

Stort fokus läggs på samnyttjande av parkering och cykelparkering eftersom dessa båda områden har varit eftersatta vid tidigare hantering av parkeringstal. Båda dessa områden är beroende av att en tät blandbebyggelse eftersträvas men de är också verktyg för att skapa densamma.

Rambölls rapport "Kunskapsunderlag till nya parkeringsriktlinjer för Eskilstuna kommun" har fungerat som bakgrund till arbetet. Där kan man hitta fördjupade resonemang, definitioner av ord och fler åtgärdsförslag kring parkering i Eskilstuna.



Innehållsförteckning

1.	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	4
1.3	Kommunala mål.....	4
2.	Förutsättningar	6
2.1	Varför parkeringstal/parkeringsnorm?	6
2.2	Omvärldsbevakning	6
2.3	Kostnader för parkering	7
2.4	Ansvar för parkering i planeringsprocessen	8
2.5	Fordonsinnehav och trender	11
2.6	Beläggningsstudier	14
2.7	Nuvarande parkeringstal	15
3.	Parkeringstal.....	16
3.1	Förutsättningar	16
3.2	Stadstyper	17
3.3	Flexibilitet	19
3.4	Parkeringstal för olika boende och verksamheter.....	19
4.	Standarder för olika typer av cykelparkeringar	22
5.	Samnyttjande och parkeringsköp.....	26
5.1	Samnyttjande	26
5.2	Parkeringsköp.....	27
6.	Referenser och inspirationsmaterial	30
6.1	Tryckt material	30
6.2	Digitalt material	31
Bilaga 1.	Zoner och parkeringstal från 2006 och 2013 års parkeringsnormer.....	32
Bilaga 2.	Parkeringsberäkning i samband med bygglov för fastigheten	34

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Eskilstunas befintliga riktlinjer för parkering som togs fram 2006 är idag omoderna. Kommunen är idag i ett helt nytt läge där man växer snabbt och konkurrensen om attraktiv mark har blivit större. Det som räknas som centrala Eskilstuna har växt och kommer att fortsätta växa framöver vilket kräver att parkeringsregleringarna anpassar sig till den större stadens förutsättningar. De gamla riktlinjerna som används för att fastställa parkeringstalen i detaljplaner och bygglov är exempelvis alldeles för oflexibla och möjligheter för "nya" lösningar saknas. Det saknas också en struktur för att öka samnyttjande genom till exempel parkeringsköp (p-köp).

1.2 Syfte

Styrdokumentet Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring ska för såväl tjänstemän, politiker som exploatörer fungera som underlag för fastställande av parkeringsnivåer samt analyser och lösningar gällande parkeringsbehovet vid till exempel nyproduktion och verksamhetsändringar i Eskilstuna kommun.

1.3 Kommunala mål

Bland de strategiska målen så gynnar förslagen i det här dokumentet främst "En attraktiv stad" och "Ekologisk uthållighet". Förslagen ligger i linje med och fungerar som verktyg för att nå många av de kommunala mål som finns i Översiktsplanen, Trafikplanen och till viss del även Klimatplanen. Från Översiktsplanen handlar det framförallt om målet att Eskilstuna ska växa med tät stadsstruktur, stråkutveckling resurseffektivitet och tillgänglighet. Ett annat mål som gynnas är att skapa en mångfald av boendemiljöer och mötesplatser. Detta genom att förslagen till exempel underlättar byggandet av ungdomsbostäder eller att mötesplatser kan skapas på ytor som frigörs när det inte byggs lika mycket markparkering.

Ett tydligt mål från Trafikplanen som direkt rör parkering är att parkeringsmöjligheterna för besökande och boende ska medverka till ett attraktivt centrum. I Trafikplanen står det dessutom att antalet cykelparkeringar ska öka. Flera andra mål handlar om att transportbehovet med bil ska minska till fördel för mer hållbara transportmedel. Andelen resor med bil ska minska med knappt en tredjedel (19 procentenheter) från 58 procent till 39 procent. Personbiltransporterna (km/person) ska minska med 10 procent till 2020. Det finns flera åtgärdsförslag som innefattar beteendepåverkan och utbildande insatser med fokus på hållbarhet och hälsa. Detta ska tillämpas bl.a. i tillkommande bebyggelse där transportbehovet med egen bil i snitt ska vara lägre än i befintlig bebyggelse i syfte att bygga en mer hållbar struktur. I Trafikplanen

finns också ett tillgänglighetsmål som innebär att transportsystemet ska vara lika tillgängligt för alla med särskilt fokus på barn och personer med funktionsnedsättning.

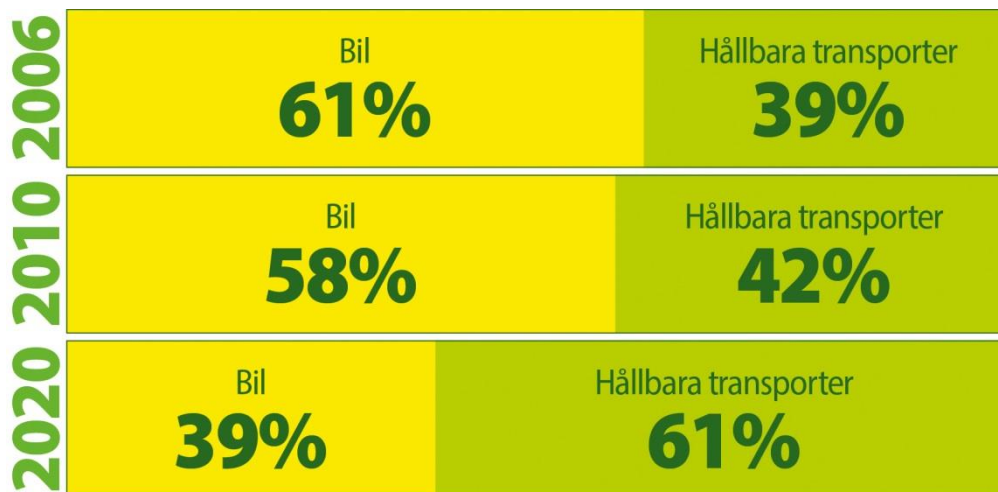


Bild 1. Eskilstuna kommuns mål om färdmedelsfördelning samt färdmedelsfördelning för 2006 och 2010.

2. Förutsättningar

Parkeringsstal ska vara ett underlag för kommuner och exploatörer i planskedet. Historiskt sett har parkeringstal ofta varit ett statiskt minimikrav som inte reglerar maxnivåer. Detta är en trend som till viss del ändrats till ett mer flexibelt tänkande och nu också ibland innefattar maxtal. I Eskilstuna beslutades det 2006 om nya riktlinjer för parkering. Parkeringsstalen från 2006 är dock inte så flexibla att rätt nivå på parkeringsbehovet kan fastställas i varje enskilt fall. Det har gjort att de i förlängningen inte bidrar tillräckligt mycket till måluppfyllnaden för t.ex. Översiktsplanen och Klimatplan. Cykelparkeringsstalen var dessutom för lågt satta med tanke på Eskilstunas mål om ett kraftigt ökat cyklande under kommande år.

2.1 Varför parkeringstal/parkeringsnorm?

För att skapa täta och attraktiva städer är en av de fundamentala principerna att hushålla med marken. Historiskt sett har stadsplaneringen inte lyckats med detta när det gäller parkeringsbehoven – stora markytor i centrala lägen har använts till att förvara bilar istället för att erbjuda bostadsytor, parkytor eller andra typer av viktiga samhällsfunktioner.

Parkeringsstalen fyller den funktion att exploateringar, för olika verksamheter och olika geografiska lägen, får anvisning om hur många bil- och cykelplatser som är rimligt att anlägga för att klara fastighetens transportbehov samtidigt som det bidrar till ett hållbart samhälle och våra kommunala mål.

Parkeringsstal och parkeringsnorm är synonyma begrepp. I det här dokumentet använder vi främst parkeringstal. I andra kommuner är dock parkeringsnorm minst lika vanligt.

2.2 Omvärldsbevakning

Synen på parkering i Sverige har i hög grad ändrats de senaste åren. Andelen kommuner som arbetar med flexibla p-tal ökar hela tiden och parkering ses inte längre som enbart ett sätt att förvara bilar (och cyklar) medan de inte används utan som ett sätt att styra transportsystemet.

De tydligaste exemplen på kommuner som arbetar i likhet med Eskilstuna är:

- Umeå – deras arbete med gröna parkeringsköp som i korthet innebär att om exploatören skapar goda förutsättningar för hållbara transporter i samband med etableringen erbjuds subventionering på parkeringsköp (p-köp), dessutom behöver inte lika många platser p-köpas

- Lund - deras koncept "Bilfritt boende" vilket möjliggör exploateringar med mycket låga parkeringstal
- Malmö - etablering av bilpool i utbyte mot lägre p-tal är en lösning som har hög acceptans
- Göteborg - använder sig av maxtal för parkering för att inte skapa fler platser än vad som är rimligt
- Gävle - exempel på kommuner som har eller är på gång att ta fram parkeringstal där flexibla lösningar är möjliga/centrala för bedömningen av parkeringsbehovet
- Västerås
- Örebro
- Örnsköldsvik

När det gäller inspiration till nivåer för Eskilstunas parkeringstal är de framtagna utifrån vårt färdmedelsfördelningsmål och vad de kommuner som ligger nära den fördelning vi önskar har för nivå på gällande bil- och cykelparkeringstal? Utöver det har det även gjorts jämförelser av avgiftsnivåer och regleringsformer för att se hur "tuffa" krav Eskilstuna ställer mot parkörer jämfört med andra kommuner av samma storlek.

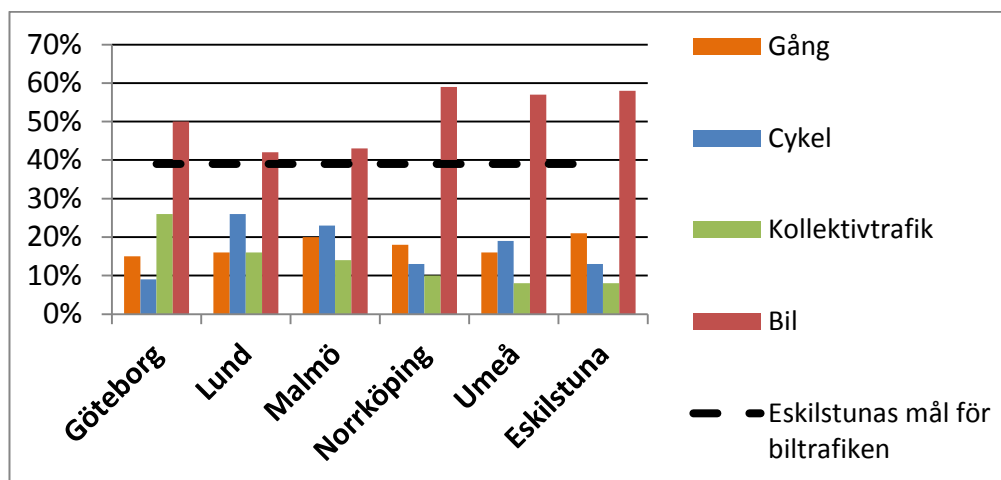


Diagram 1. Bild från parkeringsnormen för centrala Eskilstuna från 2013 där färdmedelsfördelning i olika städer visas.

2.3 Kostnader för parkering

Det är en vanlig (miss)uppfattning att parkering är en kassako. Det stämmer om det gäller central markparkering med hög betalningsvilja men mycket mera tveksamt när det gäller parkeringsanläggningar både ovan och under mark.

Utöver anläggnings-, drift-och underhålls-, övervaknings-, administrations- samt utvecklingskostnader så finns det även en dold kostnad i markupplåtelse – hur mycket intäkter hade platsen generat i form av t ex upplåtelser för uteserveringar eller förlorade skatteintäkter i form av fler boende? Gäller det ett privat företag ska de även gå med vinst. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) så är i dagsläget inte bostadsköpare villiga att betala den månadskostnad som faktiskt krävs för att t ex en bostadsrättsförening ska gå +/- på parkering. Istället läggs kostnaden för parkering på alla boende i huset, oavsett om de har bil eller inte. Delar av kostnaden tas in genom inköpspriset på lägenheten och senare genom månadsavgiften för lägenheten.¹

I Eskilstuna varierar markvärdet mellan cirka 1 500 till 5 000 kr/m², vilket gör att kostnaden för en parkeringsyta snabbt blir ganska hög. En parkeringsplats tar cirka 10 m² i anspråk beroende på hur den är utformad.

I tabell 1 nedan ses ungefärliga kostnader för anläggande av parkeringsytor i olika former.

Typ av anläggning	Kostnad per plats	Uppskattad kostnad för 15 platser	Uppskattad kostnad för 100 platser
Markparkering	15 000 - 30 000	337 500	2 250 000
Enklare p-däck 2 plan	60 000 - 80 000	1 050 000	7 000 000
Enklare p-däck 3 plan	80 000 - 150 000	1 725 000	11 500 000
P-hus 4-5 plan ≤ 500 pl	150 000 - 250 000	3 000 000	20 000 000
P-hus 5-7 plan > 600 pl	200 000 - 400 000	4 500 000	30 000 000
Garage under mark 1 plan	300 000 - 450 000	5 625 000	37 500 000
Garage under mark 2 plan	450 000 - 750 000	9 000 000	60 000 000

Tabell 1. Anläggningskostnader för parkering (Källa Svepark Parkeringsnytt nr 1 2014).

2.4 Ansvar för parkering i planeringsprocessen

Ju tidigare det går att diskutera hur mycket trafik ett område eller en fastighet kommer att generera desto lättare blir det att fastställa ett hållbart och

¹ VTI notat 23-2010, Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, Ragnar Hedström och Tomas Svensson.

kostnadseffektivt parkeringstal. Det förutsätter ett väl utvecklat samarbete mellan byggherre, framtida fastighetsägare, planarkitekt, bygglovshandläggare, mark- och exploateringskontor samt trafikplanerare. Frågan om parkering ska lösas på eller utanför fastigheten bör exempelvis väckas tidigt. Även frågan om hur stort parkeringsbehovet kan tänkas bli behöver genomlysas redan i de tidiga stadierna av planeringsprocessen även om vissa åtgärder inte kan fastställas förrän i bygglovsskedet.

2.4.1 Juridiken för parkering

I plan- och bygglagen 8 kap står följande delar som rör parkering:

" 9§ En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att..."

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

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

Huvudansvaret för att anordna parkeringen för sin fastighet ligger på fastighetsägaren. Detta ska ske "i skälig utsträckning". Kommunen har ett övergripande ansvar för markanvändningen i staden och för den övergripande parkeringsplaneringen. Det gör att många kommuner tar fram parkeringsnormer/tal som ska underlätta i arbetet och garantera en likvärdig bedömning. Normerna/talen är dock inte juridiskt bindande utan nämnden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

Vid förtätning i centrala delarna av Eskilstuna kan det antingen vara svårt eller icke-önskvärt att fastighetsägaren ordnar parkering på den egna tomten. Det finns då ett antal andra möjligheter:

- Att fastighetsägaren själv ordnar parkeringsplatser på annan plats men på egen disponerad mark
- Att fastighetsägaren i samverkan med andra fastighetsägare ordnar en gemensamhetsanläggning
- Ingå civilrättsliga avtal genom servitut, tomträtt, hyra eller arrende
- Ingå avtal om parkeringsköp med kommunen eller en privat fastighetsägare i en anordnad parkeringsanläggning.

I dessa fall måste läget vara preciserat till en fastighet i närheten av tomten. Ett

avtal eller lösning där läget inte är preciserat kan inte godtas eftersom fastighetsägaren då inte kan visa att utrymmet kommer att lokaliseras i närheten av tomten. Vad som är närhet framgår på s 17 i det här dokumentet. Fastighetsägaren måste även kunna visa att parkeringsutrymmet på annan fastighet kommer att iordningsställas inom rimlig tid och att det finns en stabilitet i förhållandet mellan fastigheten och platserna. Avtalet måste ge en rimlig garanti för att utbyggnaden av parkeringsanläggningen sker i takt med de växande behoven av parkeringsutrymme. Kommunen bör dock kunna acceptera en viss eftersläpning med utbyggnaden så länge provisoriska platser kan ordnas under övergångstiden. Vid parkeringsköp krävs inte öronmärkta platser och platserna kan samnyttjas med andra hyresgäster. Det måste dock finnas en struktur så att inte samma plats kan säljas hur många gånger som helst. Mer information om parkeringsköp och samnyttjande finns i kapitel 4.

I lagtexten skrivs det "fordon" vilket alltså innefattar alla typer av fordon inkl. cykel. Eftersom det står "skälig utsträckning" så medges ett relativt stort tolkningsutrymme för kommunen. Det gör också att varje fastighet kan bedömas utifrån de resbehov som den förväntas skapa. Att ha flexibla parkeringstal är därmed inte något juridiskt kontroversiellt så länge som fastställanden i varje enskilt fall sker utifrån likvärdiga principer. I de fall rättsläget är oklart gäller det vilka krav som kan accepteras kring mjuka åtgärder, alltså åtgärder som kopplas till bygglovet och inte har någon fysisk dimension.

2.4.2 Planbestämmelser

Detaljplanen får reglera placering och utformning av parkeringsplatser och att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Detaljplanen ska säkerställa tillräckligt utrymme för parkering av bil och cykel. Det innefattar ex:

- placering och utformning av parkeringsplatser
- förbud att använda viss mark eller byggnader för parkering
- skyldighet att anordna utrymme för parkering, lastning och lossning

Det går även att reglera att parkering ska ordnas på viss fastighet som gemensamhetsanläggning eller via parkeringsköp. I de fall som planen förutsätter att parkering ska lösas under mark eller i en parkeringsanläggning så bör högsta antal våningar eller exploateringstal för parkeringsanläggningen regleras i planbestämmelserna. Om parkering ska lösas utanför planlagt område bör det tydligt framgå av planen. I de fallen bör man informera om att gällande parkeringstal ska tillämpas vid bygglov fast de kan tillskapas på annan plats.

Avser man att tillåta parkering på prickmark bör det särskilt anges. Det ska dock ske i undantagsfall.

En viktig del som planarbetet måste beakta är maxtalen för parkering. Det kan

vara svårt att fastställa det exakta maxtalet i planbestämmelserna men planen bör förhålla sig till talen i någon mening. Det kan exempelvis handla om att förbjuda parkering på kvartersmark som inte är specifikt avsedd för parkering. I planbeskrivningen bör det även tydligt hänvisas till att kommunens gällande parkeringstal ska råda. Om inte detta görs kan de bli svårt att i bygglovsskede neka fler parkeringsplatser än vad maxtalet anger.

2.5 Fordonsinnehav och trender

I kommunen var bilinnehavet 449 fordon/1000 invånare under 2014. Det är lite lägre siffror än rikssnittet på 466 bilar/1000 invånare. Siffror från 2012 visar att bilinnehavet i centrum låg på 265 bilar/1000 invånare. Bilinnehavet i kommunen har under de senaste åren legat ganska still från att tidigare ha ökar under flera decennier.

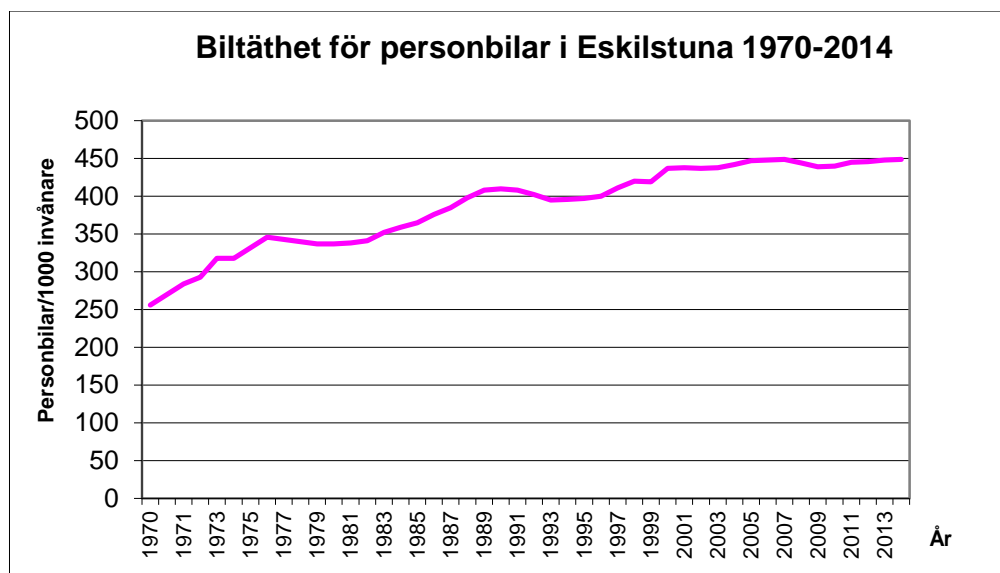


Diagram2. Biltäthet för personbilar i Eskilstuna.

Siffrorna för bilinnehav visar inte riktigt hela sanningen om hur det ser ut. Juridiskt ägda fordon är en del i det underlaget. Juridiskt ägda fordon står skrivna på företag, föreningar och organisationer trots att de i många fall används på liknande sätt som privata fordon. I Eskilstuna är 13 procent av fordonen ägda av juridisk person. Det är betydligt lägre än riksgenomsnittet på 22 procent. Det kan betyda att många boende i Eskilstuna har tillgång till en bil som är skriven på en juridisk person i en annan kommun. Dessa fordon kommer då inte med i statistiken för Eskilstuna. Det kan också vara så att Eskilstuna faktiskt bara har en lägre andel juridiskt ägda fordon.

Studerar bilinnehav på kvartersnivå i Eskilstuna så går det att se vissa mönster. Bilinnehavet är lägst i områden som Lagersberg, Fröslunda, Skogsängen och

Skiftinge samt i centrum. Där ligger siffrorna på omkring 150-250 bilar/1000 innevånare. Andelen familjer med bil är cirka en tredjedel. Störst bilinnehav är det i villaområdena en bit ut från Eskilstuna som Mälarstranden, Tumbo och Bälgviken. Där är bilinnehavet omkring 550-600 bilar/1000 innevånare vilket är större än på renodlad landsbygd. Siffror för alla olika delar av kommunen går att få från SCB.

För cykelinnehavet finns inga motsvarande siffror. I resvaneundersökningen från 2010 anges att 86 procent av hushållen har tillgång till cykel vilket är det närmaste uppskattning som vi kan få. Vi vet dock inte hur många cyklar respektive hushåll har. Ett rimligt antagande är att det finns ca en cykel per person i de hushåll som väl har tillgång till cykel.

Eskilstunabornas resvanor framgår genom bild 1 på s. 5 som visar färdmedelsfördelning 2010. I hela kommunen åker 58 % bil medan 42 % använder gång, cykel eller kollektivtrafik. Precis som bilinnehavet så varierar dess siffror stort inom kommunen. 49 % av tätortsresorna sker med bil och 55 % av arbetsresorna sker med bil. Boende i centrala Eskilstuna har minst andel resor med bil medan boende på landsbygd och mindre tätorter har flest med 82-83 %.

Det är alltid svårt att sja om framtiden men målen från kommunen och statistik kring körkortsinnehav och körsträckor tyder på att bilinnehavet kommer att ligga still eller minska i Sverige och Eskilstuna. Bland annat ser vi att körsträckorna under senare år sakta minskat i Eskilstuna, Sörmland och Sverige.

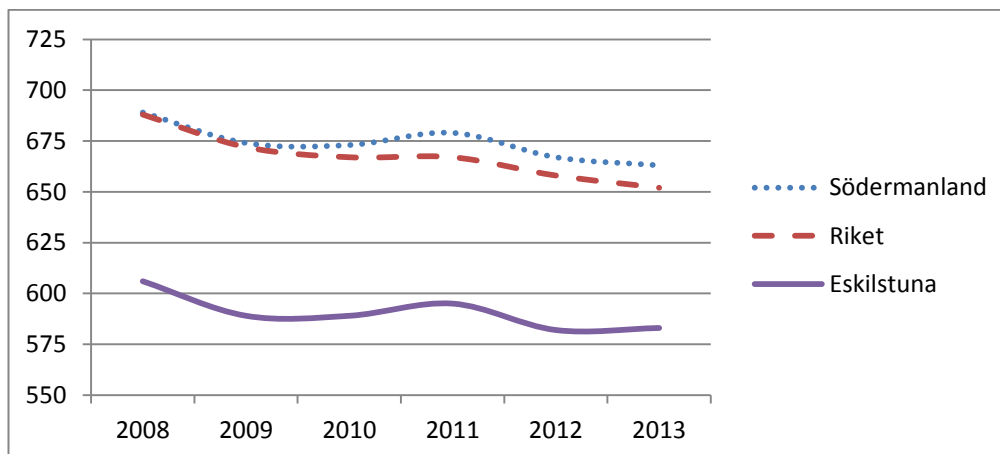


Diagram 3. Körsträcka i mil per invånare under de senaste fem åren (2008-2013)

Övergripande trender som påverkar bilinnehavet och bilanvändandet är att cykelförsäljningen ökar kraftigt, bilpooler ökar, ny It-teknik underlättar samåkning och kollektivtrafikresande, urbaniseringen fortgår och bilen har i viss utsträckning tappat som statussymbol. Trafikverket har identifierat 6 stora trender som påverkar transportsystemet där det främst är fyra som berör parkering. De beskrivs av Trafikverket enligt följande:

Ny era i stadsplaneringen

Städernas centrala delar har blivit viktiga mötesplatser och mer efterfrågade som boende- och arbetsmiljö än tidigare. Gator och platser används inte bara för transporter. Trafikmiljöerna behöver kunna fungera för flera olika funktioner samtidigt.

Bilberoendet minskar i städerna

Bilen håller på att få en förändrad roll i städernas transportsystem. Bilden är inte entydig. Samtidigt som många unga väntar med att ta körkort och avstår från att äga bil så ökar de äldres bilkörande. Ekonomiska villkor spelar en stor roll. Bilpooler och hyrbilssystem blir vanligare. Automatiserade fordon väntas slå igenom på sikt. Olikheterna är stora inom landet. Kollektivtrafiken byggs ut och kräver ökade resurser. Samhällets kostnader för kollektivtrafiken ökar. Resandet ökar särskilt mycket i lokal- och regional-tågstrafiken. Många kommuner har valt att prioritera framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafikfordon i städernas tätaste delar.

Transportsystemet kopplas upp

E-samhället förändrar både resmönster och varutransporter.[...] Ökad automatisering ställer nya krav på fordon, informationssystem och infrastruktur. Efterfrågan på digital information, ofta i realtid, ökar efterhand som olika enheter kopplas upp. [...]

Kraven på anpassningar till miljö och förändrat klimat skärps

Utsläppen från transporter är en växande global utmaning. Tekniska lösningar kommer att bidra men de kommer sannolikt inte att leda till tillräckligt stora och snabba minskningar av växthusgaser. Därför kan tuffare styrmedel förväntas. Kraven på kvalitet i utemiljön ökar när städernas folkmängd växer och städerna blir tätare. [...]

Utdrag från rapporten *Trender i transportsystemet Trafikverkets omvärldsanalys 2014*.

2.6 Beläggingsstudier

Trafikavdelningen gör årligen beläggingsräkningar på alla bilparkeringar i centrum. Dessa visar på en kraftigt varierad användning av parkeringsplatserna under dygnet och veckan. Beläggningen i centrum är som högst på vardagar vilket indikerar en stor andel arbetsplatsparkering. Det är gott om plats på vardagskvällar och till viss del även på helger, särskilt på de centrumnära parkeringarna.

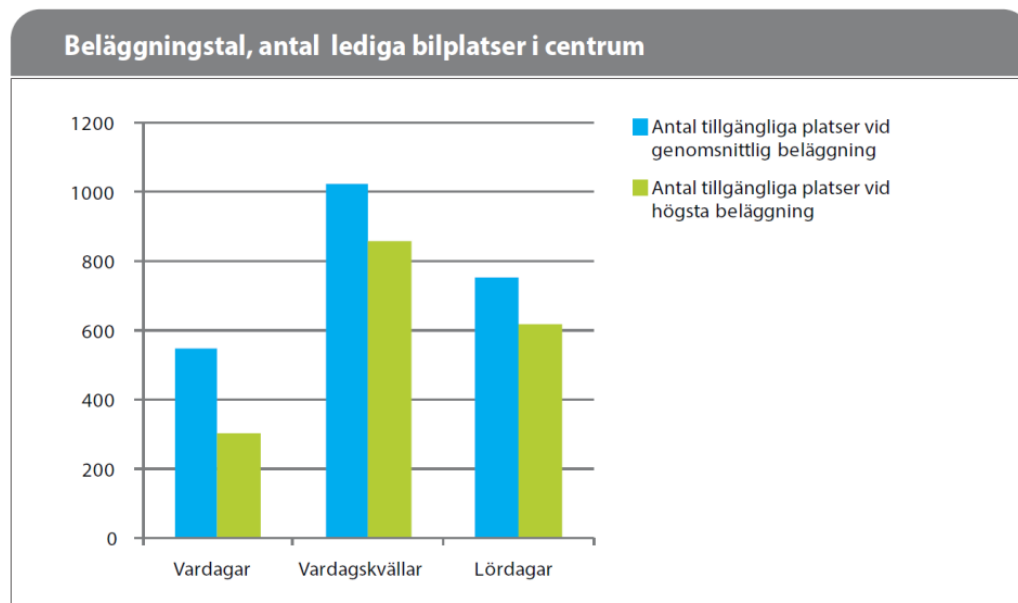


Diagram 4. Beläggningstal i centrum 2013 under olika delar av veckan (antal lediga platser).

Eftersom beläggningstalen varierar så pass kraftigt borde det finnas goda möjligheter till ytterligare samnyttjande. Parkeringar kan nyttjas för boende under kvällar och helger men för arbetstagare dagtid under vardagarna. Det här visar också fördelen med en blandad stadsbebyggelse. Finns det både arbetsplatser och bostäder så underlättar det ett resurseffektivt samnyttjande.

Under 2014 genomförde Trafikavdelningen beläggingsräkningar på ett antal nya parkeringsplatser vid centrala bostäder.² Parkeringstalen för bostäderna har i realiteten varit omkring 1,0 p-platser/lägenhet. Slutsatsen därifrån är att det finns en hög nivå av överdimensionering, runt 15-50 % i våra stickprov. Omräknat till ett markvärde så innebär det att de ca 2500 m² som inte används vid de fyra utvärderade områdena är värd ca 10-15 miljoner. Exempel syns i bild 2.

Att överdimensioneringen av parkeringsplatserna varierar så mycket visar på svårigheten med att fastställa ett korrekt parkeringstal. Det visar också problemet med låsta minimala utan någon flexibilitet för vilken typ av fastighet som byggs.

² Tunavallen, Kronskogen, Kyrkogatan, Eleonoragatan och Grängsgatan.

Värt att notera är att ingen av dessa fastigheter har haft en process som har stöttat en mindre bilintensiv planering i den omfattning som de nya parkeringstalen ger möjlighet till.

Även en äldre fastighet har utvärderats och där var överdimensioneringen vid högsta noterade beläggning 92 %, i princip var alltså varannan parkeringsplats tom.



Bild.2 Beläggningssammanställning Tunavallsgränden 6-12.

2.7 Nuvarande parkeringstal

Innan detta planeringsdokument blev antaget gällde två olika parkeringstal för Eskilstuna, då kallat normer. En (antagen under 2013) för de centrala delarna som sträcker sig cirka 2 km ut från centrumkärnan. Den andra är de äldre parkeringsnormerna från 2006 där kommunen är indelad i tre zoner. Förenklat kan sägas att i det dokumentet är det fortfarande den mest perifera zonen som är applicerbar. En svårighet med systemet är att den yttersta zonen i p-talen från 2006 skiljer sig både i nivå (där den helt enkelt kräver höga parkeringstal oavsett lokalisering) samt flexibilitet (där inga riktlinjer för avsteg finns eller rabatt ges om hållbara transportlösningar skapas).

En brist med de centrala p-talen från 2013 är att de enbart behandlar kontor och bostäder, då dokumentet var framskrivet för att tillåta flexibla lösningar i centrum i väntan på mer omfattande kommunövergripande parkeringstal.

Nivåer och zoner för 2006 och 2013 gällande bostäder och kontor återfinns i bilaga 1. För övriga verksamhetstyper hänvisas till dokumentet *Riktlinjer för parkering i Eskilstuna kommun* (2006).

3. Parkeringstal

Parkeringstal syftar till att reglera hur många parkeringsplatser som måste byggas vid exploatering. Dessa bör vara flexibla och anpassade så att fastighetsägare uppmuntras till att skapa beteendeförändringar vid transportval. Mobility management (MM) och flexibla p-tal är en viktig del i detta. Beroende på situation och avtal innebär detta att olika parter tar på sig olika ansvar.

3.1 Förutsättningar

Varje fastighet är unik och parkeringstalen behöver hanteras därefter. Parkeringstalen för bilar är ett spann med en min- och maxnivå och ska inte frångås om inte mycket särskilda skäl finns. I normalfallet ska parkeringstalet utgå från ett tal i spannets övre del, ungefär mellan medelvärdet och maxvärdet för respektive typområde (mer om typområde längre ned). Anledningen till att ingångspunkten är strax över medelvärdet beror på att det ska vara tydligt att det krävs särskilda åtgärder och motiveringar för att gå ner i p-tal. Dock krävs det också motiveringar till varför p-talet ska ligga högre än ingångsnivån, däremot krävs det inte några konkreta åtgärder utan det beror främst på läge, målgrupp och stadsmässiga förutsättningar. Parkeringstalen för cyklar ska ses som en min-norm. För bostäder är det ett litet intervall för cykelparkeringstalet för att skapa viss flexibilitet. Samtliga redovisade parkeringstal är riktlinjer som inkluderar besökande. Fördelningen och placeringen mellan besöksparkeringar och övrig parkering ansvarar fastighetsägaren för. För en normal bostadsfastighet är det rimligt att 5-10 % av parkeringarna avsätts för besökande. Parkering för funktionshindrade hanteras separat utanför p-talet. Viktigt är att de ska kunna tillskapas i närheten av entréer då behov uppstår.

De parkeringstal som redovisas baseras på Eskilstunas storlek, struktur, topografi, kommunikationsmöjligheter samt de transportpolitiska målen för kommunen. Det betyder att biltrafikens andel av alla resor ska sjunka med 33 procent fram till år 2020 och andelen cykeltrafik ska fördubblas (basår 2010). Parkeringstalen baseras inte på bilinnehav då detta skulle innebära en planering för en situation som på sikt ska förändras. Viss hänsyn tas dock till det när stadstyp ska bedömas.

Generellt är Eskilstuna en kommun där möjligheten att cykla är god med avseende på avstånd och topografi. Det borde innebära att cykelns omfattning kommer att öka med nu rådande trender. Cykelparkeringstal för flerbostadshus bör helst vara fördelade så att hälften av platserna är stölskyddade parkeringar inomhus. Om färre än 50 procent av cykelparkeringarna förläggs inomhus bör istället cykelparkeringsplatser erbjudas i till exempel förråd knutna till carports eller motsvarande förråd nära entréer. När det gäller nivåer för cykelparkeringstal så finns inget som tyder på att cykelägandet skiljer sig åt i olika stadstyper, därför väljs en enhetlig nivå på cykelparkeringskraven för typområde A-C vid bostäder

och för A-B vid kontor och handel. Mer information om stadstyper finns i stycke 2.8 och mer om hur cykelparkeringar bör planeras finns i kap 4.

Parkeringstalen baseras på bruttototalarea (BTA). Parkeringstalen kommer inte att räknas om till p-tal/lägenhet utan en bedömning både under planskedet men framförallt i bygglovsskedet kommer att behöva göras så att p-talet stämmer mot fastighetens behov. Med andra ord är det viktigt att utgångspunkten för en etablering hamnar på en realistisk nivå. Är lägenhetsfördelningen planerad till att i hög utsträckning omfatta 4:or och 5:or bör en något högre utgångspunkt sättas i bilplats per lägenhet. Är det många små lägenheter som planeras är det rimligt att diskussionen landar i en lägre nivå av bilplatser per lägenhet (även utan åtgärder enligt tabell 2).

Vid all nybyggnation/ombyggnation strävas efter att hållplatser för kollektivtrafik ska placeras närmare fastigheten än bilparkering. Normalt anses acceptabla avstånd till busshållplatsen vara cirka 400 meter och acceptabla avstånd till järnvägsstation cirka 600-700 meter. Således är ett rimligt acceptabelt avstånd mellan bostad/kontor och parkeringsplats ca 400-500 m, personer med rörelsehinder kräver naturligtvis kortare avstånd.

För att skapa rättssäkerhet, likvärdighet och få fram information inför kommande revideringar så är det viktigt att resonemang och beräkningar kring parkering dokumenteras under planprocessen. I bilaga 2 återfinns ett dokument som ska följa med varje bygglov där parkeringstalen har tillämpats. Resonemang och beräkningar av parkeringsbehovet utgår från planbeskrivningen och är en konkretisering av denna. I planarbetet bör många av de saker som anges i bilaga 2 beskrivas. Det är också viktigt att kommunen skapar en rutin för uppföljning av bygglov och planer så att de krav som ställts kring hur parkeringsfrågan ska lösas verkligen genomförs och fungerar i praktiken efter att antal år.

3.2 **Stadstyper**

Parkeringstalen är baserade på fyra typområden, kallade A, B C och D. Gränserna mellan dessa områden är inte exakta. Detta kan skapa tolkningssvårigheter men gör samtidigt att parkeringstalen blir mer anpassade för alla Eskilstunas unika stadsmiljöer och den passar även bättre när olika delar av kommunen långsiktigt utvecklas. Typområde A är helt baserad på den tidigare antagna parkeringsnormen för centrala Eskilstuna. Vid bedömningen av vilken stadstyp ett område hör till tittar man på nedanstående punkter för respektive stadstyp. Den stadstyp som har flest punkter som stämmer in på området ska användas som stadstyp. Eftersom parkeringstalen för varje stadstyp är ett spann så går det att justera upp och ned beroende på hur väl området stämmer in på den aktuella stadstypen. I typområde A bör markparkering undvikas i största möjliga mån bortsatt från parkering för funktionshindrade och viss besöksparkering. Om

stadskaraktären och tätheten för typområde B ligger nära typområde A så ska det även tillämpas där.

Typområde A:

- Tätt bebyggelse av rutnätskaraktär som huvudsakligen har kommersiell verksamhet i gatuplan och bostäder eller kontor i flera plan ovanpå.
- Kort gångavstånd till stadsmiljö med handel och kulturutbud.
- Bebyggelse där avstånd är korta och bilen ses som ett mindre attraktivt transportmedel.
- Närhet till kollektivtrafik med flera linjer och hög turtäthet (minst var tionde minut).
- Gott om cykelvägar av hög standard.
- Hög befolkningstäthet
- Bilinnehav under Eskilstunas genomsnitt

Typområde B:

- Stadsdelar med främst flerbostadshus med inslag av varierade bostadsformer, verksamheter och mindre grönområden.
- Gångavstånd till varierad och tät stadsmiljö med handel och kulturutbud eller direkt närhet till mindre centrumkärna.
- Tillgång till kollektivtrafik med god turtäthet (minst 2 turer/timme).
- Närhet till cykelvägar i flera riktningar.
- Hög befolkningstäthet
- Bilinnehav under Eskilstunas genomsnitt

Typområde C:

- Glesare stadsdel där huvudsaklig bostadsform är villor och radhus.
- Cykelavstånd till varierad stadsmiljö med handel och kulturutbud alternativt gångavstånd till mindre centrum med begränsat utbud.
- Tillgång till kollektivtrafik med varierad turtäthet (minst 1 tur/timme)
- Möjlighet till trafiksäker cykling på cykelbana eller i blandtrafik.

Typområde D:

- Övriga delar av kommunen där de andra typområdena inte stämmer in.

För typområde D finns inte avsatta p-talsintervall för vare sig cykel eller bil med anledning av att förutsättningarna för bostäder/verksamheter inom typområdet kan skilja sig väldigt mycket åt. Dessa etableringar måste hanteras utifrån de specifika förutsättningarna, men samma tankesätt med rabatterande åtgärder för minskade p-tal ska gälla även i typområde D.

3.3 Flexibilitet

Parkeringstalen påverkas av olika faktorer som läge, målgrupp, restidskvoter och lägenhetsammansättning. Det går också att få lägre parkeringstal om man har ett genomtänkt upplägg för att effektivisera transporter. I nedanstående tabell finns exempel på hur parkeringstalen kan rabatteras genom olika typer av åtgärder. Tabellen ska enbart ses som exempel och effekterna av åtgärderna är inte tänkta att kunna summeras rakt av. Rabattsatserna är inget som går att vetenskapligt räkna fram. De ska därför ses som riktlinjer och kommer eventuellt justeras vid behov samt revideras då erfarenheterna av dem blivit bättre. Vi ser gärna att byggherrar och fastighetsägare själva tänker ut kreativa lösningar som kan minska bilbehovet, vissa kanske till och med vill ha ett helt bilfritt boende. Tillsammans gör vi då en bedömning av lämpligt parkeringsbehov utifrån föreslagna lösningar.

Åtgärd	Möjlig påverkan på parkeringstal
Avtal om bilpool för hyresgäster	- 15 till - 25 %
Avstånd till bilparkering från fastighetsentré > 400 m	Upp till - 25 %
Avstånd till viktig kollektivtrafikknutpunkt < 200 m	Upp till - 15 %
Paket med förbättrade cykelfaciliteter enligt plusåtgärder i kapitel 4.	Upp till - 15 %
Grön resplan ³ som en del av bygglovshandlingen	- 15 till - 25 %
Parkering sker i större gemensamhetsanläggning för flera fastigheter	Upp till - 10 %
Avtal mellan fastighetsägare och boende om bilfritt boende	- 85 till - 90 %

Tabell 2. Rabatterande åtgärder för parkeringstalen.

3.4 Parkeringstal för olika boende och verksamheter

Flerbostadshus, antal platser per 1000 m² BTA.

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
Bilplatser	0-6,5	0-9	5-12
Cykelplatser	30-35		

Tabell 3. P-tal för flerbostadshus.

³ En grön resplan är ett strategiskt verktyg för verksameters resor och transporter. Den ska innehålla en analys av hinder och möjligheter för anställda att välja hållbara alternativ, ett åtgärds paket samt en plan för implementering och uppföljning.

Studentbostäder

Studentbostäder byggs i normalfallet i centrala lägen med cykelavstånd (helst kortare än 7,5 km) till högskola/universitet samt i lägen med goda kollektivtrafikmöjligheter. Detta på grund av att studenter förväntas ha ett lägre bilinnehav än övriga grupper. Detta gör att typområden inte är tillämpningsbara för studentbostäder. P-talet som ska gälla är 50 cykelplatser per 1000 BTA och 0 - 3,5 bilplatser per 1000 BTA. 50 cykelplatser kan låta mycket med det ger ca 1,5 platser per lägenhet vid en lägenhetsstorlek på ca 30 m². För att gå ner till 0 bilplatser krävs förutom en analys av var besöksparkering ska ske även en tydlig satsning på cykelfrämjande åtgärder.

Småhus, radhus och parhus

För småhus bedöms det rimligt med 2 bilplatser ifall det handlar om privat parkering på egen mark oavsett placering i kommunen. Detta för att besökande inte ska tvingas parkera på gatan. De hus som har en gemensam parkeringsyta att dela på får dock ett lägre parkeringstal. Cykelplatser bedöms inte nödvändigt att reglera för småhus.

Kontor, antal platser per 1000 m² BTA.

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
Bilplatser	0-8	5-11	8-14
Cykelplatser	25		20

Tabell 4. P-tal för kontor.

Det pågår en ständig förtätning av kontorsmiljöer där vi går mot att varje anställd har mindre yta. Detta varierar ofta en hel del från kontor till kontor och även beroende på fastighetens utformning. Det bör självfallet spela in när man gör bedömning av parkeringsbehovet inom det rådande spannet.

Handel (dagligvaror), antal platser per 1000 m² BTA.

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
Bilplatser	16-22	20-25	23-28
Cykelplatser	30		20

Tabell 5. P-tal för handel (dagligvaror).

Handel (sällanköp), antal platser per 1000 m² BTA.

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
Bilplatser	8-12	10-14	13-17
Cykelplatser	15		10

Tabell 6. P-tal för handel (sällanköp).

Handel kan variera kraftigt i parkeringsbehov beroende på läge men också vad som säljs. Sällanköpshandel innehåller exempelvis alltifrån smycken till byggvaror. Det bör därför göras en tydlig analys av vilken typ av handelsetablering som planeras och sedan anpassa parkeringstalen efter det inom det angivna spannet. I parkeringstalen ingår både parkering för besökande och för anställda.

Skolor

Transportbehovet till skolor varierar från att föräldrar ofta följer med sina yngre barn till skolan till att äldre elever tar sig själv till skolan och i vissa fall t.o.m. med egen bil. Skolor för de lägre åldrarna bedöms behöva färre långtidsparkeringar men desto fler korttidsparkeringar och stoppmöjligheter. Ambitionen hos kommunen är att skapa bilfria zoner runt skolorna. När förskolor/skolor planeras är det viktigt att utrymme ges till att hämta/lämna elever så att behovet av besöksparkering hålls nere. Då nya förskolor/skolor etableras behöver en utredning göras av en trafikplanerare. Grundläggande är att p-talen ska hållas låga då skolor av naturliga skäl ska placeras i områden med hög tillgänglighet för samtliga transportslag och därför ska hållbara resor uppmuntras.

Övriga arbetsplatser/inrättningar

Under "övriga arbetsplatser/inrättningar" ingår allt ifrån större industriverksamheter där det finns väldigt få anställda per yta till mindre vårdcentraler som är ganska personaltäta. Parkeringstalen bör därför baserat på antalet anställda (inklusive besökande) istället för yta. Detta är mindre exakt då antalet anställda kan variera kraftigt över tid och göra parkeringstalen inaktuella. Det kan också i tidigt skede vara svårt att veta exakt hur många anställda en etablering kan tänkas ha. Det är därför viktigt att planering sker med avseende på att verksamheter kan förändras. Här bör antalet samtidiga besökare räknas med när parkeringstalet tas fram. Det betyder att till exempel en vårdcentral med 20 anställda och 10 samtidiga besökare ska hanteras som totalt 30 personer. På samma sätt som för skolor måste således även här en separat parkeringsutredning göras för verksamheter som inte passas in under övriga tabeller.

4. Standarder för olika typer av cykelparkeringar

Bra cykelparkeringar är en grundläggande infrastruktur för en ny fastighet. Det viktigaste är att cykeln får ta plats, att det är rent, snyggt och stödsäkert vid cykelförvaringen samt att det är snabbare och smidigare att ta sig till cykeln än till bilen. Ju bättre det byggs för cykel desto färre bilparkeringar behöver byggas vilket kan spara stora summor.

Eskilstuna kommun delar upp cykelparkeringar i två olika typer som kräver olika standarder och lösningar – långtidsparkering och korttidsuppställning. Vid en fastighet bör båda typerna av cykelparkeringar finnas. Minst en hälften bör vara långtidsparkering och motsvara de grundstandarder som behövs för dem. Långtidsparkering syftar till att möta behovet för cyklister som parkerar från ca 6 timmar och uppåt. Långtidsparkering ska finnas vid alla bostäder och arbetsplatser. Parkering för korttidsuppställning ska finnas vid bostäder, arbetsplatser, dagligvaru- och sällanköpshandel, serviceinrättningar samt turistmål och andra besöksmål.

Måtten för en standardcykel för vuxna är 1,75 - 1,85 m lång, cirka 1,0 m hög och cirka 0,6 m bred. Generellt tar en enskild cykelparkering med manöverutrymme ca 2,25 m² i anspråk. Detta kan dock påverkas nedåt beroende på vilka lösningar som väljs exempelvis genom dubbla rader med gemensamt manöverutrymme eller vinklade cykelställ. Antal cyklar x 0,6 m x 3,75 m⁴ är en formel som kan användas för att få fram en övergripande bild av ytanspråk för cykelparkering.

I skriften Vägar och gators utformning från SKL framgår att det vid hjulhållning av cyklarna krävs mer än 0,8 meter i centrum till centrum avstånd (C/C-avstånd) för god standard, 0,6-0,8 m kan accepteras. Grundstandarderna i Eskilstuna ligger därför på minst 0,7 m i C/C vilket vi ser som rimligt. Cykelställ med enbart ramhållare kan också användas och då bör det vara minst 0,9 m i C/C.

⁴ Bicycle Parking Manual. The Danish Cycle Federation 2008

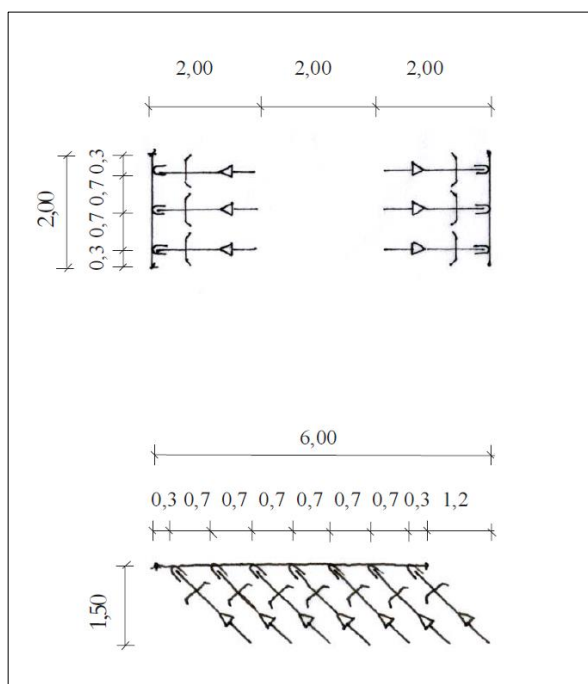


Bild 3. Cykelparkeringsmått från Cykelparkeringshandbok för Malmö 2001.

Cyklar som avviker från standardmåten ökar för tillfället kraftigt och därför måste det skapas parkeringar även för dem. Det gäller exempelvis lådcyklar, cykel med kärra och trehjuliga cyklar. Lådcyklar kan exempelvis ha en bredd på uppåt 0,9 m och även vara längre än vanliga cyklar. Även elcyklar ökar kraftigt i antal vilket gör att elkontakter vid cykelparkeringar blir mer och mer aktuellt.

Vid placering av cykelställ ska man beakta hur cykelrörelserna till och från cykelstället påverkar gående och cyklande. Cykelparkeringar ska självfallet placeras så nära viktiga målpunkter som möjligt och gärna i den mest naturliga rörelseriktningen. Placeras cykelstället i anslutning till gångytor ska cykelstället avskärmas med varning i markytan för att undvika problem för personer med synnedsättning. Det är också viktigt att bygga cykelställen så att de är så enkla som möjligt att underhålla.

I tabellen nedan anger vi en grundstandard som skall uppfattas som riktvärden att följa vid all nybyggnation om cyklister ska få en rimlig standard. Utöver grundstandarderna finns ett antal plusåtgärder som de fastighetsägare och exploatörer som vill satsa extra på cykeln kan använda. Plusåtgärderna kan även påverka min-talet för bilparkering så att exploatören inte behöver anlägga lika mycket bilparkeringsplatser.

	Långtidsparkering	Korttidsuppställning
Dimensioner	<ul style="list-style-type: none"> • Minst 0,7 m i C/C-bredd vid hjulhållning. • Minst 0,9 m i C/C-bredd vid ramhållning. • Minst 2,0 m i utrymme bakom varje cykelparkeringsrad. • Beräknad längd på minst 2 m per parkerad cykel vid rak placering • Parkeringsplats för minst en specialcykel/cykel med kärra per 10 cyklar. • Möjlighet att ladda elcykel <p><u>Plusåtgärder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Över 0,8 m i C/C-bredd vid hjulhållning. + Parkeringsplats för två specialcyklar/cykel med kärra per 10 cyklar. + Över 2,0 m i utrymme bakom varje cykelparkeringsrad. <p>Se bild 4 för visualisering av dimensioner.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Minst 0,7 m i C/C-bredd vid hjulhållning. • Minst 0,9 m i C/C-bredd vid ramhållning. • Beräknad längd på minst 1,85 m per parkerad cykel • Parkeringsplats för minst en specialcykel per 10 cyklar. <p><u>Plusåtgärder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Över 0,8 m i C/C-bredd vid hjulhållning. + Parkeringsplats för två specialcyklar per 10 cyklar. <p>Se bild 4 för visualisering av dimensioner.</p>
Lokalisering	<ul style="list-style-type: none"> • Avstånd från entré ska vara kortare än avståndet till bilparkeringen • Avstånd från entré högst 100 m <p><u>Plusåtgärder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Ingång direkt från byggnaden + Lokalisering i den mest naturliga rörelseriktning för gång- och cykeltrafik 	<ul style="list-style-type: none"> • Avstånd från entré max 25 m • Tydlig och enkel koppling till cykelinfrastrukturen för området • Ej under träd för att slippa fågelträck i anslutning till cyklarna (kan var ok om det finns tak). <p><u>Plusåtgärder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Lokalisering i den mest naturliga rörelseriktning för gång- och cykeltrafik
Tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Inga branta kanter, smala passager eller andra hinder som kräver styrka och smidighet för att ta ut cykeln • Om det finns trappa i anslutning till parkeringen ska det finnas ramp för cykeln. • Anpassad för att inte utgöra något hinder för passerande med synnedsättning • Våningscykelställ är ok så länge som det inte utgör mer än en tredjedel av platserna samt att det finns stödsystem för att lyfta in cykeln rätt <p><u>Plusåtgärder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Automatiskt dörröppnare 	<ul style="list-style-type: none"> • Inga branta kanter, smala passager eller andra hinder som kräver styrka och smidighet för att ta ut cykeln • Om det finns trappa i anslutning till parkeringen ska det finnas ramp för cykeln. • Anpassad för att inte utgöra något hinder för passerade med synnedsättning
Säkerhet, skydd och trygghet	<ul style="list-style-type: none"> • Tak och möjlighet till inlåsning av cykel • Belysning både invändigt och vid entréer • Fungerande vattenavledning om den är placerade utomhus <p><u>Plusåtgärder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Inomhusförvaring i uppvärmt utrymme + God insyn för att öka trygghetskänslan + Egen väderskyddad cykelbox 	<ul style="list-style-type: none"> • Väl upplyst plats som känns trygg och säker. • Möjlighet till ramlåsning • Fungerande vattenavledning <p><u>Plusåtgärder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + Väderskyddad parkering

	Långtidsparkering	Korttidsuppställning
Övrigt	<u>Plusåtgärder</u> <ul style="list-style-type: none"> + Fast installerad luftpump + Reparationsrum samt möjlighet att tvätta cykeln + Markvärme för att undvika snöröjningsproblem i eller vid cykelparkeringen + Konstnärlig utsmyckning eller andra stadsbyggnadsmässiga kvalitéer. 	<u>Plusåtgärder</u> <ul style="list-style-type: none"> + Tydlig visualisering av cykelparkeringen + Hög kvalitet på cykelställen ex genom gummi på ramhållningspollare för att undvika att skrapa cykeln. + Markvärme för att undvika snöröjningsproblem i eller vid cykelparkeringen + Konstnärlig utsmyckning eller andra stadsbyggnadsmässiga kvalitéer.

Tabell 7. Riktvärden för cykelparkeringsstandard.

5. Samnyttjande och parkeringsköp

5.1 Samnyttjande

I Eskilstuna ska vi sträva efter att samnyttja parkering i så stor utsträckning som möjligt inom tätorten. Samnyttjande innebär att parkeringarna ska kunna användas av vem som helst oavsett ärendetyp. Ju mer centralt läge desto viktigare med samnyttjande. I centrum bör egna dedikerade parkeringsplatser undvikas i största möjliga mån.

Vinster med samnyttjande:

- Skapar jämnare beläggning över dygnet
- Ökar möjligheten till en tät stadsbebyggelse
- Minskar behovet av nya parkeringsplatser
- Ökar tryggheten då parkeringen sällan är tom
- Minskar kostnader

Ett krav för att samnyttjande ska fungera väl är en blandad stad med en variation av bostäder, handel och arbetsplatser. Ett exempel på vinster av samordnad parkering kan ses i bild 5.

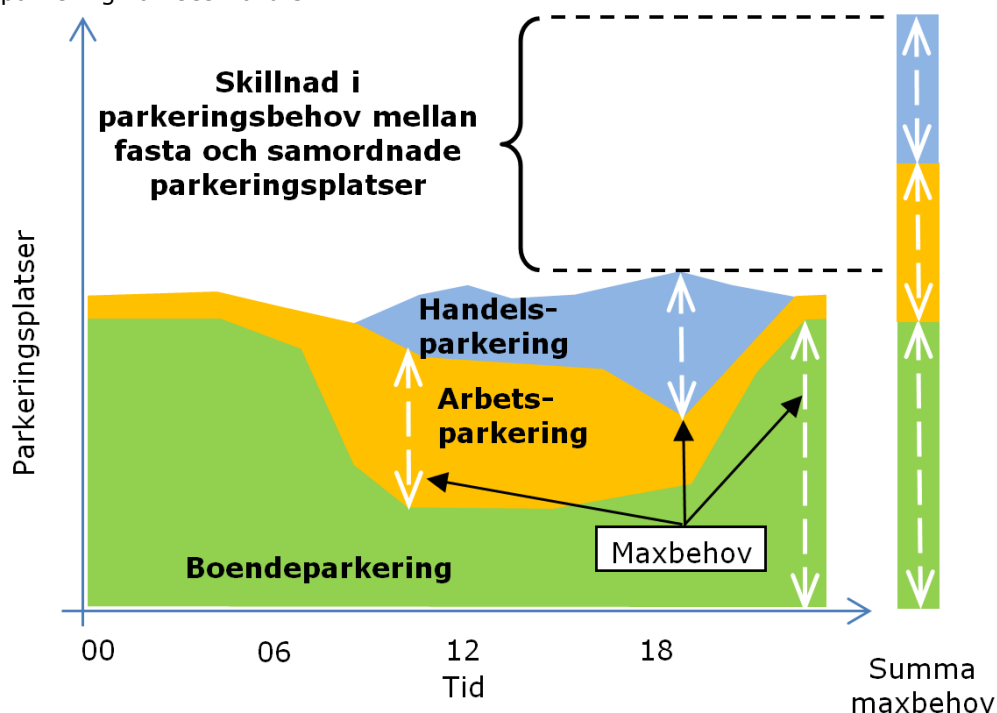


Bild 4. Exempel på vinst med samnyttjad parkering.

På offentliga platser och på gatumark är det mer regel än undantag att samordnad parkering finns. Däremot är det mer ovanligt på arbetsplatser och i bostadsområden. Här bör kommunen utbilda fastighetsägare om vinsten med samordnad parkering och tidigt föra in dessa frågor i diskussionerna vid

nyexploatering. Rätt utnyttjad är det ofta en åtgärd som både fastighetsägare, hyresgäster/boende och kommunen tjänar på.

En gemensamhetsanläggning (garage eller parkeringshus) där parkeringsbehovet för flera fastigheter samlokaliseras är ofta ett effektivt sätt att lösa parkeringsfrågan vid nyexploatering. Det skapar också goda möjligheter till samnyttjande mellan ärendetyper. Initiativ till en gemensamhetsanläggning kan tas av kommunen eller av fastighetsägaren. Vinsten är framförallt ekonomisk men det innebär också ett effektivare markutnyttjande och bättre konkurrenskraft för cykel, gång och kollektivtrafik (eftersom dessa anläggningar ofta ligger lite längre bort från bostäderna eller kontoren).

5.2 **Parkeringsköp**

Parkeringsköp eller p-köp innebär kort och gott ett finansiellt deltagande i en gemensam parkeringsanläggning. Fastighetsägaren köper sig fri från att bygga parkering på sin fastighet och genom avtal kommer boende eller verksamma istället ha tillgång till parkering inom en annan fastighet. Det finns två varianter av p-köp, friköpsavtal och avlösen. Här behandlas friköpsavtal där fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till en annan part för att de ska anordna parkering och hålla den tillgänglig. Det vanligaste är att p-köpet görs med kommunen men det kan även ske mellan två privata aktörer.

Kommunala p-köp har tidigare används i Eskilstuna men i nuläget finns ingen struktur för det. P-köpet erbjuds i de flesta fall att för en fast summa, vilken ofta är lägre än den faktiska kostnaden då kommunen har möjlighet att erbjuda p-plats till flera aktörer över dygnet. Det gör p-köp till en effektiv åtgärd för att möjliggöra ett bättre samnyttjande. En annan fördel med p-köp är att det underlättar för mindre byggprojekt som kan ha svårt att få till bra parkeringslösningar på en liten tomt.

P-köp är ingen automatisk rättighet vid bygglov utan kommunen måste ta ställning till det i varje enskilt fall. I vissa lägen kan det vara olämpligt exempelvis om vid en mindre exploatering en bit ut från centrum.

Avgiften för p-köp varierar i de kommuner som tillämpas det vilket tabell 11 visar.

Summa för p-köp	
Malmö	100 000 kr/plats (50 000 kr i perifera lägen)
Umeå	120 000 kr
Växjö	120 000 kr/plats
Borås	171 200 kr/plats
Linköping	Avgiftens nivå är sätts för att motsvara ca halva anläggningskostnaden. Resterande kostnad ska finansieras via parkeringsintäkterna.

Tabell 8. Exempel på p-köpsbelopp i ett antal jämförbara svenska kommuner.

2011 tog Eskilstuna kommun fram ett PM om parkeringsköp där Fridén Konsult gick igenom rättsläget och kostnader för P-köp. I PM:et fanns en sammanställning med exempel på månadskostnaden per bilplats i en parkeringsanläggning beroende på investeringsnivå och engångsbelopp för p-köp. I månadskostnaden ingår ränta, amorteringar och en driftskostnad på 2000 kr per år och bilplats.

Investering per bilplats (kr)	P-köpsbelopp (kr)					
	0	40 000	80 000	120 000	160 000	200 000
40 000	432	166	166	-	-	-
80 000	699	432	166	-	-	-
120 000	966	699	432	166	-	-
160 000	1233	966	699	432	166	-
200 000	1499	1233	966	699	432	166
240 000	1766	1499	1233	966	699	432
280 000	2033	1766	1499	1233	966	699
320 000	2299	2033	1766	1499	1233	966

Tabell 9. Månadshyra (kr per bilplats) för full kostnadstäckning (exkl. moms)

Eskilstuna kommun bör åter skapa en fungerande struktur för p-köp för att underlätta bostadsbyggande och möjliggöra samnyttjande och förtätning. I samband med det bör man även ta fram en variant med grönt p-köp i stil med det som tillämpas i Umeå där fastighetsägaren får rabatt på p-köpet om de genomför ett antal åtgärder för att gynna mer hållbara resor.

För att inte hamna i en jävssituation i samband med bygglov så bör administrationen av p-köp ligga på någon annan part än Stadsbyggnadsförvaltningen. Det är viktigt att administrationen av p-köpet görs strukturerat utifrån marknadsmässiga villkor. Kommunen bör ta ut ett skäligt belopp/p-plats som baseras på beräknade månadsintäkter för tillhandahållandet av rätt parkeringsvolym och utgifter för drift och investeringskostnad (inkl. markvärden). Ett p-köp innebär att samnyttjande av p-platser kommer att ske. I

hur stor utsträckning detta kan ske kommer att vara en viktig del av administrationen av p-köpet.

Om kommunala p-köp ska återinföras i Eskilstuna bör Stadsbyggnadsförvaltningen skapa ett register med platsspecifikationer över genomförda parkeringsköp. Detta för att få en kontroll på att inte överutnyttjande sker. Här blir trafikplanerarna viktiga för att svara på var gränsen för överutnyttjande går.

6. Referenser och inspirationsmaterial

6.1 Tryckt material

Bicycle Parking Manual. The Danish Cycle Federation 2008

Cykelparkering i staden- Utformning av cykelparkeringar i Stockholms stad, Stockholm Stads 2008

Cykelplan för Eskilstuna kommun Handlingsplan samrådsförslag 2013

Interimistisk parkeringsnorm Eskilstuna centrum, Eskilstuna kommun 130613

PM om parkeringsköp, Fridéns konsult, 2011

Parkering för hållbar stadsutveckling, Sveriges Kommuner och Landsting, februari 2013. ISBN: 978-91-7164-920-1

Parkering i planering och bygglov, antagen av Bygg- och miljönämnden 2012-02-16, Linköpings kommun

Parkeringsnytt nr 1 2014, Svepark ISSN 1103-8721

Parkeringstal för cykel och bil, Gävle kommun 2014

Parkeringsutredning Eskilstuna innerstad, Atkins/Niras 111102

Riktlinjer för parkering i Eskilstuna kommun, antagen av kommunfullmäktige 15 juni 2006, Stadsbyggnadsförvaltningen

Sveriges kommuner och landsting, Vägar och gators utformning 2012

Trafikverkets omvärldsanalys 2014 Trender i transportsystemet

Trafikplan för Eskilstuna kommun Handlingsplan 2012

Trafiken i Eskilstuna 2012, Stadsbyggnadsförvaltningen maj 2012

VTI notat 23-2010, Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, Ragnar Hedström och Tomas Svensson.

Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov, Göteborgs stad, 2011.

Översiktsplan 2030 för Eskilstuna kommun, 2014

6.2 **Digitalt material**

Linköpings kommuns hemsida, parkering. Besökt 130228
www.linkoping.se/sv/Trafik-resor/Parkering/

Umeå Parkerings AB hemsida. Besökt 130115
<http://www.upab.umea.se/>

Norrköpings kommuns hemsida, parkering. Besökt 130115
<http://www.norrkoping.se/bo-miljo/trafik/parkering/>

Västerås stads hemsida, parkering. Besökt 130115
<http://www.vasteras.se/bobygga/gatorochtrafik/parkering/>

Bilaga 1. Zoner och parkeringstal från 2006 och 2013 års parkeringsnormer.

Parkeringsnorm 2006

I bilden nedan syns zonindelningarna för 2006 års parkeringsnorm för Eskilstuna respektive Torshälla.

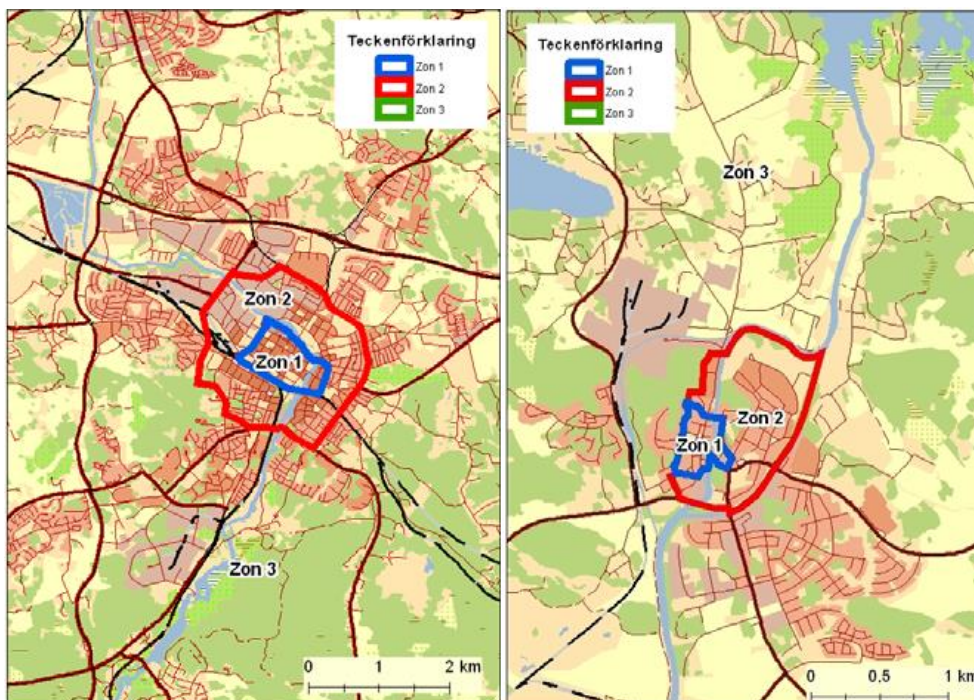


Bild 5. Zonindelning parkeringsnorm från 2006, Eskilstuna respektive Torshälla.

I tabellerna 10 och 11 nedan redovisas parkeringstal från 2006 i fet stil. I zon 1 och 2 tog 2013 års parkeringstal över men för att kunna jämföra med hur det har varit så redovisas ändå talen från 2006 fast i inom parantes. Enheten som används är antal platser per 1000 m² BTA (bruttototalarea).

Zon	Cykelparkeringsnorm	Bilparkeringsnorm
(1)	(20)	(7)
(2)	(20)	(10,8)
3	20	11,7

Tabell 10. Parkeringsnorm för cykel och bil i Eskilstuna centrum gällande bostäder

Zon	Cykelparkeringsnorm	Bilparkeringsnorm offentliga/privata kontor
(1)	(10)	(9,9/15,3)
(2)	(7)	(12,6/15,3)
3	7	16,2/18

Tabell 11. Parkeringsnorm för cykel och bil i Eskilstuna centrum gällande kontor

Parkeringsnorm 2013

I tabell 12 nedan redovisas parkeringstalen från 2013. Enheten som används är antal platser per 1000 m² BTA (bruttototalarea).

	Cykelparkeringsnorm	Bilparkeringsnorm	
	Minimikrav	Utgångspunkt	Spann
Bostäder	35	4,5	0-6
Kontor	25	6,5	0-8

Tabell 12. Parkeringsnorm för cykel och bil i Eskilstuna centrum

Bilaga 2.

Parkeringsberäkning i samband med bygglov för fastigheten

Fastighetens namn:

I detta bygglov har nedanstående resonemang och beräkningar används för att fastställa hur mycket parkering för bil och cykel som behövs för fastigheten.

Stadstyp för fastigheten

Typ A Typ B Typ C Typ D

Särskilda åtgärder som vidtas som påverkar parkeringstalen

- Plusåtgärder för cykelfaciliteter
- Avtal om bilpool för hyresgäster
- Avtal om cykelpool för hyresgäster
- Grön resplan som biläggs bygglovet
- Kollektivtrafikkort och informationskampanj
- Annat, nämligen: _____

Beskrivning av förväntad efterfrågan på parkering

- *Beskriv storlek, typ av verksamhet, boende och anställda m m.*
- *Särskilda förutsättningar för fastigheten som påverkar färdmedelsfördelningen för fastigheten (ex målgrupp för boendet, avstånd till bilparkering, parkering i gemensamhetsanläggning m m)*
- *Aktuellt parkeringstal för cykel och bil inkl. beräkning hur detta har skett med ovanstående parametrar i beaktande.*
- *Ytor som ska användas för bilparkering och cykel (bör bifogas som bild)*
- *Alla ovanstående punkter ska ta sin utgångspunkt i vad som anges i detaljplanen för området.*

Avtal om parkering på annan fastighetsmark som ska bifogas detta dokument.

Ja Nej

Utöver bygglovshandläggare har följande personer deltagit i bedömningen:

-
-