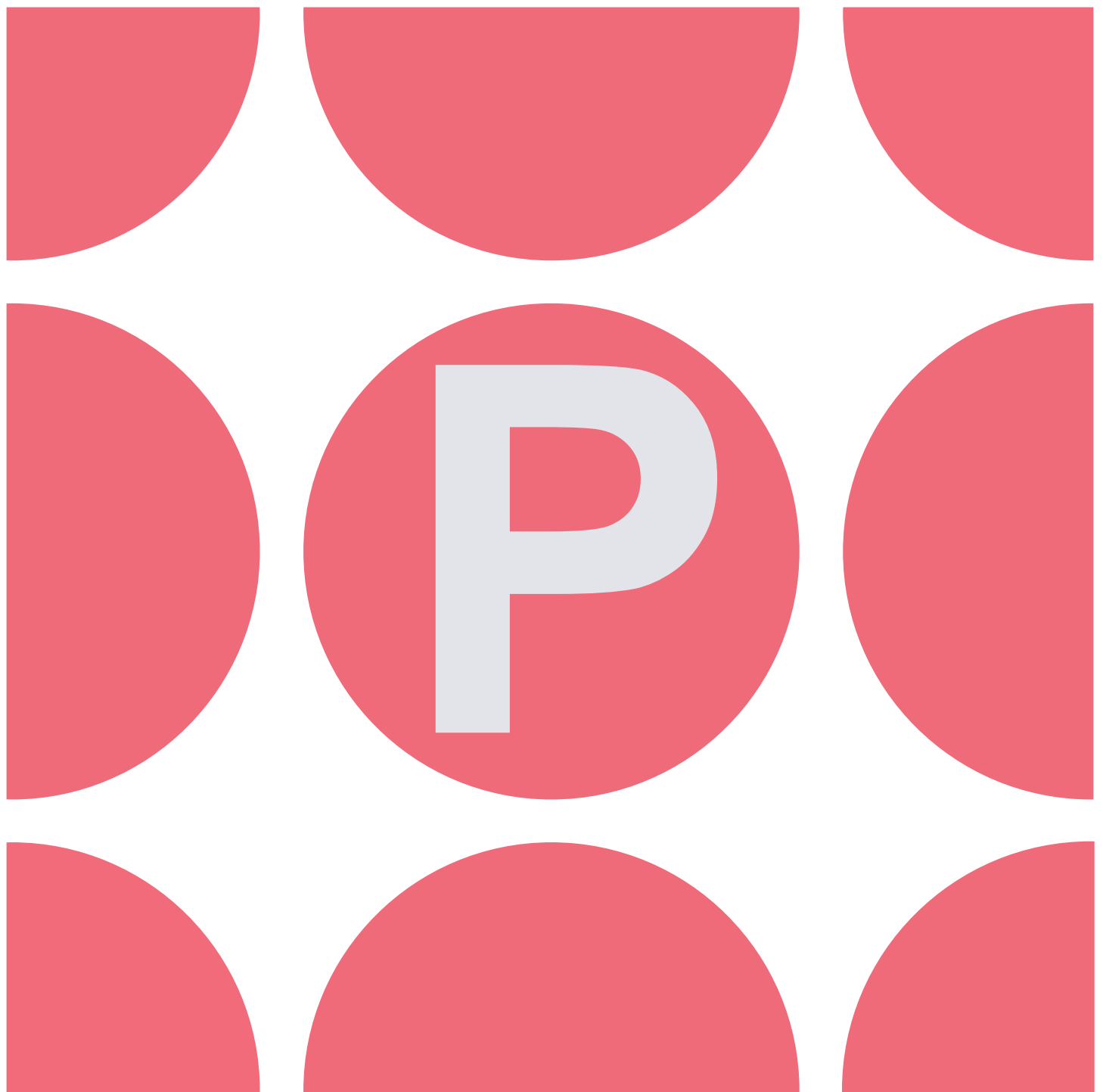




Mobilitets- och parkeringspolicy

Bilaga 2 - Stadens processer för parkering och stöd för särskilda parkeringsutredningar

2024-03-11



Medverkande

Mölnads stad

Processledare,

Julia Walsh Halldin samhällsbyggnadsförvaltningen

Biträdande processledare,

Jonathan Lilja samhällsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp har bestått av representanter från

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

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

Politisk styrgrupp,

Kommunstyrelsens plan- och exploateringsutskott

Övriga

Konsult

Per Solér WSP

Lasse Brand WSP

Ebba Gröndahl WSP

Hanna Lövgren WSP

Anna Persson WSP

Foton och illustrationer,

Mölnads stad om inget annat anges



Innehållsförteckning

Stadens processer för parkering	4
Parkering i detaljplan.....	4
Parkering i bygglov.....	5
Principer för parkering.....	7
Principer för bilparkering.....	7
Principer för cykelparkering.....	8
Angöring.....	9
Kostnader och avgifter.....	9
Laddinfrastruktur.....	9
Stöd vid framtagandet av särskilda parkeringsutredningar	11
Tillvägagångssätt.....	11
Underlag för markanvändningskategorier	12



Stadens processer för parkering

Mobilitets- och parkeringspolicyns principer är en handbok för dimensionering och utformning av parkering i detaljplaner och bygglov.

Den som vill bygga är skyldig att redovisa hur parkering för cykel och bil avses lösas enligt stadens policy. I detaljplan eller bygglov sker dialog om parkeringslösningen tillsammans med planheten och bygglovsenheten, med stöd av andra berörda avdelningar och förvaltningar i Mölndals stad. Alla slutgiltiga bedömningar, tolkningar och eventuella avsteg från mobilitets- och parkeringspolicyn beslutas i stadens plan- och exploateringsutskott samt i byggnadsnämnden.



Parkering i detaljplan

I planarbetet beräknas parkeringstal utifrån markanvändning, lägesindelning, eventuella reducerande åtgärder och samnyttjande. Vid behov utförs en särskild parkeringsutredning. Detta beskrivs i planbeskrivningen där det också ska framgå hur erforderlig bil- och cykelparkering för projektet avses anordnas. Parkeringstalet som tas fram i detaljplan är ett referenstalet för parkering som sedan kan utvecklas och revideras vid behov under bygglovsprocessen.

Arbetsgången för arbetet med bil- och cykelparkering i detaljplaner är:

1. Analysera behovet av parkering
2. Utred möjligheter för åtgärder som kan revidera parkeringstalet
3. Studera möjligheter att effektivisera befintliga anläggningar eller samnyttjande inom projektet
4. Anordning av nya platser vid behov
5. Utformning och placering
6. Genomförande

1. Analysera behovet av parkering

Behovet av parkeringsplatser utgår från avsedd markanvändning för detaljplan samt vilken del av kommunen projektet ligger i. Kommunen är indelad i en lägesbedömning som utgår från ett tillgänglighetsindex, vilket ger en typ av zonindelning som används vid uträkning av grundtalet. Staden ser gärna att exploatör och fastighetsägare i sina utredningar inkluderar analyser över hur parkeringsefterfrågan ser ut i dagsläget (om det redan finns parkering på fastigheten) samt eventuella framtida behov. Det ger underlag för bättre beräkningar och mer realistiska utfall vid bedömning av parkering i detaljplanen.

2. Utred möjligheter för åtgärder som kan revidera parkeringstalet

Om exploatören/fastighetsägaren önskar att revidera parkeringstalet så görs detta i samråd med

staden där exploatören tar fram utredning som motiverar ett lägre tal eller högre om så önskas. Motiv för anpassning kan röra sig om lokalisering, målgrupp för verksamheten eller typ av bostäder. Om parkeringstalet inte har justerats utifrån åtgärder eller samnyttjande i planarbetet går det att göra till bygglovsskedet.

3. Studera möjligheter att effektivisera befintliga anläggningar eller samnyttjande inom projektet

Samnyttjande innebär att den faktiska ytan som parkeringsplatserna nyttjar effektiviseras. Potentialen för samnyttjande blir större om olika grupper av användare använder parkeringarna, till exempel kontor och handel som har sitt maxutnyttjande vid olika tider på dygnet.

4. Anordning av nya platser vid behov

Yteffektiva lösningar ska prioriteras och möjlighet till samnyttjande av de nya lösningarna ska studeras. Viktigt är att lösningen är långsiktig och bedöms som rimlig, samt att anpassning görs efter närområdet och geografisk lokalisering.

5. Utformning och placering

I det här steget sker lokalisering samt utformning av parkeringsplatserna. Hänsyn ska tas till acceptabla gångavstånd mellan parkeringsplatser och bostad, verksamhet et cetera enligt policyn. Här är det viktigt att bedöma om parkeringens placering och utformning är förenligt med syftet med planen. Hur cykel- och bilparkeringen påverkar stadsbilden och den upplevda tryggheten är en viktig aspekt att ta hänsyn till. Trygga och tillgängliga cykelparkeringar som ligger nära målpunkter kan ge fler cykelresor som annars hade skett med bil.

6. Genomförande

I samband med planarbetet är det viktigt att säkerställa genomförandet av detaljplanen. Det sker dels genom att genomförandefrågorna beskrivs i planbeskrivningen, dels genom att staden och exploatör/fastighetsägare tecknar ett genomförandeavtal eller annat avtal i samband med detaljplanens antagande.

Det kan exempelvis vara när ett projekt byggs ut i flera etapper och att det då är nödvändigt att i avtal reglera hur parkeringsfrågan ska lösas över tid i syfte att underlätta det praktiska genomförandet men även skapa förutsättningar för att erhålla

bygglov för projektet. Det kan handla om lokalisering av tillfälliga parkeringsplatser, eller att staden vill säkerställa en specifik parkeringslösning.

Parkering i bygglov

I bygglovsskedet så utgår bygglovshandläggaren alltid från stadens mobilitets- och parkeringspolicy om inget annat anges i detaljplanen eller en särskild parkeringsutredning för det aktuella projektet. Exploatören/fastighetsägaren ska redovisa långsiktiga parkeringslösningar. Bygglovshandläggaren gör en bedömning utifrån de utredningar och material som lämnas in tillsammans med bygglovsansökan.

I bygglovsskedet finns möjlighet att diskutera och utveckla parkeringstalet som togs fram i detaljplaneskedet om det finns motiv för förändring. Eftersom förutsättningar kan förändras från detaljplaneskede till bygglovsskede, så kan också exploatören utveckla underlag och analyser för motiv till förändring av parkeringstalen. Motiv för anpassning av parkeringstalen kan exempelvis röra sig om lokalisering, målgrupp för verksamheten eller typ av bostäder.

Det är ytterst byggnadsnämnden som myndighet som prövar om skyldigheten att anordna parkeringsutrymme är uppfyllt i samband med bygglovsansökan. Byggnadsnämnden säkerställer att kraven i plan- och bygglagen uppfylls.

Arbetsgången för arbetet med bil- och cykelparkering i bygglovsskedet är:

1. Förslag och underlag för parkeringslösningar
2. Avstämning mot mobilitets- och parkeringspolicyn.
3. Möjlighet till revidering av parkeringstal
4. Eventuella revideringar och beslut
5. Uppföljning

1. Förslag och underlag för parkeringslösningar

I ett första skede samlas allt underlag in i samband med bygglovsansökan.

Måttatta och skalenliga ritningar redovisas för cykel- och bilparkering. Exempel på handlingar kan vara: situationsplan, markplaneringsritning,

planritningar för entréplan och aktuella våningar. Körspårsritningar kan behöva bifogas till ansökan.

I bebyggda områden kan det krävas särskilda utredningar och analyser över konsekvenserna av ombyggnationen/förändringen. Dessa behöver analysera nuvarande behov/efterfrågan och den nya exploateringen eller användningens behov tillsammans med eventuell kvarvarande bebyggelse/användning. Eventuell påverkan på befintlig boendeparkering ska analyseras. Det är även viktigt att analysera om det finns risker för att parkering ”spiller över” på billigare eller närmre lokaliserad parkering på allmän plats som är tillägnad andra behov.

Om parkeringsefterfrågan ökar vid ombyggnad eller vid ändrad användning av fastighet kan det krävas nya parkeringsplatser som motsvarar skillnaden mellan det gamla och nya behovet. För äldre fastigheter kan det också hända att parkeringsefterfrågan för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Staden har då rätt att hävda Plan- och bygglagens parkeringskrav för hela fastigheten i skäligen utsträckning. Praxis är dock att det endast ställs krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför.

I det fall vid om- och tillbyggnad eller ändrad användning där det inte är möjligt att tillskapa bilparkering inom fastigheten och det inte finns några parkeringsanläggningar för samnyttjande inom rimligt gångavstånd, så kan fastighetsägaren få lov att göra så kallat parkeringsköp. Detta innebär friköp av parkeringsplatser motsvarande hela eller delar bilplatsbehovet.

2. Avstämning mot mobilitets- och parkeringspolicyn

Mobilitets- och parkeringspolicyn ger ett tal för antalet parkeringsplatser för bostäder som ska användas för den aktuella platsen i kommunen. Detta tal ska stämma överens med policyn.

Vid övriga markanvändningskategorier så görs särskilda utredningar (dessa görs redan i detaljplaneskedet för att ta fram förslag på parkeringstal för specifika projekt). Bygglovshandläggaren stämmer av att policyn har följts genom att kontrollera att principer för bil- och cykelparkering, innehåll och underlag till de särskilda utredningarna har följts. Om underlag samt utredningar bedöms som rimliga och visar på

en genomförbarhet enligt handläggare (eventuellt med stöd av övriga tjänstepersoner från exempelvis tekniska förvaltningen) så innebär det att policyn har följts.

3. Möjlighet till revidering av parkeringstal

Mobilitets- och parkeringspolicyn ger vissa möjligheter till revideringar i antalet parkeringsplatser som ska byggas, exempelvis om kvaliteten på cykelplatser höjs eller om andra mobilitetslösningar redovisas. Det är då upp till sökanden att redovisa utredningar och underlag som stödjer och motiverar revideringen av parkeringstalet. Det är viktigt att underlagen visar på en långsiktig lösning. Föreslagna lösningar och beräkningar ska redovisas till byggnadsnämnden före bygglov beviljas. Samråd hålls med berörda aktörer i stadens organisation om oklarheter råder.

Byggherren kan göra en egen mobilitets- och parkeringsutredning som bedömningsunderlag inför bygglovsansökan som kan påvisa ett högre, lägre eller likadant behov med parkeringsnormen som beslutsunderlag.

4. Eventuella revideringar och beslut

Handlingar remitteras inom kommunen för yttrande angående exempelvis trafiklösningar, säkerhet, placering av sopkärl med mera. Byggnadsnämnden bedömer slutligt utformningen av cykel- och bilparkering. Vid behov kan revideringar behöva utföras.

5. Uppföljning

Åtgärder i en mobilitets- och parkeringsutredning kan villkoras och bevis på långfristiga avtal kan behöva lämnas in till kommunen för att slutbesked ska kunna lämnas för projektet, innan byggnaden kan börja användas.

Staden ser positivt på att fastighetsägaren/exploatören på egen hand följer upp behov, beläggning och användning av eventuella mobilitetsåtgärder. Detta kan underlätta vid exempelvis ändrad användning, ombyggnation eller eventuell revidering av parkeringstalet.

Principer för parkering

I detta kapitel samlas stadens olika principer för parkering med förtydligande texter och stöd vid bedömningar i stadens arbete med parkering.

Anvisningar ger både generella samt specifika anvisningar för cykel- och bilparkeringar.

För specifika riktlinjer och information om till exempel utrymmeskrav hänvisas till stadens senaste upprättade tekniska handbok, förutsatt att den är färdigställd. Eftersom att stadens tekniska handbok inte är klar bör Göteborgs stads tekniska handbok användas som primär referenspunkt tills dess att den förstnämnda är framtagen.

Vid framtagandet av detaljplaner så används normen i form av total bruttoarea (BTA), förutom den BTA som upptas av garageplats och cykelgarage, för att kunna planera för behovet av parkering.

Principer för bilparkering

Utformning

Det är viktigt att platsen känns trygg och säker bland annat genom god översikt och tydliga målpunkter. Här kan omsorgsfull gestaltning, belysning, välskött växtlighet och markbeläggning stödja en bra utformning och upplevd trygghet.

Parkeringar med möjlighet för bilar att kunna köra ut i gatan med fronten först är alltid att föredra då det, ur säkerhetssynpunkt, i regel inte är lämpligt att anlägga nya backparkeringar i anslutning till stadens huvudcykelnät, huvudgator eller bussgator. Det är viktigt att sikten vid nya utfarter är god och att inga siktskymmande föremål byggs inom siktriangeln till utfarten eller gatukorsning.

Var och vilken typ av parkeringsplats eller parkeringsanläggning byggs påverkar upplevelsen av platsen. Nedan följer en sammanställning av olika parkeringstyper.

Markparkering

Marken i centrala lägen i stadens tätorter är attraktiv.

Vid anordnande av markparkeringar ska den utformas så att den genom sin placering,

utformning och gestaltning bidrar till platsen och stadsrummet på ett positivt sätt.

Risken med större markparkeringar är, särskilt centralt i tätorter, att miljön glesas ut och de stadsmässiga sambanden förloras. Ytorna riskerar även att upplevas som öde och otrygga vissa tider på dygnet.

Gemensam parkeringsanläggning

En gemensam parkeringsanläggning kan utformas som ett underjordiskt garage eller parkeringshus, vilka är mer yteffektiva än markparkering och kan skapa en högre täthet i bebyggelsestrukturen. Att kombinera parkeringsanläggning med andra verksamheter genom en kombinerad byggrätt kan vara en lösning. I parkeringsanläggningar är den upplevda tryggheten en viktig aspekt, både för den som ska nyttja anläggningen och för gatu- och stadsrummet.

Garagelänga/grupphusområdesparkering

Placeringen och utformningen av en samlad parkeringsanläggning (exempelvis parkeringshus/ parkeringsgarage) i anslutning till småhus eller flerbostadshus är oftast inte lämpligt, utan bör i stället ersättas av en mer uppdelad och varierad parkeringsyta som bidrar till att utemiljön upplevs positiv. Frågor som bör beaktas är trygghet för såväl de som nyttjar parkeringen som för de som måste passera anläggningen till och från sin bostad. Plan- och bygglagen anger att friyta ska prioriteras i val mellan parkering och friyta.

Placering

Inriktningen för parkeringstalen för bostäder och kontor är att de som har bil bör kunna parkera denna på acceptabelt gångavstånd från sin målpunkt. Staden utgår främst från riktvärden för attraktivt gångavstånd som används i flera andra kommuner. Riktvärden om 300–400 meter anges som rimligt gångavstånd. Parkering för bostäder och kontor bör därför utgå från samma avstånd i bedömningen förutsatt att angöringsplats och möjligheter till lastning och lossning finns i anslutning till bostadsfastigheten.

Avståndet till närmaste hållplats kan även ses som en referens där hållplatsen bör vara närmare entrén

än bilparkeringen. Detta gäller även för parkering till verksamheter. Exempel på avstånd för gång för besökare till: bostäder (500 m), handel (300 m), övriga verksamheter (700 m) samt för- och grundskola (150 m).

Tillgänglighet för personer med funktionsvariationer

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska anläggas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré vid byggnation av publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade bör dimensioneras med hänsyn till fastighetens användning.

Principer för cykelparkering

Utformning

Det är viktigt att cykelparkeringen utformas med hänsyn till avsett ändamål och att parkeringen är utformad så att de upplevs trygga, säkra och trevliga. Vid större cykelparkeringar och långtidsparkering bör det finnas möjlighet till väderskyddade cykelparkeringar.

Vid utformning av cykelparkeringar ska hänsyn tas till olika typer av cyklar. Detta är särskilt viktigt vid exempelvis förskolor, skolor och bostäder där exempelvis cykelkarror behöver parkeras.

Som riktvärde bör minst 8 procent av de cykelplatser som ordnas utformas med hänsyn till yrkrävande fordon som låd- och lastcyklar. Andelen specialcykelparkering kan variera utifrån fastighetens behov och ska utredas från fall till fall.



Placering

Trygga och tillgängliga cykelparkeringar som är lokaliserade närmare målpunkter än motsvarande bilparkering kan ge fler cykelresor som annars hade skett med bil. En attraktiv cykelparkering ska uppfylla de kriterier som ställs i enlighet med cykelplanen.

Vid arbetsplatser bör samtliga platser av de sysselsatta erbjudas i låsbara utrymmen det vill säga i garage, förråd eller liknande. För besök kan de placeras öppet.

För bostäder bör alla boende erbjudas låsbara lösningar. Hälften av dessa bör vara i bra väderskydd för nattparkering/säkerhetsparkering.

Tillgänglighet

Tillgänglighet, åtkomst och utrymme för kollektivtrafik, räddningstjänstfordon samt drift- och underhållsfordon ska beaktas och tillgodoses.

Vid bygglov ställs krav på utformning genom effektiv dörröppning och minsta breddmått i dörröppningar samt krav på ramputformning vid eventuella höjdskillnader.

Exempel på olika cykelparkeringslösningar:

- Cykelparkering inomhus, med möjlighet till att låsa fast ramen, samt tillräckligt utrymme för enkel förflyttning av cykeln.
- Cykelparkering utomhus, inlåst bakom insynsskyddad och vädertät konstruktion, upplyst med möjlighet att låsa fast ramen
- Cykelparkering utomhus med möjlighet att låsa fast ramen, och upplyst.

Angöring

Korttidsparkering är viktig för att möjliggöra lastning och lossning samt för att säkerställa tillgänglighet för de med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Behoven är särskilt stora i de centrala delarna av staden samt i områden där parkeringen i övrigt är samordnad.

Huvudregeln är att parkering ska ordnas på kvartermark. Om det inte är möjligt att platser på kvartermark, utan orimliga konsekvenser för exploateringen eller för staden i stort, så kan parkeringsbehovet lösas på allmän plats där kommunen är huvudman. Detta gäller endast besöksparkering för verksamhet och handel, samt för lastplatser och avfallshantering. Detta ska beslutas i samråd med stadens trafikenhet. Godsangöring och avfallshantering ska i första hand ske på kvartermark och kraven för längsta dragväg och lutning ska följa stadens lokala avfallsföreskrifter.

Angöring för lastning och lossning av gods ska göras så nära målpunkten som möjligt. Ytor för angöring såsom lastning och lossning bör finnas inom upp till fem minuter gångavstånd från målpunkt.

Läs mer i stadens senaste upprättade tekniska handbok, förutsatt att den är färdigställd. Eftersom att stadens tekniska handbok inte är klar bör Göteborgs stads tekniska handbok användas som primär referenspunkt tills dess att den förstnämnda är framtagen.

Pendelparkering

I Västra Götalandsregionen är det Västtrafik som ger riktlinjer och ställer krav på pendelparkeringar, men staden är ansvarig markägare för parkeringarna. Det är därför staden som beslutar om eventuella avgifter, utformning och regler för parkeringen.

Bilparkering

Pendelparkeringar är ofta utifrån sitt läge vid exempelvis kollektivtrafiknoder iögonfallande och det första resenärerna möter. På vardagar blir den till ett hav med bilar, på kvällar och helger en stor, tom yta om den inte samnyttjas med andra verksamheter. Precis som för andra markparkeringar är det viktigt att denna utformas så

att den upplevs trygg och säker.

Cykelparkering

Vid pendelparkering ska större cykelparkeringar anordnas. Precis som för andra parkeringar är det viktigt att denna utformas så att den upplevs trygg



och säker. Det ska finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ramen.

Kostnader och avgifter

Staden ansvarar generellt för eventuella kostnader och avgifter på allmän platsmark. Prisnivåerna beslutas om i kommunfullmäktige. För kvartermark i kommunal regi ansvarar Mölndals Parkerings AB och prissättning där styrs indirekt via ägardirektiv av staden.

Exploatören/fastighetsägaren är ansvarig att genomföra de åtaganden som denne åtar sig genomföra, så väl planering, anläggande och drift av bil och cykelplatser samt mobilitetstjänster som avses genomföras. Exploatören/fastighetsägaren bär kostnaden för samtliga åtgärder.

Laddinfrastruktur

För att möta framtidens behov bör parkeringsplatser för bil och förberedas med elladdningsmöjlighet. Behov och omfattning av laddning måste lyftas i tidigt skede för att kunna säkerställa laddinfrastruktur i området.

Sedan 2020 är laddning av elfordon ett nytt egenskapskrav i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900). Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad

ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen (2011:338) 3 kap. 20 b §. Reglerna för uppförande av nya byggnader gäller om man sökt bygglov eller gjort en anmälan efter mars 2021. För att förenkla tillämpningen av reglerna har Boverket gett ut tillämpningsregler om exempelvis vilken typ av ladduttag som ska användas.

Kraven på laddinfrastruktur i samband med uppförande av byggnader ska tillämpas om man söker bygglov eller gör en anmälan. Reglerna innebär i korthet:

- Nya bostadshus med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.



Stöd vid framtagandet av särskilda parkeringsutredningar

I detta avsnitt beskrivs mer utförligt principer för särskilda utredningar som policyn hänvisar till, och vad dessa bör innehålla. Detta är ett komplement till de principer som finns i mobilitets- och parkeringspolicyn under *Parkeringstal* gällande övrig markanvändning och kravet på särskilda utredningar.

Syftet är att ge tydlig vägledning och principer till exploitörer samt konsulter som tar fram utredningar och analyser, om vad staden har för förväntningar på dessa för att kunna göra effektiva och grundande bedömningar om parkeringstal. För stadens del så är det viktigt underlag för att kunna bedöma konsekvenser och eventuellt negativ påverkan i närområdet, vilket vi måste bevaka i all planering.

Stadens policy och tal har ingen rättsverkan och är inte bindande. Staden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall om utredningen är tillförlitlig och grundas på aktuella samt relevanta underlag. Likabehandlingsprincipen ska dock tillämpas, så att byggbolag behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.

Tillvägagångssätt

Oftast så kommer de särskilda utredningarna ingå i övrigt underlag som tas fram under planprocessen, så som exempelvis parkeringsutredningar, mobilitetsanalyser eller trafikutredningar tillhörande projekt.

För stadens egna verksamheter som projekteras i stadens egen regi finns inga krav på att köpa in eller upphandla externa utredningar. Principerna för olika markanvändningskategorier i denna bilaga kan vara underlag och data som staden redan har, och som då används som stöd för diskussion i stadens egna planeringsprocesser för olika projekt.

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

Genom att sätta tydliga ramar för utredningarna tidigt, så kan exploitör och eventuell konsult arbeta självständigt med stöd av policyn. Under planprocessens gång kan sedan handläggaren vara stöd vid eventuella oklarheter och förtydliganden likt vid övriga underlag och analyser.

Den särskilda utredningen ska i slutändan (utifrån analyser och data) ta fram ett förslag på parkeringstal för projektet. Detta tal räknas som ett grundtal, och det är detta tal som sedan används som utgångstal för eventuell projektanpassning och revidering av tal (se policy under "Parkeringstal").

Om talet är baserat på den data, analyser, och det underlag som bestämts tidigare, samt att staden bedömer utredningen och talet som rimligt, så godkänns detta som parkeringstal för det specifika projektet. Här handlar det framförallt om att staden bevakar att parkeringstalet inte kan innebära några negativa konsekvenser i närområdet eller i övrig planering (exempelvis påverkan på riksintresse, risk för spilleffekter av parkering, ökade trafikstringar i hårt belastade trafiknät osv).

När ett grundtal för parkering tagits fram så kan sedan stadens beräkningsmodell för parkeringstal i policyn användas om så önskas, för att ytterligare revidera parkeringstalet.

I detaljplanprocessen så är det plan- och exploateringsutskottet som gör den slutgiltiga bedömningen.

Detta tillvägagångssätt appliceras även under bygglovsskedet, då exploitör har valmöjligheten att under bygglovsprocessen revidera underlag och analyser, i syfte att uppdatera grundtalet för parkering. Detta kan vara då förutsättningar förändras, projektet har utvecklats, eller att exploitör i detta skede vet mer utförlig information som kan påverka indata och underlag som ingår i den särskilda utredningen.

Särskilda utredningar hanteras precis som övriga utredningar som underlag i bygglovsprocessen. Dessa granskas tillsammans med övriga utredningar och analyser samt planhandlingar. På samma sätt som i planprocessen, så sätts ramarna för eventuell

uppdatering av parkeringstalet här tillsammans med bygglovshandläggaren tidigt i bygglovsprocessen. Om utredningar och reviderat parkeringstal följer anvisningar i policyn samt bedöms som rimliga av staden, så godkänns det som nytt grundtal för parkering.

Därefter finns möjligheten för exploatör att revidera talet med hjälp av beräkningsmodellen.

I bygglovsskedet är det byggnadsnämnden som gör den slutgiltiga bedömningen om parkeringstal och parkeringslösningar.

Underlag för markanvändningskategorier

Smålägenheter och studentbostäder (max 35 m² BOA)

P-talet per lägenhet ska främst återspegla det tilltänkta antalet framtida boende i lägenheterna. Kommunen kan idag inte säkerhetsställa bostäders upplåtelseform genom detaljplan, bygglov eller exploateringsavtal. Den enda möjligheten att göra så är genom markanvisningsavtal, det vill säga i de fall där kommunen från början själv äger marken.

Eftersom kommunen inte kan styra vem som flyttar in i lägenheterna så är det svårt att sätta exakta parkeringstal för olika storlekar på bostäder. Dock kan vi göra vissa antaganden och motivera mer eller mindre användning av bil beroende på målgrupp, socioekonomiska förutsättningar, livsstil etc. Dessa målgrupper har generellt ett lågt bilinnehav.

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

En särskild utredning för smålägenheter/ studentbostäder ska redovisa:

- Geografiskt läge utifrån lägesindelning
- Tilltänkt målgrupp och deras behov av bil- och cykelparkering
- Tilltänkt antal bostäder med storlekar

Förutsättningar:

- Gång- och cykelvägar i närheten med ett uttalande om trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet.
- Närhet kollektivtrafik inklusive turtäthet med ett uttalande om hur tillgängligheten bör påverka färdmedelsval

Centrumändamål

Centrumändamål är en bred kategori av markanvändning som oftast används vid förtätning och i exploatering i stadsområden. Det är ofta mindre lokaler i strategiska lägen, så som vid korsningar med mycket gång&cykeltrafik, vid kollektivtrafik, och intill andra målpunkter. Ofta möjliggörs dessa lokaler i bottenvåningar av flerbostadshus, för att skapa mer blandad bebyggelse och livliga gaturum.

Verksamheterna som sedan flyttar in och nyttjar lokalerna styrs inte i planeringen, och dessa kan bestå av allt från frisör, restaurang, mindre livsmedelshandel, tandläkare, kontor etc. Det är därför också väldigt svårt att definiera behov och ge riktlinjer för hur en sådan utredning för parkeringsbehov skulle utformas.

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

Om dessa faktorer ej stämmer överens med projektets förutsättningar, eller en verksamhet planeras som frångår det normala, så har staden dock rätt att kräva en särskild utredning.

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

Förskola och skola

En särskild utredning för förskola och skola ska redovisa:

- Läge och hur förskolan/skolan kan tänkas påverka tillgängligheten (se tillgänglighetsindex i Bilaga 1)
- Antal anställda (inklusive start-/sluttid arbetspass)
- Tilltänkt upptagningsområde och funktion – relevanta aspekter är median- och medelavstånd för elever till skolan
- Förutsättningar:
 - Gång- och cykelvägar för skolans upptagningsområde med ett uttalande om trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet.
 - Närhet kollektivtrafik inklusive turtäthet med ett uttalande om hur tillgängligheten bör påverka färdmedelsval
- Färdmedelsfördelning idag för arbetsresor och hämta och lämna resor i kommunen, i det geografiska området och/eller för liknande verksamhet i jämförbar situation (har huvudmannen data från en skola med liknande förutsättningar, upptagningsområde och funktion?)
- Medelbeläggning per bil
- Mål för framtida färdmedelsfördelning och hur de specifika reseärendena förhåller sig till dessa med avseende på reslängder och färdmedelsval.

Kontor

En särskild utredning för kontor ska redovisa:

- Läge och hur kontorsprojektet kan tänkas påverka tillgängligheten (se tillgänglighetsindex i Bilaga 1)
- Typ av kontor och verksamhet: Antal anställda, antal kontorsplatser – typ av platser, tilltänkt närvarograd jämfört med antalet anställda på kontoret, antal besökande per dag
- Förutsättningar:

- Gång- och cykelvägar i närheten av kontoret med ett uttalande om trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet.
- Närhet kollektivtrafik inklusive turtäthet med ett uttalande om hur tillgängligheten bör påverka färdmedelsval
- Färdmedelsfördelning idag för arbetsresor, i det geografiska området och/eller för liknande läge (har den tilltänkta hyrestagaren data från liknande verksamhet i befintligt läge och/eller för liknande läge?)
- Mål för framtida färdmedelsfördelning och hur de specifika reseärendena förhåller sig till dessa med avseende på reslängder och färdmedelsval.

Idrottsanläggning

En särskild utredning för idrottsanläggning ska redovisa

- Läge och hur idrottsanläggningen kan tänkas påverka tillgängligheten (se tillgänglighetsindex i Bilaga 1)
- Tilltänkt upptagningsområde och målgrupper
- Antal anställda
- Förutsättningar:
 - Gång- och cykelvägar för idrottsanläggningens upptagningsområde med ett uttalande om trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet.
 - Närhet kollektivtrafik inklusive turtäthet med ett uttalande om hur tillgängligheten bör påverka färdmedelsval
- Färdmedelsfördelning idag för arbetsresor och hämta- och lämna-resor i kommunen, i det geografiska området och/eller för liknande i situation (har exploitören/tilltänkta hyresgäster data från en idrottsanläggning med liknande förutsättningar, upptagningsområde och målgrupper?)
- Medelbeläggning per bil

- Dimensionerande situation räknat i antal besökare, eventuella ledare och närvarande anställda – det vill säga normal och ofta förekommande situation en vanlig vecka. Observera att hämtning och lämning ofta överlappar när ett träningspass slutar och ett annat börjar
- Mål för framtida färdmedelsfördelning och hur de specifika reseärendena förhåller sig till dessa med avseende på reslängder och färdmedelsval.

Vårdverksamhet

I denna kategori ryms allt från mindre läkar-/ tandläkarmottagning, äldreboende, till större sjukhus. Denna kategori innefattar även särskilda boenden som kommunen fördelar enligt lagstiftning, exempelvis LSS, olika typer av gruppboenden mm.

En särskild utredning för vårdverksamhet ska redovisa:

- Typ av verksamhet och målgrupp
- Läge och hur verksamheten kan tänkas påverka tillgängligheten (se tillgänglighetsindex i Bilaga 1)
- Antal anställda (inklusive start-/sluttid arbetspass)
- Antal eventuella:
 - boende
 - vårdtagare per anställd och dag
 - vårdplatser
 - besökare per dag
- Behov av överlämning vid skiftarbete
- Förutsättningar:
 - Gång- och cykelvägar i verksamhetens närområde (cirka fem till tio kilometer beroende läge och typ av verksamhet) med ett uttalande om trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet.
 - Närhet kollektivtrafik inklusive turtäthet med ett uttalande om hur tillgängligheten bör påverka färdmedelsval.

- Tilltänkta arbetstider – sker start/slut vid tidpunkter med låg social bevakning och låg turtäthet?
- Parkeringssituation i närområdet i dagsläget (gångavstånd cirka 300-400 meter)
- Färdmedelsfördelning idag för arbetsresor och vårdresor i kommunen, i det geografiska området och/eller för liknande verksamhet i jämförbar situation (har exploatören/tilltänkta hyresgäster data från en verksamhet med liknande förutsättningar?)
- Medelbeläggning per bil för besökare
- Mål för framtida färdmedelsfördelning och hur de specifika reseärendena förhåller sig till dessa med avseende på reslängder och färdmedelsval.

Handel och restauranger

I centrala lägen kan en mindre handels-/ restaurangyta byggas utan krav på tillkommande parkering (kräver dock särskild utredning gällande parkering för rörelsehindrade). I mer bilorienterade lägen har exploatören alternativt den tilltänkta verksamheten oftast själv en uppfattning om platsens tillgänglighet och betydelsen av bilparkering. Vid externa lägen är det viktigt att kommunen inte tillåter en dimensionering som utgår från en maximal situation som inträffar mycket sällan.

En särskild utredning för handel och restauranger (alltså undantaget mindre handels-/restaurangytor i centrala lägen) ska redovisa:

- Typ av verksamhet
- Läge och hur verksamheten kan tänkas påverka tillgängligheten (se tillgänglighetsindex i Bilaga 1)
- Antal anställda
- Förutsättningar:
 - Gång- och cykelvägar i verksamhetens närområde (cirka fem till tio kilometer beroende läge och typ av handel) med ett uttalande om trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet.

- Närhet kollektivtrafik inklusive turtäthet med ett uttalande om hur tillgängligheten bör påverka färdmedelsval.
- Tilltänkta arbetstider – sker start/slut vid tidpunkter med låg social bevakning och låg turtäthet?
- Parkeringssituation i närområdet i dagsläget (gångavstånd cirka 400 meter)
- Färdmedelsfördelning idag för arbetsresor och inköpsresor i kommunen, i det geografiska området och/eller för liknande verksamhet i jämförbar situation (har exploatören/tilltänkta hyresgäster data från en verksamhet med liknande förutsättningar?)
- Medelbeläggning per bil för besökare
- Dimensionerande situation räknat i antal besökare och närvarande anställda – det vill säga normal och ofta förekommande situation en vanlig vecka
- Mål för framtida färdmedelsfördelning och hur de specifika reseärendena förhåller sig till dessa med avseende på reslängder och färdmedelsval.
- Färdmedelsfördelning idag för arbetsresor i kommunen, i det geografiska området och/eller för liknande verksamhet i jämförbar situation (har exploatören/tilltänkta hyresgäster data från en verksamhet med liknande förutsättningar?)
- Mål för framtida färdmedelsfördelning och hur det specifika reseärendet förhåller sig till dessa med avseende på reslängder och färdmedelsval.
- det specifika reseärendet förhåller sig till dessa med avseende på reslängder och färdmedelsval.

Industri, lager och logistik

En särskild utredning för industri, lager och logistik ska redovisa:

- Typ av verksamhet
- Antal anställda
- Förutsättningar:
 - Gång- och cykelvägar i verksamhetens närområde (cirka fem till tio kilometer beroende på läge) med ett uttalande om trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet.
 - Närhet kollektivtrafik inklusive turtäthet med ett uttalande om hur tillgängligheten bör påverka färdmedelsval.
 - Tilltänkta arbetstider – sker start/slut vid tidpunkter med låg social bevakning och låg turtäthet?

