



## Parkeringsnorm och planeringsstrategier för parkering i Vetlanda tätort

---

Dokumenttyp:	Riktlinje
Beslutad av:	Kommunfullmäktige (2018-05-16 §55 )
Gäller för:	Vetlanda kommun
Giltig fr.o.m.:	2018-05-23
Dokumentansvarig:	Projekteringschef Tekniska kontoret
Senast reviderad:	-
Senast granskad:	-

---



Dokumentversioner

Granskningsversion 0.9	2017-03-20	Till beställaren
Antagandehandling	2017-12-08	Till beställaren

Uppdragsnummer

12701267

Beställare

Björn Wiberg och Martin Karlsson, Tekniska kontoret

Uppdragsledare

Shahab Nassiri tom nov 2016, Björn Carlsson fr o m dec 2016

Deltagare

Björn Carlsson  
Andréa Palmberg  
Roger Johansson

Granskare

Maria Nordin

---

# Sammanfattning

Som en del i utvecklingen av Vetlanda tätort och dess tillgänglighet har denna parkeringsnorm utarbetats parallellt med en fördjupad översiktsplan för Vetlanda tätort. Både bil- och cykelparkering utgör en betydande del av hur tillgänglig en tätort upplevs och samtidigt är parkering ett av de mest kraftfulla styrmedel en kommun har för att påverka invånarnas och besökarnas resvanor. Genom att politiskt anta planeringsstrategier och parkeringstal kan politiker, byggherrar och handläggare redan vid dialogens början samlas kring gemensamma begrepp och siffror som utgör förutsättningar i exploaterings-, plan- och bygglovsärendena. Parkeringsnormens syfte är inte att ange hur parkering skall regleras med tider eller avgifter. Den anger heller inte hur mycket kommunal parkering som skall finnas eller var den skall lokaliseras.

Parkeringsnormen gäller för tätorten Vetlanda. På grund av olika förutsättningar inom tätorten delas parkeringstalen upp i zonerna *Centrala Vetlanda* respektive *Övriga tätorten*.

Detta dokument har sin utgångspunkt i redan antagna styrdokument, men sammanfattar också ett antal specifika planeringsstrategier för parkeringsplaneringen i Vetlanda. Dessa strategier är:

- Kommunen tar ett helhetsansvar för parkeringsplaneringen med "hela samhället" i fokus
- Den befintliga parkeringsresursen effektiviseras genom förbättrad vägvisning, reglering och kvalitet i samverkan
- Samnyttjande av parkering skall eftersträvas vid nyexploatering och planering i centrala Vetlanda
- På gatumark erbjuds endast ärendeparkering och cykelparkering
- Nyttjandet av den totala parkeringsresursen följs upp regelbundet

Parkeringstalen fastställs med utgångspunkt i dagens bilinnehav i tätorten och gäller för parkering vid bostäder och ett antal andra lokalkategorier. För mer ovanliga lokalkategorier, eller vid särskilda boendeformer som till exempel äldreboenden, förordas särskilda parkeringsutredningar för att ta tillvara projektens unika förutsättningar, verksamhet och läge.

I planeringsstrategierna och normen läggs stor vikt vid prioritering mellan olika kundgrupper med avseende på lokalisering av parkering och det acceptabla gångavståndet mellan parkering och målpunkt. Även ett effektivt utnyttjande av parkeringsresursen med ett "hela samhället"-perspektiv är en viktig princip och något som enklast uppnås med samnyttjande av bilplatser och fordon. För byggherrar som vill bidra aktivt med åtgärder som uppmanar och uppmuntrar till ett mer hållbart resande finns möjlighet att sänka parkeringstalet för bostäder enligt fördefinierade reduktionsfaktorer.

Parkeringstal för bilparkering i respektive zon. Talen för bostadsparkering kan och bör räknas ner enligt kapitel 5.2.

(bilplatser per 1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Centrala Vetlanda	Övriga tätorten
<b>Bostäder, flerbostadshus, boende *</b>	7	8
<b>Bostäder, enbostadshus, boende</b>	2 per hushåll	2 per hushåll
<b>Bostäder, besökare</b>	1	1
<b>Kontor, verksamma och besökare</b>	18	20
<b>Handel och service **, verksamma och besökare</b>	25	25
<b>Restaurang, verksamma och besökare</b>	45	45

\* 7 respektive 8 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA men alltid minst 0,6 platser/lägenhet inklusive besök

\*\* Med handel och service menas verksamheter som typiskt finns i bottenvåningarna på kvarteren i centrala tätorten.

Definition enligt handelsutredningen (Tyréns, 2016) <sup>12</sup>

I planer och projekt med flera lokalkategorier uppmanas till samnyttjande av parkeringen i gemensamma anläggningar utan reserverade platser. Ett sådant samnyttjande sänker det totala antalet platser som behöver anläggas då samma parkeringsplats kan användas av flera kunder fördelade över dygnets och veckans olika tider.

Parkeringstalet för parkering vid bostäder kan reduceras med fördefinierade procentsatser om byggherren förbinder sig att inte reglera parkeringen med reserverade platser, införa och vidmakthålla bilpool för de boende eller genomföra andra åtgärder för att underlätta ett boende utan egen ägd bil.

Parkeringstalen ger, efter eventuella reduktioner och tillgodoräknade samnyttjandeeffekter, besked om det minsta antal bilplatser som projektet skall åstadkomma i planen eller lovet. Det skall dock betonas att dessa platser långt ifrån alltid behöver tillskapas/byggas. I Vetlanda finns istället stora möjligheter att genom avtal och överenskommelser utnyttja redan befintliga anläggningar eller samla flera projekts parkering i gemensamma anläggningar. Parkeringstalen är minimivärden och om en byggherre vill bygga fler parkeringar än vad parkeringstalen stipulerar skall överskjutande antal alltid lokaliseras på den egna fastigheten.

För cykelparkering är målsättningen att alla boende skall kunna parkera sin cykel väderskyddat och fastlåst vid hemmet. Vid arbetsplatser (kontor, restaurang och handel) är utgångspunkten att 20 - 25 % av de anställda skall kunna cykla till arbetet och parkera cykeln där på ett bra och säkert sätt. För besökare och kunder till kontor, restaurang och handel är målsättningen full behovstäckning för att på detta sätt marknadsföra cykel som färdssätt. Detta gör att det i planeringen behöver finnas stor flexibilitet i utformningen av cykelparkeringsplatser och möjlighet till kompletterande platser i framtiden.

Parkeringstal för cykelparkering.

	Centrala Vetlanda	Övriga tätorten
<b>Bostäder, väderskyddade cykelplatser</b>	1 per rum i lägenheten	1 per rum i lägenheten
<b>Bostäder, besöksplatser (per hushåll)</b>	0,2	0,15
<b>Arbetsplatser, cykelplatser (per anställd)</b>	0,25	0,2
<b>Handel och service, anställda och kunder *</b>	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA
<b>Restaurang, anställda och kunder</b>	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA

\* Med handel och service menas verksamheter som typiskt finns i bottenvåningarna på kvarteren i centrala tätorten.

Enligt definitionen i handelsutredningen (Tyréns, 2016) <sup>9</sup>

# Innehållsförteckning

---

1	Inledning och bakgrund	1
1.1	Geografisk avgränsning	1
2	Utgångspunkter	3
2.1	Styrande dokument och tidigare beslut	3
2.2	Ansvaret för att anordna parkering	4
2.3	Kundgrupper och deras anspråk	5
2.4	Samnyttjande	6
2.5	Olika sätt att anordna parkering	7
3	Nuläge	9
3.1	Utbud i centrala Vetlanda	9
3.2	Bilnehav	10
3.3	Nyttjandet av bilparkering idag	11
3.4	Nyttjandet av cykelparkering idag	12
4	Planeringsstrategier för parkering i Vetlanda tätort	13
5	Parkeringsnorm för bil	15
5.1	Parkeringsstal för bil	15
5.2	Samnyttjande mellan kundkategorier	17
5.3	Beräkning av reducerat parkeringstal för bil vid bostäder	17
5.4	Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för bil	20
5.5	Parkering för rörelsehindrade	21
5.6	Lokalisering och kvalitet av bilparkeringsplatser	21
6	Parkeringsnorm för cykel	23
6.1	Parkeringsstal för cykel	23
6.2	Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för cykel	24
6.3	Lokalisering och kvalitet på cykelparkeringsplatser	24

---

# 1 Inledning och bakgrund

---

Som en del i utvecklingen av Vetlanda tätort och dess tillgänglighet behöver kommunen en sammanhållen planering för parkeringsförsörjning. Både bil- och cykelparkering utgör en betydande del av hur tillgänglig en tätort upplevs. Samtidigt är parkering ett av de mest kraftfulla styrmedel en kommun har för att påverka invånarnas och besökarnas resvanor. Med en sammanhållen parkeringsplanering genom hela samhällsbyggnadsprocessen, från idé till genomförande och drift, uppnås ett effektivt nyttjande av resurserna.

Plan- och bygglagen ger kommuner stöd att i en parkeringsnorm ställa krav på fastighetsägare att ta ansvar för den efterfrågan som ny exploatering ger upphov till. Parkeringsnormen har under lång tid varit ett traditionstyngt planverktyg som anger hur många bilar som varje typ av bebyggelse bör dimensioneras för. Efterhand har en insikt vuxit fram att parkeringsnormen kan och behöver utvecklas och fokus skiftar från statiska generella tal till möjligheten att anpassa talen till det enskilda projektet. Parkeringsplaneringen byter också fokus från att vara en enskild angelägenhet för respektive fastighetsägare till att vara en del av en sammanhållen tanke i stadsbyggandet.

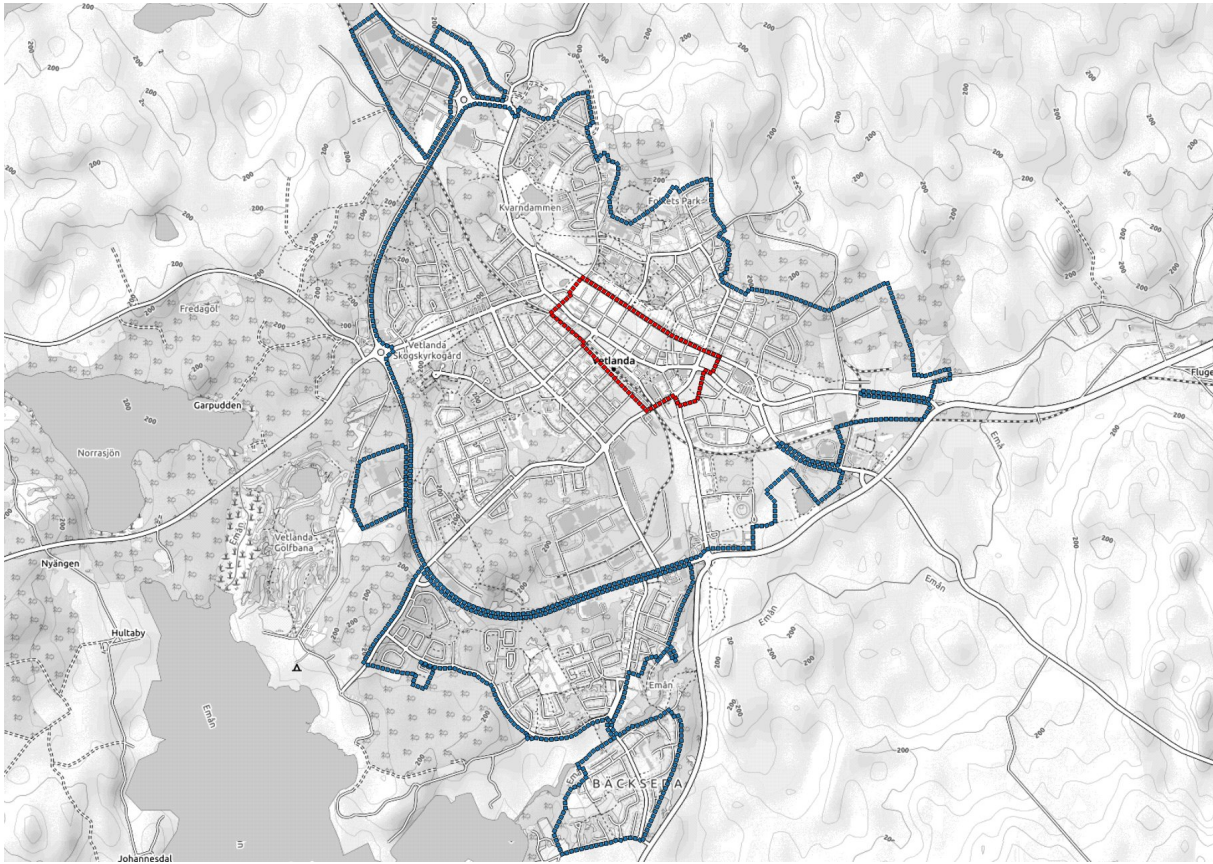
Parkeringsnormens syfte är inte att ange hur parkering skall regleras med tider eller avgifter. Den anger heller inte hur mycket kommunal parkering som skall finnas eller var den skall lokaliseras. Taxa, mängd och lokalisering av den kommunala parkeringen hanteras bäst i en separat parkeringsplan som kan hållas löpande uppdaterad och anpassas över tid vartefter samhällsplaneringen fortlöper.

Kommunens ställningstaganden och den riktning i vilken man vill utveckla transportsystemet och parkeringen sammanfattas i ett antal planeringsstrategier. Med utgångspunkt i nuvarande parkeringssituation fastställs sedan med hjälp av planeringsstrategierna ett förhållningssätt, en beräkningsgång och parkeringstal för olika lokalkategorier. Genom att politiskt anta och därigenom kommunicera planeringsstrategier och parkeringstal uppnås en transparens och en planerbarhet i exploateringsverksamheten. Byggherrar och handläggare kan redan vid dialogens start samlas kring gemensamma begrepp och siffror som utgör förutsättningar i plan- och bygglovsärendena.

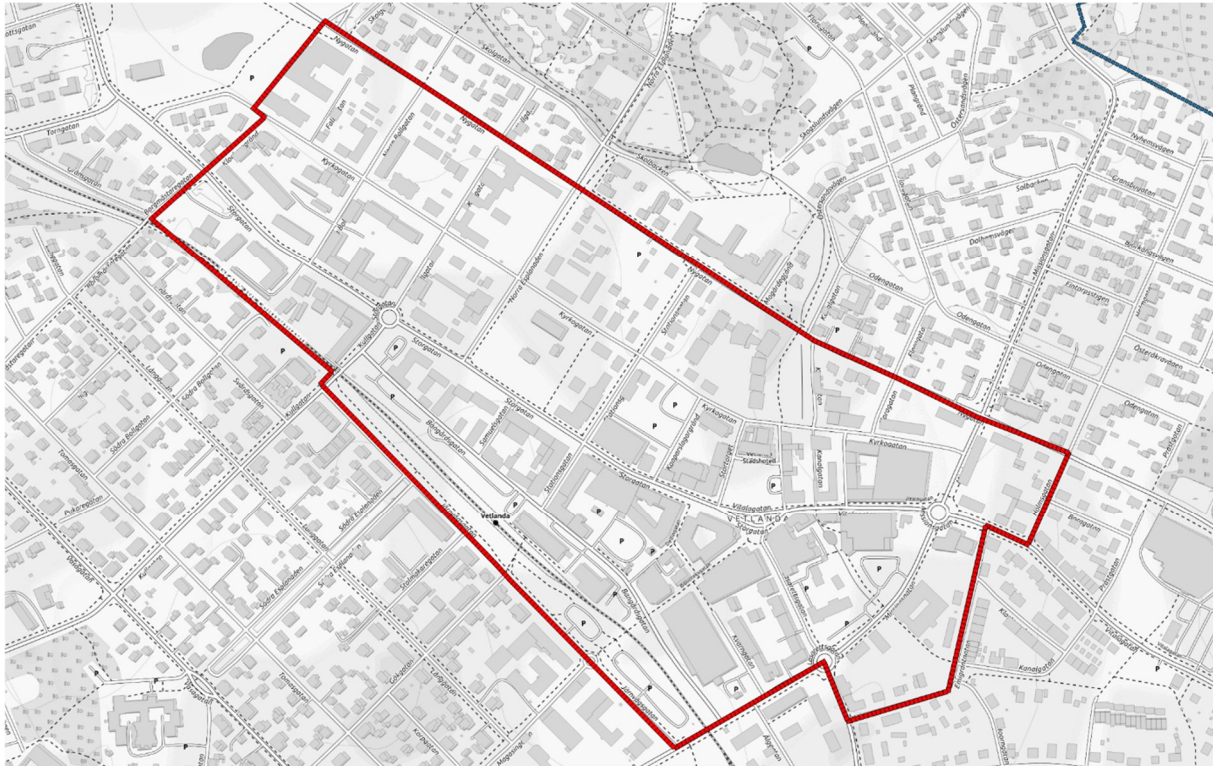
En ny fördjupad översiktsplan (FÖP) för Vetlanda tätort är under framtagande. Föreliggande parkeringsnorm utarbetas parallellt med den fördjupade översiktsplanen och fungerar som underlag till den. Planen ska ange utvecklingen av mark- och vattenanvändningen inom planområdet under en tidshorisont fram till 2040, och är vägledande för efterföljande planering. De generella ställningstaganden som kommunen gjort i Översiktsplan 2010 ska styra arbetet med fördjupningar och ligga till grund för dess avväganden och mer detaljerade ställningstaganden.

## 1.1 Geografisk avgränsning

Parkeringsnormen gäller för tätorten Vetlanda. På grund av olika förutsättningar inom tätorten delas parkeringstalen upp i zonerna *Centrala Vetlanda* respektive *Övriga tätorten*, se Figur 1. De olika förutsättningarna består bland annat i att det inom *Centrala Vetlanda* främst finns flerfamiljshus i kvartersstruktur, att det är vanligt med handel eller service i bottenvåningarna samt att de flesta förtätningsprojekten ligger inom detta område. Observera att detta område är något större än det som täcks av Centrumplanen från 2014. Zonen *Övriga tätorten* följer kommunens normala definition av tätortsgården och om den förändras följer parkeringsnormens zongränns med.



Figur 1 Parkeringsnormen tillämpas i två zoner: *Centrala Vetlanda* (röd) och *Övriga tätorten* (blå). Zonen *Övriga tätorten* är densamma som kommunens definition av tätortsgårns och förändras därför i takt med denna. I figuren illustreras den tätortsgårns som gällde i mars 2017.



Figur 2 Detaljerad figur för zonen *Centrala Vetlanda* (röd).

## 2 Utgångspunkter

---

I Vetlanda finns ett antal lokala utgångspunkter i bland annat styrdokument och tidigare beslut. Utöver dessa beskrivs det lagrum som är relevant samt ett antal begrepp och definitioner som är användbara inom parkeringsplanering.

### 2.1 Styrande dokument och tidigare beslut

Detta kapitel beskriver relevanta styrdokument och tidigare tagna beslut som utgör plattform för parkeringsnormen.

#### Översiktsplan 2010

Vetlanda kommuns aktuella översiktsplan<sup>1</sup> är från 2010. Översiktsplanen ställer upp ett antal planeringsmål och planeringsstrategier inom samhällets alla delar. Ur perspektivet parkeringsplanering och tillgänglighet till centrala Vetlanda finns relevanta skrivningar i de flesta av översiktsplanens kapitel.

I arbetet med en fördjupad översiktsplan för tätorten har styrgruppen för strategisk planering angett en rad strategier för det fortsatta arbetet.<sup>2</sup> Dessa är indelade i områdena hållbar utveckling, infrastruktur, näringslivsutveckling och boende. Inom området "Hållbar utveckling" och "Infrastruktur" finns flera strategier med bäring på parkeringsplanering.

- *Planera för en sammanhållen struktur*
- *Närhet till service och arbete*
- *Främja gång-, cykel och kollektivtrafik*
- *Utveckla befintlig kollektivtrafik och pendlingsmöjligheter inom kommunen liksom till och från andra kommuner*
- *Utveckla cykelnätet för framtiden*

#### Centrumplan 2014

Som en fördjupning av översiktsplanen antogs 2014 en centrumplan för Vetlanda tätort.<sup>3</sup> Denna plan sätter upp detaljerade planeringsstrategier och aktiviteter för utvecklingen av de mest centrala delarna av tätorten. Stort fokus ligger på att hitta möjliga förtätningsprojekt, på att förbättra handels förutsättningar och på gatumiljöns utveckling. Beträffande parkeringsplanering finns en konkret aktivitet i kapitlet om trafik och kommunikationer som säger att "*Gatusektioner skall utformas så att antalet anordnade cykelparkeringar kan utökas*". För att förbättra möjligheterna att använda cykeln som transportmedel är det viktigt att det finns cykelparkering nära butiker och andra målpunkter.

---

<sup>1</sup> Översiktsplan 2010 för Vetlanda Kommun, Kommunfullmäktige 2010-10-20

<sup>2</sup> FÖP Vetlanda, PM, 2016

<sup>3</sup> Centrumplan för Vetlanda tätort 2013, Kommunfullmäktige 2014-02-19



Vad gäller bilparkering finns ett helt kapitel i centrumplanen som avslutas med ett antal aktiviteter (benämnda som planeringsstrategier) och förväntade effekter av dessa vilka citeras nedan.

#### Planeringsstrategier parkering

- *Ta bort parkeringsplatser på Stortorget och Kanalgatan och kompensera med snedparkering på Lasarettsgatan och Stortorget västra gata som då enkelriktas.*
- *Exploatering av byggnader på parkeringsytorna i kvarteret Vesslan, Norra Delfin, och till viss del i kvarteret Boken.*
- *Parkeringsplatser frigörs på Centrumparkeringen Gladan genom att det vid förnyelsearbete på "Stickanområdet" i kv Stocken skapas möjligheter till parkering för arbetande i staden.*
- *Gatuparkeringar förblir i stort sett orörda.*
- *Anordna plats för laddstolpar till elbilar på lämpliga parkeringsytor inom centrumområdet.*

#### Förväntad effekt

- *Utrymme för bebyggelse i staden skapas.*
- *Effektivare utnyttjande av Gladan-parkeringen.*
- *Miljön på torget blir lugnare.*
- *Vetlandabäcken blir synlig utefter Kanalgatan.*
- *Under vissa tider svårare att hitta parkering i centrum.*
- *Centrala parkeringar är positivt för handeln, lättillgängliga gatuparkeringar till förmån för stadens handel.*

## Parkeringsnorm 1991

De idag gällande parkeringstalen för Vetlanda togs fram genom en parkeringsutredning 1991.<sup>4</sup> Bland de mål som utredningen slog fast fanns att handel och service fortsatt skulle vara koncentrerad till centrum och att trafik- och parkeringsplaneringen därför skulle inriktas på att bibehålla god tillgänglighet till centrum. Vidare föreslogs att detta skall ske genom att bilburna besökare skulle ges god tillgång till relativt billiga besöksplatser nära kvarteren med handel och service samt att parkering för besökare skall prioriteras framför parkering för arbetande i centrum. Föreliggande parkeringsnorm skall ersätta normen från 1991.

## 2.2 Ansvaret för att anordna parkering

Kommunen har ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen, men har ingen skyldighet att ordna parkering i samband med byggprojekt. Denna skyldighet ligger helt och hållet på fastighetsägaren.

I Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 4 kap. 13 § står det om bestämmelserna för krav på parkering:

*"I en detaljplan får kommunen bestämma*

- 1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,*
- 2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och*
- 3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering."*

---

<sup>4</sup> Vetlanda centrum - Parkeringsutredning, 1991, Grauers konsultbyrå AB

I 8 kap. 9 § beskrivs var parkering kan placeras:

*”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 skäligen 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.”*

Kommunens parkeringstal gäller såväl vid nybyggnad som vid om- och tillbyggnad. Vid om- och tillbyggnader av befintliga fastigheter gäller parkeringstalen för den tillkommande nettoytan.

I 8 kap. 10 § står att läsa:

*”Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”*

Även om parkeringstalen antas av kommunfullmäktige som ett vägledande dokument är det detaljplanen eller bygglovets som är det juridiskt bindande dokumentet. Det skall därför framgå i beslutshandlingarna från byggnadsnämnden eller kommunfullmäktige hur parkeringen skall lösas och i förekommande fall vilka parkeringstal som skall användas. Detta betyder samtidigt att parkeringstalen inte är bindande för byggnadsnämnden. Eventuella avsteg skall dock göras utifrån en samlad bedömning med vägledning i parkeringstalen och utifrån likabehandlingsprincipen.

## 2.3 Kundgrupper och deras anspråk

Parkeringskunderna kan delas in i grupper med olika förutsättningar och anspråk. Skillnaderna mellan grupperna kan till stort del beskrivas med acceptabelt gångavstånd, efterfrågad uppställningstid och möjlighet att använda alternativa färdmedel. De olika kundgrupperna kan benämnas angöring, ärende, besök, boende, arbetsplats och tillstånd.

### Angöringsparkering

Denna grupp omfattar såväl av- och påstigning som av- och pålastning. Angöringssträckor behövs som regel utmed varje kvarter. Ett kort gångavstånd är viktigt för såväl resor som transporter. Personer som använder färdtjänst eller taxi behöver komma nära sin målpunkt och när det gäller transporter av känsliga varor bör avståndet mellan fordon och målpunkt vara kort.

### Ärendeparkering

Näringslivet gynnas av ärenden men uppställningstiden behöver inte vara särskilt lång. Med ärende menas besök på en eller få platser och gångavståndet behöver vara kort för att inte en stor del av uppställningstiden skall gå åt till fots förflytta sig till målpunkten. Ärendeparkering är typiskt reglerad med upp till 30 min uppställningstid.

### Besöksparkering

Med besök menas ärenden till flera punkter i tätorten och/eller besök till boende. Om besöket till centrum består av såväl klädinköp, lunch på restaurang och ett besök hos frisören behöver uppställningstiden vara längre än för enskilda ärenden. Gångavståndet kan dessutom vara längre än för enskilda ärenden då förflyttningen mellan målpunkterna ändå gör att man är beredd på att promenera. Tidsregleringen på besöksparkering är typiskt upp till 4 timmar.

## Boendeparkering

Boende vill gärna kunna parkera sin bil inom acceptabelt gångavstånd från bostaden. Denna grupp har ofta höga anspråk på väderskyddad och en säker uppställning. Om parkeringen erbjuds i till exempel garage eller annan inhägnad och avgränsad yta kan boende ofta tänka sig att gå en sträcka till sin bil framför att till exempel stå på gatan. De boende bör erbjudas parkering där det är tillåtet att stå hela dygnet för att inte tvinga dem att ta bilen till arbetet och därmed bidra till trängsel, utsläpp och göra anspråk på tillgänglighet vid arbetsplatsen.

## Arbetsplatsparkering

Arbetsplatsparkering är till för de som kör bil till arbetet. För centralt placerade arbetsplatser kan en omfattande arbetspendling med bil ge problem i form av trängsel, utglesning och miljöpåverkan. Arbetsplatsparkering på samma platser som ärende och besök bör undvikas eftersom det drastiskt minskar tillgängligheten för dessa grupper. En näringsidkare som står på gatan en hel arbetsdag tar till exempel upp plats för tiotalet kunder till en frisör eller liknande. En medveten planering och reglering av arbetsplatsparkering är också ett kraftfullt styrmedel för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Arbetsplatsparkering är den kundgrupp som kan acceptera längst gångavstånd vilket ofta också går i linje med planeringens intentioner.

## Parkeringstillstånd

Parkeringstillstånd utföras till dem som har legitima skäl att använda mer tillgänglighet än andra kunder. Tillstånd kan bland annat ges till rörelsehindrade, boende eller arbetande i ett visst område, ägare av en viss typ av fordon eller yrkesgrupper som har behov av att komma extra nära vissa målpunkter. Tillståndet kan ge rätt att stå längre, stå gratis eller stå på en plats som annars inte är till för parkering.

## 2.4 Samnyttjande

I detta kapitel beskrivs vad samnyttjande är och vilken potential det har i parkeringsplaneringen.

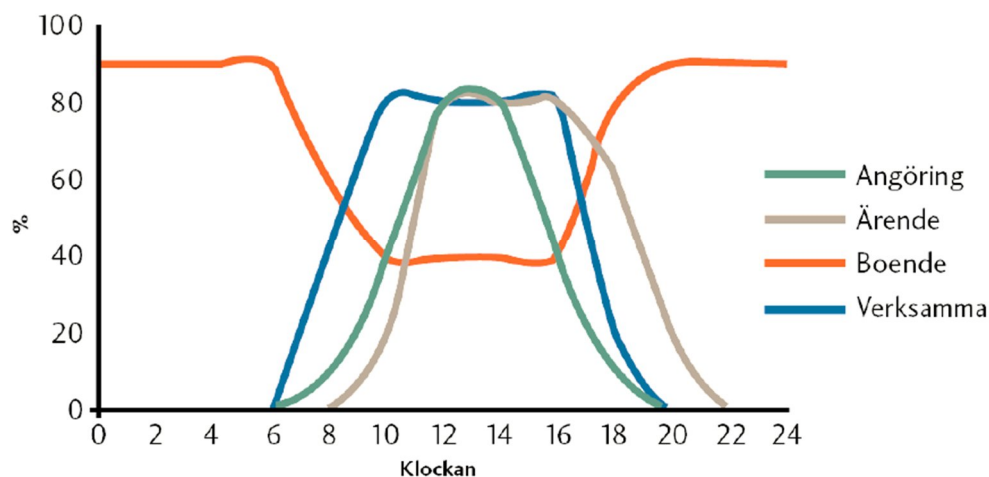
### Samnyttjande av parkeringsplats

Den mest effektiva åtgärden för att reducera mängden efterfrågade parkeringsplatser är att samnyttja platserna inom samma kundgrupp eller ännu bättre mellan olika kundgrupper. Med samnyttjande av en parkeringsplats menas att samma parkeringsruta används av flera kunder över dygnet eller veckan.

Samnyttjande inom samma kundgrupp uppnås genom så öppen reglering som möjligt. Skylten "Reserverad plats" eller "Förhyrd plats" vid personliga platser gör dessa otillgängliga för andra oavsett om bilen står där eller ej. Att istället omvandla sådana platser till tillståndsparkering gör att effektiviteten kan ökas avsevärt. Med rätt tillstånd kan kunden då stå på vilken plats i anläggningen de vill men om antalet kunder är någorlunda stort kommer alla med tillstånd aldrig att vara där samtidigt. Det är alltid någon som är bortrest, sjuk, på tjänsteresa eller har lånat ut bilen. Det gör att flera tillstånd kan skrivas ut än vad det finns fysiska platser och en större efterfrågan kan tillgodoses med samma utbud.

Samnyttjande mellan kundgrupper förutsätter ännu öppnare reglering. Om en boende har en reserverad parkeringsplats på en innergård men bara står där över natten för att sedan åka bil till arbetet står platsen tom hela dagen. Om det i samma kvarter eller i närheten finns en handels- eller serviceinrättning skulle kunderna och besökarna dit kunna använda den parkeringsplatsen under dagen. Till verksamheter med kort besökstid som till exempel frisörer, restauranger, tandläkare och andra vårdinrättningar kan till och med flera kunder utnyttja samma plats under dagens lopp. För att uppnå denna effektivisering krävs endast en reglering där reservationer bytts mot allmänt tillgänglig, öppen parkering.

En indikation på potentialen i samnyttjande ges i Figur 3 nedan. På natten står till exempel i princip alla arbetsplatsparkeringar tomma och kan användas av andra kundgrupper. På samma sätt kan i storleksordningen hälften av bostadsparkeringarna användas av andra på dagarna. Beroende på sammansättningen av de förväntade kunderna till en parkeringsanläggning och anläggningens storlek kan effektiviseringar på 10 - 50 % uppnås. För att uppnå optimalt samnyttjande behöver anläggningen, eller en samling närliggande anläggningar med god överblickbarhet, omfatta upp mot 100 platser eller mer.



Figur 3 Principiell figur över olika kundgruppers efterfrågan på parkering över dygnets timmar. Kurvorna bygger på generella erfarenhetsvärden.

## Samnyttjande av fordon

En faktor som ytterligare minskar mängden efterfrågade parkeringsplatser är om flera kunder nyttjar samma fordon. Det vanligaste exemplet här är olika former av bilpooler. En bilpool kan vara utformad på olika sätt, alltifrån en bostadsrättsförening/hyresvärd som äger några bilar som de boende kan boka och använda till stora kommersiella aktörer som erbjuder poolbilar uppställda på flera platser i tätorten och där användaren till och med kan hämta och lämna bilen på olika platser. Statliga Trafikanalys bedömer en bilpoolsbil kan ersätta 7 - 15 privatägda bilar.<sup>5</sup>

En trend som kommer starkt i samhället är ökad fokus på hållbar konsumtion och delningsekonomi. Här finns det flera exempel på privata initiativ till samnyttjande av fordon där något eller några tiotal hushåll gått samman och köper gemensamma bilar (eller elcyklar, lastcyklar etc). Även här är effektivitetsvinsten i storleksordningen 1:10 där den vanligen går cirka tio medlemshushåll per poolbil.<sup>6</sup>

## 2.5 Olika sätt att anordna parkering

Grundkravet i plan- och bygglagen är att fastighetsägaren skall lösa det beräknade parkeringsbehovet men krav är inte att det skall ske på den egna fastigheten. Så länge de acceptabla gångavstånden från kapitel 5.4 Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för bil är uppfyllda och lösningen kan påvisas vara tillräckligt varaktigt för att anses ersätta byggd parkering finns stora möjligheter för samarbeten. Samarbete kan ske mellan två eller flera fastighetsägare varav en kan vara kommunen. Med samverkan kring parkeringslösningar ökar möjligheten till samnyttjande som effektiviserar samhällets totala parkeringsresurs.

<sup>5</sup> Nya tjänster för delad mobilitet, Trafikanalys, Rapport 2016:15

<sup>6</sup> www.bildelning.nu, www.sambil.se, www.masthuggetsbilkooperativ.se, alla 2017-02-24

Parkering i gemensamma anläggningar kan lösas genom att:

- Kommunen kommer överens med en exploatör om att denne ställer hela eller delar av sin parkering till förfogande för allmän parkering, till exempel för besök till handeln i området. Behovsberäkningen av det totala antalet byggda parkeringsplatser görs med hänsyn till samnyttjandepotentialen.
- En exploatör avtalar om att nyttja redan befintliga platser hos en annan fastighetsägare. Avtalet behöver ha lång löptid för att kunna anses ersätta nybyggd parkering. När antalet tillgängliga platser beräknas görs detta med hänsyn av samnyttjandepotentialen och aktuell beläggning.
- Flera exploatörer går samman och bygger gemensamma anläggningar på en eller flera av fastigheterna. Avtalet mellan parterna behöver ha lång löptid för att kunna anses ersätta nybyggd parkering. Gemensamhetsanläggning eller samägda bolag är också möjligt och vanligt. Behovsberäkningen görs med hänsyn till samnyttjandepotentialen.

## Parkeringsfriköp som ett instrument för samverkan mellan fastighetsägare och kommunen

En modell för samverkan mellan fastighetsägare och kommunen är parkeringsfriköp. Det innebär att fastighetsägaren mot en engångsavgift i samband med bygglov köper sig fri från kravet att lösa hela eller delar av den parkering som parkeringsnormen stipulerar för fastigheten i fråga. Kommunen tar i och med detta över ansvaret att, inom gällande acceptabla gångavstånd, tillhandahålla motsvarande antal parkeringsplatser. För att det inte skall uppstå en subvention av parkeringen skall friköpsavgiften motsvara den investeringskostnad som kommunen kan förväntas ha för platserna i lämplig typ av anläggning. I centrala Vetlanda är detta troligen i form av parkeringshus eller garage varför avgiften bedöms hamna i storleksordningen 200 000 - 300 000 kr per plats. Slutkunden betalar för drift, underhåll och reinvestering genom parkeringsavgift som vanligen erläggs som månadsbiljett eller liknande.

För parkeringsfriköp gäller att:

- Friköpsavgiften skall ge kommunen full kostnadstäckning för att uppföra motsvarande antal parkeringsplatser i för området lämplig typ av anläggning.
- Kommunen är inte tvungen att faktiskt bygga nya platser om det kan påvisas att kapacitet finns i befintlig resurs.
- De acceptabla gångavstånden i kapitel 5.4 *Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för bil* gäller även för de friköpta platserna.
- De friköpta platserna upplåts i samnyttjade anläggningar utan reservationer av särskilda platser.
- Exploatören kan inte friköpa fler platser än att parkeringsnormens parkeringstal täcks genom summan av friköpet och eventuella platser på den egna fastigheten med beaktande av samnyttjandepotentialen.
- Det är alltid kommunen som avgör om parkeringsfriköp är lämpligt och skall erbjudas exploatören.

## 3 Nuläge

Såväl utbud som efterfrågan har förändrats sedan den förra normen antogs 1991. Detta kapitel beskriver hur parkeringssituationen ser ut i Vetlanda idag.

### 3.1 Utbud i centrala Vetlanda

I zonen *Centrala Vetlanda* (se kapitel 1.1 *Geografisk avgränsning*) finns markparkering, parkeringshus och gatuparkering. Totalt finns cirka 2 600 parkeringsplatser inom denna geografiska avgränsning och av dessa är cirka 1 200 platser möjliga att samnyttja och 1 400 platser är reserverade. Både avgiftsfria och avgiftsbelagda parkeringar erbjuds, men samtliga kommunala parkeringar är avgiftsfria från och med 1 december 2016 då P-skiva infördes. De privata parkeringsytorna är ofta avgiftsbelagda under dagtid på vardagar men gratis efter klockan 15:00.

För mer utförlig data om vilka parkeringsanläggningar som fanns tillgängliga i november 2016, deras storlek, huvudmannskap med mera hänvisas till underlagsrapporten *Parkering i centrala Vetlanda - Nulägesbeskrivning* daterad 2017-03-17<sup>7</sup>.



Figur 4 Parkeringsytor inom zonen *Centrala Vetlanda* (se avgränsning i Figur 1) som har fler än 30 parkeringsplatser.

<sup>7</sup> Parkering i centrala Vetlanda - Nulägesbeskrivning, 2017-03-17, Sweco Society AB

## 3.2 Bilinnehav

Bilinnehavet är en faktor som starkt påverkar behovet av parkering och anges vanligen som antalet bilar per 1 000 invånare. För Vetlanda har dagens bilinnehav tagits fram för hela kommunen och för parkeringsnormens två geografiska zoner *Centrala Vetlanda* och *Övriga tätorten* utifrån statistik från SCB<sup>8</sup>. Innehavet har med hjälp av bearbetad statistik över bostadsytor<sup>9</sup> även räknats om till enheten bilar per 1 000 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA) bostäder för att lättare kunna jämföras med parkeringstalen som ofta uttrycks i den enheten.

### Bilar per invånare

Bilinnehavet för hela Vetlanda kommun var 633 bilar per 1 000 invånare år 2015 vilket motsvarar drygt 0,6 bilar per person. Biltätheten inom tätortgränsen låg samma år på 544 bilar per 1 000 invånare medan den inom zonen *Centrala Vetlanda* var 456 personbilar per 1 000 invånare, det vill säga knappt 0,5 bilar per person. Bilinnehavet är således lägre (färre bilar per invånare) i tätorten än i övriga kommunen.

Tabell 1 Genomsnittligt antal bilar per 1 000 invånare i olika geografiska områden i slutet av 2015.

Bilinnehav år 2015 (bilar/1 000 invånare)	
Vetlanda kommun	633
Zon Övriga tätorten	544
Zon Centrala Vetlanda	456

Inom zonen *Övriga tätorten* går det dessutom att utläsa en skillnad i bilinnehav mellan de som bor i enbostadshus och de som bor i flerbostadshus. I de nyckelkodsområden som har uteslutande enbostadshus är bilinnehavet 581 bilar per 1 000 invånare eller 1,6 bilar per hushåll medan det i nyckelkodsområden med övervägande flerbostadshus är 501 bilar per 1 000 invånare.

Faktorer som påverkar bilinnehavet är exempelvis befolkningens sammansättning, den ekonomiska utvecklingen, geografiskt läge, inkomst och bränslepriser. I Trafikverkets rapport *Prognos för personresor 2030 - Trafikverkets basprognos 2015*<sup>10</sup> prognostiseras en ökning av den genomsnittliga biltätheten i landet med 12 % mellan år 2010 och 2030.

I den tidigare normen för Vetlanda från 1991 förutspåddes 19 % ökning av bilinnehavet från år 1985 till 2000 för en kommun av Vetlandas storlek. Därför antog man i parkeringsnormen att bilinnehavet år 2000 skulle vara 480 - 500 bilar per 1 000 invånare. Med fortsatt samma tillväxttakt skulle det motsvara 560 - 580 bilar per 1 000 invånare år 2015. Det verkliga utfallet på 633 bilar per 1 000 invånare 2015 överträffar alltså prognosen från 1991.

### Bilar per bruttoarea

Vid omräkning av bilinnehavet till biltäthet per 1 000 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA) bostäder har förhållandet mellan bostadsyta (BOA) och bruttoarea (BTA) utifrån erfarenhetsvärden antagits vara 0,7. En genomsnittlig lägenhet i tätorten antas vara 90 m<sup>2</sup> BTA. För zonen *Centrala Vetlanda* är biltätheten per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder 7,0 vilket då motsvarar 0,63 bilar per lägenhet. För alla bostäder inom zonen *Övriga tätorten* är biltätheten 8,4 bilar per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder men om nyckelkodsområdena med uteslutande enbostadshus exkluderas är den 8,0 bilar per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder.

<sup>8</sup> BILPAK för 2015-12-31, Statistiska Centralbyrån SCB

<sup>9</sup> BOSTADSPACK för 2015-12-31, Statistiska Centralbyrån SCB

<sup>10</sup> Trafikverket (2015) *Prognos för personresor 2030 - Trafikverkets basprognos 2015*,

[www.trafikverket.se/contentassets/06daa317b31e40d194aa859b6515e8e4/prognos\\_for\\_personresor\\_2010-2030\\_150430.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/06daa317b31e40d194aa859b6515e8e4/prognos_for_personresor_2010-2030_150430.pdf)

Tabell 2 Genomsnittlig biltäthet per bruttoarea bostäder i parkeringsnormens två zoner i slutet av 2015.

Zon	Biltäthet år 2015 (bilar/1 000 m <sup>2</sup> BTA bostäder)
Centrala Vetlanda	7,0
Övriga tätorten	8,4
- varav för enbostadshus	8,8
- varav för flerbostadshus eller blandad bebyggelse	8,0

### 3.3 Nyttjandet av bilparkering idag

Beläggningsen på bilparkeringen i zonen *Centrala Vetlanda* inventerades vid fyra tillfällen i november 2016. Den maximala beläggningsen inträffade på en tisdag förmiddag (marknadsdag). Vid detta tillfälle var 64 % av parkeringsplatserna belagda och det fanns då totalt cirka 900 lediga parkeringsplatser.

I de båda tidigare parkeringsutredningarna för Vetlanda (1991 och 2011) inföll den maximala beläggningsen vid samma tidpunkt. Enligt parkeringsutredningen och parkeringsnormen från 1991 var beläggningsen på en marknadsdag år 1990 cirka 63 %. I utredningen från 2011 var den maximala beläggningsen knappt 60 %. Beläggningsgraden har således inte förändrats nämnvärt från 1991 till 2016.



Figur 5 Beläggningsen (i procent) på en tisdag kl 11:00-12:00 (marknadsdag) i november 2016. Färgerna indikerar beläggningsgraden där röd är över 90 %, grön 70-90 % och gul under 70 %.



Särskilt belastade parkeringsytor (dagtid vardagar) är Gladan, Willys parkeringar, Bangårdsgatans långtidsparkering och Vesslan. På kvällar och lördag är istället gatuparkeringen högt belagd. Jämfört med parkeringsutredningen från 2011 är det samma ytor som är mest belastade 2016.

För mer utförlig data om parkeringsbeläggningen i november 2016 hänvisas till underlagsrapporten *Parkering i centrala Vetlanda - Nulägesbeskrivning* daterad 2017-03-17<sup>11</sup>.

### 3.4 Nyttjandet av cykelparkering idag

Idag bedöms utbudet av cykelparkering i tätorten generellt som tillräckligt. Tidvis uppstår lokal överbeläggning på besöksparkeringen vid ett par skolor, resecentrum och någon större butik i centrum. För att marknadsföra cykeln som ett hållbart färdmedel bör dessa överbeläggningar åtgärdas genom utbyggnad och eventuell kvalitetshöjning av dessa platser.

---

<sup>11</sup> Parkering i centrala Vetlanda - Nulägesbeskrivning, 2017-03-17, Sweco Society AB

## 4 Planeringsstrategier för parkering i Vetlanda tätort

I detta kapitel sammanfattas ett antal planeringsstrategier som tillsammans konkretiserar hur Vetlanda kommun förhåller sig till parkeringsplaneringen under överskådlig tid. Genom dessa planeringsstrategier ges exploatörer, handläggare och politiker en gemensam plattform för att diskutera parkering ur ett "hela samhället"-perspektiv. Planeringsstrategierna täcker såväl utveckling av ny parkering som en effektivisering av den befintliga resursen och organisationen kring den.

Följande planeringsstrategier är framtagna med utgångspunkt i befintliga styrande dokument och har stämts av i den *Politiska styrgruppen för strategisk planering* våren 2017.

**Planeringsstrategi: Kommunen tar ett helhetsansvar för parkeringsplaneringen med "hela samhället" i fokus**

Genom att kommunen tar ett helhetsansvar för planering och uppföljning av parkering, och bjuder in till samverkan med privata huvudmän, uppnås ett bättre "hela samhället"-perspektiv. Detta gör också att förutsättningarna för samnyttjande ökar.

En eller flera samverkansytor etableras där parkeringsplaneringen kan diskuteras utifrån gemensam kunskap och fakta. Genom att föra upp frågan på agendan vid möten med såväl befintliga fastighetsägare, näringsidkare som potentiella exploatörer känner sig alla delaktiga och kan bidra efter egen förmåga.

Samverkan förutsätter delad kunskap och fakta. Med regelbundna, faktabaserade uppföljningar av parkeringssituationen kan alla aktörer se effekten av åtgärder och förändringar.

Att kommunen tar ansvar för att driva planeringen och uppföljningen innebär inte att den tar ansvar för alla kostnader som förknippas med parkering.

**Planeringsstrategi: Den befintliga parkeringsresursen effektiviseras genom förbättrad vägvisning, reglering och kvalitet i samverkan**

Det finns gott om parkering i centrala Vetlanda men idag bidrar inte regleringen, vägvisningen och anläggningarnas kvalitet till att den utnyttjas optimalt.

I samverkan med privata huvudmän kan en mer heltäckande och ändamålsenligt vägvisning till parkeringen upprättas. En bättre vägvisning till de större anläggningarna, oavsett huvudman, ger ökad tillgänglighet utan behov av nya investeringar. I den nyligen genomförda handelsutredningen<sup>12</sup> betonas betydelsen för handeln av att enkelt hitta parkering och att det finns lediga platser rätt placerade. Vägvisningen kan också bidra till att styra trafikströmmarna in till och genom centrum.

Genom samverkan med privata huvudmän kan regleringen, utformningen och gestaltningen av den totala parkeringsresursen utformas för att tydligare prioritera mellan kundgrupper. En tydligare prioritering och en hög kvalitet på anläggningarna ger en kundanpassad tillgänglighet.

<sup>12</sup> Handelsutredning Vetlanda, slutrapport, Tyréns, 2016-12-23

#### Planeringsstrategi: Samnyttjande av parkering skall eftersträvas vid nyexploatering och planering i centrala Vetlanda

Hittills har standardförfarandet vid nyexploatering i Vetlanda varit att respektive projekt skall lösa sitt parkeringsbehov på den egna fastigheten. Detta leder ofta till inlåsnings effekter, reserverade platser samt en subventionering av parkering från alla boende oavsett om man använder parkeringen eller ej.

Genom att kommunen genom detaljplan, exploateringsavtal och bygglov uppmuntrar till gemensamma lösningar och samnyttjande åstadkoms en högre effektivitet och ett bättre utnyttjande av markresursen. Ansvaret att lösa sin parkering åligger fortfarande byggherren men lösningar som utnyttjar potentialen i samnyttjande förordas framför inlåsta, reserverade platser. I förlängningen kan en effektivisering av parkeringsplaneringen ge utrymme att bygga fler lägenheter till mindre kostnad i centrala, attraktiva lägen.

Tillsammans med planeringsstrategin om kommunens helhetsansvar innebär detta att frågan om samnyttjande och effektivitet lyfts tidigt i exploatörsdialogen.

Samnyttjande uppmuntras oavsett om kommunen är en part eller ej. Det är alltid kommunen som avgör, från fall till fall, om samnyttjande av kommunala anläggningar är aktuellt eller om parkeringsfriköp är lämpligt.

#### Planeringsstrategi: På gatumark erbjuds endast ärendeparkering och cykelparkering

På gatumark finns ofta de parkeringsplatser som har kortast avstånd till handel och service. För att erbjuda denna tillgänglighet till så många kunder som möjligt regleras gatumarksparkering så att ärendeparkering och cykelparkering prioriteras. Detta gäller huvudsakligen under handelns öppettider.

En parkeringsplats med upp till en timmes tillåten uppställningstid kan erbjuda minst ett tiotal kunder tillgänglighet till centrum. Detta gynnar näringslivet mer än om en verksamhetsutövare använder platsen för att stå parkerad hela arbetsdagen utan att bidra till handelns omsättning.

Cykelparkering bör vara lokaliserad nära såväl cykelstråken som målpunkter och genom klok utformning kan detta skapas på gatumark.

#### Planeringsstrategi: Nyttjandet av den totala parkeringsresursen följs upp regelbundet

En regelbunden uppföljning av beläggningen på hela parkeringsresursen, oavsett huvudman, gör att samverkan, planering och kommunikation kan föras utifrån gemensam, faktabaserad kunskap. En samsyn kring läget gör arbete och dialog mer framåtsyftande och lösningsfokuserat.

## 5 Parkeringsnorm för bil

För att beräkna den framtida efterfrågan på bilparkering per lägenhet, boende, anställd eller ytenhet tas utgångspunkt i nuläget. Utgångspunkten är att nya invånare i Vetlanda utan särskild påverkan eller incitament kommer att ha ungefär lika många bilar som de som redan bor i ett liknande hus eller lägenhet i ett liknande läge. Med justering för förväntade förändringar utifrån trender i omvärlden och en ökad effektivitet i parkeringssystemet kan ett parkeringstal beräknas. De exploatörer som har större ambitioner och som vill bidra aktivt i omställningen till ett hållbart transportsystem kan få ytterligare nedsättning beroende på vilka åtgärder som vidtas.

### 5.1 Parkeringstal för bil

Tabell 3 nedan sammanfattar de parkeringstal för bil som skall gälla för de specificerade lokal-kategorierna. Parkeringstalen ger, efter eventuella nedskrivningar och tillgodoräknade samnyttjande-effekter, besked om det antal bilplatser som projektet skall åstadkomma i planen eller lovet. Det skall dock betonas att dessa platser långt ifrån alltid behöver tillskapas/byggas. I Vetlanda finns istället stora möjligheter att genom avtal och överenskommelser utnyttja redan befintliga anläggningar eller samla flera projekts parkering i gemensamma anläggningar, se vidare kapitel 2.5 *Olika sätt att anordna parkering*.

Parkeringstalen är minimivärden och om en byggherre vill bygga fler parkeringar än vad parkeringstalen stipulerar skall överskjutande antal alltid lokaliseras på den egna fastigheten.

Grundtalen för bostäder uttrycks i enheten bilplatser per bruttoarea (BTA) och gäller generellt i detaljplaner och bygglov. Antalet platser per lägenhet skall dock alltid vara minst 0,6 bilplatser per lägenhet inklusive besöksplatser och före eventuell reduktion.

Vid om- och tillbyggnader av befintliga fastigheter beräknas efterfrågan på den tillkommande ytan enligt parkeringsnormen. Tillskott av parkeringsplatser, genom byggnation eller avtal med annan part, ska ske om differensen mellan beräknad efterfrågan innan och efter ombyggnad är större än antalet tillgängliga outnyttjade parkeringsplatser.

Tabell 3 Parkeringstal för bilparkering i respektive zon. Talen för bostadsparkering kan och bör räknas ner enligt kapitel 5.3.

(bilplatser per 1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Centrala Vetlanda	Övriga tätorten
<b>Bostäder, flerbostadshus, boende *</b>	7	8
<b>Bostäder, enbostadshus, boende</b>	2 per hushåll	2 per hushåll
<b>Bostäder, besökare</b>	1	1
<b>Kontor, verksamma och besökare</b>	18	20
<b>Handel och service **, verksamma och besökare</b>	25	25
<b>Restaurang, verksamma och besökare</b>	45	45

\* 7 respektive 8 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA men alltid minst 0,6 platser/lägenhet inklusive besök

\*\* Med handel och service menas verksamheter som typiskt finns i bottenvåningarna på kvarteren i centrala tätorten.

Definition enligt handelsutredningen (Tyréns, 2016) <sup>12</sup>

För lokalkategorier som inte finns i tabellen (till exempel livsmedel och sällanköpsvaror i större, friliggande byggnader, vårdinrättningar, hotell samt sport- och kulturanläggningar) skall en särskild

<sup>13</sup> Enligt definitioner på sidan 9 i Handelsutredning Vetlanda, Tyréns, 2016-12-23 ingår här kategorierna "Övriga dagligvaror", "Sällanköpsvaror" och "Livsmedel" (så det gäller mindre butiker i kvarterstrukturen) samt "Kommersiell service" och "Övrig service" exklusive större vårdinrättningar.

parkeringsutredning göras av byggherren för att klarlägga vilken efterfrågan på bilparkering som kan förväntas. Den särskilda parkeringsutredningen skall redovisa indata, beräkningar och förslaget genomförande på ett transparent sätt och ta tillvara parkeringsnormens intention med stort fokus på samverkan och samnyttjande.

En särskild parkeringsutredning kan även göras i de fall projektet kommer att innehålla särskilda boendeformer som serviceboende eller gruppboenden eller om ett projekt eller en detaljplan innehåller en ovanligt stor ande små eller stola lägenheter. I dessa fall skall parkeringstalet för bostäder användas som utgångspunkt i den särskilda parkeringsutredningen men anpassas för det specifika fallet.

När parkeringsnormen används i programsleden eller detaljplaner för stora områden bör det i planen säkerställas en mark- eller byggrättsreserv för att klara parkeringsefterfrågan motsvarande nivån utan samnyttjande samt utan den nedskrivning för parkering vid bostäder som möjliggörs i kapitel 5.3. Denna reserv säkerställer en god flexibilitet i det fall effekten av samnyttjandet eller eventuella mobilitetsåtgärder inte motsvarar den förväntade. Det räcker att denna reserv finns inom rimligt gångavstånd. För mindre detaljplaner och i bygglov är dock den reserv som utgörs av tätortens totala parkeringsresurs tillräcklig. Genom kommunens kontinuerliga uppföljning och dialog med övriga aktörer minimeras risken att ett projekt skulle ge överraskande negativa effekter.

## Kommentar till parkeringstalet för bostäder

För bostäder anges parkeringstalet i enheten bilplatser per bruttoarea (BTA). Då lägenhetsytan per invånare antas korrelera väl med hushållets betalningsförmåga antas den i sin tur samvariera med bilinnehavet. God betalningsförmåga betyder att sannolikheten är stor att man både bor större och har fler bilar än om betalningsförmågan är låg.

Utgångspunkten är att nya invånare i Vetlanda utan särskild påverkan eller incitament kommer att ha ungefär lika många bilar som de som redan bor i ett liknande hus eller lägenhet i ett liknande läge. Därför utgår grundtalen för bostäder från dagens bilinnehav i motsvarande zon. Det kan dock antas att de som redan bor i Vetlanda har relativt god tillgång till billig parkering och under en längre tid inte haft något incitament att minska sitt bilinnehav. Den som flyttat in till tätorten från landsbygden har till exempel inte haft något hinder att behålla hushållets andra bil även om tillgängligheten med alternativa färdmedel blivit bättre. Om de som flyttar in i nyproducerade lägenheter i ett förtätat samhälle i högre grad behöver betala vad parkeringen faktiskt kostar finns det mycket som tyder på att dessa kommer att ha färre bilar än sina grannar i liknande fastigheter. Detta blir ännu tydligare om alternativen till bilen samtidigt blir fler och bättre. Forskning visar dessutom att människan är mer villig att bryta mönster och testa nytt vid andra större förändringar varför det är rimligt att tro att det vid en flytt till ny lägenhet även ingår att fundera över sin bil/sina bilar och kanske leta efter alternativ. Mot bakgrund av detta ger parkeringsnormen möjlighet för exploitörer som vill bidra aktivt i omställningen till ett hållbart transportsystem att få ytterligare nedsättning beroende på vilka åtgärder som vidtas.

Parkeringstalet för flerbostadshus utgår även det från den faktiska biltätheten i zonerna idag men kan och bör skrivas ner genom ett antal effektiviseringar och åtgärder som beskrivs närmare i nästa kapitel. För enbostadshus anges 2 platser per lägenhet för att inte riskera att belasta gatumark eller gemensamma anläggningar med bilar som enkelt kan tas omhand på villatomter. Detta tal torde dock vara en överskattning då dagens innehav för boende i denna bostadsform är 1,6 bilar per lägenhet.

## 5.2 Samnyttjande mellan kundkategorier

Den förväntade efterfrågan per kundkategori som kommer av parkeringstalen i Tabell 3 kan justeras ned med hänsyn till samnyttjandepotentialen om de samlokaliseras i en anläggning eller närliggande anläggningar med minst 80 platser. Detta görs med hjälp av de förväntade belägningsgraderna för respektive lokalkategori i Tabell 4 nedan. Det maximala antalet förväntat belagda platser över dygnet blir dimensionerande för planen eller projektet.

Tabell 4 Tabell för beräkning av samnyttjandepotential mellan efterfrågan från olika lokalkategorier. Procenttalet anger hur stor del av lokalkategoriens efterfrågan enligt parkeringstalen som förväntas vara belagda vid respektive tidsperiod.

	Vardag 10:00-16:00	Vardag 16:00-19:00	Natt	Lördag 10:00-15:00
<b>Bostäder *</b>	50 %	90 %	100 %	80 %
<b>Kontor</b>	80 %	25 %	10 %	10 %
<b>Handel och service</b>	60 %	90 %	0 %	100 %
<b>Restaurang</b>	50 %	80 %	0 %	50 %

\* Efter eventuell nedsättning pga "internt" samnyttjande från beräkningssteg 2 i kapitel 5.2.

### Beräkningsexempel

För att illustrera beräkningsgången för samnyttjande mellan kundkategorier ges här ett exempel.

#### Exempel 1

*Ett projekt kommer att innehålla både bostäder och handelsytor. Enligt parkeringstalen beräknas efterfrågan till 40 bilparkeringsplatser för bostäder (inklusive besökare) och 70 platser för handel. Byggherren kommer att tillämpa allmänt tillgänglig parkering i källare och på gård som även upplåts för besöksparkering.*

Totalt 40 platser för bostäder och 70 platser för handel läggs in i tabellen för samnyttjande:

	Vardag 10:00-16:00	Vardag 16:00-19:00	Natt	Lördag 10:00-15:00
<b>Bostäder</b>	50 % * 40 = 20	90 % * 40 = 36	100 % * 40 = 40	80 % * 40 = 32
<b>Handel och service</b>	60 % * 70 = 42	90 % * 70 = 63	0 % * 70 = 0	100 % * 70 = 70
<b>Summa</b>	62	99	40	102

Maximal efterfrågan med samnyttjande blir 102 bilplatser vilket blir dimensionerande för projektet.

## 5.3 Beräkning av reducerat parkeringstal för bil vid bostäder

I detta kapitel beskrivs beräkningsgången för att reducera parkeringstalet för bostäder i de fall exploitören är villig att vidta åtgärder för att stödja omställningen till ett hållbart transportsystem. Utgångspunkten är grundtalen för bostäder i Tabell 3.

### Steg 1. Förväntat antal bilar per bruttoarea bostäder

Om inga särskilda åtgärder genomförs av samhället eller byggherrarna för att underlätta hållbart resande, påverka och uppmuntra de inflyttande eller effektivisera användningen av bilparkeringen blir parkeringstalet för flerfamiljsbostäder således en bilplats per förväntad bil, det vill säga 7 respektive 8 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder i de två zonerna. Antalet beräknade platser inklusive besöksplatser ska dock alltid kontrolleras mot antalet lägenheter, så snart det antalet är känt, för att säkerställa att det blir minst 0,6 platser/lägenhet.

Flerfamiljshus i zon *Centrala Vetlanda* ger upphov till 7,0 bilar per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder och i zon *Övriga tätorten* 8,0 bilar per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder.

## Steg 2. Potentialen i samnyttjande av plats ger antalet efterfrågade bilplatser

Under förutsättning att parkeringen inte utgörs av reserverade platser utan regleras som tillståndsparkering eller allmänt tillgänglig parkering visar erfarenheten att bostadsparkering aldrig är belagd till mer än 85 %. Det är alltid några som är på semester, på tjänsteresa eller har lånat ut bilen.

Under förutsättning att parkeringen inte utgörs av reserverade platser beräknas den förväntade efterfrågan på bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder bli 85 % av det förväntade antalet bilar från steg 1.

För eventuell ytterligare samnyttjandeberäkning med andra lokalkategorier hänvisas till Tabell 4 på sidan 17. Som indata i den beräkningen används i förekommande fall det reducerade talet för bostäder.

## Steg 3. Samnyttjande av fordon ger behov av färre bilplatser

Ytterligare ett sätt att effektivisera parkerings- och transportsystemet är, som beskrivs i kapitel 2.4 *Samnyttjande*, att samnyttja fordonen. Om byggherren aktivt underlättar för de boende att använda bilpool kan efterfrågan på bilparkering skrivas ner med 10 %.

Kravet på byggherren för att få tillgodoräkna sig denna nedsättning är att denne säkerställer att bilpoolen etableras, eller att befintlig bilpool med erforderligt antal poolbilar finns, inom acceptabelt gångavstånd (enligt kapitel 5.4 *Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för bil*). Dessutom skall byggherren:

- Betala medlemskap för alla hushåll/hyresgäster de första 5 åren.
- Synliggöra att bilar som ingår i bilpool är prioriterade genom att säkerställa att de mest attraktiva parkeringsplatserna reserveras för poolbilar (om bilpool anordnas vid fastigheten).
- Möjliggöra laddning av elfordon i poolen.
- Skylta till bilpoolen och informera om möjligheterna till medlemskap och fördelarna med bilpool i samband med försäljning eller uthyrning av lägenheter/lokaler
- Säkerställa att poolbilarna finns tillgängliga vid tiden för första inflyttning.

Om tillgången till bilpool säkerställs enligt ovan kan den förväntade efterfrågan på bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder sänkas med 10 %.

Om bilpool erbjuds på den egna fastigheten skall platser för själva poolbilarna reserveras utöver den hittills förväntade efterfrågan. Antalet platser är minst en plats och ytterligare en för varje tiotal platser som sparats i detta steg.

## Steg 4. Ytterligare varaktiga mobilitetsfrämjande åtgärder

Allt fler byggherrar får upp ögonen för mobilitetsfrämjande åtgärder som en faktor i marknadsföringen och som en del i den identitet man vill ge projektet. Här finns det en uppsjö av åtgärder som kan användas var för sig eller i kombination. De vanligaste åtgärderna kan kategoriseras enligt nedan:

1. Åtgärder för att minska behovet av att alls resa (abonnemang på hemleverans av dagligvaror, tjänster för mottagning av hemlevererade artiklar, olika sätt att främja distansarbete)
2. Cykelfrämjande åtgärder (fastighetsgemensam cykelpool, utlåning av lastcykel eller cykelkärra, hög standard på cykelförråd, cykelverkstad eller abonnemang på cykelservice)
3. Kollektivtrafikfrämjande åtgärder (rabatt på kollektivtrafikkort, gratis prova-på-kort på kollektivtrafiken vid inflyttning, rabatterade eller fria abonnemang på kombinerad mobilitet<sup>14</sup>)

En byggherre som tydligt och medvetet verkar för att de inflyttande skall kunna göra hållbara val för sitt dagliga resande skall kunna få ytterligare nedsättning på den förväntade efterfrågan på bilparkeringsplatser. Viktigt i sammanhanget är att åtgärderna påvisas vara varaktiga och att byggherren kan visa på signerade avtal redan vid ansökan om bygglov.

Hur stor nedsättning som skall ges bör avgöras från fall till fall men det minsta kravet är att byggherren säkerställer att åtgärder vidtas från alla tre kategorierna ovan. De mobilitetsfrämjande åtgärderna kan aldrig ge mer än 10 % nedsättning av den förväntade efterfrågan på bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder.

## Beräkningsexempel

För att illustrera beräkningsgången för parkeringstal för boende ges här två exempel. I alla beräkningar avrundas antalet bilplatser uppåt.

### Exempel 1

*Ett projekt om 8 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder i centrala Vetlanda. Byggherren kommer att tillämpa tillståndsparkering i källare och på gård samt erbjuda de nyinflyttade bilpoolmedlemskap i 5 år till bilpool på den egna gården.*

Den förväntade efterfrågan på bilparkeringsplatser för bostäder blir:

Steg 1. Zon Centrala Vetlanda, 7 bilar per 1 000 m<sup>2</sup> BTA

$$8\ 000/1\ 000 * 7 = 49 \text{ bilar för boende}$$

Steg 2. Tillståndsparkering

$$85\ % * 49 \text{ bilar} = 42 \text{ bilplatser för boende}$$

Steg 3. Bilpoolspaket enligt kravlista

$$42 - 10\ % + 1 \text{ plats för poolbilen} = 39 \text{ bilplatser}$$

Kontroll av om det räcker med en plats för bilpoolen:  $42 - 39 = 3$  som är färre än 10.

Utöver dessa 39 bilplatser för de boende skall projektet tillskapa  $8\ 000/1\ 000 * 1 = 8$  platser för besökare till boende.

<sup>14</sup> Kombinerad mobilitet (på engelska Mobility as a Service, MaaS) är samlingsnamnet på digitala tjänster, oftast i mobiltelefonen, som gör det möjligt att skräddarsy personliga resor för olika situationer utan att behöva ha flera abonnemang eller betallösningar. Med samma tjänst, och ett och samma abonnemang och betallösning, kan man t ex låna cykel i cykelpooler, åka buss, hyra bil, hitta samåkningsmöjligheter och betala för den samt få aktuell trafikinformation mm



## Exempel 2

En detaljplan om 6 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder och 1 000 m<sup>2</sup> BTA kontor i övriga tätorten. Flera byggherrar kommer skapa en gemensam parkeringslösning tillgänglig för alla, erbjuda bilpoolmedlemskap i minst 5 år till en bilpool i närheten och arbeta aktivt med mobilitetsåtgärder ur alla tre kategorierna.

Den förväntade efterfrågan på bilparkeringsplatser för bostäderna blir:

Steg 1. Zon Övriga tätorten, 8 bilar per 1 000 m<sup>2</sup> BTA

$$6\,000 / 1\,000 * 8 = 48 \text{ bilar för boende}$$

Steg 2. Allmänt tillgänglig parkering

$$85\% * 48 \text{ bilar} = 41 \text{ bilplatser för boende}$$

Steg 3. Bilpoolspaket enligt kravlista

$$41 - 10\% = 37 \text{ bilplatser för boende (själva bilpoolsbilen står på annan plats)}$$

Steg 4. Mobilitetsåtgärder

$$37 - 10\% = 34 \text{ bilplatser för boende}$$

Utöver dessa 34 bilplatser för de boende skall projektet tillskapa  $4\,000/1\,000 * 1 = 4$  platser för besökare till boende och  $1\,000/1\,000 * 20 = 20$  platser för kontorsarbetare och kontorsbesökare.

Dessa tal tas sedan in i samnyttjandeberäkningen för att få total efterfrågan i hela detaljplanen, se beräkningsexempel på sidan 15.

## 5.4 Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för bil

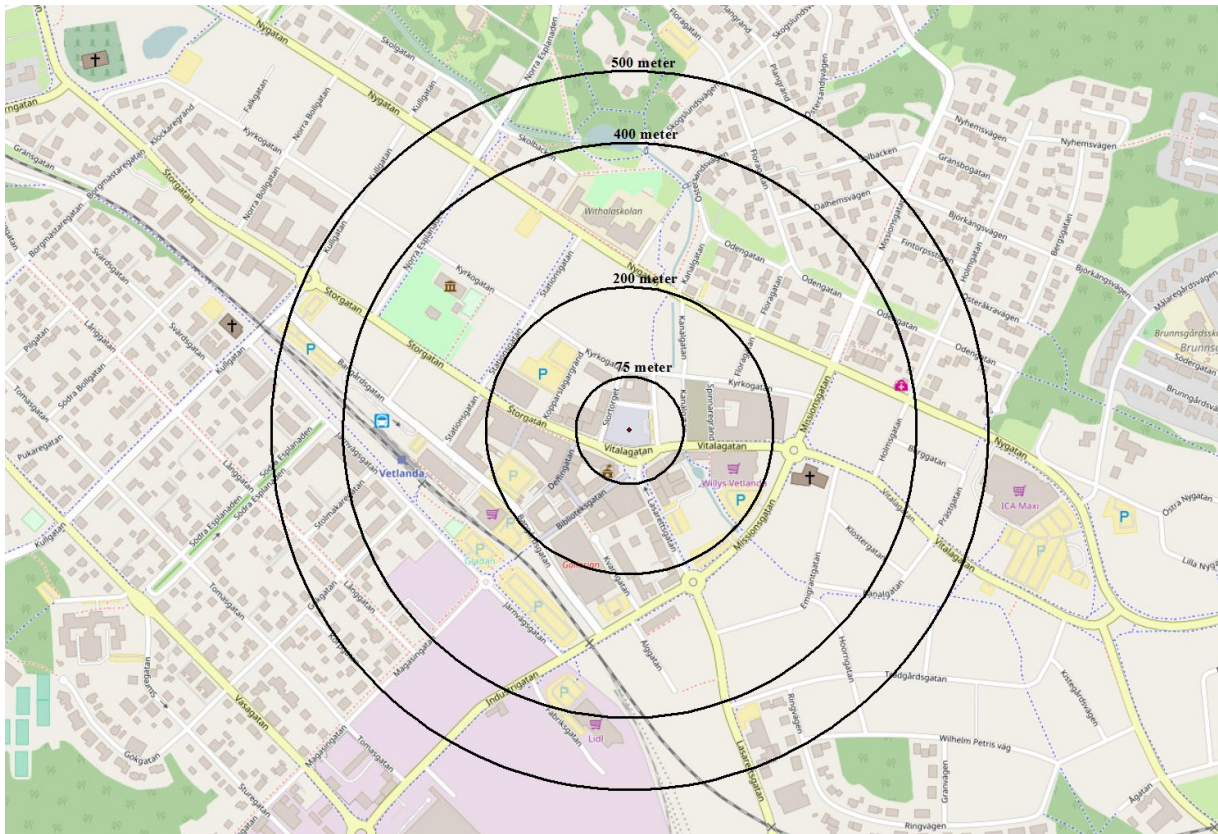
Med gångavstånd menas här avståndet fågelvägen mellan parkeringsplats och målpunkt/bostad. Hur gångavståndet upplevs beror på hur omgivningen är utformad samt på vilken målpunkt man har. Vad som är acceptabelt gångavstånd varierar således mellan olika kundgrupper. Grupper som nyttjar längre uppställningstider, som boende och verksamma, kan ofta tänka sig längre gångavstånd mellan parkering och målpunkt/bostad än till exempel besökare till butiker eller bostäder. För att gynna centrumhandeln är det viktigt med kort gångavstånd för besökare till handeln. Tabell 5 nedan sammanfattar längsta acceptabla gångavstånd för olika kundgrupper.

Tabell 5 Längsta acceptabla gångavstånd fågelvägen för olika parkeringskategorier. Verkligt avstånd kan bli 1,1 - 1,5 gånger längre beroende på gatustrukturen.

	Längsta acceptabla gångavstånd (m)
Boende	400
Arbete	500
Besökande bostäder	200
Besökande butiker/verksamheter	200
Angöring	75

Avstånden inom Vetlanda tätort är förhållandevis små. Arbetsplatsparkering och boendeparkering inom ett maximalt gångavstånd på 400 - 500 meter öppnar för att använda parkeringsytor i centrum för i första hand besökande till handeln. En frisk vuxen går 400 meter på 5 minuter. Besökare till handeln är den kategori som prioriteras inom tätorten och det acceptabla gångavståndet för denna grupp är 200 meter.

För att ge en indikation på vilka ytor och målpunkter som nås in om dessa avstånd exemplifierar Figur 6 nedan detta med Stortorget i centrum.



Figur 6 Exempel på olika gångavstånd (75, 200, 400 och 500 meter) från Stortorget.

## 5.5 Parkering för rörelsehindrade

Parkering för rörelsehindrade får användas av personer med kommunalt eller nationellt utfärdat personligt parkeringstillstånd. Parkering för rörelsehindrade ska utgöra 2 - 5 % av antalet bilparkeringsplatser vid en fastighet, dock minst en parkeringsplats. Dessa platser inkluderas i parkeringstalen. Gångavståndet till parkering för rörelsehindrade bör vara maximalt 25 meter från huvudentrén.

Praxis är att det skall finnas parkeringsplatser för rörelsehindrade till full behovstäckning varför andelen platser kan behöva anpassas vid målpunkter där efterfrågan kan antas vara högre, exempelvis vid vårdinrättningar och serviceboenden.

## 5.6 Lokalisering och kvalitet av bilparkeringsplatser

Hur bilparkeringen utformas och var den lokaliseras får stor betydelse för stadsrummet och hur detta upplevs. En attraktiv stadsmiljö förutsätter att parkeringar integreras i stadsmiljön och att de upplevs som trygga och säkra. Vid planering av parkering är det också viktigt att ha i åtanke hur detta påverkar trafiken - en korttidsparkering alstrar väsentligt fler trafikrörelser per dag än en boende- eller arbetsplats-parkering. Nedan sammanfattas några framgångsfaktorer vid planering och utformning av olika typer av parkeringsanläggningar.

I stadskärnan är viktigt att skapa en god omsättning på platserna längs gatorna för att skapa en god tillgänglighet till verksamheterna där. Det gör också att denna parkering skapar många trafikrörelser och därför är det extra viktigt att beakta säkerheten vid utformningen och placeringen. Parkeringar i stadsrummet ska även utformas så att buller-, luft- och ljusstörningar för omgivningen blir så små som möjligt.

Att samla parkering i större anläggningar, på mark eller i byggda garage eller parkeringshus, är yteffektivt och skapar en täthet men anläggningarna kan samtidigt upplevas otrygga och oattraktiva. Trygghets- och trygghets-skapande åtgärder kan vara god belysning, öppna och genomsiktliga konstruktioner, tydlig skyltning, överblickbarhet och god skötsel. Vid utformningen av en parkeringsanläggning är det viktigt att beakta vilken eller vilka kundgrupper som skall använda den, exempelvis kunder till handeln, verksamma eller boende. Om en stor andel av besökarna är ovana vid anläggningen ställer det extra höga krav på tydlighet och skyltning. Anläggningen bör även anpassas till stadsbilden avseende material, skala och lokalisering.

Vid lokalisering av parkering i större anläggningar gäller att även gång- och cykelstråk mellan parkeringsanläggningen och kundernas målpunkter ingår som en del i erbjudandet. Dessa behöver därför utformas med samma ambitionsnivå som själva anläggningen. Hänsyn behöver även tas till den framtida trafikstringen till och från de större anläggningarna och det är viktigt med en tydlig skyltning som ofta börjar långt ut i vägnätet.

## 6 Parkeringsnorm för cykel

I hållbar trafik- och samhällsplanering marknadsförs ofta cykeln som ett hållbart och konkurrenskraftigt färdmedel. Samtidigt visar flera studier att ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer. Ett enkelt och relativt billigt sätt att underlätta för cyklister är att se till att det alltid finns tillgängligt många och kvalitativa cykelparkeringar vid resans start- och slutpunkt.

### 6.1 Parkeringstal för cykel

Tabell 6 nedan sammanfattar de parkeringstal för cykel som skall gälla för de specificerade lokalkategorierna. För cykelparkering är målsättningen att alla boende skall kunna parkera sin cykel väderskyddat och fastlåst vid hemmet. Detta betyder att efterfrågan vid bostäder blir beroende av hur många som förväntas bo i fastigheten och därmed vilka lägenhetsstorlekar som byggs. Besökande till bostäder kan parkera på platser av enklare kvalitet men cykeln skall alltid kunna låsas fast i ramen.

Vid arbetsplatser (kontor, restaurang och handel) är utgångspunkten att 25 % av de anställda skall kunna cykla till arbetet i *Centrala Vetlanda* och 20 % i *Övriga tätorten* och där kunna parkera cykeln på ett bra och säkert sätt. För kontor i centrum med en antagen personaltäthet på 30 anställda per 1 000 m<sup>2</sup> BTA betyder det att det vid arbetsplatsen skall finnas 8 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA av god kvalitet. Om personaltätheten förväntas vara högre eller lägre i det aktuella projektet skall parkeringsantalet justeras proportionellt.

För besökare och kunder till kontor, restaurang och handel är målsättningen full behovstäckning för att på detta sätt marknadsföra cykel som färdmedel. Detta gör att det i planeringen behöver finnas stor flexibilitet i utformningen av cykelparkeringsplatser och möjlighet till kompletterande platser i framtiden. I planeringen beräknas cirka 2 m<sup>2</sup> per cykelplats inklusive körytor. Som ett startvärde förordas 25 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA verksamhetsyta.

Tabell 6 Parkeringstal för cykelparkering.

	Centrala Vetlanda	Övriga tätorten
<b>Bostäder, väderskyddade cykelplatser</b>	1 per rum i lägenheten	1 per rum i lägenheten
<b>Bostäder, besöksplatser (per hushåll)</b>	0,2	0,15
<b>Arbetsplatser, cykelplatser (per anställd)</b>	0,25	0,2
<b>Handel och service, anställda och kunder *</b>	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA
<b>Restaurang, anställda och kunder</b>	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	full behovstäckning, minst 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA

\* Med handel och service menas verksamheter som typiskt finns i bottenvåningarna på kvarteren i centrala tätorten.  
Enligt definitionen i handelsutredningen (Tyréns, 2016) <sup>9</sup>

Om det i planskedet är för tidigt att bedöma lägenhetssammansättningen används antagandet om 100 m<sup>2</sup> BTA per lägenhet och att genomsnittslägenheten är en 3 rum och kök. Detta ger parkeringstalet 30 cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder.

## 6.2 Rimligt gångavstånd till parkeringsplats för cykel

Cykelparkering för korttidsuppställning bör finnas i tillräcklig mängd inom 25 meter från målpunkten. Exempel för korttidsuppställning är vid sport- och kulturanläggningar, handel och som besöksparkering till arbetsplatser och bostäder.

Cykelparkering för långtidsuppställning ska finnas så nära målpunkten som möjligt men aldrig längre bort än 100 meter. Ju högre kvalitet cykelparkeringen har desto längre avstånd kan accepteras. Med lång uppställningstid menas till exempel vid arbetsplatser, skolor och bostäder.

## 6.3 Lokalisering och kvalitet på cykelparkeringsplatser

Cykelparkering av hög kvalitet är en viktig faktor i strävan att öka cyklandet. Den viktigaste faktorn för att en cykelparkering ska användas är att den ligger nära målpunkten. Det skall även vara enkelt och säkert att ta sig till det övergripande cykelvägnätet.

Ofta behöver cykelparkeringen ligga så nära entréerna som möjligt för att den skall användas så som avsett, gärna närmare än 25 meter. Om en ändamålsenlig cykelparkering inte erbjuds i tillräcklig omfattning eller tillräckligt nära uppstår snabbt oönskad parkering mot fasader, möbler och träd. Om cykelparkering anläggs på längre avstånd till målet måste den ha avsevärt högre kvalitet för att locka cyklisterna att gå den längre sträckan.

Ett lägsta krav på en attraktiv cykelparkering utöver närheten till målet är möjligheten att låsa fast ramen. Många cyklister undviker att ta cykeln om det inte finns möjlighet att låsa fast cykeln vid målpunkten. Vid bostäder, skolor och arbetsplatser rekommenderas att högkvalitativa cykelparkeringsplatser placeras i uppvärmda lokaler i anslutning till entréer och som lätt nås inifrån byggnaden. Vid cykelparkering inomhus är det viktigt att säkerställa breda ingångar, lättöpnade dörrar samt att passager utformas utan onödiga trösklar och trappor. Om cykelparkeringen placeras utanför fastigheten är ett stödsäkert cykelförråd att rekommendera.

Cykelparkering skall

- vara lokaliserad nära målpunkt/bostad
- vara lätt att hitta
- ha tillräcklig kapacitet
- vara säker och trygg
- ge möjlighet att låsa fast cykelns ram
- stötta cykeln, även cyklar utan eget stöd

och får gärna

- vara väderskyddad vid längre uppställning
- vara belyst
- vara estetiskt tilltalande
- erbjuda cykelservice (exempelvis cykelpump)