

Parkering i Vänersborg

- **Parkeringspolicy**

antagen av Kommunfullmäktige 21 nov 2007 (§ 131)

- **Parkeringsnorm**

antagen av Byggnadsnämnden 1 mars 2016 (§ 20)

- **Regler för boendeparkering**

antagna av Samhällsbyggnadsnämnden 28 jan 2016 (§ 12)

- **Regler för parkeringsköp**

antagna av Kommunfullmäktige 27 april 2016 (§ 77)



Vänersborgs kommun

Innehåll

Innehåll	1
Parkeringspolicy	2
<i>Mål.....</i>	<i>2</i>
<i>Inriktning.....</i>	<i>3</i>
Parkeringsnorm.....	4
<i>Övergripande riktlinjer</i>	<i>4</i>
<i>Parkeringsnorm för cykel och bil</i>	<i>4</i>
<i>Parkering för rörelsehindrade</i>	<i>7</i>
<i>Åtgärder för sänkt parkeringsnorm.....</i>	<i>7</i>
<i>Avstånd till bilparkering</i>	<i>9</i>
<i>Utformning av parkeringsplats.....</i>	<i>9</i>
Regler för boendeparkering	11
Regler för parkeringsköp	12
Bilaga 1 Parkeringsutredning 2015	13
<i>Inledning</i>	<i>13</i>
<i>Bakgrund</i>	<i>14</i>
<i>Diskussion och tankar framåt.....</i>	<i>21</i>
Bilaga 2 Samlad tabell för Vänersborgs kommuns parkeringsnorm	30

Parkeringspolicy

Antagen av Kommunfullmäktige 21 nov 2007, § 131

Parkeringspolicyn ska ge inriktning för hur tillgänglighet genom parkering ska ordnas. Policyn består av mål och inriktning. Målen är beskrivna som ett önskat tillstånd. Ett tillstånd som går att inrikta sig emot, med utgångspunkt från nuläget. Målen följs av en inriktning. Inriktningen anger hur tillgängligheten genom cykel- och personbilsparkering ska förändras för att uppnå målen. De åtgärder som behöver vidtagas och som ligger i linje med inriktningen framgår av de förändringar som beskrivs i rapporten "*Parkeringsutredning för Vänersborgs centrum*".

Mål

Vänersborgs parkeringspolicys mål är att stödja en hållbar stadsutveckling, socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn medverkar till att tillgänglighet genom parkering avvägs med andra stadsbyggnadskvaliteter och att valet av transportlösningar för resor och transporter utvecklas mot hållbarhet, där andelen resor med cykel och kollektivtrafik ska öka.

Parkeringspolicyn omfattar all cykel- och personbilsparkering, liksom yrkestrafikens angöring, parkering för mc och moped berörs. Busstrafikens behov av angöring och parkering berörs inte.

Målen kan beskrivas lite mer detaljerat under tre huvudrubriker; stadens karaktär & markanvändningen, tillgänglighet och miljöpåverkan.

STADENS KARAKTÄR & MARKANVÄNDNINGEN

- Parkering är ordnad i första hand på tomtmark för boende och verksamma. För angöring och ärende används även allmän plats.
- Gatumark används om parkeringsbehovet inte kan lösas på tomtmarken. Då gatumark används för parkering prioriteras Angöring och Ärende före Boende och Verksamma.
- Parkering som trängt undan markbehov för lek och vistelse tas bort.
- Parkeringen är utformad som en vårdad, väl infogad del i stadsrummet.

TILLGÄNGLIGHET

- Angöring - Fordonsförare som vill angöra upplever att det är tillräckligt lätt att få en angöringsplats i anslutning till sin målpunkt. Angöring sker på angöringsplats. Var femte plats är ledig vid normal max-belastning. Angöringen sker inom acceptabelt gångavstånd.
- Ärende - Besökare till boende och verksamma ska uppleva att det är tillräckligt lätt att få en parkeringsplats i anslutning till sin målpunkt. Parkeringen sker på en p-plats som finns inom acceptabelt gångavstånd. Var femte plats är ledig vid normal max-belastning.
- Boende - Boende har tillgång till en väl avvägd mängd parkeringsplatser. Antalet p-platser följer P-normen. De är placerade inom acceptabelt gångavstånd och reglerade så att bilen kan stå kvar under hela veckan.
- Verksamma - Verksamma har tillgänglighet till sin arbetsplats genom en väl avvägd transportlösning. Antalet parkeringsplatser vid arbetsplatsen justeras

med avseende på hur hela transportlösningen ser ut. I lägen där cykel- och kollektivtrafiken ger goda förutsättningar reduceras bilparkeringen.

- Tillstånd - Tillstånd att använda mer tillgänglighet än andra ges enbart till dem som har behov av detta.

MILJÖPÅVERKAN

- Verksamhetsparkeringen är reducerad där den samlade transportlösningen ger de verksamma en acceptabel alternativ arbetsresa med cykel eller med kollektivtrafik.

Inriktning

Parkeringspolicyn inriktas på att stödja en effektivare markanvändning och att prioritera den tillgänglighet som stödjer stadsutvecklingen.

STADENS KARAKTÄR UTVECKLAS OCH MARKANVÄNDNING SKA EFFEKTIVISERAS

Parkering i centrala lägen och i täta stadsmiljöer behöver förtätas. Parkering kan läggas i flera plan eller läggas i ett nedre eller övre plan. Samnyttjande av parkering behöver öka så att platserna och marken kan utnyttjas så effektivt som möjligt. Boende och verksamma kan till exempel använda samma parkeringsplats under olika tider på dygnet.

Torg, gröna platser, förgårdar, gator mm behöver frigöras från parkering för att de som lever, arbetar och vistas i staden ska ges möjligheter till en sund situation och för att Vänersborg ska kunna utvecklas som en attraktiv stad. De parkeringsanläggningar som byggs behöver fogas in med varsamhet och lyhördhet så att de blir en naturlig del av stadsbilden.

TILLGÄNGLIGHETEN SKA ÖKA FÖR DEM SOM GAGNAR STADENS UTVECKLING OCH MINSKAS FÖR DEM SOM HAR ANDRA ALTERNATIV

Genom att justera utbud, placering och reglering kan olika grupper prioriteras. De grupper som bör få ökad tillgänglighet är angöring och ärende. Verksamhetsparkeringen bör flyttas eller reduceras där den totala tillgängligheten med alla transportslag ger utrymme för det.

Boendeparkering som idag sker på oönskade ytor som gatumark och tomtmark, där andra behov får stå tillbaka, kan med fördel samlas i gemensamma anläggningar. Anläggningarna kan med fördel placeras inom acceptabla gångavstånd, inte nödvändigtvis närmare.

Parkering bör utökas i alla lägen där den stödjer ett multimodalt resande, det vill säga där alla trafikslagets fördelar kan tas tillvara i en och samma reskedja. Cykelparkeringen bör utvecklas genom att öka antalet cykelparkeringsplatser till full behovstillfredsställelse, höja kvalitén på parkeringen och genom att placera platserna inom acceptabelt gångavstånd från målpunkten.

Parkeringsnorm

Antagen av Byggnadsnämnden 1 mars 2016, § 20

Övergripande riktlinjer

- Vid planläggning och bygglovsprövning är grundprincipen att behov av bil- och cykelparkering i första hand ska lösas inom kvartersmark. Centrum utgör ett undantag där allmän platsmark till viss del kan behövas för att tillgodose parkeringsbehoven.
- På kvartersmark ska parkering för boende prioriteras före besöks- och kundparkering. I sista hand tillgodoses behovet för arbetsplatsparkering.
- På gatumark ska angöring och korttidsparkering prioriteras före parkering för boende. I sista hand tillgodoses behovet för arbetsplatsparkering.
- Samnyttjande av parkering och parkeringsköp ska regleras i avtal mellan fastighetsägare.
- Cykelparkering samt parkeringsplats för rörelsehindrade bör placeras närmast mål- och startpunkten.
- Om parkeringsnormen frångås ska särskild utredning redogöra för skälen för det.

Parkeringsnorm för cykel och bil

Kommunens parkeringsnorm reglerar hur många parkeringsplatser som bör krävas vid planläggning och bygglovsprövning inom kommunen. Normen sammanställs nedan i ett antal tabeller för olika byggnadsfunktioner. När det gäller bostäder utgår normen från antal bostadslägenheter. I övrigt anges normen utifrån byggnadens bruttoarea (BTA), vilket innefattar den sammanlagda ytan på alla våningar ut till ytterväggens utsida.

Värdet som anges är ett riktvärde som ska uppfattas som ett lägsta krav. Dock finns flera olika sätt att sänka riktvärdet, vilket beskrivs i avsnittet om *Åtgärder för sänkt parkeringsnorm*. I många fall kan det också vara motiverat med en särskild behovsutredning som i så fall kan väga tyngre än denna generella parkeringsnorm.

Värdet som anges rymmer både boende/anställd och besökare/kund.

Parkeringsnorm för bostäder – småhus

	Cykelparkering antal platser/bostad	Bilparkering antal platser/bostad	
		egen parkering	gemensam parkering
Småhus (≥ 50 m ²)	ej reglerat	2,0	1,5

Som småhus räknas bostadshus med en till två bostäder. Småhus kan även vara radhus, kedjehus eller parhus som är sammanbyggda vägg i vägg med ett eller

flera andra bostadshus. Parkeringsnormen räknas dock inte för hus på mindre än 50 kvadratmeter boyta.

För småhus gäller inga normvärden för cykelparkering. De boende i småhus parkerar sina cyklar på den egna fastigheten i den omfattning de finner lämpligt.

Småhus med en egen parkering innebär att parkering ordnas på den enskilde husägarens tomt, till exempel med en bilplats i och en framför garage/carport. Gemensam parkering syftar på när flera husägare delar på en parkeringsyta.

Parkeringsnorm för bostäder – flerbostadshus

	Cykelparkering antal platser/ lägenhet	Bilparkering antal platser/lägenhet	
		bostadsrätt	hyresrätt
Flerbostadshus Små lägenheter 1-2 rok	1,5*	0,5**	0,4**
Flerbostadshus Större lägenheter ≥ 3 rok	2,5*	1,0**	0,8**

*) Minst 2/3 av cykelplatserna bör vara väderskyddade.

**) Minst 1/5 av bilplatserna ska vara disponibla för besökare.

Flerbostadshus syftar på bostadshus med tre eller fler lägenheter. Lägenheter med upp till två rum och kök räknas som små, medan de som har tre rum och kök eller mer räknas som stora. Om lägenhetsfördelningen inte är känd i tidiga skeden av planeringsprocessen, får man utgå från en skattad, rimlig och realistisk lägenhetsfördelning (som jämförtal kan man utgå från 10 P-platser per 1000 m² BTA). Vid bygglovsgranskningen kommer kravet på parkeringsplatser att utgå från verkligt antal lägenheter som redovisas i ansökan.

För flerbostadshus finns parkeringsnorm för cyklar och minst 2/3 av platserna bör vara väderskyddade. Man bör beakta behovet av att skapa utrymmen även för cykelkarror och lådcyklar etc. inomhus då intresset för dessa ökar och de är vanliga i länder med mer cykling.

För bilparkering i flerbostadshus görs åtskillnad mellan bostadsrättslägenheter och hyreslägenheter, med hänvisning till att bilinnehavet generellt sett är lägre hos hyresrättsinnehavare.

Parkeringsnorm för vårdboenden

	Cykelparkering antal platser/1000 m ² BTA	Bilparkering antal platser/1000 m ² BTA
Vårdboenden	5	4

För vårdboenden bedöms bilanvändandet vara lägre än för normala bostäder, vilket motiverar egna parkeringstal. Särskild behovsbedömning kan vara motiverad. För gruppboende bör tas i beaktande eventuellt behov av att få plats med olika

förflyttningshjälpmedel som till exempel permobil och att dessa bör kunna vinterförvaras inomhus.

Parkeringsnorm för förskola och skola

	Cykelparkering antal platser/1000 m ² BTA	Bilparkering antal platser/1000 m ² BTA
Förskola	25	25
Lågstadieskola	50	15
Övrig grundskola/ Gymnasieskola	60	5

I de yngre åldrarna är lämning och hämtning med bil vanligt, medan äldre skolelever i större utsträckning cyklar eller går på egen hand. Parkering för besökande bör anordnas som angränsningsplatser vid förskolor och lågstadieskolor, och prioritet ska ges åt gående och cyklande.

Det är viktigt att beakta behovet av uppställningsplatser för cykelkärror vid förskolorna.

Parkeringsnorm för industri och hantverk

	Cykelparkering antal platser/1000 m ² BTA	Bilparkering antal platser/1000 m ² BTA
Industri/Hantverk	10	10

Hänsyn skall tas till arean, typ av verksamhet och antal anställda. Hantverk och mindre industriverksamheter har ofta goda möjligheter att samordna transportytor, lagerytor m.m. med parkering vilket gör det svårt att ange ett parkeringstal som passar för alla verksamheter. Ovanstående kan ge vägledning vid utformning och reglering av andel bebyggd yta/planterad yta i detaljplanerna.

Parkeringsnorm för kontor, handel, restaurang och övrig service

	Cykelparkering antal platser/1000 m ² BTA	Bilparkering antal platser/1000 m ² BTA
Kontor	15	20
Handel	25	30
Restaurang/ Matservering	20	25
Övrig service- verksamhet	20	25

Särskild utredning kan vara motiverad då parkeringsbehovet kan skilja mycket mellan olika verksamheter.

Som övrig serviceverksamhet räknas till exempel frisørsalong, bankservice, vårdcentral och arbetsförmedling.

Parkeringsnorm för idrottsanläggning eller annan samlingslokal

Inför planläggning eller bygglovsprövning av idrottsanläggning eller annan samlingslokal ska alltid en särskild utredning göras för att bedöma behovet av parkeringsplatser.

Parkering för rörelsehindrade

I normala projekt ska ca 5% av samtliga bilplatser, dock minst en, kunna anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska förläggas nära entrén och kunna utmärkas för rörelsehindrade. Gångavståndet ska inte överstiga 25 meter. Såväl parkering som gångvägen till entrén ska vara tillgänglighetsanpassade. Parkeringsplats för rörelsehindrad ska vara fem meter bred om inte intilliggande yta kan användas.

För besöksparkeringar till bostäder och verksamheter ska parkeringsplats för rörelsehindrade alltid anordnas. Om antalet besöksplatser för rörelsehindrade är fler än en, eller vid verksamheter som riktar sig till allmänheten, ska dessa parkeringsplatser även märkas ut.

För större projekt, besöksanläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, t.ex. vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av parkering för rörelsehindrade studeras särskilt.

Åtgärder för sänkt parkeringsnorm

Det finns möjlighet att sänka parkeringsnormen i enskilda projekt med hänvisning till särskilda åtgärder.

Sänkning genom samnyttjande (10-40% sänkning)

Minskat parkeringsbehov genom samnyttjande kan uppnås genom att bilplatserna kan nyttjas av olika personer eller verksamheter vid olika tillfällen och att olika användargrupper maximala parkeringsbehov infaller vid olika tidpunkter. Om olika användargrupper kan samnyttja samma parkeringsplatser skapas ett mer effektivt utnyttjande. De tre användargrupperna beskrivs i tabellen nedan.

Användargrupp	A	B	C
Tidsintervall då behovet är störst	Kl. 22-07	Kl. 07-17	Kl. 17-22
Exempel på verksamheter	Boende	Kontor Industri/Hantverk Förskola/Skolor	Kvällsöppna butiker Kvällsöppna serveringsställen

Samnyttjande inom samma användargrupp kan ge en sänkning av parkeringsnormen på upp till 10% om det finns anledning att vänta sig ett minskat totalbehov genom åtgärden. Detta gäller samnyttjande inom användargrupp B eller C, inte ren boendeparkering. Samnyttjande mellan olika användargrupper kan ge en minskning på upp till 40% om det tydligt kan visas att parkeringsbehoven ligger åtskilda i tid. Handel och service räknas normalt sett till användargrupp B.

För att sänka parkeringsnormen krävs att samnyttjandet säkerställs långsiktigt genom avtal.

Åtgärds paket bilpool (upp till 30% sänkning)

Genom att underlätta för boende i flerbostadshus att klara sig utan egen bil kan parkeringsnormen sänkas. För en sänkning på upp till 30% krävs följande åtgärder:

- Medlemskap i bilpool garanteras i minst fem år och kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.
- Mindre än hälften av bilplatserna uppförs på den egna tomten, medan flertalet löses genom parkeringsköp i gemensam parkeringsanläggning för ökat samnyttjande.
- Speciell omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen.
- Kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen och dess förutsättningar sker före inflyttning.
- Årlig uppföljning och utvärdering utförs gemensamt av fastighetsägaren och kommunen under minst fem år efter införandet. Om bilinnehavet inte håller tillräckligt låga nivåer behöver fastighetsägaren vidta ytterligare åtgärder för att stimulera alternativ.

Åtgärds paket bilfritt boende (upp till 90% sänkning)

För en sänkning av parkeringsnormen på upp till 90% krävs följande åtgärder:

- Det bilfria boendet säkerställs genom att fastighetsägaren upprättar avtal med alla boende om att inte äga bil (eller leasing eller motsvarande) så länge man bor i fastigheten.
- Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll, kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.
- Parkering för besök och bilpool ska företrädesvis ordnas i gemensamma parkeringsanläggningar utanför den egna tomten.
- Speciell omsorg läggs på tillgången och utformningen av cykelparkeringen.
- Kraftfull marknadsföring av konceptet "bilfritt boende" och dess förutsättningar sker före inflyttning.
- Årlig uppföljning och utvärdering utförs gemensamt av fastighetsägaren och kommunen.
- Om uppföljning visar att parkeringsefterfrågan ej minskat i enlighet med avtalet ska fastighetsägaren ordna fram motsvarande antal platser, på egna tomten eller genom parkeringsköp.

Avstånd till bilparkering

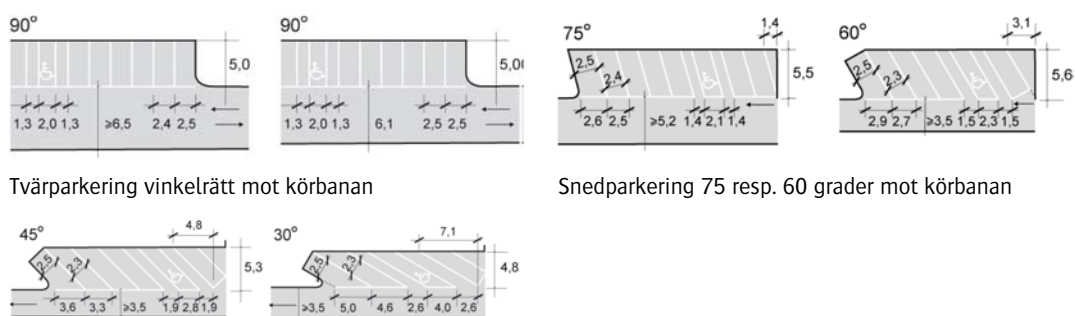
Nedan anges vad som kan anses som övre gräns för rimligt avstånd mellan parkeringsplats för bil och olika destinationer. Parkering för cykel bör finnas i nära anslutning till destinationen. Avstånden nedan är gångavstånd, det vill säga den sträcka en gående behöver tillryggalägga. Avstånden gäller då parkering av olika anledningar inte kan ordnas inom tomten.

	Längsta avstånd till bilparkering	
	normalt	extremfall (i centrum)
Bostad för boende	250 m	500 m
Bostad för besökande	200 m	500 m
Kundparkering	200 m	500 m
Arbetsplats	400 m	600 m
Lämning/hämtning vid förskola/skola	100 m	-

Den vänstra kolumnen anger längsta avstånd mellan bilparkering och olika destinationer. Den högra kolumnen visar undantag som kan göras i extrema fall. Detta kan gälla endast i centrum, och endast där det kan anses orimligt att hitta annan parkeringslösning, och där bristen på lättillgänglig parkeringsplats kan uppvägas av ett mycket attraktivt läge. I första hand bör också andra åtgärder för sänkt parkeringsnorm än inlösen prövas.

Utformning av parkeringsplats

För tvärställda eller snedställda parkeringsplatser bör bredden vara mellan 2,3 och 2,5 beroende på utformning, se bilder från VGU¹.



Tvärparkering vinkelrätt mot körbanan

Snedparkering 75 resp. 60 grader mot körbanan

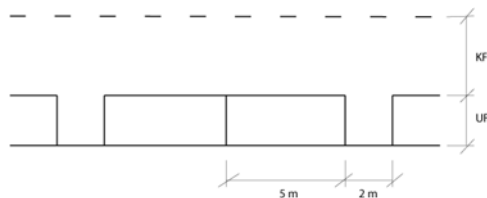
Snedparkering 45 resp. 30 grader mot körbanan

I normala projekt ska ca 5% av samtliga bilplatser, dock minst en, kunna anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska förläggas nära entrén och kunna utmärkas för rörelsehindrade. Gångavståndet ska

¹ ”Vägars och gators utformning”, riktlinjer framtagna av Trafikverket ihop med Sveriges Kommuner och Landsting, se www.trafikverket.se/vgu.

inte överstiga 25 meter. Såväl parkering som gångvägen till entrén ska vara tillgänglighetsanpassade. Parkeringarna ska vara fem meter breda om inte intilliggande yta kan användas.

Vid längsgående parkering krävs minst 2,0 m bredd, se bild från VGU.



Uppställning	DTS	VR (km/tim)	KF+UF (m)	UF (m)
Personbilar	(Pb+LBn)A	30	5,0	2,0
		40	5,2	2,2
Lastbilar	(LBn+LBn)A	30	5,8	3,0
		40	6,0	3,2

Uppställningsplats för personbil längs väg/gata

Parkeringsplatser för cyklar skall anordnas, så att det både finns lättillgängliga besöksparkeringar och skyddade boendeparkeringar. Cykelparkering utformas så att bra stöd ges för cykeln och så att cykeln kan låsas fast. Utomhus förläggs cykelparkering synligt för att undvika stöld och vandalisering. Uppställning av cyklar kan utformas som traditionella hjulhållande cykelställ med helst > 0,8 m c/cavstånd dock minst 0,6 m. För mopeder behövs ca 1,0 m. Cykelställ kan också utformas ramhållande.

Regler för boendeparkering

Antagna av Samhällsbyggnadsnämnden 28 jan 2016, § 12

Gratis parkering

I Vänersborg kan du parkera gratis. Det finns inga parkeringsavgifter eller datum-parkeringar. I de centrala delarna, där parkeringstiden är begränsad till 1-4 timmar, skall dock parkeringsskiva användas där detta är angivet på skylt.

Boendeparkeringskort

För de som kanske inte använder bilen varje dag kan ett boendeparkeringskort köpas av kommunen. Tillståndet innebär att man kan parkera på vissa kommunala parkeringsplatser i upp till 7 dagar utan att behöva flytta bilen.

Antalet boendeparkeringskort som kan utfärdas är begränsat till ett visst antal per fastighet. I samband med nya bygglov bestäms detta antal även genom parkeringsköp.

Villkor och begränsningar för boendeparkeringskort

- Boendeparkering C skall tillämpas i de centrala delarna av Vänersborg inom ett område som begränsas av Kronogatan, Vallgatan, Norra Järnvägsgatan samt Gamla Hamnkanalen, de begränsade gatorna inräknade.
- Endast Boendeparkeringskort märkt C gäller i de centrala delarna av Vänersborg enligt ovan.
- Boendeparkering Y skall tillämpas i övriga delar av Vänersborgs tätorter.
- Uppställning av fordon tillåts under högst 7 dygn i följd på parkeringsplats med en längsta tillåtna parkeringstid av 3 timmar eller längre.
- Tillstånd utfärdas endast för fordon i trafik, och inte för fordon som är belagda med kör- eller brukandeförbud eller som är avställda.
- Endast ett tillstånd per person medges.
- Tillstånd utfärdas endast för personbil.
- Tillståndet innebär inte att särskild plats reserveras.
- Tillståndet skall placeras väl synligt på insidan av vindrutan, fullt läsbart utifrån.
- Innehavaren av tillståndet skall vid varje förändring av gällande förutsättningar meddela detta till kommunens Gatuenhet.
- Missbrukas tillståndet kan det återkallas
- Förlorat tillstånd kan ersättas mot ett nytt för en kostnad motsvarande tillverkningskostnaden.

Berättigad att köpa boendeparkeringskort är:

- Den som är folkbokförd inom boendeparkeringsområde och dessutom har registreringsadress för egen personbil (registrerad ägare i bilregistret) inom samma område. Antalet boendeparkeringskort som kan utfärdas är begränsat till ett visst antal per fastighet.
- Anställd, som privat använder arbetsgivarens fordon (intyg krävs), likställs med eget innehav av fordon.
- Innehav av leasingavtal med billeasingföretag likställs med eget innehav av fordon.
- Studerande i Vänersborg med egen bil, som har annan folkbokföringsadress men är boende inom området (intyg krävs).

Regler för parkeringsköp

Antagna av Kommunfullmäktige 27 april 2016, § 77

Parkeringsköp kan användas då fastighetsägaren inte kan ordna parkering på sin mark som täcker hela behovet enligt kommunens parkeringsnorm. Fastighetsägaren kan då avtala med kommunen eller annan fastighetsägare om att nyttja annan parkeringsanläggning inom gångavstånd eller tillgång till boendeparkering på allmän platsmark. Kommunen anger de krav som ska uppfyllas för att avtalet ska godkännas som ett giltigt parkeringsköp.

Regler för parkeringsköp med rätt att nyttja parkeringsanläggning

- Köpt parkeringsrätt ska ligga på rimligt gångavstånd enligt parkeringsnormen
- Parkeringsplatserna upplåts med parkeringstillstånd i samutnyttjade anläggningar på enskilt område eller i ett plan över eller under allmän plats.
- Om avtalet tecknas med kommunen ska sökande fastighetsägare betala en engångsavgift på motsvarande 2½ prisbasbelopp per parkeringsplats. Om särskilda skäl föreligger kan kommunstyrelsen besluta att tillfälligt sänka avgiften.
- För parkeringstillståndet, om parkeringsköpen rör en kommunal parkeringsanläggning, tar kommunen ut en årlig avgift som täcker drift och underhåll av parkeringsanläggning, övervakning samt administration.
- Servitut ska upprättas som ger sökande fastighetsägare rätt att nyttja den köpta parkeringsrätten. Väljer parterna att teckna ett avtalsservitut ska detta skrivas in hos Lantmäterimyndigheten.

Regler för parkeringsköp med rätt att erhålla boendeparkeringskort

- Antalet parkeringsplatser som kan tillgodoräknas genom denna form av parkeringsköp begränsas till fastighetens andel av antalet platser som kan nyttjas som boendeparkering¹.
- Ett avtal upprättas som visar vilket antal boendeparkeringskort som boende på den aktuella fastigheten ges rätt att köpa. Denna uppgift skrivs in i kommunens register för fastigheter med rätt att köpa boendeparkeringskort.
- Sökande fastighetsägare betalar för avtalet en engångsavgift på motsvarande 2½ prisbasbelopp gånger antalet boendeparkeringskort som avtalet ger rätt till. Om särskilda skäl föreligger kan kommunstyrelsen besluta att tillfälligt sänka avgiften.

¹ Andelen beräknas i samband med bygglovsprövning utifrån en indelning i olika delområden där antal bostäder slås ut på antal boendeparkeringsplatser inom delområdet.

Bilaga 1

Parkeringsutredning 2015

Inledning

Uppdrag och arbetssätt

Kommunfullmäktige beslutade 2014-09-03 att nu gällande parkeringsnorm ska ses över. Kommunstyrelsen beslutade 2014-08-20 att uppdra åt Byggnadsnämnden och Samhällsbyggnadsnämnden att i uppdraget om översyn av parkeringsnormen ska ingå fråga om införande av parkeringsplatser med laddstolpar.

Framtagandet av denna utredning har skett genom regelbundna möten i arbetsgruppen under större delen av 2015.

Trollhättans kommun är också under framtagande av ny parkeringsnorm och en träff har ägt rum med deras arbetsgrupp. Även ett möte har skett med AB Vänersborgs-bostäder för att diskutera dagens parkeringsnorm och eventuell förändring.

Andra kommuners parkeringsnormer har studerats och jämförelser mellan vårt förslag och den gamla normen utifrån faktiska exempel har också genomförts.

Sammanfattning

Parkering innebär att varaktigt ställa upp ett fordon med eller utan förare. Tillgång till parkeringsplatser för cyklar, bilar och andra fordon är en förutsättning för att trafiken ska fungera smidigt.

Parkeringsnormen är en del i det som syftar till att säkerställa en god kvalitet i parkeringsplaneringen genom hela planprocessen, från översiktlig planering till bygglovshandläggning.

Parkeringsnormerna innehåller parkeringstal för cykel och bil. Parkeringstalen anger det minsta antal parkeringsplatser som måste ordnas vid ny- eller ombyggnation av en fastighet. För bilparkering handlar det om att hitta en balans mellan framtida parkeringsefterfrågan, samhällsekonomi och en effektiv markanvändning. För cykelparkering handlar det om att se till att det finns många och attraktiva cykelparkeringar så att cyklandet kan öka.

Utredningen konstaterar att parkeringsnormen från 2008 i stort ligger på rimliga nivåer, om man ser till situationen idag och andra kommuners normer. Det nya förslaget till parkeringsnorm innebär därför ingen halvering utan justeringar som sammantaget motsvarar en sänkning på motsvarande 20-25%. Samtidigt är det viktigt att normen inte hindrar bostadsbyggande och satsningar på en rik och attraktiv stadsmiljö. Därför innehåller det nya förslaget flera olika möjligheter för sänkt parkeringsnorm, till exempel genom satsning på bilpool. I förslaget tydliggörs även hur olika typer av samutnyttjande kan sänka normen.

När det gäller parkeringsköp konstaterar utredningen att det är en viktig del av att hitta lösningar för parkeringsfrågan i stadens centrala delar. Utredningen föreslår att boendeparkering integreras i systemet så att även parkering på allmän platsmark beaktas när parkeringsnormen ska tillgodoses.

Utredningen beskriver också dagens parkeringssituation i centrala Vänersborg och hur man skulle kunna göra det mer attraktivt för besökare i centrum genom att få fler att undvika att köra in bland stadskvarteren. Ett sätt att skapa förutsättningar för det vore att anordna större parkeringar vid infarterna till centrum men ändå inom rimligt gångavstånd till centrum. De parkeringarna bör vara till för de som behöver parkera hela dagen eller i alla fall längre är de korttidsparkeringar som erbjuds inne i centrumkärnan.

Bakgrund

Bakgrunden till och syftet med uppdraget

Den 20 september 2013 lämnades en motion in till kommunstyrelsen som yrkar på att Vänersborgs parkeringsnorm ”ses över och åtminstone halveras”. Motionärerna trycker bland annat på problemet att små lägenheter blir kostsamma för att varje lägenhet enligt normen ska ha en parkeringsplats. Vidare lyfts frågan om att bilåkande skapar många problem i samhället och behovet av att ställa om till mindre bilberoende.

Motionen bereddes av Samhällsbyggnadsnämnden, Byggnadsnämnden och Kommunstyrelsen. I sitt yttrande föreslog Samhällsbyggnadsnämnden att avgiften för parkeringsköp också ska tas upp i utredningen. Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog vidare att man även bör utreda införande av parkeringsplatser med laddstolpar.

Kommunstyrelsen uppdrog 20 augusti 2014 åt Byggnadsnämnden och Samhällsbyggnadsnämnden att se över parkeringsnormen samt att i det arbetet ta med frågan om införande av parkeringsplatser med laddstolpar. Kommunfullmäktige biföll motionen genom att besluta att parkeringsnormen ska ses över.

Varför parkeringsnorm?

Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering – det är fastighetsägarens skyldighet. Däremot har kommunen ett övergripande ansvar för planering av parkeringar. Det ansvaret innebär att kommunen bör ställa krav på att parkering ska lösas i samband med nya detaljplaner och bygglov.

Parkeringsnorm är ett redskap för att underlätta planering och bygglov – normen anger riktvärden utifrån vilka parkeringsbehov som kan anses rimliga.

Vad säger Plan- och bygglagen?

I Plan- och bygglagen 3 kap, 15§ föreskrivs följande om parkering:

”Tomter som tas i anspråk för bebyggelse skall anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Dessutom skall tillses att lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna.

Om tomter tas i anspråk för bebyggelse som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för barnstuga, skola eller annan jämförlig verksamhet, skall det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på tomten eller på utrymmen i närheten av denna. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att anordna både parkering och friyta, skall i första hand friyta anordnas.”

Vänersborgs parkeringspolicy

I kommunens parkeringspolicy lyfts hållbarhet och tillgänglighet fram som starka ledord. Några viktiga punkter som fastslås är:

- Cykel- och kollektivtrafik ska ges företräde framför biltrafik
- Allmän plats kan användas för angöring och ärende, men endast i undantagsfall för boende och verksamma.
- Parkering ska inte finnas där det tränger undan lek och vistelse
- 80% beläggning anses som en normal maxbelastning
- I centrala lägen bör parkering läggas i plan för att nyttja marken effektivare och av samma skäl bör parkering samnyttjas mellan olika verksamheter
- Torg, gröna platser, förgårdar, gator mm behöver frigöras från parkering
- Parkering kan med fördel samlas i gemensamma anläggningar
- Särskilda satsningar kan behövas för att förbättra cykelparkering och parkering vid kollektivtrafikhållplatser

Parkeringsituationen i Vänersborg

Övergripande trender

Fram till 2007 ökade trafiken hela tiden på de svenska vägarna men mellan 2007 och 2013 planade det ut och många talade om ”peak-car”, det vill säga att biltrafiken hade nått sin högsta nivå och skulle vara oförändrad eller minska. Men 2014 ökade trafiken på svenska vägar med drygt två procent, vilket kan bero på starkare ekonomi, ökad sysselsättning och snabbt sjunkande bränslepriser. Enligt Trafikverkets prognos från 2015-04-22 kommer personbilstrafiken fortsätta öka med 1,1 procent årligen fram till 2030. Dock kan en nedåtgående trend i storstäder märkas.

För Vänersborg tätort ser trafikarbetet² ut att ligga på en konstant nivå och har gjort så de senaste 20 åren. Personbilsinnehavet är något större i Vänersborg än rikssnittet, 52% jämfört med 47 % i riket (2014). För jämförelse ligger bilinnehavet i Trollhättan på 47% och i Uddevalla 50% (SCB).

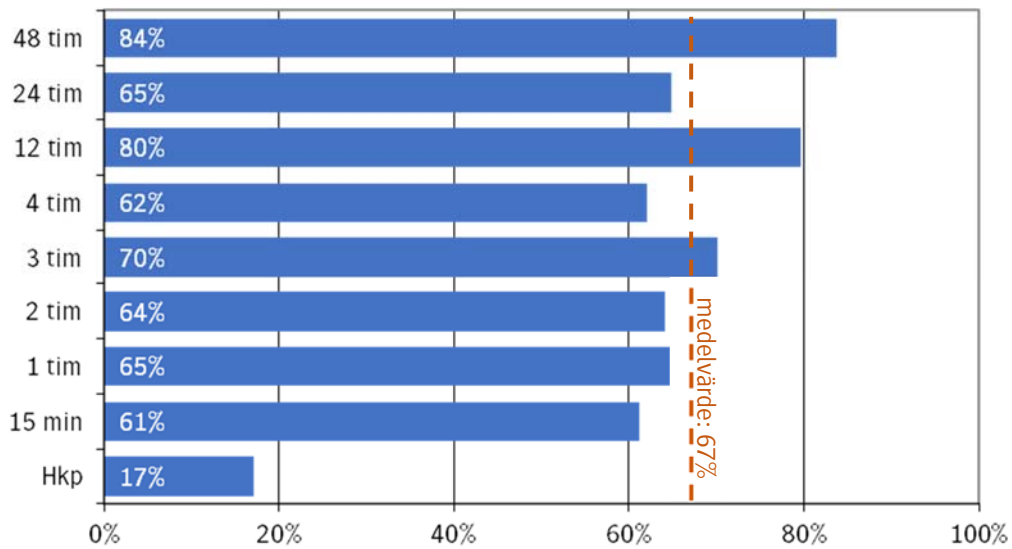
Cykelanvändning ser ut att öka vilket gör att det blir allt viktigare att tillgodose parkeringsbehoven för cyklar vid bostäderna och framför allt vid målpunkterna.

Det är svårt att sia om hur bilanvändning kommer att förändras på längre sikt. Kraven på minskning av koldioxidutsläpp kommer med all sannolikhet att öka i takt med att hotet om klimatförändringar lyfts fram. Vi har redan idag nationella och internationella åtaganden om minskade växthusgasutsläpp att ta hänsyn till. Det kan till exempel innebära att nya regler införs i landet som gör det mer attraktivt för människor att välja andra färdmedel än bil. Det innebär även att vi som kommun har en skyldighet att bidra till utsläppsminskningarna genom att själva skapa sådana regler.

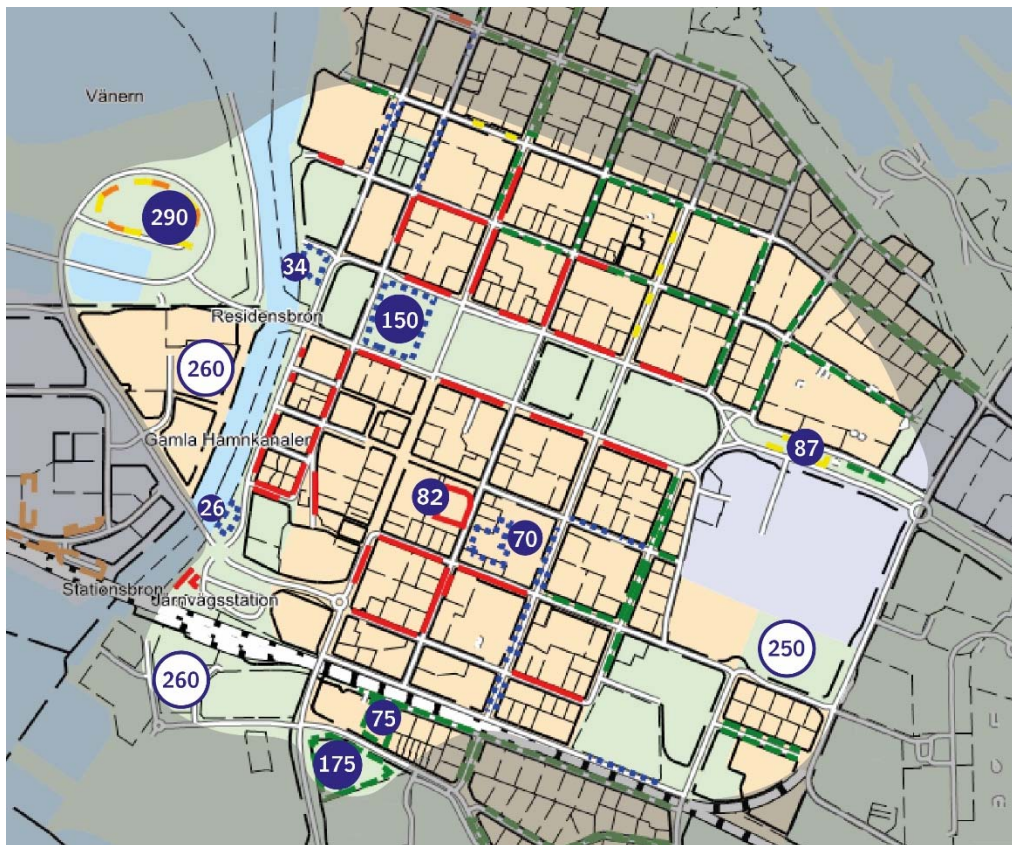
Parkeringsituationen i Vänersborgs centrum

Parkeringsituationen i Vänersborg är idag på en acceptabel nivå men det har försvunnit en del centrala parkeringar. Vissa tider kan det på en del ställen upplevas svårt att hitta en ledig plats, men de mätningar som gjorts visar på en beläggningsgrad som ligger under riktvärdet på 80% (se diagram nedan). Näringslivet har vid flera tillfällen påtalat behovet av fler parkeringsplatser och även boende som inte har plats på kvartersmark hör av sig emellanåt.

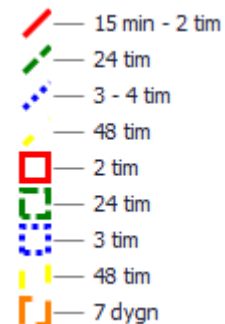
² Trafikarbete är en term som används för att beskriva mängden trafik, det vill säga det samlade antalet kilometer som trafikfordon körs.



Beläggingsgrad på kommunala parkeringsplatser i Vänersborgs centrum en fredag kl. 14:30-16:30. Tiderna anger vilken typ av parkeringsplats. (kommunens mätning 2013)



Kommunala P-platser	990
Större privata P-platser för allmänhet/kunder	720
Gatuparkering långtid (12 tim-7 dygn)	450
Gatuparkering korttid (15 min-4 tim)	440
Gatuparkering för rörelsehindrade	35



Parkeringsutbudet i Vänersborgs centrum.
Totalt finns ca 2700 bilplatser inom markerat område.

Med utgångspunkt från visionen³ att Vänersborg skall ha 50 000 invånare år 2030 föreslog parkeringsutredningen från 2007/2008 att vi borde anlägga cirka 50 nya parkeringsplatser per år. Det har inte skett utan istället har antalet allmänna parkeringsplatser i centrala Vänersborg minskats med cirka 260. Utöver dessa har diskussion förts om att minska parkeringsytorna på torget och det planeras för byggnation på kvarteren Haren och Grävlingen vilket innebär att fler parkeringsplatser kan försvinna inom en snar framtid.



Parkeringsplatser i centrala Vänersborg som tagits bort senaste åren eller som kan komma att tas bort.

Parkeringsbehov jämfört med andra behov

I centrum av en stad möts många olika intressen och det är ofta svårt att få marknaden att räcka till för allt. Det finns i Vänersborg ett stort behov av nya bostäder och centralt är intresset stort att bygga. För att hamna på rimliga prisnivåer finns ett stort intresse hos exploatörer att bygga mycket på den mark som byggs. Samtidigt ska även behov av lektytor och grönska tillgodoses, och det ska finnas plats för avfallshantering, räddningsarbete, hållbar dagvattenhantering med mera. Parkeringsnormen bevakar behovet av parkeringsplatser men gör inga avvägningar gentemot andra behov i trängda lägen.

³ I Vänersborgs Översiktsplan 2006 fastställs målet att befolkningen skulle växa till 40 000 invånare år 2015 och 50 000 år 2030.

Parkeringsnormen bidrar i vissa fall till att begränsa omfattningen av byggprojekt vilket kan leda till färre antal nya bostäder och högre kostnader. Å andra sidan är det viktigt att det som byggs görs på ett hållbart sätt som inte skapar framtida problem, t.ex. med brist på parkeringsmöjligheter och kaotiska trafiksituationer.

Hur andra gör

Utredningen har gjort jämförande analyser mellan ett antal parkeringsnormer från andra kommuner, se tabeller nedan.

P-norm bil

Kommun	småhus (per bostad)	flerbostadshus (per bostad)	vårdbo- ende	förskola	grund- skola	industri/ hantverk
Falkenberg (2013)	2,0	0,8	utreds	-	5	-
Uddevalla (1994)	2,2	0,9	utreds	10	5	8/16
Lidköping (2009)	-	0,8	-	-	-	12
Karlstad (2013)	2,0	0,7-0,8	3	5	3	0-5
Varberg (2012)	-	0,8	-	-	-	12 (hantverk)
Örnsköldsvik (2013)	-	0,3-0,9	-	7	-	utreds
Vänersborg (2008)	11/1000m ²	0,8	-	25	-	15
<i>Vänersborg (förslag)</i>	<i>2,0</i>	<i>0,4-1,0</i>	<i>4</i>	<i>25</i>	<i>5-15</i>	<i>10/utreds</i>

Tabell: Jämförelse av parkeringsnormer för bil i centrum i olika kommuner. Med undantag av bostäder anger normen antal platser per 1000 m² BTA (bruttoarea, det vill säga den sammanlagda ytan på alla våningar ut till ytterväggens utsida).

P-norm bil (fortsättning)

kommun	kontor	handel	restaurang	övrig service	Högre norm ut- anför centrum	Reducering för samnyttjande
Falkenberg (2013)	18	25	30	-	Ja	kan utredas i de- taljplan
Uddevalla (1994)	18	32	50	25-32	Ja	ca 30%
Lidköping (2009)	20	35	-	36 (vård) 30 (hotell)	Ja (för bostad)	-
Karlstad (2013)	2-5	25-30	-	-	Ja	-
Varberg (2012)	12	22-30	20	12	Ja	-
Örnsköldsvik (2013)	22	30	26	13 (hotell)	Ja	-
Vänersborg (2008)	19	31	75	24	Ja	ca 20-33%
<i>Vänersborg (förslag)</i>	<i>20 /utreds</i>	<i>30 /utreds</i>	<i>25 /utreds</i>	<i>25 /utreds</i>	-	<i>10-40%</i>

Tabell: Jämförelse av parkeringsnormer för bil i centrum i olika kommuner. Normen anger antal platser per 1000 m² BTA.

När det gäller parkeringsnorm för bilparkering ligger många kommuner på någorlunda liknande nivåer. Några siffror sticker ut i tabellen:

- Örnsköldsvik använder en parkeringsnorm som skiljer på mindre lägenheter (1-2 rum) och större (3 eller fler rum). Dessutom kan enrumslägenheter få ytterligare lägre norm, vilket ger tre nivåer.
- Karlstad har i jämförelse med andra kommuner låga normer för centrala arbetsplatser.
- Vänersborgs gällande parkeringsnorm för restaurangverksamhet är mycket hög jämfört med de andra kommunerna.

Många kommuner har också parkeringsnorm för cyklar. Nedan följer motsvarande tabell för jämförelse av cykelparkeringsnormer.

P-norm cykel

kommun	flerbo- stadshus (per bostad)	vård- boende	förskola	grund- skola	industri/ hantverk	kontor	handel	restau- rang
Falkenberg (2013)	2,5	-	-	5	-	-	-	-
Karlstad (2013)	4	10	0,5/barn	0,8/barn	6	25	35	-
Varberg (2012)	2,5	-	-	-	-	18	20	-
Örnsköldsvik (2013)	2,5	-	0,3/barn	0,3-0,7 /barn	-	9	12-15	16
Vänersborg (2008)	2,5	-	-	0,4-0,8 /barn	4-8	15-25	35-95	-
<i>Vänersborg (förslag)</i>	<i>1,5-2,5</i>	<i>5</i>	<i>25</i>	<i>50-60</i>	<i>10 /utreds</i>	<i>15 /utreds</i>	<i>25 /utreds</i>	<i>20 /utreds</i>

Tabell: Jämförelse av parkeringsnormer för cykel i olika kommuner. Förutom bostäder anger normen antal platser per 1000 m² BTA.

Principiella överväganden

Här förklaras några av de principiella överväganden som ligger till grund för förslaget till ny norm.

Normen motsvarar lägstakrav

I de flesta fall är parkeringsnorm formulerat som lägsta antal parkeringsplatser som kan krävas i samband med bygglov. Det finns exempel också på maxnorm för parkering, för att skapa bättre stadsmiljöer och incitament till mindre bilägande. Bland annat används maxnormer för parkering i Oslo, Helsingfors och Zürich. På sikt kan en restriktiv maxnorm tvinga fram en välfungerande stadsstruktur med högre andel kollektivtrafikresenärer och mindre trängsel på befintliga gator.

Bedömningen är att överutbud på parkeringsplatser inte är en allvarlig stadsutvecklingsfråga i Vänersborg idag och att risken är liten att fastighetsägare ser ett värde i att tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad som är lämpligt. Om parke-

ringsplatser i framtiden blir överflödiga är det lättare att hitta en ny markanvändning för de ytorna än att i efterhand skapa parkeringsytor i en redan uppbyggd miljö. Därför föreslås att Vänersborg behåller systemet med minimi-norm.

Ingen zonerings

I samtliga parkeringsnormer från olika kommuner som studerats används någon form av zonerings, det vill säga att parkeringsnormen är olika för olika delar av kommunen. Tanken är att normen hålls låg i centrum där konkurrensen mellan olika markanvändning är som högst. I regel gäller parkeringsnormen endast i tätort och i flera fall endast centrala delar av tätorten.

Bedömningen är att det inte finns behov av högre parkeringsnorm utanför centrum. Om en byggherre vill vända sig till en målgrupp med högre bilinnehav finns alltid möjligheten att tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad normen föreskriver. I och med att konkurrensen om marken inte är lika hög utanför centrum finns alltså förutsättningar för marknaden att reglera parkeringsutbudet till en anpassad nivå.

Enkelt att beräkna, men möjlighet till särskild utredning

Det finns tre olika sätt att beräkna parkeringsantal. Vanligast är att ange antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA (bruttoarea, det vill säga den sammanlagda ytan på alla våningar ut till ytterväggens utsida). Det innebär att det är ganska lätt att beräkna utifrån byggnadsvolymer, oavsett planlösning. När det gäller bostäder används ofta som ett alternativt antal parkeringsplatser per bostad. En fördel med det är att det kan tänkas bättre motsvara behovet. En tredje beräkningsprincip är antal parkeringsplatser per person – till exempel används antal ofta anställda eller antal elever. Ibland används två alternativa räknesätt för en och samma byggnadsfunktion. Till exempel föreskriver den gällande normen för bilparkering vid centrala flerbostadshus i Vänersborg minst 10 platser per 1000 m² BTA samtidigt som den anger att antalet inte bör underskrida 0,8 per lägenhet.

En grundföresats är att göra en parkeringsnorm som är lättöverskådligt och enkel att räkna på. Därför anges för varje funktion endast ett riktvärde. För bostäder, som tydligt är kopplade till hushåll, anges normen i antal per bostad. För andra funktioner används istället antal per 1000 m² BTA. Detta för att det ger ett tydligt och enkelt sätt att beräkna, men även beroende på att verksamheter ofta ändras och att det därmed är svårt att förutse till exempel kundunderlag och antal anställda. Detta görs även för skolbyggnader, av samma anledning att det är bruttoytan som fastställs i detaljplaner och bygglov medan antalet personal och elever kan variera.

Den gällande parkeringsnormen skiljer på boende/verksamma och besökande, vilket gör att man får lägga ihop två siffror för att se det samlade parkeringsbehovet. Vilka krav som ställs på respektive kategori är inte specificerat i normen, men bland annat är det underförstått att kravet på besöksparkering innebär att inte alla platser kan vara förhyrda eller i garage. Istället för separata siffror anges i det nya förslaget att en viss andel av parkeringsplatserna bör vara besöksparkering. Flera andra kommuner har som riktlinje att besöksparkering till bostäder sker på allmän platsmark. Bedömningen är att vi inte bör göra ett sådant generellt ställningstagande.

Det är svårt att ange exakta riktvärden som fungerar generellt för breda kategorier av användning som till exempel ”handel” eller ”industri och hantverk”. I den

gällande normen anges ofta intervall. Bedömningen är att det är enklare och tydligare att ange ett värde. Förslaget anger dessutom i de flesta fall värden som för enkelhets skull ligger på jämna femtal.

För att ändå ge möjlighet till mer noggrann beräkning baserad på verksamheten uppmuntras i det nya förslaget att särskild parkeringsutredning görs. I vissa fall ställs även krav på sådan.

Flera sätt att sänka normen

En utgångspunkt i motionen som ledde fram till denna utredning var att parkeringsnormen borde sänkas kraftigt, ”åtminstone halveras”. Utredningen har kommit fram till att en sådan regelförändring kan riskera att skapa stora problem om inte samtidigt stora förändringar sker i människors beteendemönster, det vill säga att fler väljer att inte äga egen bil och att köra mindre. Parkeringsnormen bör samtidigt inte vara ett hinder för en utveckling som ger förutsättningar för en framtid med mindre bilinnehav och bilåkande. Detta löses genom att möjliggöra och uppmuntra till olika åtgärder för att kunna sänka normen.

Det finns en riskfaktor i att vissa av åtgärderna är svåra att kontrollera över tid. Förutsättningarna för att en fastighetsägare vid ett bygglov fick igenom en sänkt norm kan med tiden förändras om till exempel hyresrätter omvandlas till bostadsrätter, samnyttjande av parkeringsplats upphör eller bilpool avskaffas. Bedömningen är att det ändå är värt riskerna att pröva detta system, vilket kan följas upp efter en tid. Vissa av riskerna kan hanteras med olika former av avtal. Ett säkert sätt att bevaka förutsättningarna är att kommunen äger marken och skriver tomträttsavtal, vilket används bland annat i Västra Hamnen i Malmö.

Den gällande parkeringsnormen redovisar olika siffror beroende på om platser är samnyttjade eller inte. I det nya förslaget är detta utvecklat som en åtgärd för sänkning av normen, där riktvärden anges beroende på vilka typer av funktioner/verksamheter som samnyttjar platsen. Andra åtgärder som kan ge sänkt norm är bland annat satsning på bilpool och avtal med hyresgäster om att inte äga bil. Åtgärds paket liknande de föreslagna används bland annat i Malmö.

Diskussion och tankar framåt

I detta avsnitt diskuteras de föreslagna förändringarna. Här presenteras också delar av de analyser som använts för att ta fram och prova förslagen.

Diskussion om förslaget ny parkeringsnorm

Övergripande analys Vänersborgs centrum

Det är just i Vänersborgs centrum som parkeringssituationen kan vara ansträngd. Därför är det extra viktigt att studera vad förslaget kan innebära för de centrala kvarteren. Inom dessa kvarter finns en stor täthet av byggnader som rymmer både bostäder, kontor, handel och annan service. Det är svårt att få ytan att räcka till. Inom de centrala kvarteren finns i dagsläget bara plats för uppskattningsvis en tredjedel av det parkeringsbehov som normen föreskriver (se tabell nedan). Att parkeringssituationen ändå fungerar relativt bra beror på att det finns många parkeringsmöjligheter utanför dessa kvarter, bland annat i form av gatuparkering och på de stora allmänna parkeringsplatserna på torget, Norra Sanden och vid

södra och östra infarten. Utöver det nyttjas även vissa större privata parkeringsplatser av människor som bor, jobbar eller gör ärenden i centrum.

Analysens fokus är de 23 mest centrala kvarteren, avgränsade av Kungsgatan i norr, järnvägen i söder, Hamnkanalen i väster och Östergatan i öster (se kartbild nedan). Parkeringsbehovet är beräknat utifrån de verksamheter som finns inom detta område, medan tillgången till parkering även räknar in parkeringsplatser som nyttjas inom rimligt gångavstånd.



Området medtaget i den översiktliga analysen.

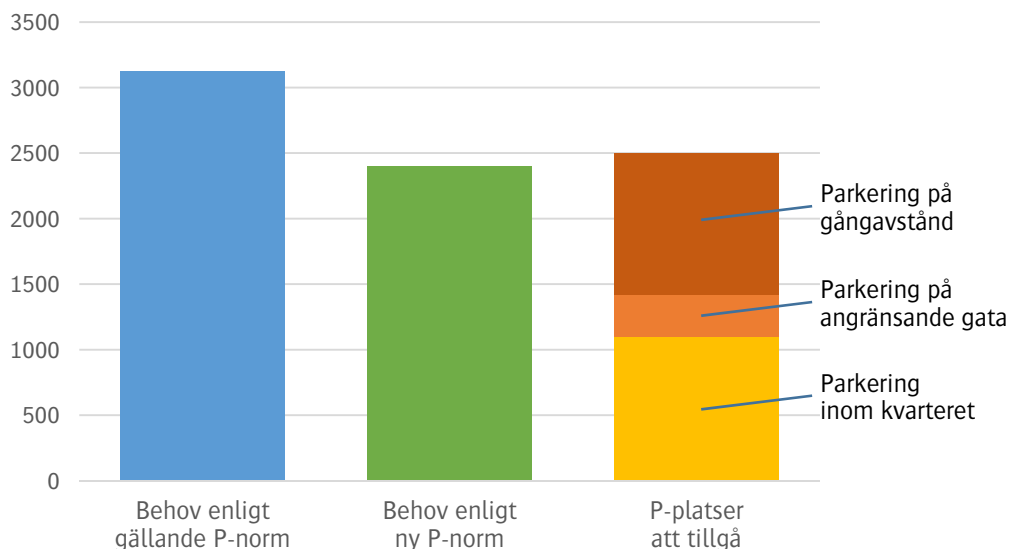
En exakt inventering av befintliga parkeringsplatser är svår att göra av flera skäl. Inte minst kan förändringar ske över tid där en gårdsyta kan fungera som parkeringsplats eller ett garage kan fungera som förrådsbyggnad. Därför är siffrorna som ligger till grund för analysen uppskattningar över antalet parkeringsplatser som används. På liknande vis vore det en grannlaga uppgift att med precision räkna fram antalet parkeringsplatser som skulle ha krävts vid bygglovsprövning för alla befintliga fastigheter i analysområdet. En översiktlig inventering har här gjorts för att uppskatta våningsyta fördelat på de kategorier som används i parkeringsnormen.

Kvarter	P-behov enligt norm		Befintliga P-platser		underskott/ överskott
	gällande	nytt förslag	inom kvarteret	inräknat gatan	
SÄVEN	135	72	0	7	-65
TISTELN	77	53	10	16	-37
RIKSBANKEN	24	19	0	25	6
TULPANEN	79	71	12	34	-37
VALLMON	117	107	85	111	4
VIOLEN	23	24	12	12	-12
RESEDAN	209	185	11	17	-168
MALÖRTEN	80	78	30	30	-48
TIMJAN	80	64	6	6	-58
SIPPAN	252	175	63	71	-104
NÄCKROSEN	396	274	23	27	-247
NÄSSLAN	214	200	85	85	-115
PENSÉEN	135	108	133	166	58
PIONEN	134	109	43	43	-66
LÖVKOJAN	207	172	116	150	-22
MYRTEN	41	34	91	105	71
NARCISSEN	157	128	109	139	11
NEJLIKAN	119	96	41	51	-45
KONVALJEN	210	166	82	126	-40
KRASSEN	165	136	57	104	-32
LINNÉAN	100	81	54	57	-24
LJUNGEN	172	48	32	38	-10
summa	3126	2399	1095	1420	-979

Tabell: Analys av parkeringssituationen i utifrån gällande och föreslagen P-norm. Sista kolumnen jämför föreslagen norm med parkeringsplatser inom kvarter och intilliggande gatuparkering. Siffrorna bygger på uppskattningar.

Enligt tabellen framstår det som att parkeringstäckningen är alarmerande dålig. Situationen blir dock annorlunda om man ser till de parkeringsplatser som finns inom gångavstånd, den bruna delen av tredje stapeln i diagrammet nedan.

Diagram: Analys av parkeringsbehov och parkeringsutbud i Vänersborgs centrum.



Sammantaget visar analysen att det nya förslaget till parkeringsnorm räknat på dagens verksamheter och bostäder i centrumkvarteren skulle innebära en minskning på uppskattningsvis 20-25%. Effekten kan dock bli betydligt större om man ser till de möjligheter till sänkt parkeringsnorm som lyfts fram i förslaget⁴.

Vidare konstateras att Vänersborgs centrum idag är väldigt långt från att möta såväl gällande som föreslagna normens krav på parkeringsplatser inom kvartersmarken.

Av de dryga tusentalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser som ligger på gångavstånd från centrum utgörs i dagsläget ungefär en fjärdedel av privat betalparkering (Vänerparken). Vidare förekommer att människor som bor, arbetar eller gör ärenden i centrum olovligt använder mindre utnyttjade delar av privata parkeringsytor (t.ex. Kvantum och Willys). Långsiktigt har kommunen ingen rådighet över dessa. En andel av de kommunala parkeringsplatserna ligger också på platser där alternativ markanvändning planeras eller har diskuterats (t.ex. torget och kvarteren Haren och Grävlingen). Till detta kommer att framtida visioner om utveckling på Sanden och förtätning i centrum skulle öka parkeringsbehovet och samtidigt sätta mer press på bättre nyttjande av marken än parkeringsytor. Det finns därmed anledning att ta fram en långsiktig strategi för hur parkeringsfrågan kan lösas på längre sikt (se vidare diskussion om detta i sista avsnittet).

När det gäller användningen av allmän platsmark för parkering, boendeparkering och parkeringsköp, se fortsatt diskussion i nästa avsnitt.

Räkneexempel på två kvarter

För att bättre kunna studera konsekvenserna av det nya förslaget till parkeringsnorm har utredningen tittat närmare på två aktuella exempel. I båda fallen är det Vänersborgsbostäder som har önskemål om att bygga bostäder i centrum. Det första fallet rör nya bostadshus på platsen för Huvudnässkolans C-byggnad. Det andra fallet rör tillbyggnad av befintliga bostadshus. Parkeringsnormen är en av de faktorer som påverkar förslagsutformningen och byggherren har varit intresserad av att se hur en ny parkeringsnorm skulle kunna ge nya förutsättningar för projektet.

1. Två nya bostadshus med sammanlagt 48 lägenheter i på fastigheten Cypressen 17.

Bruttoarea (BTA)	Antal lägenheter 2 rum och kök	Atal lägenheter 3 rum och kök	Antal lägenheter totalt
3402 m ²	20	28	48

Krav på parkeringsplatser enligt nuvarande norm: **38** st

Normen 8+2 platser per 1000 m² ger 34 platser. Dock ska det vara minst 0,8 platser per lägenhet vilket ger 38 platser.

Krav på parkeringsplatser enligt nytt förslag: **30** st

För hyreslägenheter gäller 0,4 och 0,8 bilplatser för små respektive stora lägenheter, vilket ger $20 \times 0,4 + 28 \times 0,8 = 30$ platser.

⁴ Siffrorna ovan är räknade utifrån att inga åtgärder för sänkning av normen görs utöver 20% samnyttjande.

Enligt detaljplanen ska tomten rymma en bostadsgård med grönytor på minst 600 m². Förutom det kan ytor på gården behövas för bland annat återvinningshus och väderskydd för cyklar.

Det nya förslaget på parkeringsnorm innebär förbättrade möjligheter att skapa en bra gårdslösning utan att minska på antalet bostäder. Parkeringsköp eller särskilda åtgärder för sänkt norm bör inte behövas i detta fall.

2. 64 nya lägenheter genom att lägga till två våningar på befintliga bostadshus i kvarteret Narcissen, där det sedan tidigare finns 103 lägenheter.

Bruttoarea (BTA)	Antal lägenheter 2 rum och kök	Atal lägenheter 3 rum och kök	Antal lägenheter totalt
7870 + 3920 = 11790 m ²	55 + 38 = 93	48 + 24 = 72	103 + 62 = 165

Antal parkeringsplatser enligt nuvarande norm: **132 st**

Normen 8+2 platser per 1000 m² ger 118 platser. Dock ska det vara minst 0,8 platser per lägenhet vilket ger 132 platser.

Antal parkeringsplatser enligt nytt förslag: **95 st**

För hyreslägenheter gäller 0,4 och 0,8 bilplatser för små respektive stora lägenheter, vilket ger $93 \times 0,4 + 72 \times 0,8 = 95$ platser.

På fastigheten finns sedan tidigare 69 bilplatser (55 på gården och 14 i garage). Genom att strukturera om gårdsparkeringen kan ytterligare 9 platser skapas där. Då fattas 17 parkeringsplatser. Det finns olika sätt att lösa det:

- Parkeringsköp kan ge rätt till köp av boendeparkeringskort på gatorna.
- Genom parkeringsköp kan även andra parkeringsplatser utanför kvarteret räknas in. Kvarteret ligger dock i ett läge där det kan vara svårt att hitta lämpliga parkeringsanläggningar inom rimligt avstånd.
- Samnyttjande med andra verksamheter kan vara svårt att ordna i detta fall då kvarteret är ett renodlat bostadskvarter.
- Åtgärds paket med bilpool ligger däremot nära till hands i en fastighet med ett stort antal hyreslägenheter och möjlighet till garage. Åtgärden skulle kunna ge utrymme för att frigöra uppskattningsvis 80-100 m² av den befintliga parkeringsytan på gården till bättre användningsområden.

Slutsatser och diskussion om övriga konsekvenser

Exemplen ovan visar att det nya förslaget innebär en reell sänkning av kraven på parkeringsplats, vilket kan underlätta enskilda byggprojekt. Större effekt kan nås om möjligheterna till åtgärder för sänkt parkeringsnorm utnyttjas.

Varje byggprojekt har sina speciella förutsättningar och det är svårt att ge en generell bild av vad parkeringsnormen innebär. De två räkneexemplen rörde båda bostadsprojekt med hyresrätter. För bostadsrätter och vissa verksamheter ger förslaget inte lika tydlig skillnad. Men nya åtgärder för sänkning bör ge bättre möjligheter att lösa svåra situationer även i de fallen, och förhoppningsvis kan det i förlängningen bidra till en mer hållbar stadsutveckling.

Användandet av allmän platsmark är en nyckelfråga för parkeringssituationen som behandlas vidare i nästa avsnitt.

Diskussion om parkering på allmän plats och nya regler för parkeringsköp

Om boendeparkering och annan parkering på allmän platsmark

Som diagrammet på sidan 23 visar är verksamheter och boende i centrum helt beroende av att kunna nyttja parkeringsmöjligheter på gatorna och på de större parkeringsanläggningarna som oftast tillhandahålls på kommunal allmän platsmark. Kommunen har valt att inte ta ut parkeringsavgifter men utan istället reglera genom tidsbegränsningar och parkeringsskiva (P-skiva).

P-skiva gör det både tydligare och enklare att veta hur länge man får parkera samtidigt som det underlättar bevakningen. Systemet bygger på ett ansvarstagande, där den som parkerar behöver känna till och följa de regler som finns och vara noga med att använda P-skivan rätt. Inga förändringar föreslås av detta system.

Möjligheten finns även att som boende i kommunen köpa boendeparkeringskort, vilket innebär att man har rätt att parkera upp till en vecka i sträck på plats som normalt tillåter 3 timmars parkering eller mer. Systemet ger en flexibel lösning för samnyttjande av gatuparkering och är mycket utbrett i stadskärnor med tät bebyggelse och liten yta för parkering.

I Vänersborg är 48 boendeparkeringskort registrerade. Antalet platser tillgängliga i centrum är ca 1240, vilket innebär att boendeparkeringen än så länge inte innebär någon belastning. Om många fler skulle utnyttja möjligheten finns på sikt en risk att vissa gator blir svåra att få tillgång till för besökare. Det finns ingenting i dagens villkor som relaterar antalet boendeparkeringskort till antalet tillgängliga platser.

Om parkeringsköp

Genom att tillämpa parkeringsköp där kommunen anger villkoren och godkänner parkeringsköpet kan kommunen styra var och hur många parkeringsplatser som byggs och det möjliggör för fler bilplatser i gemensamma parkeringsanläggningar, vilket i sin tur underlättar samnyttjande och sänkt parkeringsnorm.

Utredningen har konstaterat att användningen av parkeringsköp endast har utnyttjats vid ett tillfälle – när gamla Riksbanken byggdes om till bostadsändamål. Tyvärr kan inte medlen från friköpen öronmärkas till att i förlängningen tillskapa nya parkeringsplatser vilket egentligen är grundtanken i systemet. I praktiken gör systemet med boendeparkering att köpt parkeringsrätt inte alltid nyttjas – genom att skaffa boendeparkeringskort kan boende parkera på gatan nära huset istället. En kritisk tolkning är att parkeringsköp endast fungerar som ett spel för gallerierna.

Å andra sidan visar översikten i tabellen på sidan 23 att det i många kvarter inte finns möjlighet att lösa parkeringsbehoven på kvartersmark och då måste någon form av undantag från normen kunna göras. Parkeringsköp ligger då nära till hands.

Eftersom budgetsystemet inte tillåter öronmärkning av parkeringsköpsintäkter för framtida investeringar är formuleringar om det borttagna ur texten i det nya förslaget. Men det finns ändå en möjlighet att parkeringsköp kan ligga till grund för framtida anläggande av parkeringshus, genom att det går att redovisa hur mycket pengar som kommit in och att det kan tjäna som argument för kommunala investeringar. Detta kan bli aktuellt i en framtid när parkeringsköp gett betydande intäkter.

Den största förändring som föreslås är att göra en koppling mellan boendekort och parkeringsköp. Anledningarna är flera:

- Boendeparkering blir därmed synliggjord som en integrerad del av parkeringslösningen, och kan ingå i bedömningen av hur parkeringsnormen möts.
- Parkeringsrätter genom parkeringsköp som sedan inte utnyttjas kan undvikas om fastighetsägare istället kan köpa rätt till boendeparkering.
- Antalet boendeparkeringskort regleras utifrån tillgången till platser vilket ger ett robust system för framtiden.
- Parkeringsköpsavgifter för boendeparkeringskort kan utgöra en grund för framtida investeringar i parkeringsanläggningar och kan motiveras genom att det ligger stora kostnader i att tillhandahålla parkering på allmän platsmark.

Förslaget innebär alltså att fastighetsägare måste betala parkeringsköpsavgift för att de boende sedan ska kunna köpa boendeparkeringskort. Detta kan förstås gälla enbart för fastigheter som gjort en bygglovsprövning efter att de nya reglerna träder i kraft. Dock kan begränsning av antal boendeparkeringskort per fastighet göras redan nu oavsett parkeringsköp.

En fråga kring genomförandet rör hur antalet boendeparkeringskort kan bestämmas. Förslagsvis slås antalet parkeringsplatser tillgängliga för boendeparkering ut på antalet bostäder inom centrum. Kvoten anger ett riktvärde som kan multipliceras med antalet bostäder i en fastighet för att avgöra hur många boendeparkeringskort som kan tillåtas för fastigheten.

När boendeparkeringskort utfärdas idag kontrolleras att personens bokföringsadress är en fastighet inom rätt område och har ett fordon registrerat på sig. Det nya förslaget innebär att en enkel förteckning görs över fastigheterna i centrum, antalet bostäder i dessa, eventuella parkeringsköp och sedan tidigare utfärdade boendeparkeringskort.

Utöver frågan om boendeparkering har inga större ändringar föreslagits när det gäller parkeringsköp.

Diskussion om laddstolpar

Vänersborgs kommun arbetar för att bli en hållbar kommun och att minska bilens miljöpåverkan genom att erbjuda laddstolpar vore ett steg i rätt riktning.

Förbränning av fossila bränslen står för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen. Utsläppen av växthusgaser leder till en förstärkning av växthuseffekten vilket gör att klimatet förändras och att jordens medeltemperatur stiger. Det svenska transportsystemet är i dagsläget starkt beroende av fossila bränslen. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. För att minska transportsektorns klimatpåverkan måste fordonen bli mer energieffektiva och andelen fordon som drivs med förnybara bränslen öka.

I Regeringens FFF-utredning (FossilFri Fordonsflotta) från december 2013 ses eldrivna fordon vara ett av fem åtgärdsområden där omfattande insatser behövs för att klara omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Antalet elfordon ökar starkt hela tiden och utbyggnaden av laddstationer går också fort. Det är först och främst energibolag och privata aktörer men även en del kommuner har på senare tid börjat anlägga, eller främst upplåta plats för laddstolpar. Det finns exempel där elnätsbolag monterar upp laddstolpar på kommunal mark och även sköter och ansvarar för dessa.

Än så länge finns det inte några laddstolpar för elfordon på kommunal mark i Vänersborg. Det är dock förberett för laddstolpar genom att tomrör är nedlagda på

sex parkeringsplatser på kvarteret Myrten vid kommunhuset samt på en stor del av pendelparkeringen vid resecentrum.

Det finns avsatt medel för anläggande av några laddstolpar på Myrten i år, däremot är det inte klarlagt vilken typ av laddstolpe och vilket betalningssystem det skall vara förberett för. Till att börja med är det tänkt att det skall vara gratis att ladda. Det finns dock en viss osäkerhet kring om det är juridiskt korrekt att en kommun får erbjuda gratis el men det mesta talar för att det är lagligt.

Eftersom det nu är bestämt att kommunen skall anlägga laddstolpar på Myrten så vore det bra med en överenskommelse med någon extern aktör om fortsatt drift den dagen då det inte skall vara gratis längre att ladda. Att kommunen skall sköta och driva en laddstation för betalning verkar tveksamt om det är lämpligt. Utredningen bedömer att den i nuläget bästa lösningen vore att kommunen upplåter plats åt en extern aktör som kan sköta både anläggning och all hantering runt laddstolparna.

Oavsett vem som kommer sköta laddstolparna så bör kommunen vid exploatering och vägbyggnationer alltid utreda behovet av infrastruktur för elbilsaddning.

ANTAL LADDBARA FORDON I SVERIGE 2012-2015

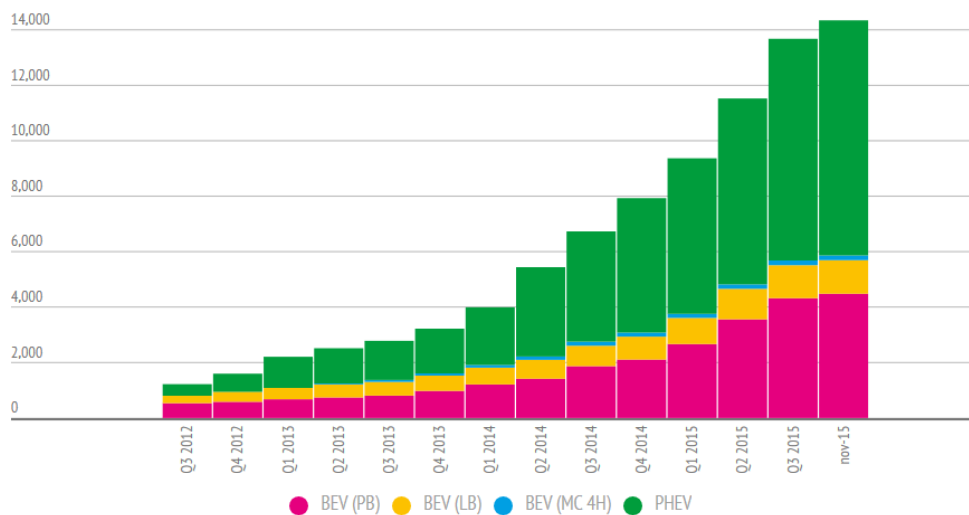


Diagram som visar utvecklingen av elbilar i Sverige sedan 2012. Notera att sista stapeln inte täcker hela kvartalet. Förkortningarna står för olika bil- och batterityper.
Källa: www.elbilsstatistik.se

Behov av långsiktig parkeringsstrategi

Kommunen har som målsättning att stärka Vänersborgs stadskärna som en trivsamt miljö. Som en del av detta är det viktigt att ge handel och service goda förutsättningar där tillgång till parkeringsplatser ingår. Samtidigt kan det gynna den trivsamma miljön om bilar inte har en alltför dominerande ställning. Mark som idag används för parkering skulle eventuellt kunna bidra mer till en trivsamt stadsmiljö om de fick andra funktioner. På många håll framförs anpassning till cyklister och fotgängare som en hållbarhetsstrategi, både ur miljö- och hälsosynpunkt.

Stadsmiljömässigt är ofta parkeringsgarage i källarplan en ideal lösning. Då kan god tillgänglighet kombineras med effektivt markutnyttjande.

Frågan bör även hanteras genom att göra det attraktivt för besökare att undvika att köra in bland stadskvarteren. Ett sätt att skapa förutsättningar för det vore att anordna större parkeringar vid infarterna till centrum. De parkeringarna bör vara till för de som behöver parkera hela dagen eller i alla fall längre är de korttidsparkeringar som erbjuds inne i centrumkärnan.

Behov finns av en långsiktig parkeringsstrategi som tar hänsyn till dessa frågor.

Bilaga 2

Samlad tabell för Vänersborgs kommuns parkeringsnorm

	Cykelparkering antal platser/bostad	Bilparkering antal platser/bostad	
		egen parkering	gemensam parkering
Småhus (≥50 m ²)	ej reglerat	2,0	1,5
	antal platser/ lägenhet	antal platser/lägenhet	
		bostadsrätt	hyresrätt
Flerbostadshus Små lägenheter 1-2 rok	1,5*	0,5**	0,4**
Flerbostadshus Större lägenheter ≥ 3 rok	2,5*	1,0**	0,8**

*) Minst 2/3 av cykelplatserna bör vara väderskyddade.

***) Minst 1/5 av bilplatserna ska vara disponibla för besökare.

	Cykelparkering antal platser/1000 m ² BTA	Bilparkering antal platser/1000 m ² BTA
Vårdboenden	5	4
Förskola	25	25
Lågstadieskola	50	15
Övrig grundskola/ Gymnasieskola	60	5
Industri/Hantverk	10	10
Kontor	15	20
Handel	25	30
Restaurang/Matservering	20	25
Övrig serviceverksamhet	20	25