



Flexibel parkeringsnorm

Antagen av Kommunfullmäktige: 2020-04-27

Dnr: 2017/247

 Hammarö

Innehåll

Inledning	1
Bakgrund	1
Syfte.....	1
Mål.....	2
Medverkande	2
Plan och bygglagen	2
Planeringsunderlag.....	3
Zonindelning	6
Lokalkategorier	7
Parkeringsnorm för cykel.....	8
Parkeringsnorm för bil.....	9
Mobilitetsåtgärder	10
Bilaga: Omvärldsanalys samt beräkningar.....	13
Inledning	13
Sammanfattning.....	15
Beräkning för Kontor.....	16
Beräkning för Dagligvaruhandel.....	17
Beräkning för Förskola	18
Beräkning av Cykeltal.....	22
Parkeringsbehovets differens mellan zon 1 och 2	24
Parkeringsbehovets differens mellan zon 2 och 3	25

Inledning

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats, en bil är inte ekvivalent med en parkeringsplats. En bil behöver tillgång till flera olika parkeringsplatser på olika platser i kommunen, som exempelvis bostad, skola, handel och arbetsplatser. Eftersom en bil endast kan använda en parkeringsplats åt gången står de flesta parkeringsytor tomma på olika tider av dygnet. En parkeringsyta går sällan att bruka på något annat vis än vad den är avsedd för och allt för många parkeringsplatser i proportion till bilinnehav kan orsaka parkeringsöverflöd. Ett parkeringsöverflöd riskerar att förhindra utökad etablering av samhällsfunktioner och verksamheter som exempelvis handel, bostäder, mötesplatser, gång samt cykelvägar. Parkeringsytor med låg beläggningsgrad är ofördelaktigt och skulle istället kunna nyttjas mer kostnadseffektivt om platsen förtätas med ett annat syfte.

För att uppnå en attraktivare och hållbarare levnadsmiljö i Hammarö kommun är det viktigt att parkeringsbehovet tillgodoses på ett effektivt sätt, utan att det orsakar parkeringsöverflöd.

Bakgrund

Hammarö kommun har haft en snabbt växande befolkning de senaste åren. Kommunens vision är att befolkningstillväxten ska tillgodoses med hjälp av en fysisk planering som styr bebyggelsen mot en långsiktig hållbarhet. Det förverkligar vi genom att skapa boendemiljöer med bra anslutning till redan befintliga kollektiv-, gång- samt cykelstråk.

För att uppnå kommunens långsiktiga hållbarhetsmål samtidigt som den ökade befolkningstillväxtens parkeringsbehov tillgodoses, krävs smarta och flexibla parkeringslösningar. Parkeringsbehovet för fastigheter ska tillgodoses utan att en alltför stor yta av fastigheten består av parkeringsplatser. För att åstadkomma detta har kommunledningskontoret (idag ledningsstöd) tillsammans med service-, miljö och byggförvaltningen, fått i uppdrag av kommunstyrelsens arbetsutskott den 2017-09-26, att arbeta fram en flexibel parkeringsnorm för Hammarö kommun, vilken omfattar fordonsparkering för både bil och cykel.

Syfte

Den flexibla parkeringsnormen fungerar som ett vägledande verktyg vid planarbeten och bygglovshandläggningar. Den gör parkeringstalet för varje fastighet flexibel och förverkligar en långsiktig hållbar utveckling, samtidigt som den tillgodoser det aktuella parkeringsbehovet i kommunen.

De flexibla parkeringstalen erbjuder fastighetsägaren/ byggherren att minska sina kostnader för bilparkering genom att satsa på hållbara transportlösningar. Genom att ta fram en mobilitetsplan, vilket är ett avtal mellan byggherre och kommunen, erbjuder kommunen reduktion av bilparkeringstalen utifrån de mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren/byggherren väljer att genomföra.

Mål

Parkeringsnormens mål är att:

- Förtydliga kommunens riktlinjer för fordonsparkering på privat- och kommunalägd mark.
- Förenkla och påskynda planeringsarbete och bygglovshandläggningar.
- Skapa tydliga riktlinjer för minsta antal parkeringar som måste anordnas för ny och ombyggnationer.
- Tillgodose det aktuella bilparkeringsbehovet.
- Bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle genom att främja alternativa transportmedel.

Medverkande

Flexibel parkeringsnorm har arbetats fram av samhällsbyggnadspraktikant Daniel Ränkedal tillsammans med en arbetsgrupp bestående av Bertil Ahlin, Lars-Åke Tärnbro, Anna Åhs, Anna Lindstedt och Lars-Håkan Bengtsson i samverkan med projektet "Hållbart resande i ett växande Värmland".

Plan och bygglagen

Det kommunala planmonopolet fastställer att kommunen ansvarar för planeringen av mark och vattenområden. Det betyder att kommunen kan ställa krav på antalet parkeringsplatser i förhållande till byggnadsyta, och att det är fastighetsägarens skyldighet att anordna parkeringen.

I 4:e kapitlet, 13 § står det följande: 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.

I 8:e kapitlet, 9 § står följande: En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att..."

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

"Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."

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

Planeringsunderlag

För att beräkna parkeringsbehovet för bostäder och verksamheter i Hammarö har kommunen använt sig av statistik från SCB, Transportstyrelsen, samt utförliga GIS- och omvärldsanalyser. Genom att undersöka boendetäthet och fordonsinnehav har det varit möjligt att beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för flerbostadshus. Parkeringsbehovet för verksamheter har bedömts genom att undersöka arbetstäthet, resvanor och andra kommuners parkeringsnormer.

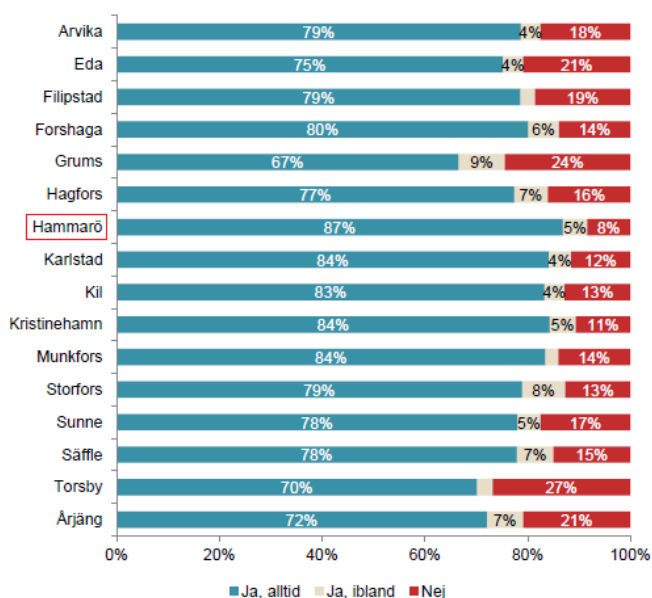
Boendetäthet

Hammarö kommuns folkmängd uppgick 31 dec 2017 till 16 174 personer, merparten bor i småhus eller i flerbostadshus. Småhus innebär friliggande villor, rad- och parhus. Flerbostadshus avser hus med tre eller fler lägenheter i samma bostadsbyggnad. Boendetätheten i Hammarö kommun ser olika ut beroende på vilken typ av bostad det är. I genomsnitt bor det är 2.9 invånare per småhus och 1.44 invånare per lägenhet. Den genomsnittliga storleken på en lägenhet i Hammarö kommun är beräknad ligga på 61.8 kvadratmeter, vilket innebär att det i vanligtvis förekommer 16.2 lägenheter per 1000 m² flerbostadsyta.

Fordonsinnehav

Statistik från Transportstyrelsen visar att det finns 7981 personbilar i trafik ägda av privatpersoner i Hammarö kommun. Det innebär att det finns 494 privatägda personbilar per 1000 kommuninvånare. Bilbehovet är lägst i de centrala delarna av Hammarö och störst utanför tätorten.

Statistik över antalet cyklar inom kommunen saknas, men enligt undersökningen "Attityd och resvaneundersökning i Värmland" som utfärdades år 2014 rapporterar 87 % av Hammarös invånare att de alltid har tillgång till cykel, 5 % har ibland tillgång till cykel och att 8 % aldrig har tillgång till cykel. Cykelinnehavet inom kommunen är därmed väldigt god och i förhållande till övriga kommuner i Värmland har invånare i Hammarö störst tillgång till cykel. Se figur 1.



Figur 1.¹

¹ Region Värmland m.fl. "Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014" sida 21

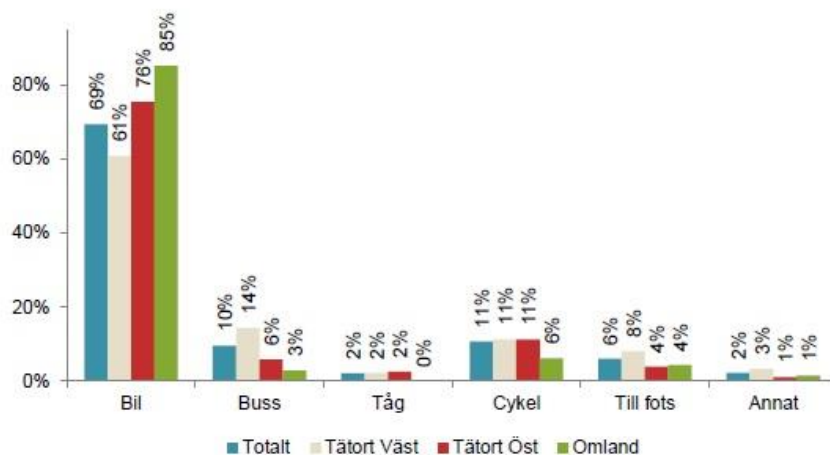
Arbetstäthet

Arbetstäthet innebär antal anställda per 1000 m² (Bruttototalarea). Arbetstätheten kan variera mellan olika typer av verksamheter. Handelsverksamheter har exempelvis färre anställda per kvadratmeter jämfört med kontorslokaler. Arbetstätheten för kontor anses ligga mellan 30-40 anställda per 1000 m². Med utgångspunkt från parkeringsnormer med liknande förutsättningar som Hammarö samt Karlstads parkeringsnorm har arbetstätheten för kontor i Hammarö uppskattas ligga på 30 anställda per 1000 m². Arbetstätheten för dagligvaruhandel är bedömt till 15 anställda per 1000m². Antal anställda på en förskola är uppskattat till 3 anställda per avdelning.

Resvanor

Andelen bilresor i Hammarö hade minskat med nästan 10 % från 2004 till 2014, samtidigt som cykel- och kollektivtrafikresor ökat. Detta är en mycket positiv utveckling och för att uppnå kommunens hållbarhetsvision måste samma utveckling fortsätta.

2014 var bilen fortfarande det vanligaste transportmedlet och stod för 69 % av alla resor. Resvanorna skiljer sig åt till följd av det geografiska läget inom kommunen. I de västra delarna av Hammarö tätort reser 61 % med bil och 14 % med kollektivtrafik. I de östra delarna av tätorten står antalet bilresor för 75 %, och kollektivtrafiken för 6 % av resorna. I Hammarös glesbygd är bilbehovet störst, 85 % reser med bil och endast 3 % med kollektivtrafik. 11 % cyklar i tätorten jämfört med 6 % i glesbygden. Se figur 2.



Figur 2.²

Kommuninvånarnas resvanor inom Hammarö kommun består av 65 % bil, 23 % cykel och 11 % buss. De resor som sker från Karlstad till Hammarö består av 85 % bil, 13 % cykel och 1 % buss. Se figur 3

	Andel av inv. resor	Färdssätt (%)					
		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Inom Hammarö kn	29 %	65	0	0	23	11	1
Karlstads kn - Hammarö kn	3 %	85	1	0	13	0	0

Figur 3.³

² Region Värmland m.fl. "Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014" sida 65

³ Region Värmland m.fl. "Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014" sida 66 samt 68

Parkeringsinventering

En parkeringsinventering genomfördes i Skoghalls centrum under hösten 2016 av projektet *Hållbart resande i ett växande Värmland*.

Inventeringen utfördes under vanliga dagar, vilket innebär dagar utan speciella evenemang då flödet av människor och bilar är högre än vanligt.

Räkningarna av parkeringssituationen utfördes under dagtid en vanlig vardag, nattetid samt under en lördag. Detta för att tydliggöra olika trafikantgruppers behov som de har på parkeringsplatserna. Under dagtid på vardagar är det arbetsparkeringar som är dominerande till en viss tid, under nattetid är det i huvudsak boendeparkeringarna och på helger är det framförallt parkeringar i samband med inköp och fritid som dominerar.

Studien ägde rum tisdag den 5 oktober 2016 under fyra olika tillfällen, ca: kl.8.45-11.15, ca:12.00-13.50, ca.17.00-18.45 och ca.19.50-21.30. En kompletterande studie gjordes lördag den 15 oktober mellan kl.11.00-12.15 samt 16.00-17.15 för centrum (delområde 1 och 1.1) bara, detta för att komplettera uppgifterna samt få en bild över parkeringsplatserna under helgen.

Studien visar att det överlag i Skoghalls centrum är ganska låg beläggingsgrad på parkeringarna.

Kl. 8:45 - 10 är beläggingsgraden som högst på parkeringarna vid kommunhuset där den ligger på mellan 70–85 % samt parkeringen vid Ica och vårdcentralen på ca 60–70 %. För övrigt ligger det någonstans mellan 6–40 %

Kl. 12-13:05 ser beläggingsgraden ut ungefär densamma som vid tidpunkten innan, dock har vårdcentralens beläggingsgrad minskat lite.

Kl. 17-18:05 har beläggingsgraden på parkeringarna vid kommunhuset ungefär halverats medan de runt butikerna ligger på en beläggingsgrad mellan 50–75 %

Kl. 19:50-20:45 är det låg beläggingsgrad, mellan 0–28 %, på alla parkeringar i Skoghalls centrum.

Sammanfattningsvis så ser beläggingsgraden ut enligt följande på de totalt 353 parkeringsplatser:

Förmiddag: 48 %

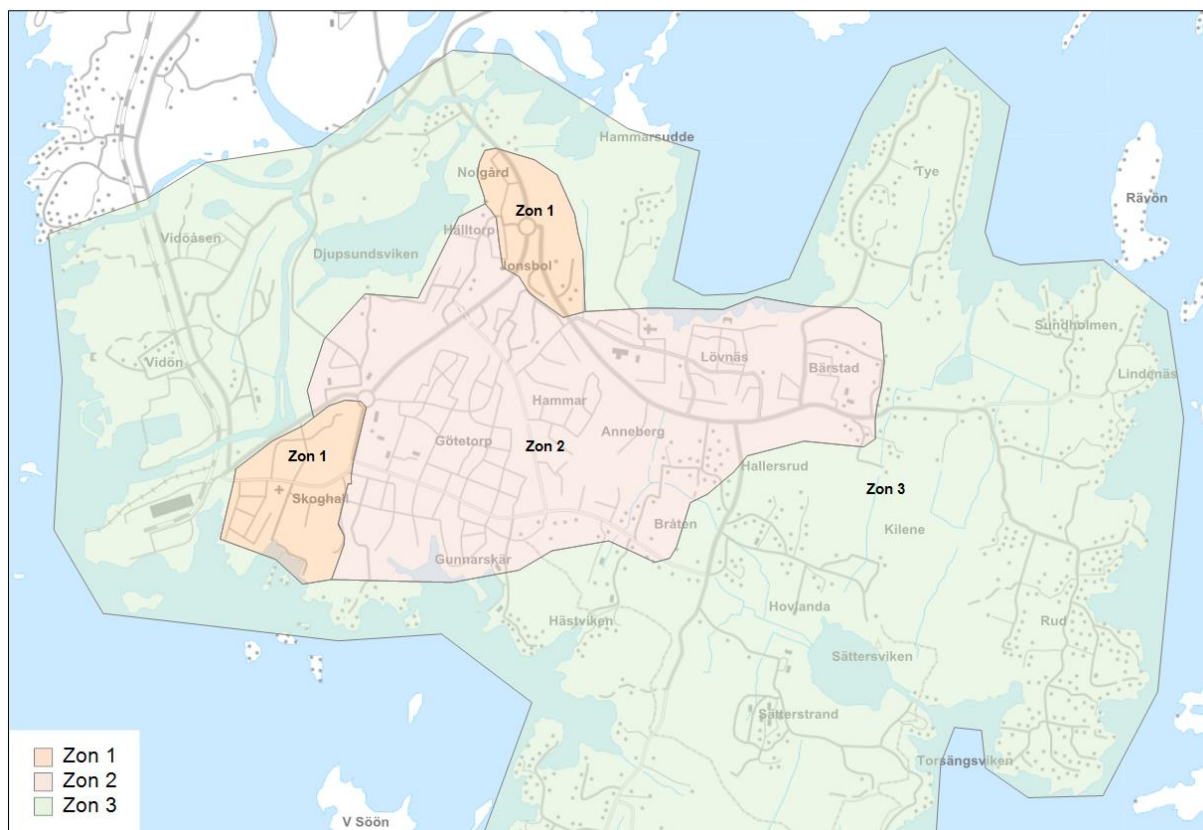
Lunch: 55 %

Eftermiddag: 40 %

Kväll: 16 %

Zonindelning

Olika delar av Hammarö har olika förutsättningar vad gäller exempelvis kollektivtrafik, cykelstråk, dagligvaruhandel och skolor, vilket påverkar resvanor och fordonsinnehav. På de flesta platser i kommunen är det möjligt att färdas utan bil men det finns områden i kommunen där servicen inte är tillräckligt utbredd, i dessa områden kan det vara besvärligt att vara bosatt utan bil. Parkeringsbehovet varierar därmed beroende på vilken del av Hammarö man är bosatt i. Till följd av detta har parkeringsnormen delat upp Hammarö i tre olika zoner. Parkeringstalet för både bil och cykel varierar mellan de olika zonerna i relation till omgivningens förutsättningar.



Zon 1

Zon 1 omfattar Skoghalls centrum och Nolgårds handelsområde. Bebyggelsestrukturen omkring Skoghalls centrum består av småhus, flerbostadshus och centrumverksamheter. Omgivningen runt Nolgård innehåller mestadels småhus, småindustri samt ett större handelsområde. Nolgård är ett framtida utvecklingsområde och har liknande förutsättningar som Skoghalls centrum. De båda områdena har mycket god närhet till cykelstråk och kollektivtrafikhållplatser med fördelaktig turtäthet. Den lättillgängliga kollektivtrafiken, cykelstråk samt den kommersiella servicen i omgivningen medför att parkeringsbehovet är lägre i zon 1 än i övriga delar av kommunen.

Zon 2

Zon 2 utgörs av större delen av Hammarö tätort och består mestadels av småhus i form av villor och radhus. Här har boende rimliga avstånd till cykelstråk och kollektivtrafikhållplatser med god turtäthet. Det finns goda möjligheter för boende att välja alternativa färdmedel, men dock inte i samma utsträckning som Skoghalls centrum och Nolgård. Till följd av detta är parkeringsefterfrågan inom zon 2 något högre än i zon 1.

Zon 3

Den tredje zonen omfattar övriga delar av Hammarö kommun, bebyggelsen består till större del utav friliggande villor i glesbygdsmiljö. Tillgången på både kollektivtrafik och cykelstråk är dessvärre bristfälliga i den här zonen, vilket gör att parkeringsbehovet är som störst i dessa delar av Hammarö.

Lokalkategorier

Följande lokalkategorier ingår i parkeringsnormen:

- Flerbostadshus
- Kontor
- Dagligvaruhandel
- Förskolor

Parkeringsnormen redovisar parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter med en eller flera gemensamma parkeringsanläggningar. Småhus är exkluderade från parkeringsnormen eftersom parkeringsplatserna vanligtvis anordnas på den egna fastigheten. Parkeringsnormen berör endast de vanligaste nybyggnationerna. För verksamheter som inte anges ska särskild utredning genomföras. Parkeringstalet avser det minsta antalet parkeringsplatser som måste anläggas till varje lokalkategori. Dagligvaruhandel saknar parkeringstal i zon 3, i den händelse att dagligvaruhandel etablerar sig i den zonen kommer särskild utredning genomföras.

Parkeringsnorm för cykel

För att uppnå en hållbar utveckling i Hammarö är det nödvändigt att kommuninvånare uppfattar cykeln som ett bra alternativ till bilen. För att fler ska välja att cykla måste cykelparkeringarna vara lättillgängliga, hålla god standard och ha en lägesplacering som är prioriterad framför bilparkeringen. Det är viktigt att det alltid finns tillräckligt med cykelparkeringar i närheten av hemmet oavsett var i kommunen bostaden är belagd. Av den anledningen är cykeltalet för boende lika högt i hela kommunen. Parkeringstalet för verksamheter varierar däremot beroende på i vilken zon verksamheten är belagd.

Minst hälften av alla cykelparkeringsplatser ska ge cyklisten möjlighet att ramlåsa cykeln under ett väderskydd, alternativt låsa in cykeln i ett stängt utrymme med en minst 1 meter bred entré i markplan. Cykelparkeringen för samtliga lokalkategorier ska vara lokaliserade så nära huvudentrén som möjligt, och bör vara placerade i den mest naturliga rörelseriktningen för gång och cykeltrafikanter. Minst fem procent av cykelparkeringsplatserna ska medge parkering för specialcyklar. Lastcyklar behöver normalt 90 cm breda och 2,8 meter långa parkeringsplatser och el assisterade cyklar kan behöva laddningsmöjligheter i direkt anslutning till cykelparkeringsplatsen. Parkeringstalet avser det minsta antalet cykelparkeringsplatser som måste anläggas och inkluderar besöksparkeringar. Det går inte att reducera cykelparkeringstalet med mobilitetsåtgärder.

Cykelparkering, BTA 1000 m ² (Minimal)	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Flerbostadshus	25	25	25
Kontor	17	14.5	10.8
Dagligvaruhandel	25	21.3	-

Cykelparkering, per avdelning (Minimal)	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Förskola	4	4	3.5

Parkeringsnorm för bil

Alla som äger en bil ska ha möjligheten att parkera den inom ett rimligt avstånd från sin bostad eller arbetsplats. Det är därför viktigt att säkerställa att det finns tillräckliga mängder parkeringsplatser inom fastigheten. Är antalet parkeringar otillräckliga finns det risk att mängden parkeringsytor på allmän platsmark måste bli fler, vilket kan försämra upplevelsen av stadsrummet och förhindra framkomligheten för både bil, cykel och gångtrafik. Parkeringsbrist kan dessutom orsaka felparkeringar på otillåtna platser vilket kan skapa säkerhetsrisker. Det kan också resultera i att närliggande parkeringar som inte ingår i fastigheten överbelastas och att intilliggande fastigheter inte får tillgång till de parkeringsytorna.

Parkeringsstalet varierar beroende på var i kommunen bostaden eller verksamheten är belagd. Till följd av en tätare bebyggelse, större utbud av kollektivtrafik och dagligvaruhandel är bilparkeringsbehovet i zon 1 lägre än i övriga delar av kommunen. Parkeringsstalet avser det minsta antalet parkeringsplatser som måste anläggas. Det finns således inget som hindrar byggherren att anlägga fler parkeringsplatser än vad parkeringsnormen anger. Det givna parkeringsstalet inkluderar även besöksparkeringar.

Finns det möjlighet för byggherren att anordna parkeringsköp på närliggande fastigheter sänks parkeringskravet på den egna fastigheten proportionellt med parkeringsköpet. Kommunen uppmuntrar alltid byggherren att reducera parkeringsstalet till fastigheten med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Bilparkering, BTA 1000 m ² (Minimital)	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Flerbostadshus	13.3	15.3	17.8
Kontor	15	17.2	21.5
Dagligvaruhandel	30	34.5	-

Bilparkering, per avdelning (Minimital)	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Förskola	3.5	3.5	4.5

Ett parkeringstal räknad utifrån dessa siffror skulle med en lägenhet på 61,8 kvm (genomsnittliga storleken på lgh på Hammarö) innebära att det i zon 1 minst ska uppföras 0,82 parkeringsplatser per lgh, för zon 2 ska det uppföras minst 0,94 parkeringsplatser per lgh och för zon 3 ska det uppföras minst 1,1 parkeringsplatser per lgh. Här är det dock viktigt att ha med sig att de minsta lägenheterna på Hammarö finns inom zon 1.

Skulle denna parkeringsnorm användas för byggandet av fyrbohusen på Anneberg som ligger inom zon 2 så skulle parkeringsstalet bli ca 1,2 parkeringsplatser per lgh baserat på en snittstorlek om 78 kvm per lgh. För Boklok området på Bärstad som också ligger inom zon 2 skulle parkeringsnormen ge ett parkeringstal på ca 1,7 platser per lägenhet baserat på en snittstorlek om 108 kvm per lgh.

Mobilitetsåtgärder - reduktion av parkeringsnormens krav

Kommunens "strategiska program på väg mot 2030" fastställer att Hammarö ska utvecklas med hållbarhet i fokus. För att uppnå detta behöver våra resvanor förändras. Det måste förekomma färre bilresor och fler transporter med alternativa färdmedel. Tillgången till parkeringsplatser har stor betydelse för valet av transportmedel. Att använda en flexibel parkeringsnorm som styrmedel är avgörande för att påverka resvanor och styra bebyggelsemiljön mot en mer hållbar och attraktiv utveckling.

En parkeringsnorm reglerar det minsta antalet parkeringar som måste anläggas vid ny- och ombyggnationer. En *flexibel* parkeringsnorm ger möjlighet till avsteg från parkeringstalet, genom att implementera mobilitetsåtgärder.

Grundtanken bakom flexibla parkeringstal är att de boende efterfrågar rörlighet och inte per definition bilparkering.

4

Mobilitetsåtgärder betyder att bilparkeringsbehovet till en fastighet ersätts med alternativa transportlösningar. Hur mycket parkeringstalet minskar beror på vilka transportlösningar som införs och i vilken omfattning åtgärderna påverkar parkeringsbehovet till fastigheten. Mobilitetsåtgärder kan sammanlagt maximalt reducera parkeringsnormens fastställda parkeringstal med 25%, med undantag för bilfria bostadsområden.

Ansvaret för att ta fram en mobilitetsplan åligger byggherren men kommunen har möjlighet att ha en rådgivande roll genom arbetsprocessen. Mobilitetsplanen redovisas normalt i samband med att detaljplanen upprättas och innehåller planerade åtgärder med syfte att minska parkeringsbehovet. Kommunstyrelsen ska godkänna byggherrens mobilitetsplan och fastställa hur stor reduktion av parkeringstalet som medges. Det krävs att byggherren kan visa att mobilitetsåtgärderna är långsiktiga och kan styrka detta genom exempelvis uppvisande av avtal eller liknande handlingar.

Alla mobilitetsåtgärder som införs ska vid ett senare tillfälle följas upp och utvärderas av byggherren tillsammans med kommunen enligt särskild överenskommelse. Uppföljningen bör ske tre år efter exploatering och lämnas därefter in till kommunen. Uppföljningen blir viktig inför kommande bedömningar angående reduktion av parkeringstal.

På nästkommande sidor redovisar parkeringsnormen olika åtgärder som kan tillämpas för att reducera parkeringstalet. Kommunen uppmanar givetvis byggherren att komma med egna kreativa lösningar som skulle kunna reducera bilparkeringsbehovet för fastigheten. Minst fyra mobilitetsåtgärder bör upprättas för att ett minskat parkeringstal ska beaktas. Fastighetens geografiska läge kan inverka på mobilitetsåtgärdernas effekter. Det är exempelvis väsentligt att en fastighet har tillgång till närliggande kollektivtrafik om boende erbjuds subventionerade kollektivtrafikkort. Varje enskilt projekt behöver därför bedömas individuellt för att ett korrekt reduktionstal ska vara möjligt att fastslå.

Det går inte att göra en vetenskaplig beräkning över mobilitetsåtgärdernas inverkan på bilparkeringsbehovet. Reduceringen av parkeringstalet ska därmed inte ses som oföränderligt utan kan eventuellt justeras allt eftersom de långsiktiga effekterna av mobilitetsåtgärderna synliggörs.

⁴ Svenska kommuner och landsting. (2013) "Parkering för hållbarstadsutveckling" sida 14

Bilpool:

En bilpool inom fastigheten innebär att medlemmar i bilpoolen får tillgång till bil utan att själva behöva äga och serva fordonen. Samnyttjandet av bilpoolsbilarna medför att fordonen inte står still lika mycket, vilket sparar både resurser och markyta.

De fordon som ingår i bilpoolen ska vara lättillgängliga. Fastighetens parkeringsplatser som ligger närmast huvudentrén ska därför vara reserverade till bilpoolsbilarna. Bilpoolens parkeringsplatser tillkommer utöver parkeringsnormens parkeringstal. Om byggherren inför nedanstående åtgärder kan reducering av bilparkeringstalet beaktas.

- Bilpoolen bör bestå av minst en bilpools-bil per 50-60 hushåll.
- Medlemsavgiften för fordonspoolen ska ingå i hyran/månadsavgiften för de boende under minst ett år efter inflyttningsdatumet.
- Bilpoolen ska vara tillgänglig i minst fem år för att säkerställa kontinuitet.

Cykelåtgärder:

Vid ny eller ombyggnation måste cykelparkeringarna vara anordnade enligt parkeringsnormens anvisningar. För att få reduktion på bilparkeringstalet krävs utökade cykelåtgärder som förbättrar säkerheten, tillgängligheten och möjligheten till cykelservice. För bostäder avser cykelåtgärderna i första hand de boendes cykelparkeringsplatser. Förslag till möjliga cykelåtgärder listas nedan.

- Fastigheten ska ha ett lättillgängligt och uppvärmt självserviceutrymme med verktygsställ, fast installerad luftpump och ett reparationsstativ som förenklar cykelreparationer.
- Fastigheten har tillgång till en cykelpool med minst en lastcykel och fem cyklar per 100 hushåll. Medlemsavgiften i cykelpoolen ska ingå i hyran/månadsavgiften. För att hålla hög standard på cyklarna ska ett underhållsavtal tas fram mellan byggherren och en cykelverkstad.
- Samtliga cykelparkeringsplatser förekommer i ett inlåst utrymme i markplan eller under väderskydd med ramlåsningsmöjligheter.
- Automatisk dörröppnare till cykel- eller självserviceutrymme
- Cykelparkeringsplatserna för boende har minst 0.7 C/C-bredd vid hjulhållning
- Ingång till ett cykelutrymme eller självserviceutrymme direkt från bostadsbyggnaden
- God insyn till cykelutrymmet eller självserviceutrymmet för att öka trygghetskänslan

Resvaneåtgärder:

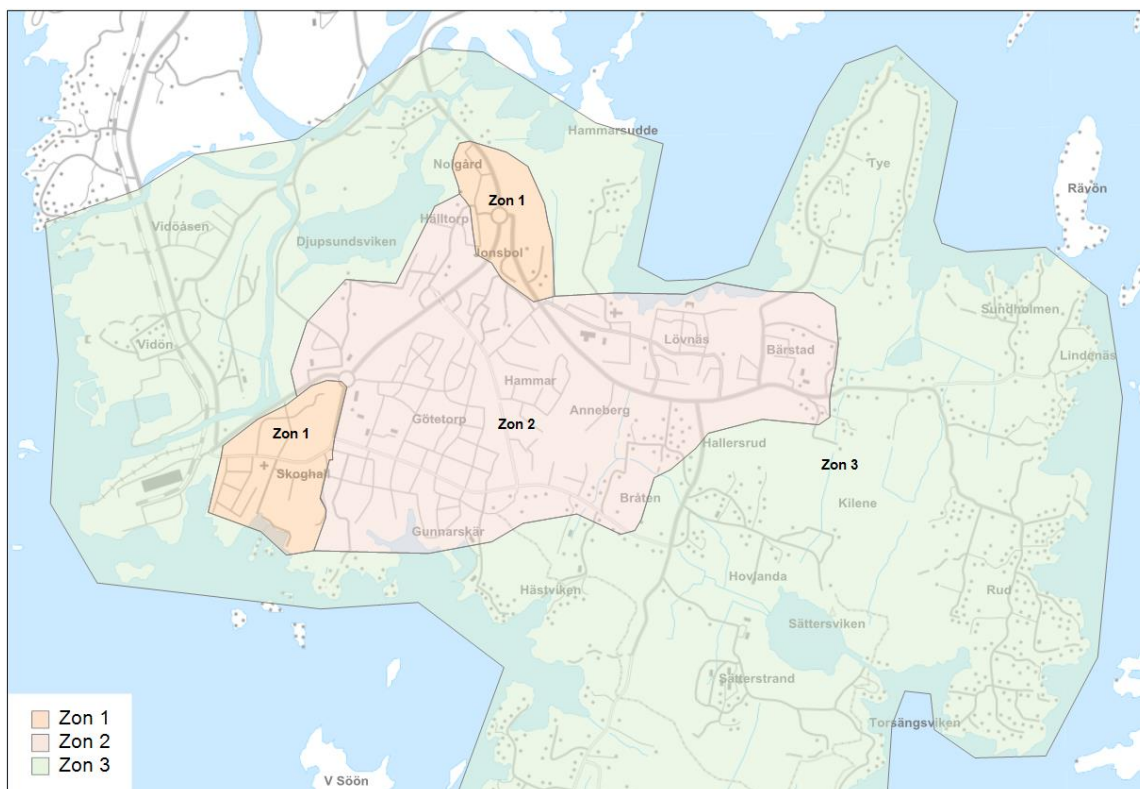
Resvaneåtgärder syftar till att påverka resenärens resvanor innan resan börjat. Genom att tillämpa informationskampanjer och transporttjänster förväntas resenärens attityder och uppfattningar kring alternativa transportmedel förändras. Bilpooler och cykelåtgärder kan få större effekt om de kompletteras med resvaneåtgärder. Förslag till möjliga resvaneåtgärder listas nedan.

- Kommunikationsplan om hållbara resor – Informerar om exempelvis närliggande kollektivtrafik och cykelvägar, samt uppmärksammar de positiva effekterna med alternativa transportmedel. Kommunikationsplanen måste vara långsiktig och bör vid ett senare tillfälle även innehålla en resvaneundersökning för fastigheten. Kommunikationsplanen ska redovisas till kommunen innan bygglov ges.
- Fastighetens parkeringsplatser är förhyrda med en månadskostnad eller avgiftsbelagda. Detta förhindrar olovlig parkering av bilar som inte tillhör fastigheten och begränsar antalet bilar per hushåll.
- Subventionerade periodkort för kollektivtrafik till boende.
- Synliga realtidsskyltar inom fastigheten som visar avgångstider för kollektivtrafik samt redovisar tillgången på eventuell bil och cykelpool.
- Utrymme i fastigheten för hemleveranser för exempelvis större postpaket.
- Avtal med närliggande dagligvaruhandel för hemleverans.
- Transporttjänst som erbjuder hämtning och hantering av grovavfall
- Anläggning och skötsel för fastighetens parkeringsplatser subventioneras inte av föreningen eller hyreskollektivet - Parkeringsplatsen bekostas av bilägaren. Detta synliggör den faktiska kostnaden för en parkeringsplats och boende som väljer att inte äga bil undviker att subventionera bilägarens parkeringsplatser.

Bilfria avtal

Samtliga boende skriver under ett avtal med fastighetsägaren att de inte har bil. För att möjliggöra bilfritt boende ska fastighetsägaren utöver bilfria avtal införa andra typer av mobilitetsåtgärder. Ett bilfritt boende kan ge upp till **90 %** reduktion på bilparkeringstalet.

Zonindelning för Hammarö kommun:



För att omvärldsanalysen ska bli så bred som möjligt är de studerade parkeringsnormerna utspridda runt hela Sverige. Samtliga parkeringstal i omvärldsanalysen avser både besöks- och boendeparkeringar

Beräkningar och resonemang avser i första hand Skoghall centrum samt Nolgårdsområdet (zon1) om inget annat anges.

Alla parkeringstal är per 1000 m² byggnadsyta, förutom förskolans parkeringstal, som avser per avdelning.

Sammanfattning

Bilparkering, BTA 1000 m ²	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Flerbostadshus	13.6	15.3	17.8
Kontor	15	17.2	21.5
Dagligvaruhandel	30	34.5	-

Cykelparkering, BTA 1000 m ² (Minimital)	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Flerbostadshus	25	25	25
Kontor	17	14.5	10.8
Dagligvaruhandel	25	21.3	-

Bilparkering, per avdelning (Minimital)	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Förskola	3.5	3.5	4.5

Cykelparkering, per avdelning (Minimital)	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Totalt	Totalt	Totalt
Förskola	4	4	3.5

Beräkning för Kontor

Eftersom det saknas information kring arbetstäthet för kontor i Hammarö har en omvärldsanalys utförts. Arbetstätheten ligger vanligtvis på 30-40 personer per 1000 m². Eftersom Hammarö ligger nära Karlstad, kan det vara rimligt att vi, precis som dom, använder oss av 30 anställda per 1000m².

Besökstätheten för kontor anses ligga på cirka 4 personer per 1000 m²

Det saknas andel bilresor till verksamheter i Hammarö. Omvärldsanalysen visar att andel bilresor kan ligga på mellan 30 % - 60 %. Men det är inte många kommuner som redovisar detta. Det finns också ett flertal faktorer som kan påverkat bilresandet, exempelvis kollektivtrafik, gång och cykelvägar, verksamhetens geografiska läge, andel bilar i kommunen och verksamhetens användningsområde. För att kunna genomföra en grov beräkning har kommunhusets resvaneundersökning från 2016 använts. Den redovisar att 54 % av alla arbetsresor sker med bil och 29 % med cykel under sommarhalvåret. Kommunhuset har anställda som reser både inom och utanför Hammarö, det är troligt att andra kontorslokaler i Skoghäll har liknande resvanor.

Beräkning med kommunhusets resvaneundersökning, och ett antagande att arbetstäthet ligger på 30 personer och en besökstäthet på 4 personer per 1000 m² visar att:

$$0,54*30 = 16,2$$

$$0,54*4 = 2,16$$

$$16,2 + 2,16 = 18,36$$

18,4 parkeringsplatser till 1000 m² kontor i zon 1

Om arbetstätheten skulle ligga på 40 anställda per 1000 m² hamnar parkeringsnormen på 23,7 parkeringsplatser.

Omvärldsanalys för bilparkering till kontor visar att:

Karlstad: 10 bilparkeringsplatser i tätort

Ludvika: 20 bilparkeringsplatser i tätort⁵

Gävle: 7-15 bilparkeringsplatser i tätort⁶

Umeå: 15 bilparkeringsplatser i tätort

Ulricehamn 17 bilparkeringsplatser i hela kommunen

Laholm 16 bilparkeringsplatser i hela kommunen

Landskrona 17 bilparkeringsplatser i tätort

Nybro 12-19 bilparkeringsplatser i hela kommunen

Jämfört med övriga Sverige är 18,4 parkeringsplatser till kontor med 30 anställda per 1000 m² i ett relativt centralt läge högre än genomsnittet. Jämfört med Karlstad är det tyvärr väldigt högt och troligen ligger inte Hammarö i närheten av deras parkeringstal. Men det bör finnas utrymme att minska parkeringstalet från 18,4 till 15. Det vore märkligt om kontorslokaler i Hammarö kommun kräver nästan det dubbla antalet parkeringsplatser i jämförelse med Karlstads ytterområden. Det finns möjlighet att reducera parkeringstalet till 15 bilparkeringsplatser till 1000 m² eftersom det kan förekomma sjukfrånvaro och ledigheter på en arbetsplats.

⁵ 35 anställda per 1000m²

⁶ 7 min, 15 max

18.4 parkeringsplatser skulle dock vara fullt möjligt att införa, och det finns enstaka kommuner som ligger över den här siffran.

Lerum ligger i överkant med 27,2 parkeringsplatser till kontor.

Trelleborg har 22 bilparkeringsplatser

Örnsköldsvik 26 bilparkeringsplatser

Falkenberg ligger på 21 parkeringsplatser.

Det som skiljer dessa kommuner åt jämfört med omvärldsanalysen på tidigare sida, är att dessa kommuner ofta räknar med en högre arbetstäthet än 30 anställda per 1000 m². Det kan alltså vara realistiskt för Hammarö att ligga kring de här parkeringstalen, men eftersom det skiljer sig mycket från Karlstad kommun kan det finnas risk att ett högre parkeringstal inte lämpar sig väl.

Förslag: 15 parkeringsplatser per 1000 m² kontor i zon 1

Beräkning för Dagligvaruhandel

Detaljplan för Mörmon 5:66 (Netto) 2010

Parkering, varumottag, utfarter

Parkeringsplatser ska anordnas inom handelstomten. Parkeringsplatser ska följa normen 40 p-platser/1000 kvm handelsyta, dvs 44 platser om byggrätten nyttjas fullt ut. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska ordnas högst 25 meter från entrén. Varumottagning och lastzon ska ordnas på tomtens norra del.

Utfart ska ske till Åråsvägen.

För bostadshuset på Rögrindsvägen väster om parkeringen ska ny infart ordnas från Badhusgatan.

Detaljplan för Nolgårds östra verksamhetsområde, 2011

Parkering, varumottagningar, utfarter

Parkering ska ordnas inom egen tomt. Minsta antalet ska vara 40 platser/1000 m² livsmedelshandel (bruttoarea, BTA), 30 platser/1000 m² annan handel och 20 platser/1000 m² kontor. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska ordnas högst 25 meter från entrén. Varumottagningar och avfallshantering ska ske utan insyn från Hammaröleden och Lövnäsleden. Varje tomt ska ha utfart till industrigatan.

Parkeringstalet för handel har enligt tidigare detaljplaner legat på 40 parkeringsplatser per 1000 m² dagligvaruhandel i Hammarö. 40 parkeringsplatser för handel i ett centralt läge med tät bebyggelse, närliggande gång- och cykelvägar samt god kollektivtrafik är ett högt parkeringstal jämfört med omvärldsanalysen.

Omvärldsanalys för bilparkering till handel visar att:

Karlstad: 35 bilparkeringsplatser i tätort

Ludvika: 17 bilparkeringsplatser i tätort⁷

Gävle: 20 bilparkeringsplatser i tätort

Umeå: 18 bilparkeringsplatser i tätort⁸

Ulricehamn 33 bilparkeringsplatser i hela kommunen

⁷ En ovanligt låg arbetstäthet och besökstäthet

⁸ Exklusive externhandel

Laholm 31 bilparkeringsplatser i hela kommunen
 Landskrona 32.5 bilparkeringsplatser i tätort
 Nybro 18-42 bilparkeringsplatser i hela kommunen

I det här fallet är besöksstäthet, antal anställda och andel bilresor inte utgångspunkten. Istället är det Hammarös nuvarande förutsättningar som har betydelse. 40 parkeringsplatser är en hög siffra jämfört med omvärldsanalysen och det finns goda anledningar att sänka det tidigare parkeringstalet för handel. Dels för att andel bilresor per person minskat med 10 % sedan 2004,⁹ och för att beläggningsgraden på parkeringsplatser för verksamheter i centrum sällan överstiger önskade nivåer.¹⁰ Eftersom parkeringstal till handel i Hammarö i första hand avser centrumhandel och inte stormarknader bedöms 30 parkeringsplatser per 1000 m² handel vara rimligt.

Förslag: 30 parkeringar per 1000 m² handel i zon 1

Beräkning för Förskola

Parkeringstalet för en förskola kan beräknas per 1000 m². Då förskolor planläggs efter avdelning kommer parkeringsnormer ta avsteg från den typen av parkeringsangivelse och istället anges i parkeringsplatser per avdelning.

I dialog med närliggande förvaltningar består en förskoleavdelning vanligtvis av 15 barn och 3 anställda. Det bör finnas minst 2 parkeringsplatser för hämta och lämna. Om det antas att cirka 54 % av anställda reser med bil föreslås 1,6 parkeringsplatser för anställda. 1.6 är ett avvikande parkeringstal per avdelning. Det avrundas därför till 1.5.

1.5 parkeringsplatser innebär 0.5 parkeringsplatser till varje anställd. Vilket kan verka lågt men inte jämfört med Örebro parkeringsnorm som avser stadens yttre tätorter.

Örebro parkeringsnorm, förskola zon 3 och 4

Förskola 3 och 4	<i>0,3-0,6 per anställd alt.</i> 20 per 1 000 m ² BTA	<i>0,4</i> 8	<i>0,5 per anställd alt.</i> 10 per 1 000 m ² BTA /S	-
----------------------------	---	-----------------	--	---

Förslag: 3,5 parkeringsplatser per avdelning i zon 1 och 2

⁹ Region Värmland m.fl. "Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014" sida 65

¹⁰ Hållbart resande (2016) Inventering av bil och cykel parkeringsplatser i centrala Skoghall

Beräkning för Flerbostadshus ¹¹

Antal kommuninvånare som bor i **flerbostadshus** i hela Hammarö

	DETALJTYP	ADAT	LANKOD	KOMMUNKOD	KOMMUNNAMN	inv_kommun_flerfam
1	KOMMUN	2009-01-19 16:35	17	1761	HAMMARÖ	3590

Antal kommuninvånare som bor i enfamiljshus i hela Hammarö

	DETALJTYP	ADAT	LANKOD	KOMMUNKOD	KOMMUNNAMN	inv_kommun_enfam
1	KOMMUN	2009-01-19 16:35	17	1761	HAMMARÖ	11631

Antal kommuninvånare som bor i **flerbostadshus** inom respektive zon

	id	Zon	inv_flerfam
1	1	1	2893
2	3	1	76
3	4	2	470
4	4	3	151

Antal kommuninvånare som bor i **enbostadshus** inom respektive zon

	id	Zon	inv_enfam
1	1	1	341
2	3	1	357
3	4	2	9075
4	4	3	1857

Antal personbilar i kommunen **7981**

Antal fordon i **flerbostadshus** inom respektive zon

	id	Zon	fordon_flerfamilj
1	1	1	1449
2	3	1	35
3	4	2	197
4	4	3	59

Antal fordon i **enbostadshus** inom respektive zon

	id	Zon	fordon_enfamilj
1	1	1	197
2	3	1	187
3	4	2	4509
4	4	3	1089

¹¹ Statistiken är hämtat från SCB, Transportstyrelsen och GIS analyser. Eftersom antal boende, bilar och lägenheter i enskilda fall kan tillhöra specialbostäder, äldreboende och samhällsfunktioner kan en viss felmarginal förekomma.

Den genomsnittliga lägenhetsstorleken i Hammarö Kommun

	2016
1761 Hammarö	
Flerbostadshus	
< 31 kvm	74
31-40 kvm	168
41-50 kvm	324
51-60 kvm	592
61-70 kvm	521
71-80 kvm	370
81-90 kvm	286
91-100 kvm	61
101-110 kvm	26
111-120 kvm	7
121-130 kvm	0
131-140 kvm	0
141-150 kvm	1
151-160 kvm	0
161-170 kvm	0
171-180 kvm	0
181-190 kvm	0
191-200 kvm	0
> 200 kvm	0

12

Beräkningen bortser från den sista lägenheten på 141–150 kvm. Ett antagande har gjorts att lägenheterna med <31kvm har ett minsta spann på 20 kvm. Alla lägenhetsstorlekar får ett ~ medianvärde, exempelvis lägenheter på 31-40 kvm får ett värde på 35 kvm.

Antal lägenheter i flerbostadshus i hela Hammarö:

$$74+168+324+592+521+370+286+61+26+7 = 2429$$

Boendeyta för samtliga lägenheter:

$$(25*74)+(35*168)+(45*324)+(55*592)+(65*521)+(75*370)+(85*286)+(95*61)+(105*26)+(115*7)$$

$$1850+5880+14580+32560+33865+27750+24310+5795+2730+805 = 150125$$

$$150125/2429 = 61.8$$

En genomsnittlig lägenhet i Hammarö ligger på 61,8 kvm

$$1000/61.8 \sim 16.2$$

Det går cirka **16.2** lägenheter per 1000 m² bostadsyta i Hammarö kommun

¹² Statistiken är från 2016 och hämtad från SCB

Antal boende per lägenhet i flerbostadshus, per 1000 m² i hela Hammarö

Antal boende i flerbostadshus:	3590 personer
Antal lägenheter i flerbostadshus:	2489 stycken ¹³
Boendetäthet i flerbostadshus:	3590/2489 ~ 1,4779

Beräkning zon 1

Antal bilar per person i flerbostadshus

Antal boende i flerbostadshus i zon 1:	2969
Antal fordon i flerbostadshus i zon 1:	1484
Antal bilar per person i flerbostadshus i zon 1:	1484/2969 ~ 0,5

Antal bilar per lägenhet i flerbostadshus

Boendetäthet * bilar per person	1,48*0,5 = 0,74
---------------------------------	------------------------

Antal besöksparkeringar BTA flerbostadshus

0.74+0.1=0.84

Andelen flerbostadshus utanför Skoghalls centrum är fåtaliga vilket resulterar i att det inte på ett tryggande sätt går att beräkna ett genomsnittligt parkeringsbehov utanför zon 1.

Omvärldsanalys för bilparkering till flerbostadshus inklusive besöksparkering

Karlstad:	10 bilparkeringsplatser per 1000 m ²
Ludvika:	11 bilparkeringsplatser per 1000 m ²
Ulricehamn	8 bilparkeringsplatser per 1000 m ²
Laholm	8 bilparkeringsplatser per 1000 m ²
Hammarö	13.6 parkeringsplatser per 1000 m ² i zon 1

Gävle:	0.5 bilparkeringsplatser per lägenhet
Umeå:	0.8 bilparkeringsplatser per lägenhet
Landskrona	0.9 bilparkeringsplatser per lägenhet
Nybro	0.9 bilparkeringsplatser per lägenhet
Hammarö	0.82 parkeringsplatser per lägenhet i zon 1

Förslag:

Zon 1: 13.6 parkeringsplatser per 1000 m² flerbostadshus

Zon 2: Parkeringsbehovet för flerbostadshus ökar med 15 %

Zon 3: Alla flerbostadshus som uppförs i zon 3 (glesbygd) bör ha minst 1 parkering per lägenhet

¹³ 2429 +60 = 2489. Antal nybyggda lägenheter år 2017 är uppskattat till cirka 60 stycken

Beräkning av Cykeltal

Hammarö kommun har som målsättning att kommunen ska utvecklas med hållbarhet i fokus. Det innebär att fler måste välja alternativa färdmedel. Det ska vara enkelt att cykla inom kommunen och möjligheten att cykla ska uppmuntras med hjälp av parkeringsnormen. Det förverkligas med väl tillgodosedda cykeltal till både flerbostadshus och verksamheter.

Cykelparkering till flerbostadshus

Tillgången till cykel inom Hammarö kommun är väldigt god i jämförelse med övriga delar av Värmland, då upp till 92 % uppger att de alltid eller ibland har tillgång till en cykel.¹⁴ Andel cykelparkeringar per bostad ska naturligtvis reflektera detta och för att uppmuntra till ökat cyklande är cykelparkeringstalet till flerbostadshus densamma oavsett vart i kommunen bostaden är belagd. För att öka hållbarheten inom kommunen ska det alltid finnas en cykelparkering tillgänglig för samtliga boende. Cykelparkering till besökare antas vara 0.1 per lägenhet.

$$1,44 * 16,2 = 23,3 \quad ^{15}$$

$$16,2 * 0,1 = 1,6 \quad ^{16}$$

$$23,3 + 1,6 \approx 25$$

25 cykelparkeringar per 1000 m²

Förslag: 25 cykelparkeringar per 1000 m² i samtliga zoner

Cykelparkering till kontor

Omvärldsanalys för antal cykelparkeringar till kontor visar att:

Karlstad: 10 bilparkeringsplatser och 15 cykelplatser i tätort

Ludvika: 15 bilparkeringsplatser och 12 cykelplatser i tätort

Gävle: 10 bilparkeringsplatser och 20 cykelplatser i tätort

Umeå: 15 bilparkeringsplatser och 13-20 cykelplatser i tätort

Hammarö: 15 bilparkeringsplatser och 17 cykelplatser per 1000 m² i Hammarö zon 1

Många kommuner tar till fler cykelparkeringsplatser än bilparkeringsplatser till kontor, gissningsvis för att uppmuntra till ökat cyklande. För kontor i Hammarö föreslås 17 cykelplatser. Sammanlagt blir detta 15 bilplatser och 17 cykelplatser för 30 anställda och 4 besökare per 1000 m². Det kommer innebära att det fattas cykel- eller bilplats för cirka 6 % av anställda/besökare. Men troligtvis åker en viss procent av anställda buss och andra kan vara lediga eller sjuka. 17 cykelplatser är ett bra cykeltal för att uppmuntra till ökad cykling. Ska det vara mer realistiskt kan man utgå från Hammarö kommunhus resvaneundersökning, där cirka 30 % cyklar till kontor på sommarhalvåret. Vilket skulle innebära 10 cyklar istället för 17. Men 10 cykelplatser är ett väldigt lågt cykeltal jämfört med omvärldsanalysen och i en kommun med så hög tillgång på cykel. Ett högt cykeltal är att föredra.

Förslag: 17 cykelparkeringar till 1000 m² Kontor i zon 1

¹⁴ Region Värmland m.fl. "Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014" sida 21

¹⁵ Boendetäthet multiplicerat med antal lägenheter per 1000 m²

¹⁶ Antal lägenheter per 1000 m² multiplicerat med 0.1 besöksplats per lägenhet

Cykelparkering till dagligvaruhandel

Omvärldsanalys för antal cykelparkeringar till handel visar att:

Karlstad: 35 bilparkeringsplatser och 35 cykelplatser i tätort

Ludvika: 17 bilparkeringsplatser och 16 cykelplatser i tätort

Gävle: 30 bilparkeringsplatser och 15 cykelplatser i tätort

Umeå: 18 bilparkeringsplatser och 12 cykelplatser i tätort

Hammarö: 30 bilparkeringsplatser och 25 cykelplatser för 1000 m² i zon 1

Cykeltal för handel varierar kraftigt mellan kommun till kommun. Men det går att konstatera att Ingen har fler cykelparkeringar än bilparkeringsplatser till handel. Eftersom parkeringsnormen sänker bilparkeringsstalet från 40 till 30 bilparkeringsplatser per 1000 m² bör extra cykelplatser tillgodoses till de som väljer att cykla till sin dagligvarubutik.

Förslag: 25 cykelparkeringar per 1000 m² dagligvaruhandel i zon 1

Cykelparkering till förskola

Det ska finnas tillräckligt med cykelplatser till anställda och föräldrar som väljer att hämta och lämna sina barn på förskolor med cykel. Förslag till sammanlagt 4 cykelplatser till anställda och föräldrar, per avdelning.

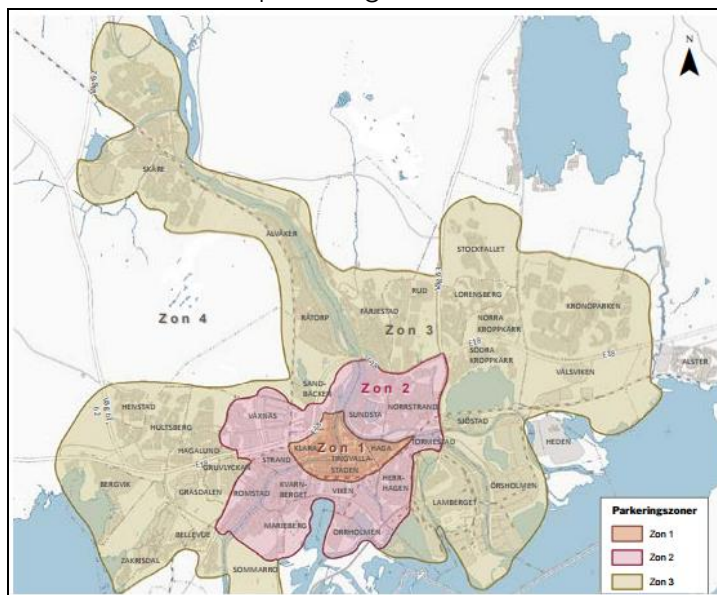
Förslag: 4 cykelplatser per avdelning i zon 1 och 2

Parkeringsbehovets differens mellan zon 1 och 2

Eftersom den kommunala servicen minskar i zon 2 i förhållande till zon 1, ökar bilparkeringsbehovet i zon 2. Parkeringsbehovet är uppskattat att öka för både bostäder och verksamheter med 15 %. För att kontrollera ökningen har Karlstads parkeringsnorm studerats.

Skillnaden mellan parkeringsbehovet i Karlstads zon 2 och 3 varierar kraftigt beroende på lokaltyp. Parkeringsbehovet för kontor ökar med 50 %, dagligvaruhandel ökar med 15 % och flerbostadshus med 20 %. Skillnaden mellan Skoghalls centrum och närliggande tätort är troligtvis inte lika framträdande som mellan Karlstads zon 2 och 3. Zon 3 i Karlstad har en bebyggelsestruktur som innefattar villor och centrumbebyggelse, precis vad Hammarö tätort och Skoghall består av. Karlstads zon 3 liknar med andra ord Hammarös zon 1 och 2. Av den anledningen bedöms 15 % ökning av samtliga lokaltyper i parkeringsnormen vara en rimlig ökning för zon 2.

Karlstads kommuns parkeringsnorm och dess zonindelning:



Förslag: Öka bilparkeringen för samtliga lokaltyper med 15 % i zon 2
Minska cykelparkeringen för samtliga lokaltyper med 15 % i zon 2

Parkeringsbehovets differens mellan zon 2 och 3

Zon 3 i Hammarös parkeringsnorm innefattar i grova drag kommunens glesbygd. Här är bilbehovet störst och cykelbehovet minst. Det går inte att förvänta sig att det finns kollektivtrafik eller cykelvägar till bostaden eller verksamheten. Flerbostadshus kommer behöva minst 1 parkeringsplats per lägenhet.

Förslag: 17.8 bilparkeringar för 1000 m² flerbostadshus i zon 3

Parkeringstal för kontor och dagligvarubutik är lite mer invecklat, omvärldsanalyser visar att områden bortanför tätort faktiskt inte får den kraftiga utökningen av parkeringsplatser som man kanske kan tro. Omvärldsanalysen visar dock att skillnaden är väldigt stor från kommun till kommun.

Omvärldsanalys för antal bilparkeringsplatser för kontor från yttre tätort till glesbygd:

Karlstad: 10 parkeringsplatser i tätort och 15 parkeringsplatser i glesbygd

Ludvika: 20 parkeringsplatser i tätort och 25 parkeringsplatser i glesbygd

Gävle: 10 parkeringsplatser i tätort och 10 parkeringsplatser i glesbygd

Umeå: 18 parkeringsplatser i tätort och 18 parkeringsplatser i glesbygd

Landskrona 17 parkeringsplatser i tätort och 18.5 parkeringsplatser i glesbygd

Parkeringstalet för kontor ökar med 9-50%

Förslag: Öka bilparkering för 1000 m² kontor i zon 3 med 25 % jämfört med zon 2

För lokaltypen dagligvaruhandel i zon 3 presenterar inte Parkeringsnormen något parkeringstal. Det är bedömt att väldigt få aktörer önskar etablera sig utanför tätorten. Om detta mot förmodan skulle ske kommer en enskild utredning kring parkeringsbehovet att utföras.

Förslag: Inget parkeringstal för 1000 m² dagligvaruhandel i zon 3

Cykeltal för verksamheter i zon 3

För kontor bedöms cykelparkeringstalet minska med 25 % jämfört med zon 2.

Cykelparkeringstalet är beräknat vara lägst i zon 3 eftersom det kan förekomma bristfälliga cykelvägar utanför tätorten.

Förslag: Minska cykeltalet för kontor i zon 3 med 25 % jämfört med zon 2