

# Riktlinje för parkering Värnamo kommun

Riktlinjer för planering och byggande



**Reglemente**

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ägardirektiv, Föreskrifter, Kommunala taxor och avgifter.

**Policy**

Anger principer och värdegrundsbaserat förhållningssätt och tjänar som vägledning inom det aktuella området.

**Plan**

Beskriver strategier för arbetet med utvecklingen av Värnamo som kommun, och utvecklingsarbete inom kommunens organisation.

**Åtgärdsplan**

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

**Riktlinje**

Beskriver hur förvaltning bedriver den befintliga verksamheten, eller ett visst område, så att den bedrivs effektivt och med god kvalitet.

**Fastställd av:** Kommunfullmäktige 2024-02-29, § 18

**Dokumentet gäller från:** 2024-03-06

**Dokumentet gäller för:** Samhällsbyggnadsnämnden

**Dokumentansvarig:** Förvaltningschef, Samhällsbyggnadsförvaltningen

## Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| Inledning.....   | 4  |
| Syfte .....  | 4  |
| Avgränsning .....  | 5  |
| Genomförande.....  | 5  |
| Varför behövs en riktlinje för parkering?.....                           | 5  |
| Parkering och ekonomi.....   | 5  |
| Tillgång till parkering och parkeringsavgifter på allmän platsmark ..... | 7  |
| Parkeringsnorm .....   | 8  |
| Zonkarta .....   | 8  |
| Utgångspunkter för beräkning av parkeringsbehov .....                    | 8  |
| Cykelparkeringsnorm .....  | 9  |
| Bostäder.....  | 9  |
| Detaljplanering .....  | 9  |
| Verksamheter.....  | 10 |
| Bilparkeringsnorm.....   | 11 |
| Bostäder.....  | 11 |
| Detaljplanering .....  | 11 |
| Verksamheter.....  | 12 |
| Övriga kategorier.....   | 12 |
| Rekommendationer .....   | 12 |
| Plats för rörelsehindrad .....   | 12 |
| Förberedelse för laddning av elbil.....                                  | 12 |
| Plats för cykelkärror vid förskola och skola.....                        | 12 |
| Parkeringsavgifter .....   | 13 |
| Organisation och ansvar .....  | 13 |
| Uppföljning .....  | 13 |

## Inledning

Kommunen har det övergripande ansvaret för planering av parkering inom kommunens gränser. Plan- och bygglagen (2010:900), PBL, anger att en 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. Bland annat ska det i skäligen utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering och lastning och lossning av fordon. Vad skäligen utsträckning är regleras inte i lagen utan bestäms i första hand med stöd av riktlinjer för parkering som kommunen antar, vilket denna riktlinje för parkering utgör.

Det är dock den enskilda fastighetsägarens ansvar att tillgodose det behov av parkering, som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Det vill säga att det inte är kommunens ansvar att ordna parkering, om inte kommunen själv är fastighetsägare, till exempel för skolor, förskolor och fritidsanläggningar.

För att arbeta med stadsförtätning krävs en tydlig koppling mellan mobilitet, tillgänglighet och parkering. Därför är inriktningen att, i de förtätade områdena, prioritera de hållbara trafikslagen. Parkering kan även fungera som ett styrmedel för att prioritera olika transportslag.

## Syfte

Syftet med en riktlinje för parkering är att ge kommunens tjänstepersoner, politiker, byggherrar och övriga intresserade en vägledning i alla kommunala frågor som berör parkering. Därför är det viktigt att kommunen har en tydlig och förutsägbar riktlinje för hur mycket bil- och cykelparkering som kan behövas vid byggnation för till exempel bostäder, verksamheter, handel, förskolor och skolor.

Riktlinje för parkering är utformad för att stödja en omställning mot en större andel hållbara transporter där tillkommande bostäder ges de antal parkeringsplatser som bedöms vara rimliga för ett långsiktigt hållbart Värnamo. Där parkeringstalen blir som lägst ska de hållbara trafikslagen utvecklas och vara fullgoda alternativ till merparten av de boendenas vardagliga resbehov.

## Avgränsning

Riktlinje för parkering omfattar primärt Värnamo centralort men kan därutöver användas i hela kommunen beroende på vilken typ av exploatering och/eller till- och ombyggnad det handlar om.

Närhet, täthet och tillgänglighet som främjar stadsutvecklingen med den levande stadskärnan är en utgångspunkt för riktlinjerna. En konsekvens av detta är att de zoner med lägst parkeringstal också riktar sig till boenden/verksamheter som är beredda att bidra så att bilberoendet får en minskad betydelse.

## Genomförande

Riktlinje för parkering har arbetats fram genom att lära av andra kommuner som bygger attraktiv stad samt hur nuläget ser ut i Värnamo. Med nuläget menas i huvudsak tillgången och utnyttjandegraden av de kommunalägda parkeringsplatserna.

## Varför behövs en riktlinje för parkering?

En tydlig riktlinje för parkering med tillhörande ställningstaganden kring avgiftsbeläggning uttrycker kommunens viljeinriktning om vad som ska prioriteras i stadsrummet. I och med att konkurrensen om stadens mark ökar blir det alltmer viktigt för kommunen att skapa en mer effektiv och väl fungerande parkeringsmarknad. Det blir därmed viktigt för kommunen att skapa balans mellan behov, utbud, tillgänglighet och kostnad för parkering, då detta påverkar såväl bilinnehavet som körsträckor och val av färdmedel. Parkeringsfrågan blir således en viktig faktor för stadsutvecklingen eftersom den påverkar markanvändningen, förutsättningar för ett hållbart resande och möjligheten att skapa en mer attraktiv stadsmiljö. Riktlinje för parkering är det samlade dokumentet, där vägledning finns om hur bil- och cykelparkering ska lösas vid ny exploatering och vid bygglovgivning.

### Parkering och ekonomi

Alla parkeringar är förknippade med fasta- och rörliga kostnader i form av investerings-, drifts- och underhållskostnader. Intäkter, främst genom parkeringsavgifter, kan täcka delar eller hela dess kostnader. Utifrån kostnadernas totala omfattning och efterfrågan på dessa platser avgörs hur hög självfinansieringsgrad parkeringsytorna kan uppnå.

Det vanligaste är att parkering finansieras antingen genom skattemedel och/eller via bostads- eller lokalhyra, eftersom självfinansieringsgraden generellt är låg. Detta bidrar bland annat till att exploatörer föredrar lägre parkeringstal samt att den fria marknaden sällan exploaterar parkeringshus på eller under mark.

Hur parkeringskostnader hanteras i detaljplanering och byggande kan även påverka den sociala sammanhållningen. Parkeringskostnader som läggs på till exempel en bostadsrättsförening och inte betalas av användaren riskerar att leda till priser som utestänger kapitalsvaga och "lånesvaga" grupper från nybyggda bostäder.

Att exploatera på centralt belägna markparkeringar är likaså förknippat med ekonomi. En efterfrågad yta med låga eller obefintliga intäkter kan växlas upp till nya bostäder och eller verksamhetsytor som ger fastighetsägaren incitament att omvandla ytan. Det som är viktigt när exploitören vill hålla ner parkeringstalen är att de inte hänvisar de boendes bilar till parkering på allmän platsmark. Enda sättet om fler ska bo centralt är att den totala andelen bilresor i området minskar. Hela tanken, ekvationen, med stadsförtätning bygger på närhet, täthet och ökad tillgänglighet. Detta måste framgå och syfta till lägre bilberoende och bilinnehav för de som potentiellt ska bo i dessa delar av staden. Ett omvänt synsätt, dvs. att fler bor på samma yta med bibehållet eller ökat bilinnehav, förstärker de negativa konsekvenser och motverkar allt förtättningsstrategin syftar till.

## Tillgång till parkering och parkeringsavgifter på allmän platsmark

I PBL definieras vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark.

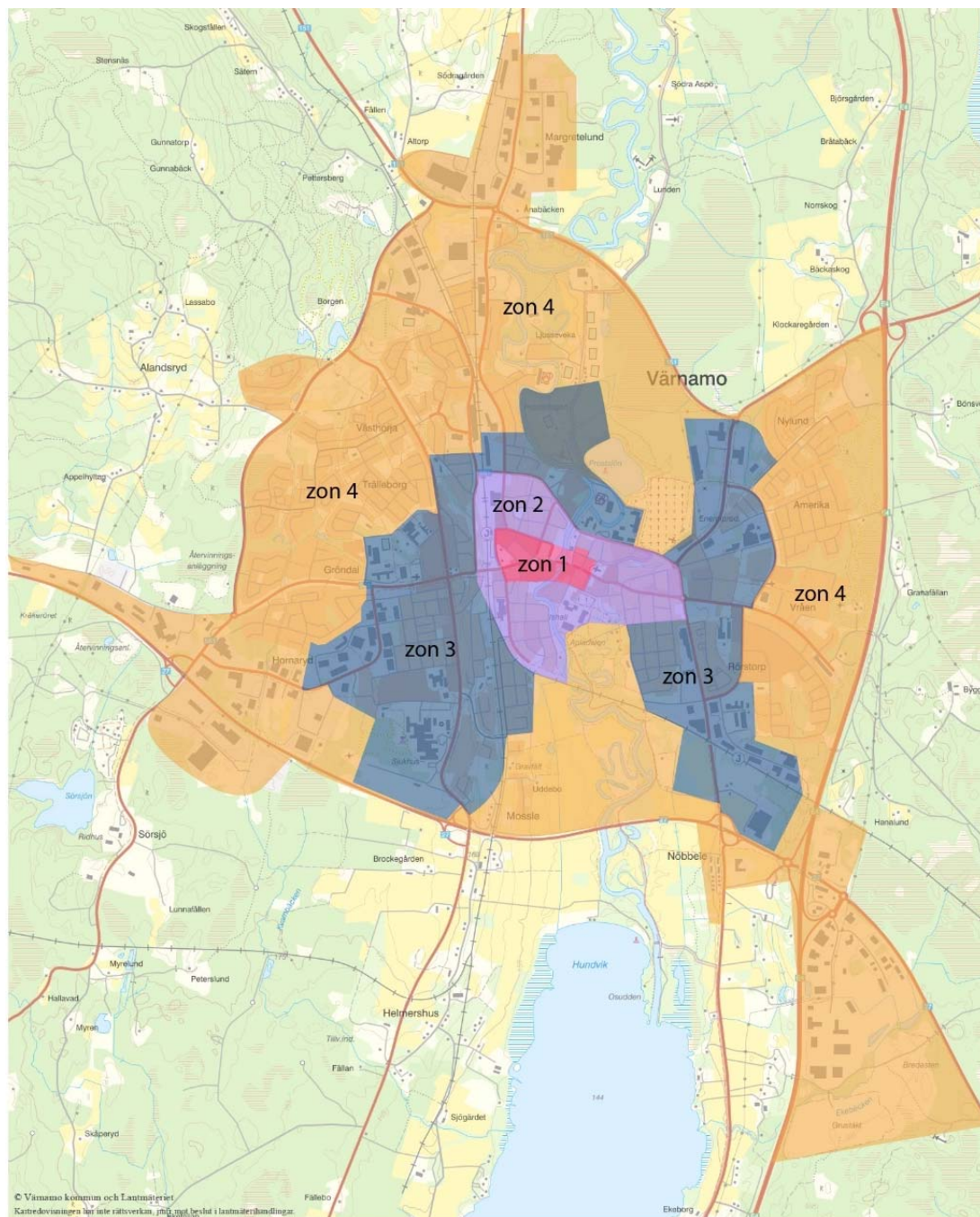
- Allmän platsmark (eller gatemark) är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
- Kvartersmark (eller tomtmark) definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering.

För att inte riskera att de boende väljer att parkera på allmän platsmark, som kan vara gratis eller har lägre parkeringsavgift än boendeparkeringen, är det viktigt att kommunen tar fram en strategi för hur stadens gatemark avgiftsbeläggs. Avsaknaden av en strategi kan leda till att en spilleffekt uppstår, vilket innebär att arbetet med att minska bilinnehavet och biltransporterna riskerar att ta längre tid eller i värsta fall utebli. Genom att styra tillgång och närheten till bilparkering, samt parkeringsavgifter, kan andra trafikslag framstå som attraktivare val för transporter. En tätorts- eller stadsdels närhet till kollektivtrafik eller till ett högkvalitativt gång- och cykelvägnät torde styra tillgången till och eventuella avgifter på parkeringsplatser på allmän platsmark.

Differentiering av avgifterna med höga parkeringsavgifter i centrumområden och successivt minskande parkeringsavgifter längre från centrum, gör att den synliga kostnaden för biltrafiken kan hamna i nivå med kostnaden för kollektivtrafik, vilket leder till ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Att minska antalet bilparkeringsplatser i närheten av målpunkternas entréer leder till att andra trafikslag blir tidsmässigt mer konkurrenskraftiga. Denna strategi leder också till att de tidigare parkeringsytorna kan användas för att skapa attraktiva mötesplatser, välkomnande entréer eller till cykelparkering.

## Parkeringsnorm

### Zonkarta



Figur 1 Zonkarta med zon 1-4 markerade.

### Utgångspunkter för beräkning av parkeringsbehov

Parkeringsnormen är baserad på parkeringsbehov per lägenhetstyp för bostäder och antal platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA för övriga verksamheter. I tidiga skeden som detaljplaneläggning när det exakta antalet lägenheter inte är känt kan även antal platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA användas. I de fall antal lägenheter och fördelning av lägenheter är kända bör beräkningen utgå från detta.



I tidiga skeden som detaljplaneskeden ska parkeringsnormen användas för att beräkna att tillräckligt utrymme finns för parkering i förhållande till föreslagen exploatering. Samtidigt ska normen ge förutsägbara förutsättningar för reduktion av antalet platser i de fall där det kan vara aktuellt.

Eftersom projekt kan förändras både till utformning och antal lägenheter är det dock först vid bygglovprövningen som det slutgiltiga behovet av parkering fastslås. Det är därför viktigt att vara medveten om att behovet av parkering kan komma att växa eller minska mellan detaljplaneläggning och bygglov.

## Cykelparkeringsnorm

Den cykelparkering som ska skapas ska vara tydligt definierad och möjlighet att låsa fast cykelns ram ska finnas på samtliga platser.

### Bostäder

Parkeringsstalen anger minsta antal cykelplatser per bostad.

| Bostäder                                   | Zon 1 | Zon 2 | Zon 3 | Zon 4 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Studentbostad                              | 1,5   | 1,5   | 1,5   | 1,5   |
| 1 Rok                                      | 1,5   | 1,5   | 1,5   | 1,5   |
| 2 Rok                                      | 2,5   | 2,5   | 2,5   | 2,5   |
| 3 Rok                                      | 3     | 3     | 3     | 4     |
| 4 Rok eller fler                           | 4     | 4     | 5     | 5     |
| Äldreboende                                | 0,3   | 0,3   | 0,3   | 0,3   |
| Enbostadshus – egen parkering <sup>1</sup> | 2     | 2     | 2     | 2     |

<sup>1</sup> Boende i enbostadshus med parkering på egen tomt anlägger själv sin cykel-parkering i lämplig omfattning, dock alltid minst 2 platser.

### Detaljplanering

Vid detaljplaneläggning när antalet lägenheter och lägenhetsfördelningen inte är känd kan en utgångspunkt vara 30 cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA, vilket utgår från ett antagande om en vanlig lägenhetsfördelning nationellt. I de fall antal lägenheter och fördelning av lägenheter är kända bör beräkningen utgå från detta.

### Verksamheter

Parkeringsstalen anger minsta antal cykelplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Antalet platser avser verksamheternas samlade behov, dvs både för anställda och besök.

| Verksamheter                                      | Zon 1 | Zon 2 | Zon 3 | Zon 4 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Kontor  | 17    | 17    | 12    | 10    |
| Handel, service eller restaurang i bottenvåningen | 12    | 12    | 12    | 12    |
| Handel, egen fastighet                            | 20    | 20    | 20    | 20    |
| Restaurang egen fastighet                         | 25    | 25    | 20    | 15    |
| Hotell, vandrarhem                                | 6     | 6     | 6     | 6     |
| Förskola <sup>2</sup>                             | 15    | 15    | 15    | 15    |
| Grundskola <sup>2</sup>                           | 65    | 65    | 65    | 65    |
| Gymnasium och eftergymnasial utbildning           | 65    | 65    | 65    | 65    |
| Lager   | 2     | 2     | 2     | 2     |
| Industri  | 10    | 10    | 10    | 8     |
| Vårdcentral och sjukhus i egen fastighet          | 40    | 40    | 30    | 25    |

<sup>2</sup> Vid förskolor och grundskolor bör finnas minst två platser för cykelkärror och lastcyklar.

Som riktlinje för cykelparkering vid kollektivtrafikhållplats kan användas 5-10 cykelplatser per 100 påstigande vid busshållplats samt 15-20 cykelplatser per 100 påstigande vid spårbunden station.

## Bilparkeringsnorm

### Bostäder

Parkeringstalen anger minsta antal bilplatser per bostad

| Bostäder  | Zon 1 | Zon 2 | Zon 3          | Zon 4 |
|---|-------|-------|----------------|-------|
| Studentbostad   | 0,2   | 0,2   | 0,2            | 0,2   |
| 1 Rok   | 0,4   | 0,4   | 0,5            | 0,5   |
| 2 Rok   | 0,6   | 0,7   | 0,8            | 0,9   |
| 3 Rok   | 0,8   | 0,9   | 1              | 1,2   |
| 4 Rok eller fler  | 0,9   | 1     | 1,2            | 1,4   |
| Äldreboende   | 0,1   | 0,2   | 0,3            | 0,4   |
| Enbostadshus – egen parkering <sup>3</sup><br>eller gemensam bilparkering<br>på ex. samfällighet etc. | 1     | 1     | 2 <sup>4</sup> | 2     |

Talen är inklusive besöksparkering, vilket är beräknat med 0,1 plats per lägenhet.

<sup>3</sup> Boende i enbostadshus med parkering på egen tomt anlägger själv sin bilparkering i lämplig omfattning.

<sup>4</sup> vid samfällad parkering gäller 1,5 plats per bostad

### Detaljplanering

Vid detaljplaneläggning när antalet lägenheter och lägenhetsfördelningen inte är känd kan en utgångspunkt vara följande antal platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA:

| Markanvändning | Zon 1 | Zon 2 | Zon 3 | Zon 4 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|
| Bostäder       | 8     | 9     | 10    | 12    |

Talen bygger på ett antagande om ungefärlig lägenhetsfördelning i nivå med genomsnittet nationellt. I de fall antal lägenheter och fördelning av lägenheter är kända bör beräkningen utgå från detta.

## Verksamheter

Parkeringsstalen anger minsta antal bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA.

| Verksamheter                                      | Zon 1 | Zon 2 | Zon 3 | Zon 4 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Kontor  | 5     | 7     | 12    | 18    |
| Handel, service eller restaurang i bottenvåningen | 12    | 16    | 16    | 20    |
| Handel, egen fastighet                            | 15    | 18    | 24    | 29    |
| Restaurang egen fastighet                         | 8     | 12    | 20    | 24    |
| Hotell, vandrarhem                                | 4     | 5     | 8     | 10    |
| Förskola, friliggande                             | 3     | 3     | 5     | 5     |
| Grundskola  | 3     | 4     | 5     | 6     |
| Gymnasium och eftergymnasial utbildning           | 4     | 5     | 7     | 7     |
| Lager   | 2     | 3     | 4     | 6     |
| Industri  | 2     | 3     | 7     | 10    |
| Vårdcentral och sjukhus i egen fastighet          | 15    | 18    | 24    | 29    |

## Övriga kategorier

Kategorier som saknas i tabellerna kräver särskild utredning vid varje enskilt tillfälle. Det kan gälla till exempel idrottsanläggning, biograf, religiös samlingslokal, museum, kulturhus, teater m.fl. där variationen inom varje kategori kan vara mycket stor.

## Rekommendationer

### Plats för rörelsehindrad

Vid nyproduktion är rekommendationen att ca 3–5% av parkeringsutbudet består av plats för rörelsehindrad, dock alltid minst 1 plats.

### Förberedelse för laddning av elbil

Laddning av elfordon är ett egenskapskrav enligt PBL. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning framgår av plan- och byggförordningen, PBF.

### Plats för cykelkärror vid förskola och skola

Vid förskolor och skolor bör finnas minst två platser för cykelkärror och lastcyklar.

## Parkeringsavgifter

Det finns en särskild lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. (SFS nr. 1957:259) som reglerar kommunernas möjlighet att ta ut avgift för parkering. Denna säger att "I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning för rätten att parkera". Bestämmelsen innebär att alla trafikanter ska behandlas lika och betala avgift enligt samma villkor. De enda undantag som en kommun kan besluta om gäller för nyttoparkering, boendeparkering eller rörelsehindrade. Det finns inte möjlighet att göra undantag för motorcykel eller mopedklass I.

Avgifterna skall vara differentierade och vara högst inom zon 1. Korttids-parkering för handeln skall särskilt beaktas.

Avgiftsnivån beslutas av kommunfullmäktige.

## Organisation och ansvar

Detta dokument ägs av Samhällsbyggnadsnämnden och förvaltas under mandatperioderna av Samhällsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och fritidsförvaltningen. Riktlinjen är vägledande i Värnamo kommuns samhällsplanering och lovgivning.

## Uppföljning

Riktlinjen är ett levande dokument och ställning ska tas under varje mandatperiod om dess aktualitet. Ställningstagande till riktlinjens aktualitet ska tas av kommunfullmäktige under de första 24 månaderna av ny mandatperiod. Samhällsbyggnadsnämnden kan besluta om mindre uppdateringar och justeringar vid behov.

Beroende på omvärldsfaktorer som nya eller förtydligade krav på Värnamo kommun, avvikande befolkningstillväxt mot tidigare prognoser eller andra saker som vi idag inte kunnat förutse kan en revidering genomföras även under en mandatperiod.