



Policy

Parkeringspolicy och parkeringsnorm

Falköpings kommun

Typ av styrdokument	Policy
Beslutsinstans	Kommunfullmäktige
Fastställd	2018-06-25 § 116
Diarienummer	KS 2018/182
Giltighetstid	Fr.o.m. 2018-07-25 och tills vidare
Dokumentet gäller för	Samtliga nämnder och förvaltningar
Dokumentansvarig	Kommunarkitekten
Tidpunkt för aktualitetsprövning	Varje mandatperiod

Förord

Falköping kommun ska fortsätta att utvecklas som en attraktiv och hållbar kommun, något som tydliggörs genom de ekonomiska-, ekologiska- och sociala hållbarhetsmål som finns i kommunens vision och översiktsplan. Falköpings kommun eftersträvar ett långsiktigt hållbart transportsystem som ger invånarna tillgång till vad kommunen och regionen har att erbjuda. För att nå en sådan utveckling är planeringen av bil- och cykelparkering ett viktigt verktyg. Falköpings kommun har enligt plan- och bygglagstiftningen på olika sätt ett övergripande ansvar för parkeringsplanering i kommunen.

Med anledning av ovanstående beskrivs i detta dokument hur Falköpings kommun avser att bedriva sin parkeringsplanering i samverkan och gentemot pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt. Dokumentet är ett policydokument enligt Falköpings kommuns hierarki för styrdokument och antas av kommunfullmäktige.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Geografisk omfattning	1
1.2	Målsättning	1
1.3	Vad är en parkeringspolicy och parkeringsnorm?	1
1.4	Ansvar för att anordna parkering	2
2.	Parkeringspolicy	4
2.1	Parkering för ett hållbart transportsystem	4
2.2	Utrustning av parkeringsytor	6
3.	Parkeringsnorm	8
3.1	Acceptabla gångavstånd till parkering för cykel och för bil	8
3.2	Parkeringsantal för cykel- och för bilparkering	8
4.	Uppföljning och utvärdering	17
4.1	Indikatorer för uppföljning av parkeringspolicy	17
	Bilaga I Underlag parkeringsnorm	
	Bilaga II Underlag handläggarstöd	

1. Inledning

Parkering är en viktig del i våra tätorters infrastruktur och påverkar många stadsbyggnadsfrågor. Genom en parkeringspolicy och parkeringsnorm synliggör kommunen vilka regler och riktlinjer gällande parkering för bil och för cykel som ska gälla vid nybyggnad och till viss del ombyggnad av bostäder och olika typer av verksamheter och i förekommande fall även i befintlig miljö. Följande dokument inkluderar målsättning och riktlinjer för parkering i Falköpings kommun vilket tidigare har saknats.

1.1 Geografisk omfattning

Avgränsningsområdet för parkeringspolicyn innefattar hela det geografiska området för Falköpings kommun. Parkeringstalen är definierade för tre olika zoner av bebyggelse, vidare beskrivet i kapitel 3.2.

1.2 Målsättning

Falköpings kommun eftersträvar ett långsiktigt hållbart transportsystem. Ett område som har identifierats som ett betydelsefullt verktyg för att nå dit är hur kommunen planerar avseende bil- och cykelparkering. Baserade på målsättningar och viljeinriktningar i Falköpings kommuns övriga styrdokument gäller följande målsättning för Falköpings fortsatta parkeringsplanering:

Parkeringsplaneringen i Falköpings kommun ska bidra till en god tillgänglighet samt skapa förutsättning för en ökad andel hållbara resor.

Parkeringspolicyn uttrycker de riktlinjer som planeringen ska utgå ifrån.

1.3 Vad är en parkeringspolicy och parkeringsnorm?

En parkeringspolicy är ett styrdokument som beskriver Falköpings kommuns målsättning och riktlinjer avseende planering för bil- och cykelparkering. Parkeringspolicyn är inte bindande för kommunen utan anger riktlinjer. En plan för hur parkering ska anordnas säkerställs i detaljplaneskedet och Byggnadsnämnden gör en slutlig bedömning vid bygglovsprövning i varje enskilt fall. Likabehandlingsprincipen ska tillämpas. I vilken omfattning som utrymme för parkering ska krävas vid bygglovsprövningen bör enligt Boverket bestämmas med utgångspunkt i första hand i sådana allmänna riktlinjer för parkering och grunder för beräkning av parkeringsbehov som kommunen har antagit¹. För Falköpings kommun avser det således detta styrdokument.

¹ Boverket 2004, Boken om lov, tillsyn och kontroll. ISBN 91-7147-853-1

En parkeringsnorm beskriver vilka parkeringstal och acceptabla gångavstånd som ska tillämpas i Falköpings kommun. Parkeringsnormen avser ny- och ombyggnad av bostäder och andra verksamhetslokaler. Parkeringsnormen gäller oavsett ålder på den gällande detaljplanen och det är vid bygglovprövning som den slutliga bedömningen av parkeringsefterfrågan genomförs. Vid om- och tillbyggnader av befintliga fastigheter beräknas efterfrågan på den tillkommande ytan enligt parkeringsnormen. Tillskott av parkeringsplatser ska ske om differensen mellan beräknad efterfrågan innan och efter ombyggnad är större än antalet befintliga outnyttjade parkeringsplatser. Om tillbyggnaden avser en fastighet som saknar parkering ska en särskild parkeringsutredning genomföras.

Som bilaga till detta dokument redovisas beräkningsunderlag och handläggarstöd för hur parkeringsnormen kan tillämpas.

1.4 Ansvar för att anordna parkering

Parkeringsplatser för bil och för cykel kan antingen ligga på kvartersmark eller på allmän platsmark. Parkeringsplatser på kvartersmark sköts och bekostas av fastighetsägaren, medan Falköpings kommun som väghållare ansvarar för parkeringsplatser på allmän platsmark. Det är fastighetsägaren som ansvarar för att ordna parkering för sin fastighet. Kommunen har inga skyldigheter att ordna parkering men ansvarar för att ange vilken efterfrågan på parkering som fastighetsägarna ska tillgodose. Kommunen bestämmer de krav som ska gälla angående placering och utformning av parkeringsplatser och vilken mark som får, respektive inte får, användas för parkering. Parkeringsnormen ska användas som stöd för bedömning av den parkeringsefterfrågan som fastighetsägare ska tillgodose.

Kostnader för att anordna parkering som uppkommer på grund av exploatering i Falköpings kommun ska bekostas av projektet och efterfrågan på parkering får inte hanteras genom uppställningsytor på allmän platsmark vid ny- och ombyggnation. Parkering för en fastighet ska anordnas genom en lösning som är varaktig över tid. Att över lång tid binda upp användningen av allmän platsmark för att lösa efterfrågan på parkering från fastigheter på kvartersmark är olämpligt och ska undvikas. En sådan lösning innebär en förskjutning av ansvar från fastighetsägare till kommun och motverkar att allmän platsmark används för invånarnas gemensamma behov.

Undantag kan vid behov göras för cykelparkering för besökare till centrala målpunkter där alternativ uppställning på kvartersmark riskerar att göra cykelparkeringen oattraktiv att använda. En sådan lösning ska om den tillämpas dock också finansieras av projektet.

Lagstöd avseende parkering

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

"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 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 skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. / ... / Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."

Avseende ombyggnad står i 8 kap. 10 § står att:

"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."

2. Parkeringspolicy

I följande kapitel beskrivs riktlinjer för parkering, vilka avser både allmän platsmark och kvartersmark. Riktlinjerna ska tydliggöra kommunens ställningstagande i frågeställningar kopplat till parkering och ge vägledning inför avvägningar mellan olika intressen.

2.1 Parkering för ett hållbart transportsystem

I en tätort ska många funktioner samordnas på en gemensam yta. En funktion som är ytkrävande är fordonsparkering. Antalet parkeringsplatser och utrymmet som krävs för dessa inverkar exempelvis på tätortens karaktär, upplevda tillgänglighet, val av färdmedel med mera. Utanför tätorten är ofta markanvändningen annorlunda och det uppstår färre konflikter om vad en yta ska användas till. Som stöd för hur parkering ska planeras för att bidra till en god tillgänglighet samt skapa förutsättning för en ökad andel hållbara resor kan följande riktlinjer tillämpas.

Riktlinjer för cykelparkering

I Falköpings cykelstrategi har inriktningar fastställts för hur arbetet med att planera för cykel ska genomföras i Falköpings kommun. Följande inriktningar för cykel som delvis omskrivna återfinns i cykelstrategin föreslås gälla som riktlinjer för cykelparkering².

- ▶ Vid nybyggnation (oavsett ålder på detaljplan) ska cykelparkeringar anläggas utifrån angivna parkeringstal.
- ▶ Säkra och trygga cykelparkeringar ska finnas vid viktiga målpunkter i hela kommunen. Exempelvis vid resecentrum, tätortscentrum och större kollektivtrafikhållplatser. Vid mindre kollektivtrafikhållplatser ska det finnas cykelparkering med möjlighet till ramlåsning.

Säkra och trygga cykelparkeringar har betydelse för att öka cyklandet. Särskilt viktigt är trygga och säkra parkeringsplatser vid bostaden och vid arbetsplatser och pendelparkeringar, då cykeln parkeras under en lång tid.

Med säkra och trygga cykelparkeringar avses belysning på platsen, att anslutningsvägen fram är upplyst, att parkeringen är överskådlig utan ytor där någon kan gömma sig och att man är sedd från intilliggande bebyggelse/vägar. Dessa åtgärder motverkar också att skadegörelse sker på cykeln. Det ska finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ramen som ett minimumkrav, för högre säkerhet bör det även vara möjligt att låsa utrymmet till cykelparkeringen. På dessa typer av cykelparkeringar bör det även finnas väderskydd.

² Falköpings kommun 2017. Cykelstrategi för Falköpings kommun 2014-2018. Antagen av kommunstyrelsen 2013-09-04 § 180.

Attraktiva och säkra cykelparkeringar ska finnas vid andra större målpunkter såsom centrum, handelsområden, idrottsanläggningar och skolor. Falköpings kommun ska årligen höja standarden på parkeringsplatser för cykel på allmän platsmark.

Med attraktiva och säkra cykelparkeringar följer kraven att ramlås ska finnas samt att placeringen ska vara nära målpunkten och lätt tillgänglig från cykelvägnätet.

Att planera för cykeltrafik ska vara en naturlig del av allt planarbete som utförs vid Falköpings kommun. Parkeringstalen för cykelparkering skapar långsiktiga förutsättningar för ökat cyklande. Cykelparkeringar kan samordnas till gemensamma platser där man vill undvika många små cykelparkeringar men huvudprincipen är att cykelparkeringen ska anordnas nära målpunkten eftersom cyklister annars väljer annan plats vid uppställning av cykeln.

Riktlinjer för bilparkering

Följande riktlinjer avseende planering för bilparkering gäller i Falköpings kommun:

- ▶ Vid nybyggnation (oavsett ålder på detaljplan) ska bilparkeringar anläggas utifrån parkeringstal.
- ▶ Det ska finnas möjlighet för exploatörer att i samråd med Falköpings kommun reducera parkeringstalen om åtgärder för att främja hållbara resor genomförs som komplement.
- ▶ Vid större exploateringar bör parkeringsplatser för bil samordnas i en gemensam parkeringsanläggning för att möjliggöra samnyttjande av bilparkering och ett effektivt markutnyttjande. Hur potentialen för samnyttjande räknas ut beskrivs vidare i bilaga II.
- ▶ Falköpings kommun ska verka för att parkeringsköp ska kunna tillämpas i zon 1 och zon 2. Syftet är att exploatörer i samråd med Falköpings kommun ska kunna utnyttja befintliga eller tillkommande kommunala parkeringsanläggningar för att ordna parkering i närheten av tomten.
- ▶ Samnyttjande av bilparkering ska uppmuntras om parkeringsplatser kan nyttjas av olika användargrupper under olika tider på dygnet och veckan. Vid tillskapande av nya parkeringsplatser ska Falköpings kommun verka för att parkeringsplatser inte reserveras för enskilda användare.

Riktlinjerna för bilparkering kan bidra till en ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik genom att möjliggöra för att bilparkering till viss del ersätts med investeringar i andra åtgärder. Riktlinjerna ska bidra till att tillgängligheten till kommunens målpunkter ska öka, även för de invånare som inte kör bil. Att planera för ett effektivt marknyttjande i form av större samlade parkeringsanläggningar gör att andra funktioner kan ges större utrymme i stads- och trafikmiljön vilket kan bidra till att göra det tryggare, säkrare och mer attraktivt för

invånarna att vistas där. För att möjliggöra parkeringsköp som ett planeringsverktyg behöver särskilda riktlinjer tas fram.

Riktlinjer för prioritering mellan användargrupper

Ett transportsystem används av personer med olika förutsättningar vilket inverkar på val av transportmedel och ändamål för resan. Exempelvis är Falköpings tätort en attraktiv målpunkt som attraherar både boende, verksamma och besökare som reser med olika färdmedel. När många användargrupper vill ha god tillgång till samma plats med flera olika typer av färdmedel är det nödvändigt att prioritera mellan grupperna. Prioritering i detta fall avser avstånd mellan parkeringsplatser och målpunkter samt typ av reglering och standard på parkeringsplatserna. Följande riktlinjer gäller för prioritering av parkering mellan olika kundgrupper:

- ▶ Parkering för rörelsehindrade ska prioriteras avseende närhet till målpunkt framför andra parkeringsändamål³.
- ▶ Cykelparkering ska prioriteras avseende närhet till målpunkt framför bilparkering.
- ▶ Cykelparkering för besökare och korttidsuppställning för boende ska prioriteras närmast entréer.
- ▶ Cykelparkering för långtidsuppställning för verksamma och boende ska prioriteras på en trygg och säker yta, nära entréer.
- ▶ Angöring och bilparkering för besökare ska prioriteras avseende närhet till målpunkt, därefter boende och därefter verksamma.

Acceptabla gångavstånd för olika användargrupper och färdmedel redovisas i kapitel 3.1.

För att skapa omsättning på de parkeringsplatser som ligger närmast en målpunkt och i övrigt enligt prioriteringsordningen ska tidsbegränsning och avgiftsreglering kunna användas. I dag används bara tidsreglering med P-skiva. Parkeringsavgifter på allmän platsmark kan införas av kommunen med stöd av Kommunala avgiftslagen⁴ för ”att ordna trafiken”. Avgiftsnivån måste om avgifter införs beslutas av kommunfullmäktige och bör ligga på en sådan nivå att en rimlig omsättning uppnås på avsedda parkeringsplatser.

2.2 Utrustning av parkeringsytor

Riktlinjer för oljeavskiljare

Vid bygglov är det vanligt att frågan om oljeavskiljare på parkeringsplatser kommer upp. Enligt svenska lagstiftning ska vatten skyddas från föroreningar. Enligt Miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som verksamhetsutövaren är skyldig att följa. Enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster § 21 ska en fastighetsägare se till att va-anläggningen inte tillförs vätskor, ämnen eller föremål som kan medföra skada eller olägenhet på ledningsnätets eller anläggningens funktion.

³ Regeringen 2010. Plan och bygglagen, 8 kap. 9 §.

⁴ Dess fullständiga namn är Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

Mot bakgrund av lagstiftningen behöver fastighetsägaren till större parkeringsanläggningar inkomma med förslag till kommunens VA-avdelning på hur dagvatten från parkeringsytan ska tas om hand. Förslagen ska vara i linje med vad som anges i *Dagvattenpolicy för Falköpings kommun*.

Riktlinjer för parkeringsplatser och utrymme för räddningstjänst

Vid planering av nya fastigheter ska hänsyn tas i bygglovsskedet till uppställningsplatser för räddningstjänst vid akututryckningar, något som även anges i plan- och bygglagen⁵. Fastigheter som planeras med tillhörande markparkering för bil behöver särskilt beakta kravet så att det även vid fullbelagd parkering finns möjlighet för räddningstjänst att ansluta fastigheten.

⁵ Regeringen 2010. Plan och bygglagen, 8 kap. 9 §.

3. Parkeringsnorm

I följande kapitel redovisas acceptabla gångavstånd till parkering samt parkeringstal för cykel och för bil i Falköpings kommun. Parkeringsnormen kan tillämpas vid detaljplanering och vid bygglovsprövning. Parkeringsnormen ska betraktas som vägledning som inte har någon direkt rättsverkan och inte är bindande för kommunen. Falköpings kommun gör genom byggnadsnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall vad som kan anses som ett skäligt antal parkeringsplatser och var de kan placeras.

3.1 Acceptabla gångavstånd till parkering för cykel och för bil

Med acceptabelt gångavstånd avses upp till vilket avstånd det kan anses att bil- och cykelparkering finns i en fastighets närhet. Det acceptabla gångavståndet i Falköpings kommun skiljer mellan färdmedel och användargrupper i enlighet med prioriteringsriktlinjen, se tabell 3-1. Avstånden i tabellen är vägledande vid de tillfällen det uppstår konflikt om utrymmet på kvartersmark eller på allmän platsmark. Vid övriga situationer ska parkering för relevanta användargrupper anordnas på lämpligt sätt utifrån fastighetens och omgivningens förutsättningar. Avstånden gäller både för allmänna parkeringar och enskilda parkeringar. Avstånden kan vid sidan av anläggning av parkering också användas vid val av reglering av bilparkering på allmän platsmark. Vid konflikt om utrymme mellan cykelparkering och parkering för rörelsehindrade ska parkering för rörelsehindrade placeras närmast målpunkten. Avståndet är vägledande och undantag kan göras om det finns särskilda skäl för det. Avståndet ska beräknas utifrån fågelvägen, liksom beräkningarna i bilaga I.

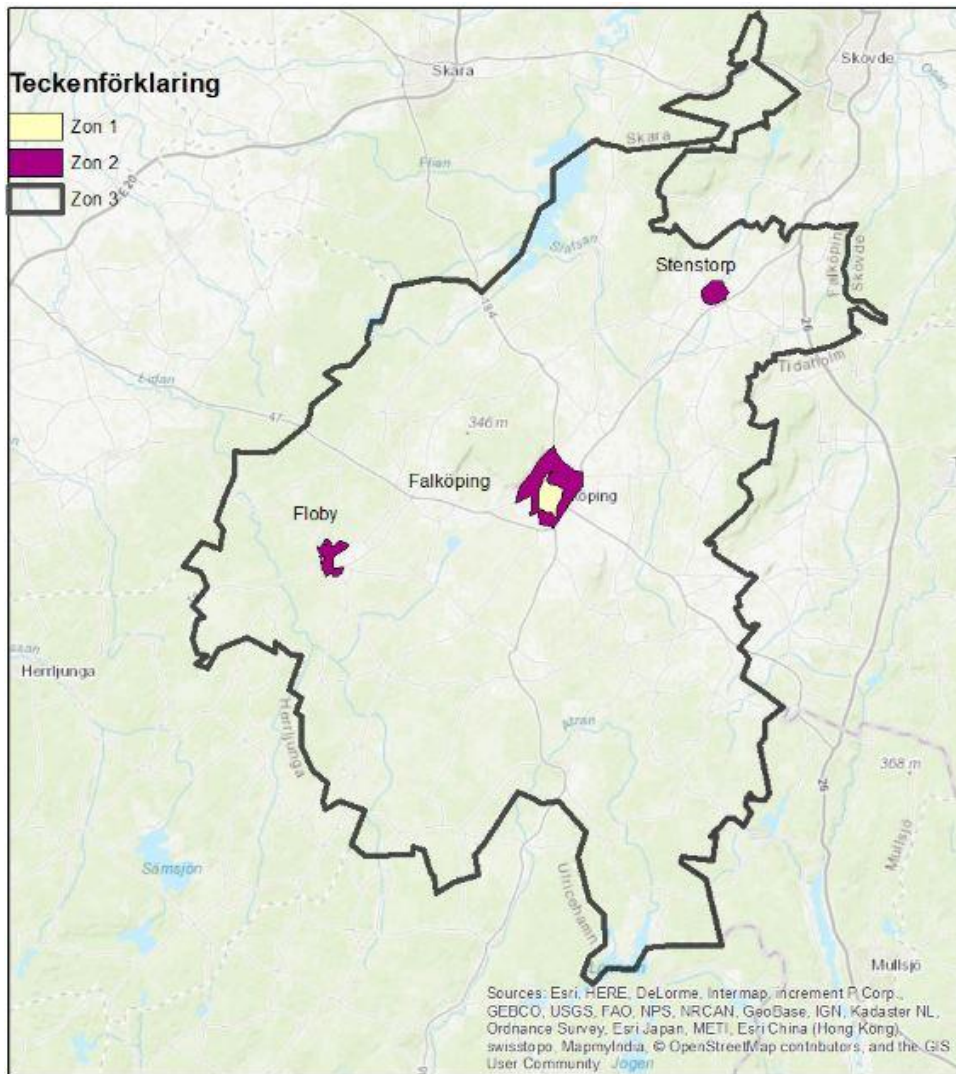
Tabell 3-1 Acceptabla gångavstånd till parkering för bil och för cykel i Falköpings kommun.

	Cykelparkering	Bilparkering
Besökare	25 m	200 m
Boende	25 m	300 m
Verksamma	25 m	400 m
Funktionsvariation	-	25 m

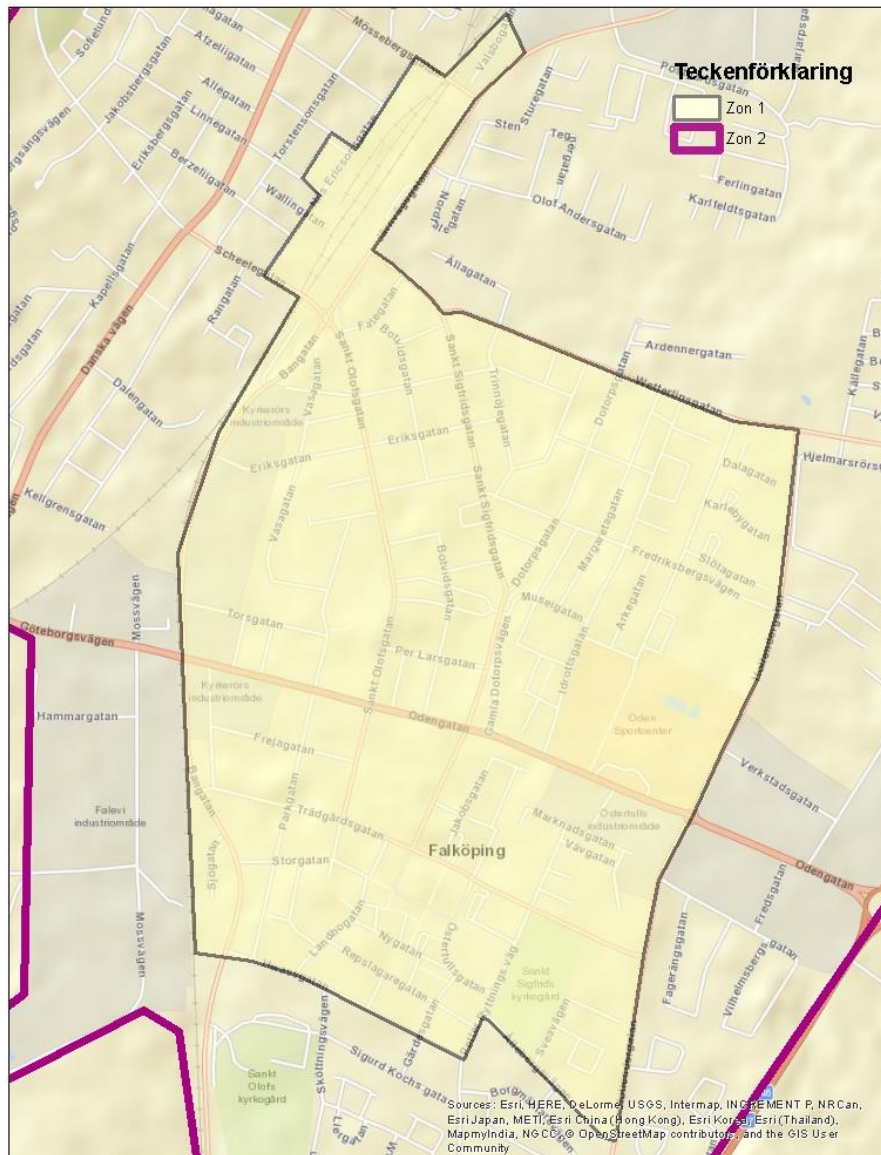
Underlag för hur de acceptabla gångavstånden har valts ut redovisas i bilaga I.

3.2 Parkeringstal för cykel- och för bilparkering

Storleken på parkeringstalen beror på olika geografiska områdens tillgänglighet, sett till hur invånarna reser och hur fordonsägandet ser ut. Falköping kommun har delats in i tre olika zoner, se figur 3-1 och figur 3-2.



Figur 3-1 Zonindelning för tillämpning av parkeringstal.



Figur 3-2 Zonindelning för tillämpning av parkeringstal.

Zon 1

Zon 1 inbegriper de mest centrala delarna av Falköpings tätort, vilket definieras som området från centrum till Ranten. Tillgänglighet till service, gång och cykelinfrastruktur och kollektivtrafik anses vara högre i dessa områden än i övriga tätorten samt att bebyggelsen i högre utsträckning består av flerfamiljs-hus.

Zon 2

Zon 2 inbegriper tätorterna Falköping (exklusive området för zon 1), Stenstorp och Floby.

Zon 3

Zon 3 inbegriper övriga tätorter och landsbygd i övriga Falköpings kommun.

Parkeringstal för cykel

Bostäder

I tabell 3-2 redovisas parkeringstal för cykel avseende flerbostadshus, för småhus finns ingen riktlinje då cykelparkering bedöms kunna ordnas på tomt. Parkeringstalen bygger på ett målstyrt cykelinnehav samt lägenhetsstorlek och boendetäthet. Ingen skillnad görs i parkeringstal mellan zonerna. Parkeringstalen per 1 000 m² BTA ska användas i detaljplaneskedet om antalet och storleken på planerade bostäder inte är fastställt. Parkeringstalen per lägenhet ska användas i bygglovsskedet. Cykelparkeringen kan utgöras av både markparkering eller parkering placerad i källare/förråd.

Tabell 3-2 Parkeringstal för cykel avseende bostäder.

Zon 1, 2 och 3		
Boendetyper	P-tal boende	P-tal besökande
Flerbostadshus, per 1 000 m ² BTA (90 m ² BTA/lgh)	28,3	3,3
Flerbostadshus, per bostad	2,6	0,3
Student- och ungdomsbostäder, per 1 000 m ² BTA	33	6
Student- och ungdomsbostäder, per bostad	1,7	0,3

Verksamheter

I tabell 3-3 redovisas parkeringstal för cykel avseende verksamheter. Parkeringstalen baseras på arbets- och besökstäthet⁶ samt färdmedelsandel cykelresor. De rekommenderade parkeringstalen är uppdelade på zon 1 och 2 (samma, del av cykelvägnät) och zon 3.

Tabell 3-3 Parkeringstal för cykel fördelat på verksamma och besökande till olika verksamheter.

Verksamhet	Zon 1 och 2		Zon 3	
	P-tal verksamma/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökande/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamma/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökande/ 1 000 m ² BTA
Kontor	9,5	0,3	7,7	0,3
Detaljhandel /centrumhandel	2,7	2,8	2,2	2,1
Externhandel	2,7	4,0	2,2	3,0
Industri	5,4	0,2	4,4	0,2
Restaurang		4-12*		3-10*
Skola	2,7	18	2,2	14
Förskola	3,2	15	2,6	15
Hotell		5-16*		5-15*
Vård	Särskild utredning krävs			
Idrottsanläggning	Särskild utredning krävs			
Samlingslokal	Särskild utredning krävs			
Äldreboende	1,1	0,6	0,9	0,6

* En särskild utredning rekommenderas då verksamheten kan variera kraftigt sett till antal besökare och verksamma per ytenhet.

⁶ Parkeringslexikon samt jämförelse mot andra kommuners parkeringsnormer.

Parkeringstal för bil

Bostäder

I tabell 3-4 redovisas parkeringstal för bil avseende flerbostadshus och enbostadshus. Parkeringstalen bygger på bilinnehav samt lägenhetsstorlek och boendetäthet. För flerbostadshus och för student- och ungdomsbostäder i zon 1 är parkeringstalen sänkt med 0,1 parkeringsplatser/lgh för att styra nybyggnation mot ett lägre bilinnehav. Parkeringstalen per 1 000 m² BTA ska användas i detaljplaneskedet om antalet och storleken på planerade bostäder inte är fastställt. Parkeringstalen per lägenhet ska användas i bygglovskedet.

Tabell 3-4 Parkeringstal för bil avseende bostäder.

Boendetyyp	Zon 1		Zon 2		Zon 3	
	P-tal boende	P-tal bösökande	P-tal boende	P-tal bösökande	P-tal boende	P-tal bösökande
Flerbostadshus, per 1 000 m ² BTA (90 m ² BTA/lgh)	6,9	1,1	8,4	1,1	10,4	1,1
Flerbostadshus, per bostad	0,6	0,1	0,8	0,1	0,9	0,1
Enbostadshus, egen uppställning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,7	0,3
Enbostadshus, gemensam uppställning	1,2	0,1	1,3	0,1	1,4	0,1
Student- och ungdomsbostäder, per 1 000 m ² BTA	7,2	2	9,8	2	12,1	2
Student- och ungdomsbostäder, per bostad	0,4	0,1	0,5	0,1	0,6	0,1

Verksamheter

I tabell 3-5 redovisas parkeringstal för bil avseende verksamheter. Parkeringstalen baseras på arbets- och besöksstäthet⁷ samt färdmedelsandel bilresor. De rekommenderade parkeringstalen är uppdelade på de tre zonerna.

Parkeringstalen för kontor och detaljhandel i zon 1 och i zon 2 anges som ett mintal och ett maxtal vilket innebär att parkeringstalen utgör en undre och övre gräns för hur många parkeringsplatser som får anläggas. I zon 3 anges bara ett maxtal. Parkeringstal för externhandel och industri anges enbart med ett maxtal, det vill säga med en övre gräns för hur många parkeringsplatser som får anläggas.

Maxtalet för berörda verksamheter baseras på ett antagande om arbetstäthet och besöksstäthet multiplicerat med andelen arbets- och besöksresorna som idag sker med bil enligt genomförd resvaneundersökning. Om ett kontor eller en handels-etablering byggs med maximalt antal parkeringsplatser, innebär det att lika många som idag kan resa med bil till sådana platser. Maxtalen för berörda verksamheter ska bidra till att nya kontor-, industri- och handelsverksamheter inte bidrar till att öka andelen arbets- och inköpsresor med bil i Falköpings kommun.

Mintalet för kontor och detaljhandel baseras på 30 %-enheter lägre bilförarandel jämfört med hur resor sker idag enligt genomförd resvaneundersökning. Syftet med mintalet är att säkerställa att parkeringsefterfrågan från nybyggda fastigheter inte belastar parkering på allmän platsmark. Exempelvis innebär mintalet att cirka en fjärdedel av verksamma vid kontor och en tredjedel av besökare till centrumhandel kan resa med bil och parkera vid målpunkten i zon 1.

Skola och förskola

Parkeringstalet avseende besökare för verksamhetstypen skola och förskola inbegriper både ytor för besökare till verksamheterna samt ytor för hämta/lämna elever. Fördelning av yta mellan dessa funktioner behöver särskilt studeras i varje enskilt fall. I utredningen ska en bedömning göras för hur många besökare som kan tänkas besöka skolan i genomsnitt under dagtid. Exempel på besökare kan vara föräldrar till elever, hantverkare, externa föreläsare med flera.

Parkeringstal för skola redovisas inte på årskullsnivå. Om det finns särskilda skäl kan undantag göras från normen gällande att olika årskurser påverkar efterfrågan på parkering. För att kunna göra en sådan bedömning krävs en särskild utredning.

Tabell 3-5 Parkeringstal för bil fördelat på verksamma och besökande till olika verksamheter.

Verksamhetstyp	Zon 1		Zon 2		Zon 3	
	P-tal verksamma/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökande/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamma/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökande/ 1 000 m ² BTA	P-tal verksamma/ 1 000 m ² BTA	P-tal besökande/ 1 000 m ² BTA
Kontor (min-max zon 1 och 2, max zon 3)	8,1-18,6	0,9-1,8	11,6-22,1	1,2-2,1	25,6	2,4
Detaljhandel/centrumhandel (min-max zon 1 och 2, max zon 3)	2,3-5,3	10,5-21,0	3,3-6,3	14-24,5	7,3	28,0
Externhandel (max)	5,3	30,0	6,3	35,0	7,3	40,0
Industri (max)	10,6	1,2	12,6	1,4	14,6	1,6
Restaurang (min)	20-50*		20-50*		20-50*	
Skola (min)	5,3	5	6,3	5	7,3	5
Förskola (min)	6,4	10	7,6	10	8,8	10
Hotell (min)	7-19*		7-19*		7-19*	
Vård	Särskild utredning krävs					
Idrottsanläggning	Särskild utredning krävs					
Samlingslokal	Särskild utredning krävs					
Äldreboende (min)	2,1	2,2	2,5	2,7	2,9	3,2

* En särskild utredning rekommenderas då verksamheten kan variera kraftigt sett till antal besökare och verksamma per ytenhet.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska utgöra 2-5 % av antalet bilparkeringsplatser vid en fastighet, dock minst en parkeringsplats. Dessa parkeringsplatser är inkluderade i parkeringstalen. Andelen är en riktlinje som kan behöva anpassas vid verksamheter och bostäder där efterfrågan kan antas vara högre, exempelvis vid vårdinrättningar och vid serviceboenden.

Mobilitetsåtgärder som påverkar parkeringstalen för bil

Parkeringstalen för bil i zon 1 och 2 är till viss del flexibla då en exploatör och Falköpings kommun kan komma överens om att mobilitetsåtgärder ska finansieras och genomföras av fastighetsägaren mot att färre parkeringsplatser för bil behöver anläggas. För Falköpings kommun finns en nytta i om särskilda mobilitetsåtgärder genomförs för boende och verksamma som kan bidra till ett mer hållbart resande i kommunen samt om ytan för bilparkering kan minskas till förmån för fler bostäder i de större tätorterna.

Det är exploatören som är ansvarig för att visa hur ett lägre bilinnehav och andel bilresor kan uppnås i ett specifikt projekt. En utförlig beskrivning av vilka åtgärder som planeras och eventuella avtal ska redovisas i bygglovsskedet. Det är Falköpings kommun som avgör om åtgärderna är tillräckliga för att ge en

reducering av parkeringstalen. De åtgärder som genomförs avser fastigheten och ansvaret för genomförandet av åtgärder skall föras över till ny ägare om ett ägarbyte sker. Med förfarandet ska även krav ställas på exploatören att följa upp och utvärdera hur mobilitetsåtgärder och parkeringsplatser används samt redovisa detta för Falköpings kommun.

Följande steg ska tillämpas vid användandet av flexibla parkeringstal, steg 2-3 kan tillämpas var för sig eller tillsammans i en följd:

1. Beräkna antal parkeringsplatser som behöver tillkomma utifrån parkeringstal och storlek på exploateringen.
2. Om exploatören genomför mobilitetsåtgärder kan avdrag på parkeringstalen göras.
3. Om exploatören kan visa på att samnyttjande kan tillämpas genom rätt förutsättningar i en parkeringsanläggning kan kommunen tillåta att antalet parkeringsplatser som behöver byggas anpassas mot samnyttjandepotentialen.
4. Exploatören ska uppvisa en reservplan för hur de parkeringsplatser som inte behöver byggas till följd av mobilitetsåtgärder (bilpoolspaket och/eller informations- och påverkansinsatser) kan anläggas, utfall exploatören väljer att inte genomföra de åtgärder som avtalats eller att den förväntade effekten uteblir.

4. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning av parkeringsnormens efterlevnad i exploateringsprojekt sker inom de normala processerna för markanvisningsavtal, detaljplanering och bygglov-givning. Ansvar för uppföljning av parkeringsnormens effekter i staden och i övriga kommunen, totalt parkeringsutbud och graden av styrning mot ett hållbart transportsystem åligger Samhällsbyggnadsförvaltningen och Stadsbygg-nadsavdelningen. I bygglovsskedet ska det kontrolleras att utrymme finns för tillräckligt antal parkeringsplatser för cykel och för bil med tillbörlig kvalitet.

4.1 Indikatorer för uppföljning av parkeringspolicyn

För att riktlinjerna i parkeringspolicyn ska ge önskad effekt är det viktigt att efterlevnaden och effekten följs upp och utvärderas. Utvärderingen kan då ligga till grund för eventuella justeringar av dokumentet eller arbetsprocessen kring riktlinjerna. Uppföljning kan göras genom att med jämna tidsintervall (var 3:e år) följa upp och sammanställa följande indikatorer:

- ▶ Antal förbättrade cykelparkeringar på allmän platsmark per år.
- ▶ Beläggning på parkeringsplatser för bil i centrum och vid resecentrum.
- ▶ Beläggning på parkeringsplatser för cykel.
- ▶ Antal cykelstölder anmälda i tätorterna.
- ▶ Om reducerade parkeringstal för bil har tillämpats i ett/flera projekt.
- ▶ Om samnyttjande av bilparkering legat till grund för antal parkeringsplatser som måste tillskapas i ett/flera projekt.
- ▶ Om prioritering mellan användargrupper har genomförts vid nybyggnad eller i befintlig miljö.

Utöver ovanstående indikatorer rekommenderas att utvärdering av enskilda projekt genomförs avseende hur användningen av parkeringsplatserna ser ut efter färdigställande och inflyttning. En sådan utvärdering är viktig för att säkerställa att parkeringstalen för cykel och för bil ligger på en nivå som bidrar till målsättningen. För att en sådan utvärdering ska vara möjlig behöver krav ställas på exploitörer i bygglovsskedet att vara behjälpliga med datainsamling. Det behöver även avsättas resurser till Samhällsbyggnadsförvaltningen och Stadsbyggnadsavdelningen för att sammanställa underlaget.

Bilaga I Underlag parkeringsnorm

Underlag målsättning

Målsättningen för Falköpings fortsatta parkeringsplanering utgår från nedanstående styrdokument i Falköpings kommun. Dokumenten är omfattande varför utdrag är gjorda utifrån skrivelser där bil- och cykelparkering berörs.

- ▶ **Flerårsplan 2018-2020 – En plan för hållbar utveckling**, fastställer att översiktsplan, cykelstrategin, Vision för miljömässighållbarhet, Energi- och klimatstrategi ska följas upp inom ramen för arbetet med flerårsplanen⁸.
- ▶ **Cykelstrategi för Falköpings kommun** – i cykelstrategin fastställs visionen att *”Cykeln är ett naturligt val för de flesta resor till skola, arbete och fritidsaktiviteter. Falköping är en attraktiv kommun för cykelturism.”* Ett av verksamhetsmålen kopplad till visionen är att *”säkra och trygga cykelparkeringar ska finnas vid större målpunkter, exempelvis resecentrum och centrum.”* Ett av marknadsföringsmålen är att *”kommunen ska verka för att tillgängligheten för cyklister ökar genom att informera om cykelvägar, cykelparkeringar, och annan service för cyklisterna”*.⁹
- ▶ **Handlingsplan till Energi- och klimatstrategi 2011-2020** föreslår en övergripande inriktning som lyder *”Åtgärder som gör att invånarna behöver färre bilar/kör mindre bil (cykelvägar, bilpooler, ökad kollektivtrafik, mobilsamåkning)”* Verksamhetsmål är bland annat att investera i *”låsbart cykelgarage med automatisk dörr och förvaringsboxar i existerande byggnad.”* samt *”fortsatt utbyggnad av låsbara cykelställ och cykeltak”*.¹⁰
- ▶ **Förtätningsprogram för Falköpings stad** fastställer att *”Cykelstrategin ligger till grund för kommunens arbete med att främja cykeltrafiken och öka andelen cykelresor jämfört med bilresor. Falköpings kommun eftersträvar ett långsiktigt hållbart transportsystem”*.¹¹

Ett verksamhetsmål är att *”Främja cykeltrafik för att göra cykeln till det självklara valet”*.

⁸ Falköpings kommun 2017. Flerårsplan 2018-2020, En plan för hållbar utveckling

⁹ Falköpings kommun 2013. Cykelstrategi för Falköpings kommun 2014 - 2018

¹⁰ Falköpings kommun 2010. Handlingsplan till Energi- och klimatstrategi 2011-2020

¹¹ Falköpings kommun 2017. Förtätningsprogram för Falköpings stad

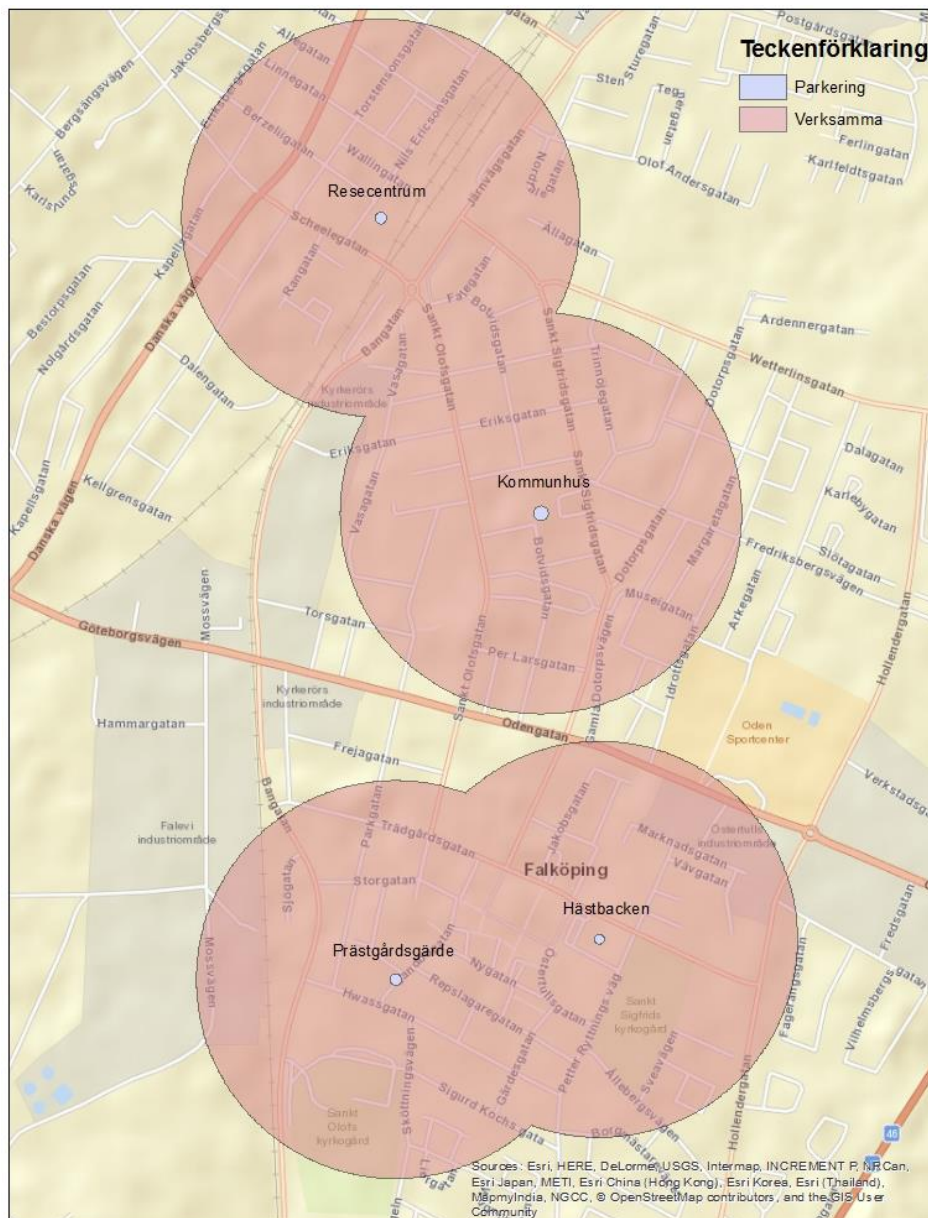
Underlag acceptabla gångavstånd

I figur 4-1 har ett område 200 meter i radiellt avstånd från Storgatan markerats. Med ett acceptabelt gångavstånd för besökare på 200 meter är det inom detta område som parkering för besökare till Storgatan kan hänvisas. Illustrationen visar att utifrån riktlinjerna om prioritering mellan användargrupper är det rimligt att besökare till målpunkter vid Storgatan ska kunna hänvisas till den stora parkeringsytan vid Hästbacken eller Prästgårdsgårde om det är fullt på andra parkeringsplatser närmare Storgatan.



Figur 4-1 Det skuggade fältet i kartan illustrerar en 200 meters radie (fågelvägen) från Storgatan.

Avseende arbetsplatsparkering bör gångavståndet mellan målpunkt och parkeringsplats kunna vara längre än för besöksparkering. Ett sådant ställningstagande behövs för att det ska vara möjligt att prioritera mellan dessa två användargrupper i de fall det är nödvändigt. I figur 4-2 visas vilket område som täcks in av en radie på 400 meter fågelvägen från några större parkeringsytor i Falköping. Exempelvis kan en stor del av arbetsplatserna söder om Odengatan nå inom acceptabelt gångavstånd från parkeringsytorna vid Hästbacken och Prästgårdsgårde.



Figur 4-2 Kartan illustrerar 400 meters radie (fågelvägen) från några större parkeringszoner i centrala Falköping.

Underlag parkeringstal

Boendetäthet

Boendetäthet är en grundparameter för att beräkna parkeringstal för bostäder. Antal boende per lägenhet i flerbostadshus i Falköpings kommun är 1,7 och i enbostadshus 2,4¹².

¹² SCB, (2016). Statistiska Central Byrån. Tabell hämtat från <http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/40057> (2017-12-07)

Storlek bostad

Genomsnittlig storlek för en lägenhet i flerfamiljshus har antagits till 90 m² BTA för vanliga bostäder och 50 m² BTA för student- och ungdomsbostäder. För enbostadshus har genomsnittstorleken antagits till 150 m² BTA.

Bilnehav och cykelnehav

Bilnehav är en grundparameter för att beräkna parkeringstal för bil för bostäder. SCB tillhandahåller statistik avseende bilägande (fysiska och juridiska personer) för geografiska nyckelkodsområdet genom BILPAK. Nyckeltal avseende bilägande i de olika zonerna visas i tabell 4-1.

Tabell 4-1 Bilnehav för de tre zonerna i Falköping kommuns parkeringsnorm, antal bilar per invånare.

	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Bilnehav bilar/invånare	0,42	0,44	0,55

Cykelnehav finns inte som statistikfört på samma sätt som bilnehav på kommunnivå. Då Falköpings kommun vill att fler ska cykla är det viktigt att planera för att invånare ska kunna äga och parkera cykel i en hög utsträckning. Cykelnehavet som utgör underlag för parkeringstalen är 1,5 cyklar/invånare.

Arbets- och besöksstäthet

Som underlag för arbets- och besöksstäthet har uppgifter från Parkeringslexikon samt underlag till andra kommuners parkeringsnormer används. De indata som ligger till grund för parkeringstalen för verksamma visas i tabell 4-2.

Tabell 4-2 Arbets- och besöksstäthet redovisat för de olika verksamheterna.

	Antal anställda/1 000 BTA	Antal besökare/1 000 BTA
Kontor	35	3
Detaljhandel/centrumhandel	10	35
Externhandel	10	50
Restaurang	10	70
Industri	20	2
Skola	10	100 elever
Förskola	22	100 barn
Vård		Särskild utredning krävs
Idrottsanläggning		Särskild utredning krävs
Samlingslokal		Särskild utredning krävs
Äldreboende	4	5

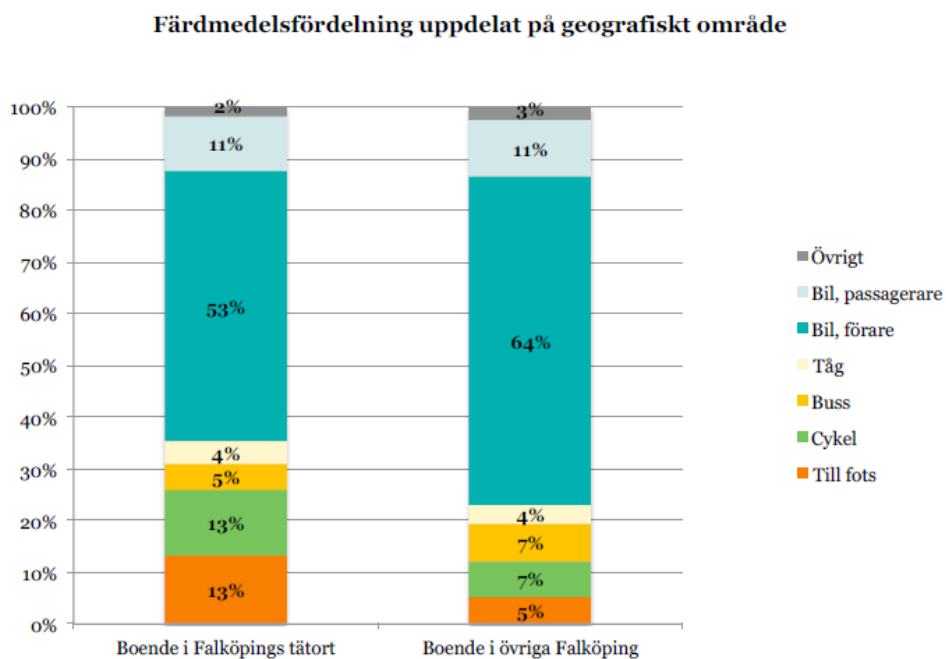
Resvanor

Andelen bil- och cykelresor för de olika zonerna har betydelse för hur bil- och cykelparkering vid arbetsplatser, handel och andra målpunkter kan dimensioneras. Hösten 2014 genomfördes en resvaneundersökning i Falköpings kommun. Syftet med undersökningen var att kartlägga kommuninvånarnas resmönster

och inställningar till trafikmiljön i kommunen. Svarefrekvensen var 43 % vilket utgör ett tillräckligt underlag för att representera befolkningen i stort.

I Falköping görs i genomsnitt 69 % av alla resor med bil (58 % som förare) och 10 % med cykel. Även vid kortare resor används bil som huvudsakligt färdmedel i drygt hälften av fallen. Boende i övriga Falköping gör i genomsnitt längre resor än boende i Falköpings tätort¹³.

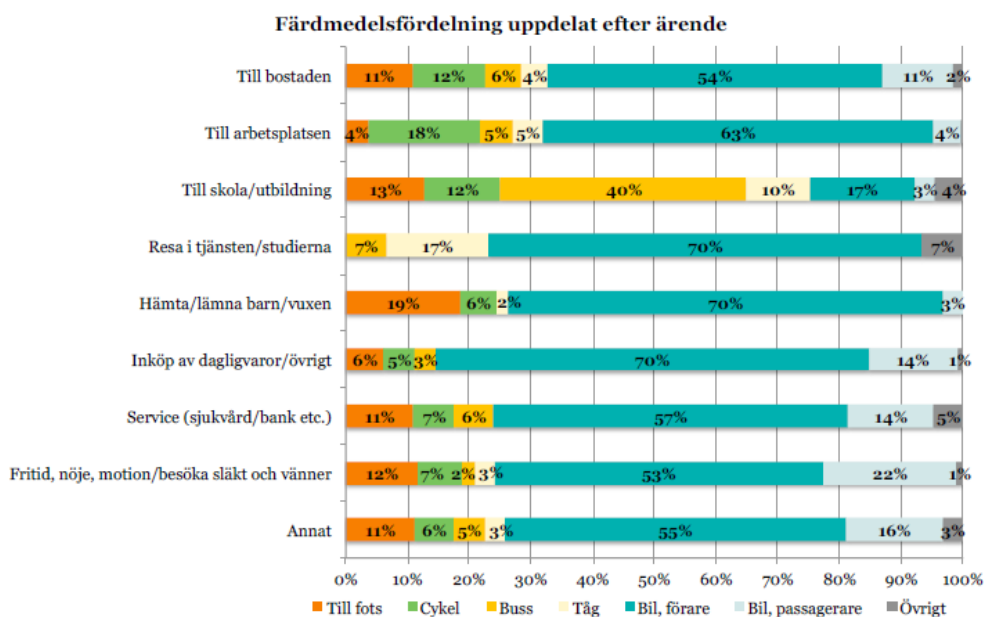
Som underlag till parkeringstal är det relevant att titta på färdmedelsandelar för olika typer av ärende och geografiskt område. Nedan följer relevanta utdrag från resvaneundersökningen som delvis ligger till grund för parkeringstal för bil och för cykel i Falköping.



Figur 4-3 Färdmedelsfördelning, boende i Falköpings tätort och övriga Falköping. N (resor)=1 415.¹⁴

¹³ Falköpings kommun 2015. Resvaneundersökning i Falköpings kommun – Hösten 2014. 2015 Koucky & Partners AB. På uppdrag av Falköpings kommun.

¹⁴ Falköpings kommun 2015. Resvaneundersökning i Falköpings kommun – Hösten 2014. 2015 Koucky & Partners AB. På uppdrag av Falköpings kommun.



Figur 4-4 Färdmedelsfördelning vid olika ärenden. n (resor)=1 347. ¹⁴

Utifrån informationen i figur 4-3 och i figur 4-4 har antagande gjorts om hur färdmedelsandelarna varierar i de olika zonerna. Det är dessa antagna färdmedelsandelar som ligger till grund för parkeringstalen för verksamheter. De olika värdena redovisas i tabell 4-3 för bilparkering och tabell 4-4 för cykelparkering.

Ett antagande har gjorts att det skiljer mellan de tre zonerna hur många som reser med bil och cykel för olika typer av resor. Medelvärdet för kommunen, vilket visas i figur 4-4, antas gälla för zon 2. För zon 1 antas andelen bilresor vara 10 %-enheter lägre och för zon 3 10 %-enheter högre.

För cykelparkeringar har ett ställningstagande gjorts att det ska finnas 50 % fler cykelparkeringar jämfört med beskriven färdmedelsandel i zon 1 och 2 och 20 % fler cykelparkeringar i zon 3.

Tabell 4-3 Antagen färdmedelsfördelning arbetsresor för olika verksamheter fördelat på anställda och besökare för bilparkering.

	Zon 1		Zon 2		Zon 3	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Kontor	53 %	60 %	63 %	70 %	73 %	80 %
Detaljhandel/ centrumhandel	53 %	60 %	63 %	70 %	73 %	80 %
Externhandel	53 %	60 %	63 %	70 %	73 %	80 %
Industri	53 %	60 %	63 %	70 %	73 %	80 %
Skola	53 %	-	63 %	-	73 %	-
Förskola	53 %	-	63 %	-	73 %	-
Äldreboende	53 %	43 %	63 %	53 %	73 %	63 %

Tabell 4-4 Antagen färdmedelsfördelning arbetsresor för olika verksamheter fördelat på anställda och besökare för cykelparkering.

	Zon 1		Zon 2		Zon 3	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Kontor	27 %	10 %	27 %	10 %	22 %	10 %
Detaljhandel/ centrumhandel	27 %	8 %	27 %	8 %	22 %	6 %
Externhandel	27 %	8 %	27 %	8 %	22 %	6 %
Restaurang	27 %	8 %	27 %	8 %	22 %	6 %
Industri	27 %	10 %	27 %	10 %	22 %	10 %
Skola	27 %	-	27 %	-	22 %	-
Förskola	27 %	-	27 %	-	22 %	-
Hotell	27 %	0 %	27 %	0 %	22 %	0 %
Äldreboende	27 %	11 %	27 %	11 %	22 %	8 %

Parkeringstal för särskilda verksamheter

Hotell

Hotellverksamheter kan variera stort i besöks- och personaltäthet beroende på läge och profil samt om verksamheten inrymmer andra målpunkter som exempelvis konferens, restaurang eller spa-anläggning. Som grund ska parkeringstalen i Falköping utgå ifrån ett intervall på 7-19 parkeringsplatser för bil¹⁵.

Restaurang

Om det framöver ska byggas en restaurang som inte är en del av ett hotell kan ett riktvärde att utgå ifrån vara att det ryms cirka 100 bordsplatser per 1 000 m² BTA. Enligt *Policy för parkering* kan ett parkeringstal för bil för restaurang vara 20-50 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA¹⁶.

Förskola

Parkeringstal för förskola kan uttrycks som antal cykel- och bilplatser per förskolebarn eller per 1 000 m² BTA. Förskoleverksamhet bör inom området innebära ett parkeringstal på 0,15 cykelplatser per förskolebarn (inbegriper extra utrymme för exempelvis cykelkärror). I Falköping antas en täthet på ca 18 barn per avdelning på 180 kvm. Det innebär att parkeringstalet för besökare blir 15 parkeringsplatser för cykel per 1 000 m² BTA. Därtill tillkommer 0,22–0,27 cykelplatser per anställd beroende på zon. Arbetstätheten för förskolor har antagits till 22 anställda per 1000 kvm BTA.

För bilparkering gäller att parkeringsefterfrågan bedöms uppgå till en plats per 10 barn. Räknat på 10 kvm BTA per förskolebarn, innebär detta 10 parkerings-

¹⁵ SKL 2007. Policy för parkering – processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen. Hotell 7-9 bpl/1 000 m² BTA

¹⁶ SKL 2007. Policy för parkering – processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen. Restaurang 20-50 bpl/1 000 m² BTA

platser per 1 000 kvm BTA. Därtill tillkommer 0,53–0,73 parkeringsplatser för bil och anställd.

Skola

1000 kvm BTA skola inrymmer ca 100 elever. Parkeringstalen för cykel bygger på målstyrd cykelandel på 14-18 % till skolan för elever och 22-27 % för anställda samt ett genomsnitt på 10 anställda per 100 elever.

Parkeringstalen för bil bygger på en bilförarandel på 53-73 % till skolan för anställda och 1 besöksplats per 20 elever.

Vård, idrottsanläggning och samlingslokal

För verksamheter som vård, idrottsanläggningar och samlingslokaler behöver en särskild utredning göras från fall till fall, då antalet besökare och anställda per yta kan variera kraftigt.

Bilaga II Handläggarsöd

Utformning av parkeringsnorm

En miniminorm innebär att parkeringstalen visar det antal parkeringsplatser kommunen kan kräva vid förhandlingar om bygglov av exploatören med hänvisning till Kommunallagens likabehandlingsprincip, samt Plan- och Bygglagen.

En maximinorm reglerar antalet parkeringsplatser som maximalt får anläggas för en fastighet eller i ett område¹⁷. Om en bedömning görs att det behövs fler parkeringsplatser för att bemöta framtida efterfrågan kan möjlighet erbjudas till parkeringsköp i gemensam parkeringsanläggning.

Med flexibla parkeringsnormer kan kommunen göra en enskild bedömning av vilket parkeringstal som är lämpligt vid nybyggnation. Det ger en bättre anpassning av antalet parkeringsplatser, jämfört med att ha en fastslagen parkeringsnorm som alla exploateringar ska följa. Genom att arbeta på detta sätt kan byggkostnader och hyror hållas nere, mark frigöras till andra ändamål, samtidigt som kommunen får ett fastighetsbestånd där hyresgästerna får större möjligheter att resa på ett hållbart sätt. Det är dock viktigt att det finns tydliga och transparanta regler kring flexibiliteten, så att alla byggherrar erbjuds samma möjligheter.

Falköpings parkeringsnorm är en kombination av ovanstående utformningar. Anledningen till val av utformning härrör från tätortens och övriga kommunens förutsättningar samt resultat från arbetsmöten med förtroendevalda och tjänstemän på Falköpings kommun.

Omräkningstabell parkeringstal

Parkeringstalen i kapitel 3.2 baseras på antagande om lägenhetsstorlekar och täthet avseende boende och arbetstagande. Om frågeställningar uppstår hur parkeringstalen ska tolkas om andra förutsättningar uppstår i särskilda projekt kan följande omräkningstabeller användas som stöd. Faktorerna i tabellerna ska multipliceras med parkeringstalen angivna i kapitel 3.2.

¹⁷ SKL 2007. Policy för parkering, s 37.

Tabell 4-5 Omräkningstabell parkeringstal bil, flerbostadshus

	Per lägenhet	Per 1 000 m ² BTA
Genomsnittslägenhet	90 m ² BTA, 1,7 inv/bostad	
Boende + besökare	1,0	1,0
Mindre lägenheter	80 m ² BTA, 1,6 inv/bostad	
Boende + besökare	0,9	1,1
Små lägenheter	39 m ² BTA (motsv 35 m ² BOA), 1,2 inv/bostad	
Boende + besökare	0,7	1,7
Större lägenheter	110 m ² BTA, 2 inv/bostad	
Boende + besökare	1,2	0,9

Tabell 4-6 Omräkningstabell parkeringstal bil, kontor

	Per 1 000 m ² BTA
Kontor, 30 verksamma och 3 besökare per 1 000 m ² BTA	0,9
Kontor, 35 verksamma och 3 besökare per 1 000 m ² BTA	1,0
Kontor, 40 verksamma och 3 besökare per 1 000 m ² BTA	1,1
Kontor, 50 verksamma och 3 besökare per 1 000 m ² BTA	1,4

Exempel: Parkeringstalen för kontor i zon 1 är 20,4 parkeringsplatser för bil (verksamma + besökare). Parkeringstalet bygger på ett antagande om 35 verksamma per 1 000 m² BTA. Om en exploatör kan visa på att en planerad fastighet kommer att ha en högre täthet över tid, exempelvis 50 verksamma per 1 000 m² BTA kan ett anpassat parkeringstal beräknas:

$$20,4 * 1,4 = 28,6$$

Räkneexempel samnyttjande

Med samnyttjande avses att en parkeringsplats används av flera fordon under en viss tid. Exempelvis kan en parkeringsplats som dagtid används som verksamhetsparkering utnyttjas av besökare till handel under kvällstid eller under helger. En förutsättning för att samnyttjande ska fungera är att parkeringsplatserna inte är reserverade. För att nå ett effektivt samnyttjande så krävs det att flera olika användargrupper kan använda parkeringsplatserna.

För att kunna samnyttja parkering mellan olika användargrupper är det viktigt att ha en god förståelse för vilka tider olika användargrupper efterfrågar parkering. Det har inte genomförts någon specifik studie för Falköping vilket rekommenderas för att öka möjligheterna till ett effektivt samnyttjande av större parkeringsytor i Falköping.

Som ett riktvärde och utgångspunkt kan nedanstående tabell användas för att bedöma samnyttjandepotentialen. Samnyttjandetalen är baserade på erfarenheter från ett flertal beläggningsstudier och andra kommuners samnyttjandetal. Samnyttjandetalen för bostäder har en marginal inbyggd för att möjliggöra att boende i högre utsträckning än idag ska kunna välja att lämna bilen hemma dagtid.

Tabell 4-7 Förslag på samnyttjandetal att använda vid bedömning av samnyttjandepotential. Procent-talen visar hur stor andel av parkeringsefterfrågan som teoretiskt uppstår vid en viss tidpunkt. Exempelvis visar tabellen att 15 % av boendeparkeringarna är lediga under vardagar 10-16.

	Vardag 10-16	Vardag 16-20	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	85 %	90 %	90 %	100 %
Bostäder, besökande	30 %	70 %	40 %	50 %
Verksamma kontor	80 %	20 %	10 %	10 %
Kontor besökande	100 %	5 %	0 %	0 %
Handel Verksamma	80 %	90 %	100 %	20 %
Handel besök	40 %	90 %	100 %	0 %
Skolor	90 %	10 %	5 %	0 %
Äldreboende	100 %	100 %	100 %	100 %
Pendel P	100 %	50 %	20 %	5 %

Samnyttjandepotentialen kan beräknas först då flera olika användargrupper samlas i en parkeringsanläggning med ett större antal parkeringsplatser. Om en exploatör ska bygga ett kvarter med exempelvis både bostäder, kontorslokaler och lokaler för handel kan samnyttjandepotentialen beräknas på följande sätt:

1. Beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för respektive kundgrupp.

Tabell 4-8 Exempelberäkning av hur många parkeringsplatser som behövs för ett fiktivt exploateringsområde där all parkering samlas i en gemensam anläggning.

Gemensam parkeringsanläggning	Antal parkeringsplatser enligt parkeringstal
Bostäder, boende	70
Bostäder, besökande	10
Kontor Verksamma	90
Kontor besökande	14
Centrumhandel Verksamma	52
Centrumhandel Besökande	154
SUMMA	390

2. Multiplicera antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kundgrupp med de definierade samnyttjandetalen.

Tabell 4-9 Exempelberäkning av hur många parkeringsplatser som behövs för ett fiktivt exploateringsområde där all parkering samlas i en gemensam anläggning.

Gemensam parkeringsanläggning	Vardag 10-16	Vardag 16-20	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	$70 \cdot 85 \% = 60$	$70 \cdot 90 \% = 63$	$70 \cdot 90 \% = 63$	$70 \cdot 100 \% = 70$
Bostäder, besökande	$10 \cdot 30 \% = 3$	$10 \cdot 70 \% = 7$	$10 \cdot 40 \% = 4$	$10 \cdot 50 \% = 5$
Kontor, verksamma	$90 \cdot 80 \% = 72$	$90 \cdot 20 \% = 18$	$90 \cdot 10 \% = 8$	$90 \cdot 10 \% = 9$
Kontor, besökande	$14 \cdot 100 \% = 14$	$14 \cdot 5 \% = 1$	$14 \cdot 0 \% = 0$	$14 \cdot 0 \% = 0$
Centrumhandel, verksamma	$52 \cdot 80 \% = 42$	$52 \cdot 90 \% = 47$	$52 \cdot 100 \% = 52$	$52 \cdot 20 \% = 11$
Centrumhandel, besökande	$154 \cdot 40 \% = 62$	$154 \cdot 90 \% = 139$	$154 \cdot 100 \% = 154$	$154 \cdot 0 \% = 0$
SUMMA	253	275	281	95

3. Se vid vilken tidpunkt den största efterfrågan på parkering infaller, i detta exempel under dagtid på helgen. Anläggningen behöver således dimensioneras efter 281 parkeringsplatser.

