

Riktlinjer för parkering

CYKEL OCH BIL



KARLSKRONA
KOMMUN

MEDVERKANDE

Riktlinjer för parkering har vintern 2016/2017 arbetats fram av:

Lars Olofsson, trafikplanerare drift- och serviceförvaltningen

Therese Aldinge, projektplanerare drift- och serviceförvaltningen

Mikael Wirbrand, mark- och exploateringsingenjör kommunledningsförvaltningen

Morgan Mattson, bygglovarkitekt miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Anna Olausson, planarkitekt miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Ola Swärdh, planchef miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Evelina Abrahamsson, student vid Fysisk Planering, Blekinge Tekniska Högskola.

Text & layout: drift- och serviceförvaltningen.

Kartor & figurer: drift- och serviceförvaltningen, om inget annat anges.

Alla bilder i dokumentet tillhör Karlskrona kommun och är skyddade enligt upphovsrättslagen.

SAMMANFATTNING

Dessa riktlinjer för parkering ska vara ett hjälpmedel för den som vill bygga i Karlskrona att skapa rätt utrymme för parkering av cykel och bil. Riktlinjerna är också kommunens styrmedel för att uppnå målsättningarna om att fler resor ska ske med hållbara färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik.

Karlskronas befolkning har ökat de senaste åren och tillväxten bedöms fortsätta. Många vill bo centralt där också marken är begränsad. Bilparkering tar värdefullt utrymme som kan användas för annat som bostäder eller friytor. Bilparkering är också dyrt och kan minska möjligheten att bygga bostäder som alla har råd med. Det är därför viktigt att inte bygga fler parkeringsplatser än vad som är nödvändigt. Riktlinjerna ska ge möjlighet att äga bil men bidra till att styra valet av färdmedel mot hållbara färdssätt. Därför är nivån på bilparkering vid arbetsplatser i centrala lägen medvetet lågt satt.

Antalet parkeringsplatser för cykel och bil är beroende av var man bor samt vilken verksamhet som uppförs. Boende i centrum har exempelvis bil i lägre utsträckning än de som bor längre från centrum. Detsamma gäller de som bor i mindre bostäder som äger bil i lägre utsträckning än de som bor i större bostäder. Riktlinjerna tar sin utgångspunkt i detta.

Ansvar för att ordna parkering ligger på fastighetsägaren. Riktlinjerna för parkering ska ge en ungefärlig bild av vilket antal cykel- och bilparkeringsplatser som denne ska tillgodose på, eller inom ett visst avstånd från, fastigheten. Om fastighetsägaren genomför någon eller några av de åtgärder som redovisas i dessa riktlinjer kan bilparkeringsbehovet minskas. Sådana åtgärder är bland annat bilpool eller samnyttjande.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	5
2. Parkering & stadsbyggande.....	10
3. Planering som ligger till grund.....	12
4. Förutsättningar.....	14
5. Riktlinjer för parkering.....	23
5.3 Parkeringstal för cykel.....	29
5.4 Parkeringstal för bil.....	30
6. Utformning av parkeringsplatser.....	32
7. Reduktion av parkeringsplatser.....	37
8. Räkneexempel, Riktlinjer för parkering.....	44
9. Källförteckning.....	45

1 | INLEDNING

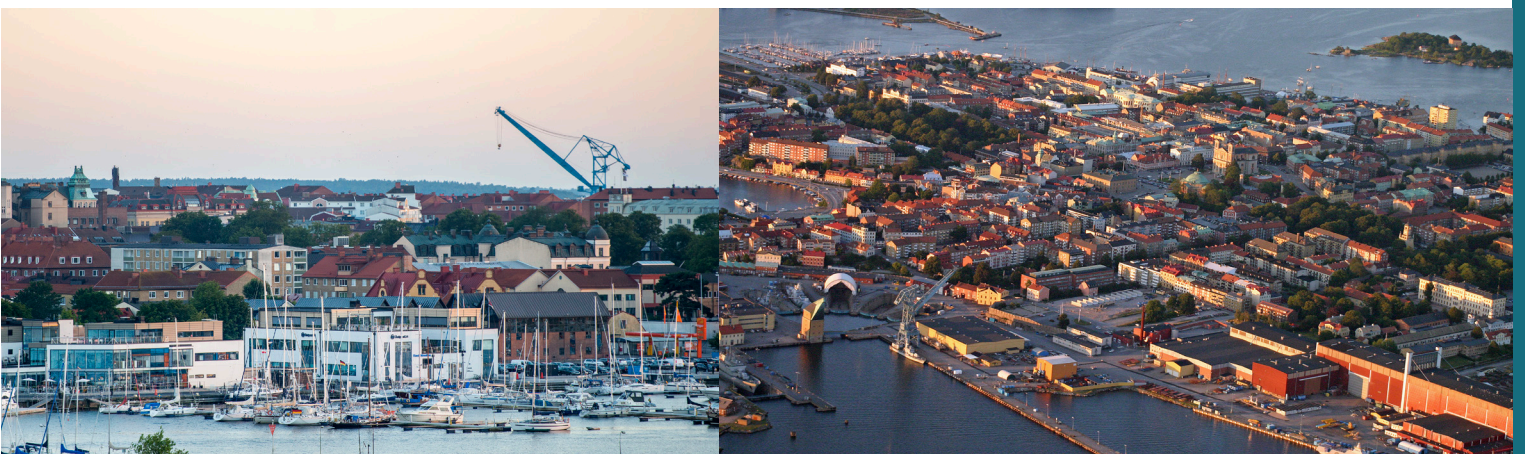
1.1 Bakgrund

Karlskrona växer, framförallt ökar befolkningen i centrala Karlskrona. Den ökande befolkningen gör att konkurrensen om utrymmet ökar. Mark som tidigare använts till bilparkering kommer allt oftare behöva användas för bostäder. Ett fordon står parkerad i genomsnitt 23 av dygnets 24 timmar och tar plats.¹ En bil använder uppemot 25 kvadratmeter medan en cykel en tiondel så mycket. Det är därför viktigt att minska det utrymme bilparkeringen kräver. Detta kan ske både genom att minska parkeringsbehovet och genom ytsnåla parkeringslösningar som parkeringshus.

Parkeringsplatser alstrar trafik och ju fler parkeringsplatser desto större blir också trafiken. Det gäller både för cykel och för bil. Centrala Karlskrona ligger på en ö och har endast en stor tillfartsväg. Redan idag uppstår köer i rusningstid vilket ökar restiden och minskar tillgängligheten till centrum. Skulle fler transporter ske med utrymmessnåla färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik skulle detta kunna underlätta för de som behöver bilen.

Karlskrona kommun har, genom att prissätta parkeringar och reglera antalet, en utmärkt möjlighet att få fler att välja hållbara färdssätt och samtidigt uppmuntra ytsnåla parkeringslösningar. Detta är nödvändigt framförallt i centrum där en ökande befolkning ställer allt större krav på transportsystemet. Det ökar också möjligheten att kommunen når sina målsättningar om en bättre miljö för sina invånare.

Alltför höga krav på bilparkering fortsätter att bygga in bilen i samhällsstrukturen och kan hindra stadens utveckling. Parkering är dyrt och kan beroende på lösning kosta uppemot en halv miljon kronor per plats² vilket försvårar och fördyrar möjligheten att bygga bostäder. Det går oftast inte att ta ut parkeringens fulla kostnad och det är därför inte ovanligt att parkeringen helt eller delvis betalas av de som inte äger eller använder bil, vilket står i motsats till kommunens målsättning att bygga bostäder för alla.



Som ett alternativ till bilen kommer cykeln att bli allt viktigare. Fler bra cykelparkeringar ökar möjligheten att fler människor väljer att ta cykeln som transportmedel. Jämfört med bilen använder cykeln lite av stadsutrymmet både när den är i rörelse och när den står parkerad. Idag finns ett stort underskott på cykelparkering i centrala Karlskrona³. Fler cykelparkeringar skulle stötta centrum som handels- och besöksplats, men också att ytterligare minska behovet av biltrafik. Fler som cyklar ger också en större möjlighet att förtäta staden.

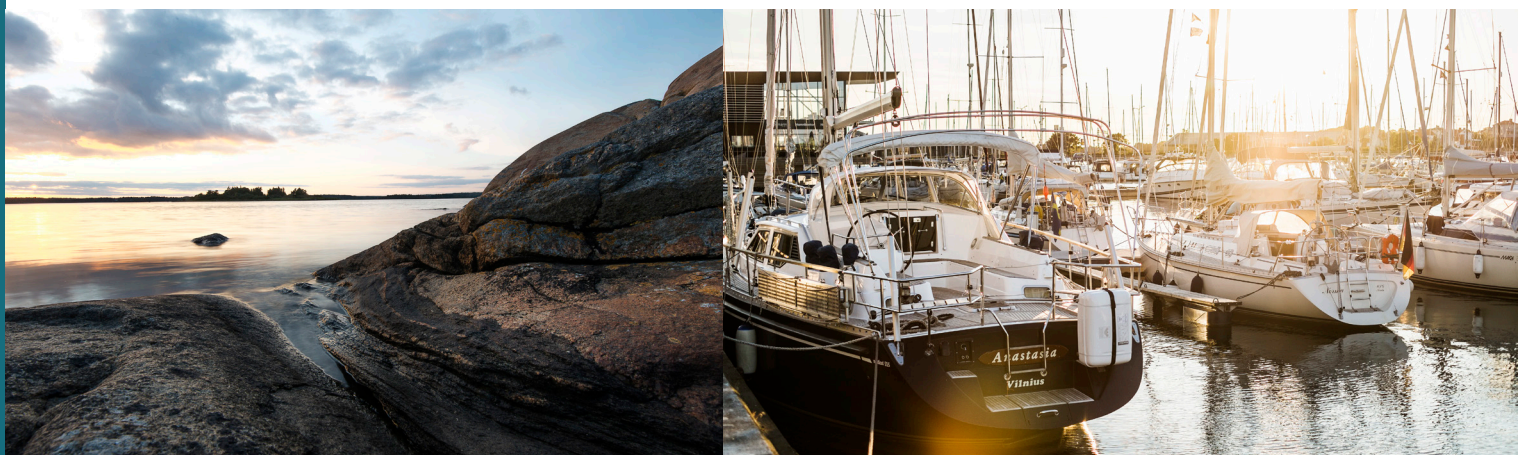
Karlskronas senaste parkeringsnorm är från 1970-talet. Den gällde då bara för bil. Under de 40 år som gått har mycket hänt – staden har blivit alltmer förtätad, antalet cyklar och bilar har blivit fler, lagstiftningen har förändrats och befolkningen ökat. En ny och modern parkeringsnorm fyller ett stort behov i den kommunala planeringsprocessen.

1.2 Varför behövs en parkeringsriktlinje?

Parkering för både cykel och bil är ett viktigt styrmedel för att öka stadens tillgänglighet. Parkering påverkar också stadens karaktär, trygghet, trafiksäkerhet och miljö. För att kommunen ska nå målsättningarna om att allt fler av de dagliga resorna ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik är parkering en betydande faktor.

1.3 Syfte

Parkeringsriktlinjerna är ett viktigt underlag i plan- och bygglovsprocessen och ska underlätta framtagandet av detaljplaner och handläggning av bygglov. De ska tillämpas vid nybyggnad, tillbyggnad och vid ändrad användning av befintlig funktion. Riktlinjerna är vägledande för vilken efterfrågan på parkering som ska tillgodoses av fastighetsägaren.



1.4 Mål

Parkeringsriktlinjerna ska medverka till att kommunens målsättningar om att nå ett hållbart resande uppnås. Detta leder i förlängningen till att tillgängligheten i trafiksystemet ökar, kommunen uppfyller sina miljömål och ger även möjligheter till ett ökat byggande och en växande kommun.

Mål 1. Mer hållbart resande

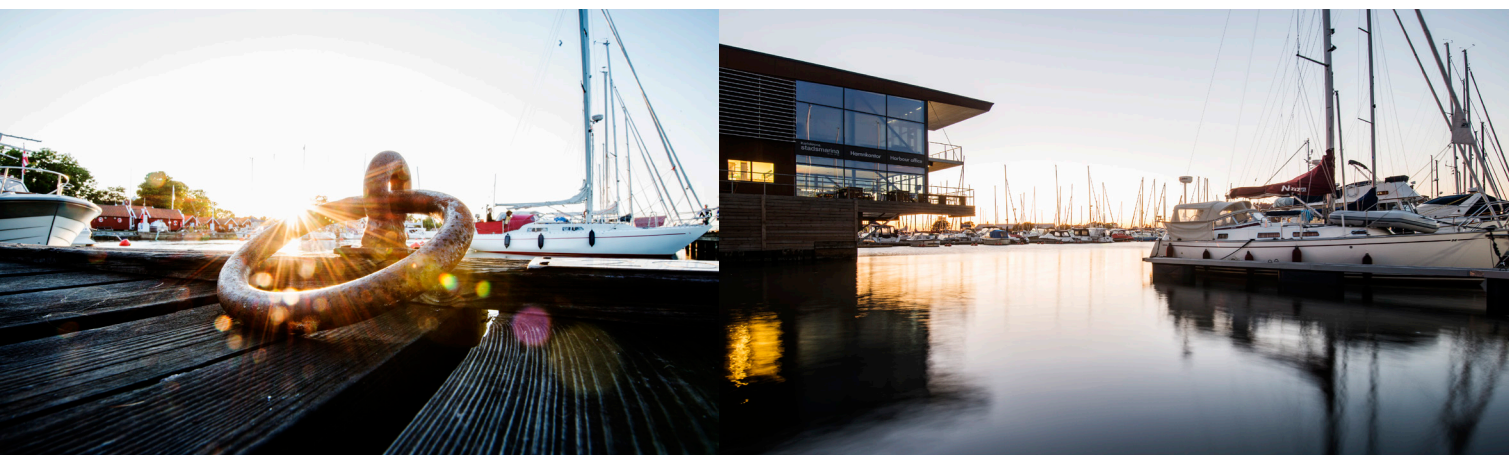
Karlskrona kommun har en målsättning att öka andelen resor som sker med hållbara färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Målsättningen med parkeringsriktlinjerna är att göra det möjligt att äga bil men att styra valet av färdmedel mot gång, cykel och kollektivtrafik. Det ges därför i större utsträckning möjlighet att parkera bilen vid bostaden än vid arbetsplatsen där antalet bilparkeringar ska vara lågt.

Det finns också geografiska skillnader i hushållens bilinnehav. I centrum, där alternativen till egen bil är fler, är bilinnehavet lägre medan bilinnehavet i kommunens ytterområden, där alternativen till bil är färre, är högre. Skillnaden avspeglas i riktlinjerna och syftar till att skapa rätt mängd parkering på rätt plats.

Störst möjligheter till hållbart resande finns på platser där alternativen till bil är goda – framförallt i centrala Karlskrona eller i närheten av god kollektivtrafik. Här ska antalet bilparkeringar hållas så lågt som möjligt och här ska det inte anläggas fler parkeringsplatser vid arbetsplatser eller handel än det högsta antal som anges i riktlinjerna.

Mål 2. Mer effektivt markutnyttjande

Framförallt i Karlskronas centrala delar finns det en konkurrens om utrymmet. Parkering tar stor plats som kan användas till annat som bostäder eller vistelseytor. Den trafik som parkering genererar kan också ge en sämre livskvalitet med utsläpp, buller och barriärer.



Parkering är ett viktigt styrmedel där medveten prissättning och minskad tillgång på bilparkering kan få fler att välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Detta minskar det utrymme som bilparkering tar och ger möjlighet att förtäta staden. Parkeringsriktlinjerna ska medverka till att skapa rätt mängd parkering på rätt plats. Riktlinjerna ska också ge möjlighet att ytterligare reducera antalet bilparkeringsplatser om utpekade åtgärder genomförs eller om vissa förutsättningar är uppfyllda. Samnyttjande av parkering för olika verksamheter säkerställer att marken utnyttjas effektivt alla tider om dygnet.

I centrala Karlskrona ska i första hand bilparkering lösas i gemensamma anläggningar för att ge så hög flexibilitet som möjligt inför framtida förändringar av parkeringsefterfrågan. För att stimulera byggandet av ytsnåla parkeringsanläggningar som parkeringshus bör också kommunens ekonomiska stöd till parkering på allmän platsmark fortlöpande minska.

Mål 3. En mer tillgänglig stad

Karlskrona växer och med det ökar också trafiken. Karlskronas läge på en ö där utrymmet är begränsat och med endast en tillfartsväg gör staden sårbar för en ökad biltrafik. Redan idag är det tidvis köer i trafiken, ytterligare trafik skulle innebära att tillgängligheten till centrala Karlskrona minskar. Det begränsade utrymmet i centrala Karlskrona gör det också nödvändigt att minska den yta som parkering tar – både genom att minska parkeringsbehovet och skapa möjligheter för ytsnåla parkeringslösningar.

Genom att begränsa antalet bilparkeringsplatser i centrala lägen eller i närheten av god kollektivtrafik kan parkeringsriktlinjerna bidra till att öka tillgängligheten i Karlskrona. I riktlinjerna anges också det minsta antal cykelparkeringar som ska anläggas vid bostäder, arbetsplatser eller handel. Ett rätt antal cykelparkeringar på rätt plats ökar möjligheten för många att välja cykeln som färdmedel och bidrar i sin tur att minska restiden för de som behöver bilen.



1.5 Avgränsning

Riktlinjerna för parkering avser hela Karlskrona kommun. Riktlinjerna för parkering gäller både för cykel och för bil och anger det ungefärliga behovet av cykel- och bilparkering som ska lösas vid om- och nybyggnation i Karlskrona kommun.

Riktlinjerna kan behöva justeras löpande i samband med gällande översiktsplan och andra styrdokument.

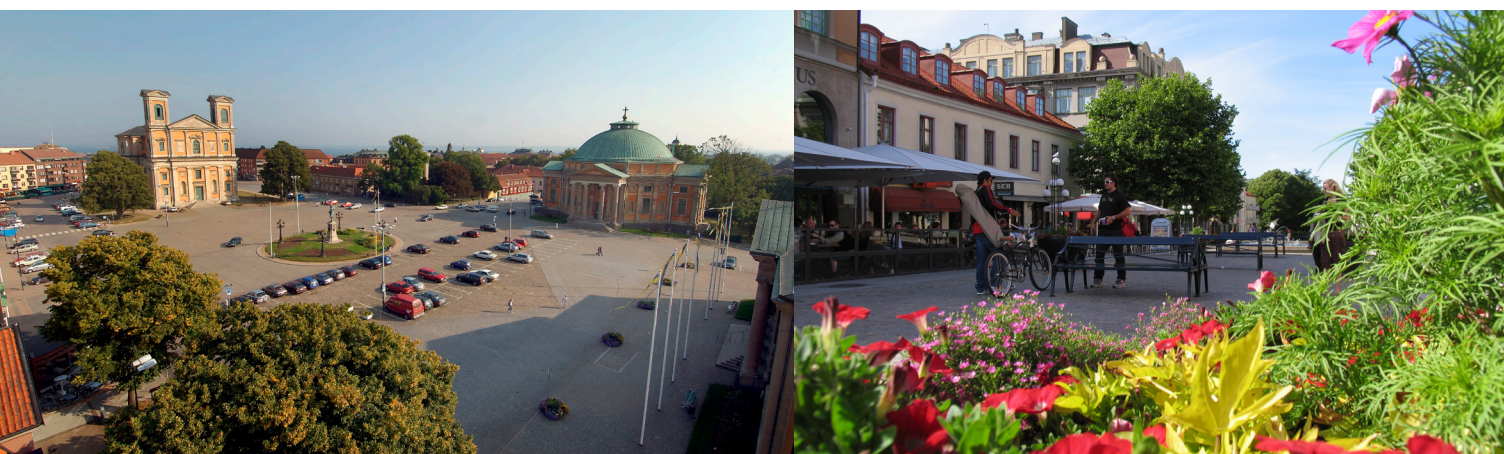
1.6 Så här används riktlinjerna

Parkeringsriktlinjerna ska ge en vägledning för det lägsta parkeringsbehov för cykel och bil som ska tillgodoses på olika platser och för olika verksamheter i Karlskrona kommun. I vissa fall anger riktlinjerna också en högsta gräns för vilket bilparkeringsbehov som får tillgodoses.

Vid planering ska cykel- och bilparkering för besökare och kunder prioriteras först tillsammans med parkering för rörelsehindrade. Efter det kommer parkering för boende och i tredje hand parkering för arbetstagare. I riktlinjerna anges det längsta avstånd inom vilket parkeringsbehov för respektive kategori ska tillgodoses.

Vid ny- eller ombyggnad ska riktlinjerna hjälpa till att ange:

- ◆ *Förväntat platsbehov av cykelparkering*
- ◆ *Förväntat platsbehov av bilparkering*
- ◆ *Förslag på lösningar som kan hjälpa till att minska bilplatsbehovet*
- ◆ *Förslag på utformning av cykel- och bilparkering*
- ◆ *Förslag på var platsbehovet ska lösas*



2 | PARKERING & STADSBYGGANDE

Den 11 maj år 2011 trädde nya Plan- och bygglagen (PBL) i kraft och i denna lag finns bestämmelser för både mark- och vattenområden samt om byggande. I Plan- och bygglagen finns lagstiftning gällande parkering och riktlinjer för hur kommunen bör hantera parkeringsfrågan.

2.1 Fastighetsägarens skyldigheter

Det är fastighetsägaren som har det övergripande ansvaret rörande cykel, bil och andra former av motorfordon, kommunen har inte skyldighet att anordna parkeringsplatser. Kommunen kan dock ange olika riktlinjer för hur planeringen av parkeringsplatser bör se ut och det kan ske med så kallade parkeringsnormer. Riktlinjerna för parkering är inte juridiskt bindande, men de ska fungera som underlag åt fastighetsägaren. En parkeringsnorm ligger även som underlag för bygglovsgivning samt detaljplaneläggning. Genom att parkeringsriktlinjer finns utformat blir det enklare för fastighetsägaren att ha kunskap om hur många parkeringsplatser som bör tillgodoses vid bygglov eller olika avtal.

2.2 Detaljplan

Kommunen styr planering och lokalisering av ny bebyggelse i översiktsplanen samt i detaljplaner. Enligt Plan- och bygglagen 4 kap § 13 får kommunen i en detaljplan ställa krav på hur parkeringar bör utformas. Kommunen har det övergripande ansvaret att avgöra placeringen, antalet samt hur utformningen av parkeringsplatser bör genomföras. Kommunen har även möjlighet att fastställa att vissa byggnader eller att viss mark inte heller bör tas i anspråk för parkering (PBL 4 kap 13§).



2.3 Bygglov

PBL beskriver även hur tomter ska ordnas och stor hänsyn ska tas till både stads- och landskapsbilden när obebyggda tomter ska byggas. Vid nybyggnation ska samtidigt även natur- och kulturvärden beaktas och i frågan gällande parkering bör en tomt förses med parkeringsplats inom fastigheten eller i nära anslutning för att tomten ska anses som lämplig.

Det framgår i Plan- och bygglagen att det bör skapas parkering eller friytor inom området eller i nära anslutning till bebyggelsen om en fastighet ska bebyggas med exempelvis förskola, fritidshem, skola eller annan form av verksamhet. Om utrymme inte skulle finnas för att anordna parkering eller friyta ska friytor vara primära att inrättas. Den grundläggande principen är att bygglov krävs för att uppföra parkeringsplatser, men det finns dock vissa undantagsfall. Plan- och byggförordningen säger om det inom en fastighet finns en eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov så krävs inget bygglov. Om parkeringsplatsen har stöd av väglagen finns det inget krav på att bygglov behöver upprättas. Om parkeringsplatsen även föreslås byggas på mark som i detaljplanen har avsatts till en väg eller gata krävs heller inte bygglov (PBF 6 kap § 2 3 punkten).

2.4 Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Det är viktigt att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga både har god tillgänglighet samt framkomlighet till tomter eller olika byggnaders entréer. Det rör exempelvis bostäder, skolor, arbetsplatser eller olika publika lokaler (PBL 8 kap 1§). Angående parkeringsplatser är det av stor vikt att de är väl utformade och anpassade till personer som har en nedsatt rörelse-orienteringsförmåga (Boverket 2015: 40-41). Om hinder skulle uppstå och utgöra en problematik på allmän plats ska det enligt Plan- och bygglagens 8 kapitel 12 § åtgärdas (PBL 8 kap 12§).



3 | PLANERING SOM LIGGER TILL GRUND

3.1 Karlskrona vision 2030

Karlskrona 2030 är en framtidsbild som medborgare, näringsliv och politiker tagit fram tillsammans. Det är bilden av ett öppet samhälle där alla kan leva ett rikt liv och där resurserna används på ett hållbart sätt, socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Visionen bygger på fem hörnstenar – attraktiv livsmiljö, snabba kommunikationer, utbildning och kunskap, upplevelsernas Karlskrona och näringslivets Karlskrona.

3.2 Översiktsplan 2030 Karlskrona kommun

I kommunens översiktsplan framgår det att fokus ska ligga på attraktiva miljöer och funktionsblandning samt förtätning av staden. Syftet är att förbättra stadsmiljöerna för fotgängare samt cyklister i kommunen. Översiktsplanen anger målsättningar om att minska biltrafiken för att öka möjligheterna till mer attraktiva stadsmiljöer. I översiktsplanen uttrycks även vikten av stadens kollektivtrafik och stora satsningar ska göras för att få fler att välja hållbara färdmedel. Det framgår att korta avstånd gynnar både gång- och cykeltrafikanter, vilket öppnar upp för att fler människor kan nå olika målpunkter utan att behöva ta bilen.

3.3 Miljöprogram för Karlskrona kommun

Sverige har satt upp 16 miljö kvalitetsmål som fungerar som riktmärken och vägledning för samhällets miljöarbete. De miljö kvalitetsmål som rör trafik är frisk luft, grundvatten av god kvalitet, giftfri miljö, levande sjöar och vattendrag, skyddande ozonskikt, begränsad klimatpåverkan samt god bebyggd miljö. Kommunerna är mycket viktiga i arbetet för att nå miljömålen. Med sitt ansvar för lokal utveckling och en god livsmiljö har kommunerna stora möjligheter att styra utvecklingen genom fysisk planering av mark, vatten och bebyggd miljö. Under år 2013 antogs även ett Miljöprogram för Karlskrona kommun som har

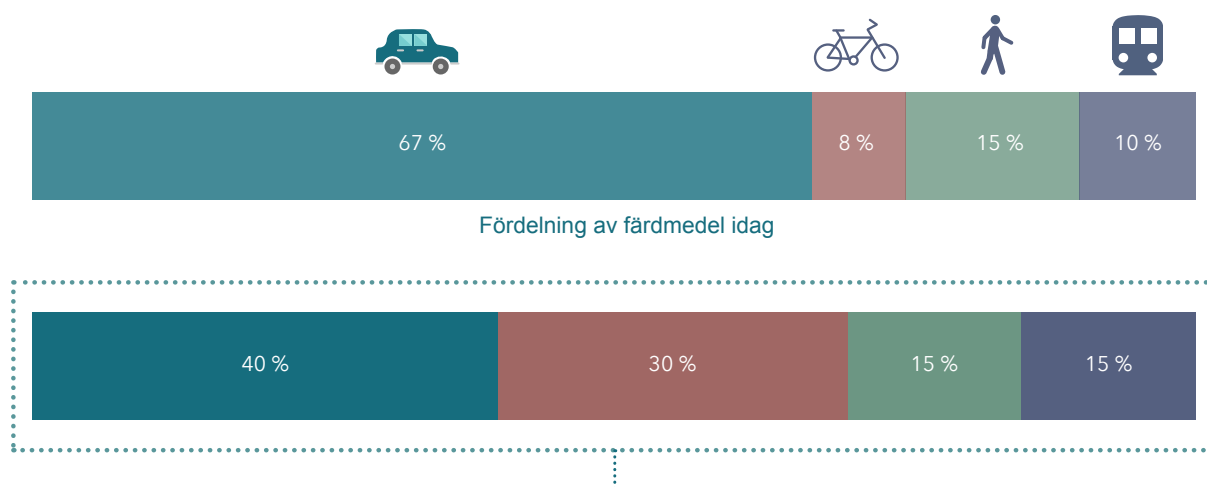


fokus på hållbarhet. Miljöprogrammet innehåller flera olika mål och strategier för att eftersträva en mer hållbar kommun. Programmet fungerar som riktlinjer för kommunens miljöarbete och framtida planering. Det finns även fem olika teman som ligger som grund för att försöka nå miljökvalitetsmålen. De fem teman som presenteras är följande: Hållbar bebyggelseutveckling, biologisk mångfald, friskt vatten, skog, mindre gift på drift samt odlingslandskap.

3.4 Ett ökat hållbart resande

Karlskrona är en av Sveriges ekokommuner. Det övergripande målet för arbetet är att i allt Karlskrona kommun gör ska utgångspunkten vara det långsiktigt hållbara samhället som definieras av de fyra hållbarhetsprinciperna. Karlskrona kommun ska bli ett långsiktigt hållbart samhälle för både nuvarande och kommande generationer.

Som ett led i kommunens miljöarbete har Kommunfullmäktige i flera styrdokument satt upp målsättningar om att öka gång-, cykel- och kollektivtrafikens andel av resandet. I kommunens Cykelstrategi 2030 är målet att andelen cykelresor ska utgöra 30 % av alla resor fram till 2030. I Region Blekinges trafikförsörjningsprogram är målsättningen att kollektivtrafikens andel av resandet ska öka till 14 %. Enligt de beslut som tagits i kommunfullmäktige utgör målsättningarna för cykel- och kollektivtrafiken tillsammans med gångtrafiken 60 % av färdmedelsandelen. Av detta kommer att biltrafiken högst får utgöra 40 % av resorna fram till 2030. Idag utgör bilresorna omkring 67 %.



Figur 1: Fördelning av färdmedel idag och önskad vision enligt kommunala beslut och inriktningsdokument.

4 | FÖRUTSÄTTNINGAR

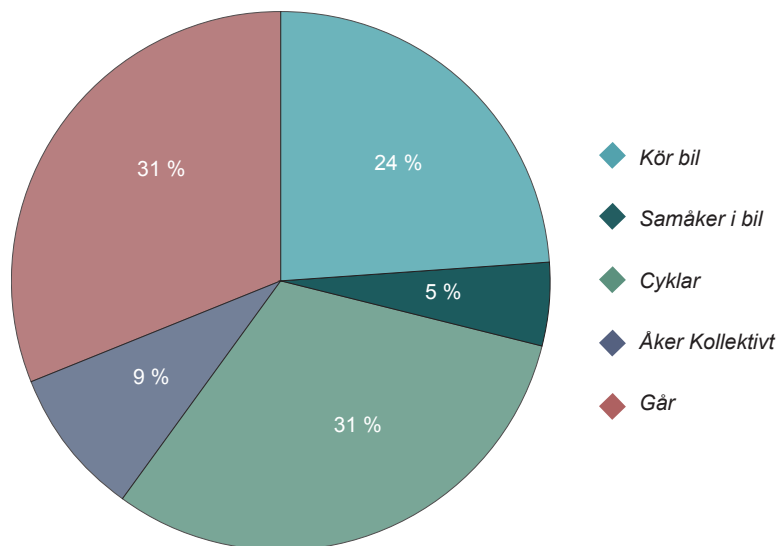
4.1 Resvanor

En tredjedel av alla resor en vanlig vardag är resor till och från arbetet. Övriga resor fördelas mellan olika ärenden som exempelvis inköps- eller fritidsresor. Två tredjedelar av samtliga resor sker med bil.

Många bilresor är korta och omkring hälften understiger fem kilometer. Tre fjärdedelar av alla bilresor är kortare än en mil.

De allra flesta, eller 95 %, har 100 meter eller kortare till närmsta bilparkering. Till närmaste busshållplats har åtta av tio 500 meter eller kortare.⁴

Av de som har arbetsplats på Trossö reser knappt en tredjedel till centrala Karlskrona med bil och ungefär lika många till fots eller cykel år 2016. Knappt 10 % av alla resor sker med kollektiva färdmedel. Sedan undersökningen året innan har andelen som väljer bil på arbetsresor till Trossö minskat något.⁵



Figur 2: Kommunanställdas färdmedelsval till arbetsplatser på Trossö i procent
Intern RVU 2016

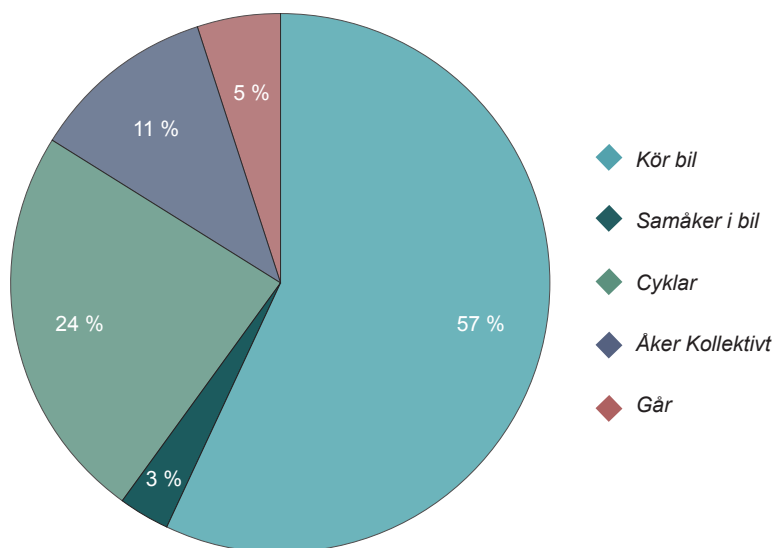
Sex av tio arbetsresor till Lyckeby sker med bil och en fjärdedel med cykel. Andelen arbetsresor till fots till arbetsplatser i Lyckeby är enbart 5 % av alla resor, medan andelen som åker kollektivt är 11 %. Sedan undersökningen året innan har andelen som väljer bil på arbetsresor till Lyckeby ökat med 7 %.⁵

Sammanfattning

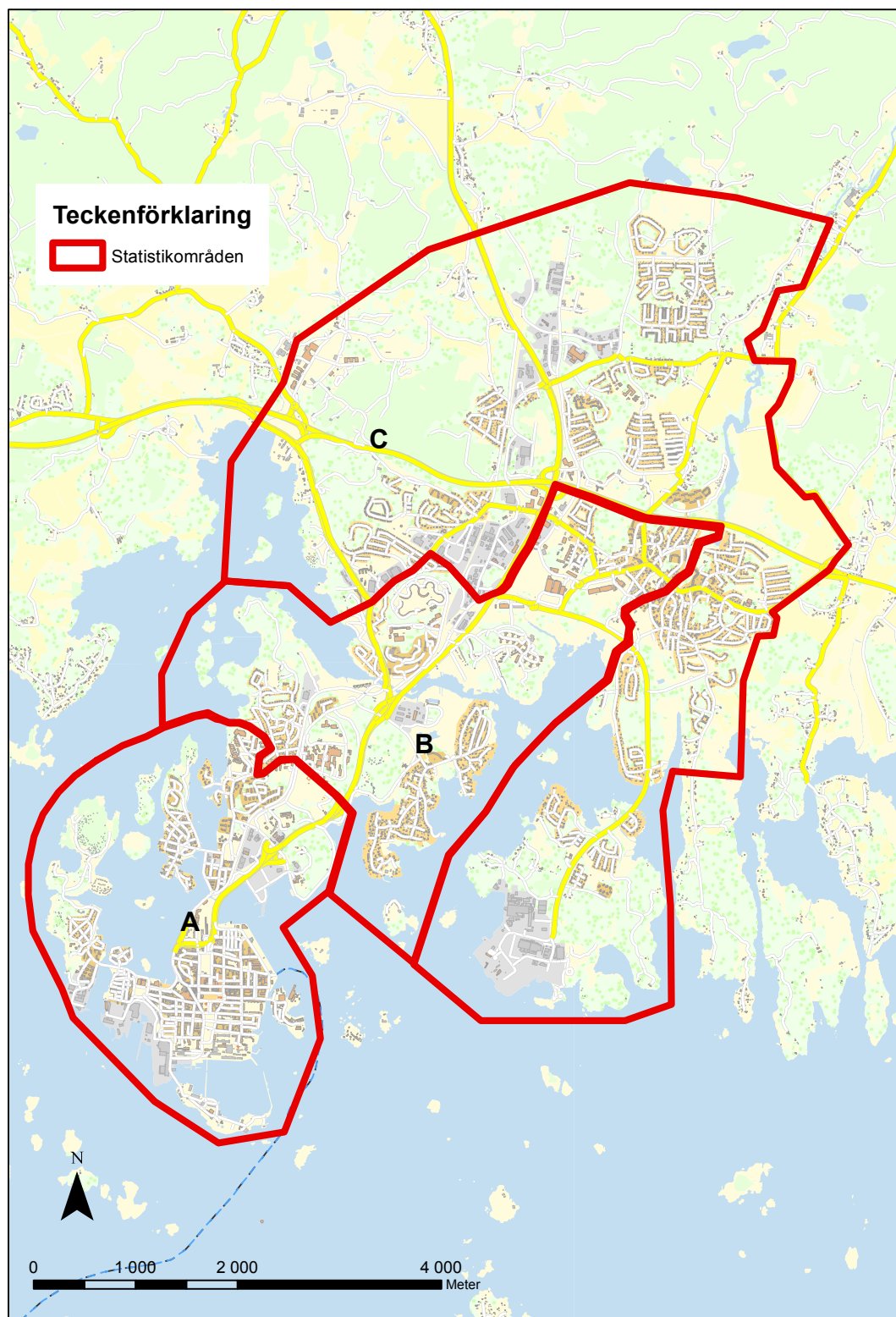
7 av 10 väljer att gå, cykla eller åka kollektivt på arbetsresor till centrala Karlskrona.

6 av 10 arbetsresor till Lyckeby sker med bil.

8 av 10 dagliga resor är kortare än en mil.



Figur 3: Kommunanställdas färdmedelsval till arbetsplatser i Lyckeby i procent Intern RVU 2016.



Figur 4: Områdesindelning för den statistiska analys som följer.

4.2 Bilinnehav och biltäthet

De senaste 25 åren har antalet bilar i Karlskrona kommun ökat från 23 476 bilar år 1991 till 26 506 bilar år 2015. Detta motsvarar en ökning på 13 %. Under samma period har antalet bilar ökat i Karlskrona tätort med nästan 2000, och det finns numera cirka 13 000 bilar i Karlskrona tätort. Detta är en ökning på knappt 20 %.

Inom statistikområde A (se figur på föregående sida) har det totala antalet bilar ökat med cirka 15 % sedan 1991. Här finns 5 600 bilar vilket är en ökning med 700 bilar sedan 1991. I område B har det totala antalet bilar nästan legat konstant kring 2 600. Ökningen av antalet bilar har varit störst i C där antalet fordon ökat med 35 % sedan 1991. Här finns nu cirka 4500 bilar vilket är drygt 1100 fler än 1991. I område D, som är resten av Karlskrona kommun, har antalet bilar ökat med cirka 1700, eller 13 %, sedan 1991 och det finns nu 14 465 bilar i denna zon.

Antalet bilar per invånare har minskat närmast Karlskrona centrum. Däremot har antalet bilar ökat per invånare i område C. Lägst bilinnehav per 1000 invånare finns i område B med cirka 300 bilar per 1000 invånare. I område A finns cirka 350 bilar per 1000 invånare medan det i område C finns omkring 430 bilar per 1000 invånare. I område D finns 496 bilar per 1000 invånare.⁶

Sammanfattning

Antal bilar har ökat med 13 % i kommunen de senaste 25 åren.

Antalet bilar per 1000 invånare har ökat mest i Lyckeby, Verkö, Spandelstorp och Hässlegården.

I Karlskrona centrum och närliggande områden finns omkring 300 bilar per 1000 invånare

Antalet bilar per 1000 invånare har minskat eller legat konstant i centrala Karlskrona och ökat i område C och område D.

4.3 Hushållens cykel- och bilandel

Ungefär hälften av kommuninvånarna har tillgång till en bil och fyra av tio har tillgång till två eller flera bilar. En tiondel av alla har inte tillgång till varken bil eller cykel. Två av tio kommuninvånare har tillgång till en cykel medan knappt två tredjedelar har tillgång till två cyklar eller fler.

I genomsnitt äger ungefär hälften av hushållen i Karlskrona kommun en bil, men andelen varierar över kommunen. I centrala Karlskrona och Lyckeby har cirka hälften av hushållen bil, medan nästan åtta av tio hushåll äger en bil inom området Verkö, Lyckeby, Spandelstorp och Hässlegården.

Hushållens biläggande har varierat något över åren men i centrala Karlskrona har det legat ganska oförändrat strax under 50 %. I Verkö, Lyckeby, Spandelstorp och Hässlegården har andelen hushåll som äger bil däremot ökat i stort sett oavbrutet sedan början av 1990-talet. Ökningen har dock avtagit något de senare åren.

Sammanfattning

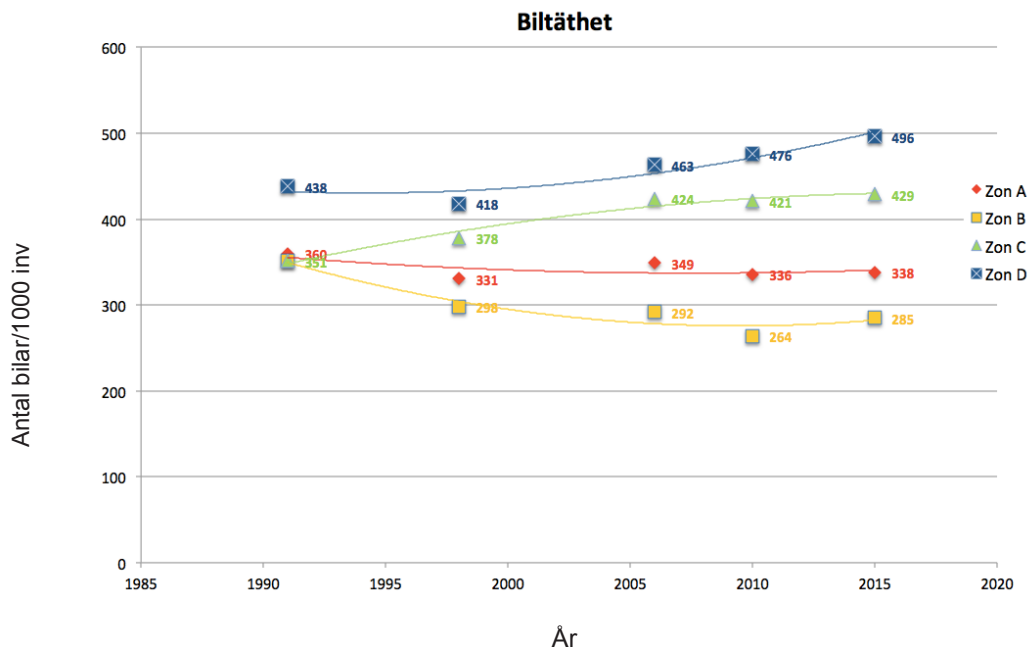
Hälften av alla hushåll i centrala Karlskrona har bil.

Åtta av tio av hushållen i övriga kommunen har bil.

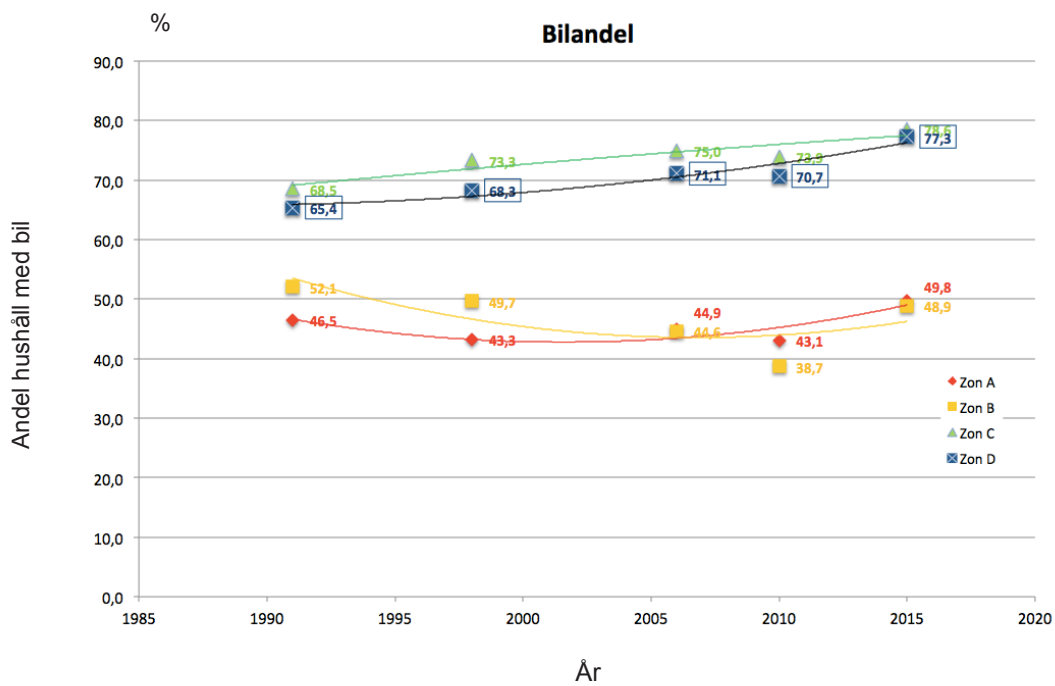
I centrala Karlskrona ligger andelen hushåll med bil kring 50 %.

Andelen har legat konstant de senaste 25 åren.

Andelen hushåll med bil i område C och område D har ökat under de senaste 25 åren.



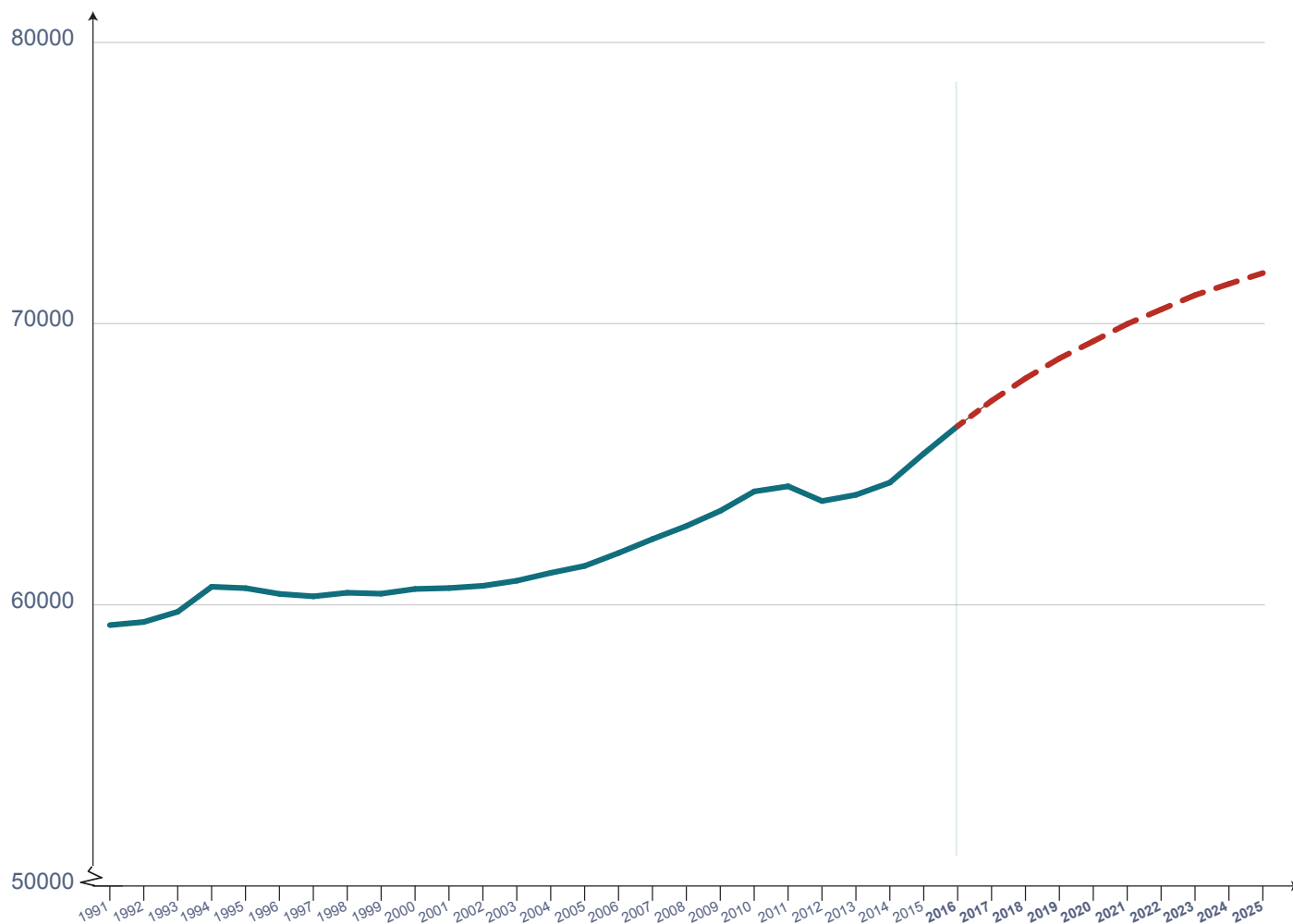
Figur 5: Antal bilar per 1000 invånare i de fyra områdena.
SCB Bilpak 2015



Figur 6: Andel hushåll med bil i de fyra områdena.
SCB Bilpak 2015

4.4 Befolkning och befolkningsutveckling

De senaste åren har befolkningen i Karlskrona kommun ökat och under 2015 ökade befolkningen med mer än 1000 personer. Befolkningstillväxten förväntas bli störst i centrala Karlskrona där befolkningen fram till 2020 förväntas öka med nästan 15 % till strax under 30 000 personer. I övriga kommundelar sker mindre förändringar i befolkningsutvecklingen.⁷



Figur 7: Befolkningsutveckling (-2015) samt befolkningsprognos (2016-2025).
SCB Karlskrona kommun 2016

4.5 Inpendling

En vanlig vardag sker omkring 125 000 resor inom Karlskrona kommun och cirka 40 000 resor sker in eller ut från kommunen. De flesta resor sker inom Karlskrona tätort där omkring 70 000 resor görs en vanlig vardag.

I centrala Karlskrona, inom det som utgör område A, arbetar det ungefär 13 000 personer på vardagar medan det i område B närmast centrum, arbetar ca 7 000 personer. I område C arbetar det ca 5 000 personer medan det i område D som utgör övriga kommunen arbetar omkring 4 500 personer. Karlskrona centrum samt området närmast centrum, inom det som utgör område A och B, har ett pendlingsöverskott. Detta innebär att inom dessa områden är antalet bosatta förvärvsarbetande mindre än det antalet förvärvsarbetande som arbetar inom området. Inom C är antalet bosatta förvärvsarbetande ungefär lika många som de som arbetar inom området, medan det i övriga kommunen bor långt fler förvärvsarbetande än vad som arbetar inom området.



4.6 Framtiden

Flera trender i samhället kan påverka det framtida transportbehovet. Den ökande digitaliseringen innebär att transportbehovet både kan komma att minska och förändras. En ökad möjlighet för distansarbete tillsammans med andra digitala lösningar för exempelvis samåkning kan ge ett minskat transport- och parkeringsbehov.

I ett längre perspektiv kan förarlösa fordon helt förändra vårt behov av transporter och parkering, om vi går från att äga ett fordon till att istället köpa transporttjänster. Inom miljöområdet kan både invånarnas krav och hårdare lagkrav innebära att det ställs krav på att trafiken minskar. Styrmedel som parkerings- eller trängselavgifter kan förändra vårt sätt att resa och medföra vinster för samhället genom minskade störningar och utsläpp, ökad folkhälsa och tidsbesparingar.

Allt fler, oberoende av ålder och livssituation, väljer att flytta till centrum. Det är en trend man ser både nationellt och internationellt. Den ökande förtätningen ställer krav på, och ökar förutsättningarna för, utrymmessnåla transportlösningar som gång, cykel eller kollektivtrafik. Transport- och servicetjänster som stödjer ett liv utan bil kommer att minska parkeringsbehovet framförallt i centrala delar.

Det är oklart hur bilägandet och bilresandet kommer att utvecklas i framtiden. Faktorer som kan påverka i vilken omfattning man väljer att äga sin bil är ekonomisk och teknisk utveckling, avgifter samt tillgång till alternativa transportsätt. Den kraftiga ökning av bilinnehav och bilresande som skedde under andra halvan av 1900-talet har mattats av under 2000-talets första år. Detta kan tyda på att bilägandet och bilresandet har nått sin kulmen.⁸

Det finns olika bilder av hur bilägandet kommer att se ut i framtiden. Vissa studier pekar på att antalet personer som äger bil kommer att minska i framtiden, medan andra studier visar på motsatsen. Faktorer som kan påverka utvecklingen är hur marknadspriserna på drivmedel utvecklas, hur attraktiva alternativa färdmedel blir samt hur och om bilparkering ges marknadsmässiga förutsättningar. Olika former av bildelning bedöms också ha stor potential i framtiden.

5

RIKTLINJER FÖR PARKERING

Parkeringsriktlinjerna ska användas i detaljplaner eller för bygglov då parkeringsbehovet av cykel och bil behöver uppskattas. Riktlinjerna gäller vid ny- eller tillbyggnad, men också vid ombyggnad eller ändrad användning.

Karlskrona kommuns inställning är att endast så mycket bilparkering ska byggas som är nödvändigt. Kommunen prioriterar alternativa lösningar och förespråkar så få bilparkeringar som möjligt till förmån för andra mer hållbara lösningar.

Cykel- och bilparkeringsbehovet ska tillgodoses inom det längsta gångavstånd som anges i riktlinjerna.

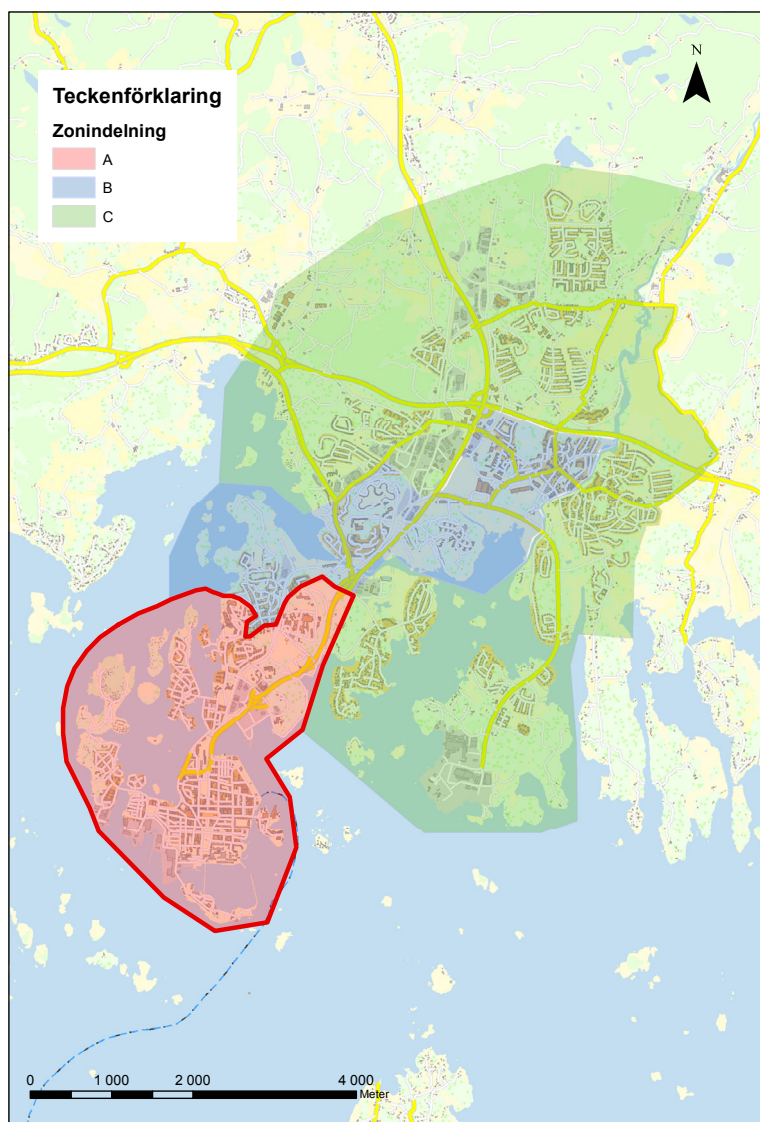
Kraven på cykel- respektive bilparkering anges i avsnittet "Utformning av parkeringsplatser".

Parkeringsbehovet varierar över kommunen, bland annat beroende på bebyggelsestäthet, tillgång till service, kollektivtrafik eller cykelinfrastruktur. Av denna anledning har Karlskrona kommun delats in i fyra zoner där olika krav på parkeringen gäller. Områden i eller nära centrum har en lägre bilparkeringsnorm än områden längre bort från centrum. För cykel gäller i stort samma parkeringsnorm över hela kommunen. Vid gränsområdena mellan zonerna kan en avvägning mellan de olika riktvärdena göras.

Zon A

Centrala Karlskrona - Trossö, Björkholmen, Ekholmen, Saltö, Långö, Pantarholmen, Galgamarken och Gräsvik, ingår i zon A. Detta område har bra tillgänglighet till god kollektivtrafik samtidigt som förutsättningarna för att gå eller cykla är goda. Befolkningen i centrala Karlskrona kommer att öka i närtid vilket ställer krav på ytsnåla trafiklösningar. Av denna anledning är miniminivån för bilparkering lägst här samtidigt som det för vissa verksamheter införs maxnivå på bilparkering.

På Trossö ska bilparkering förläggas under mark eller i parkeringshus. I övriga zon A bör inte grönytor tas i anspråk för anläggande av parkering.

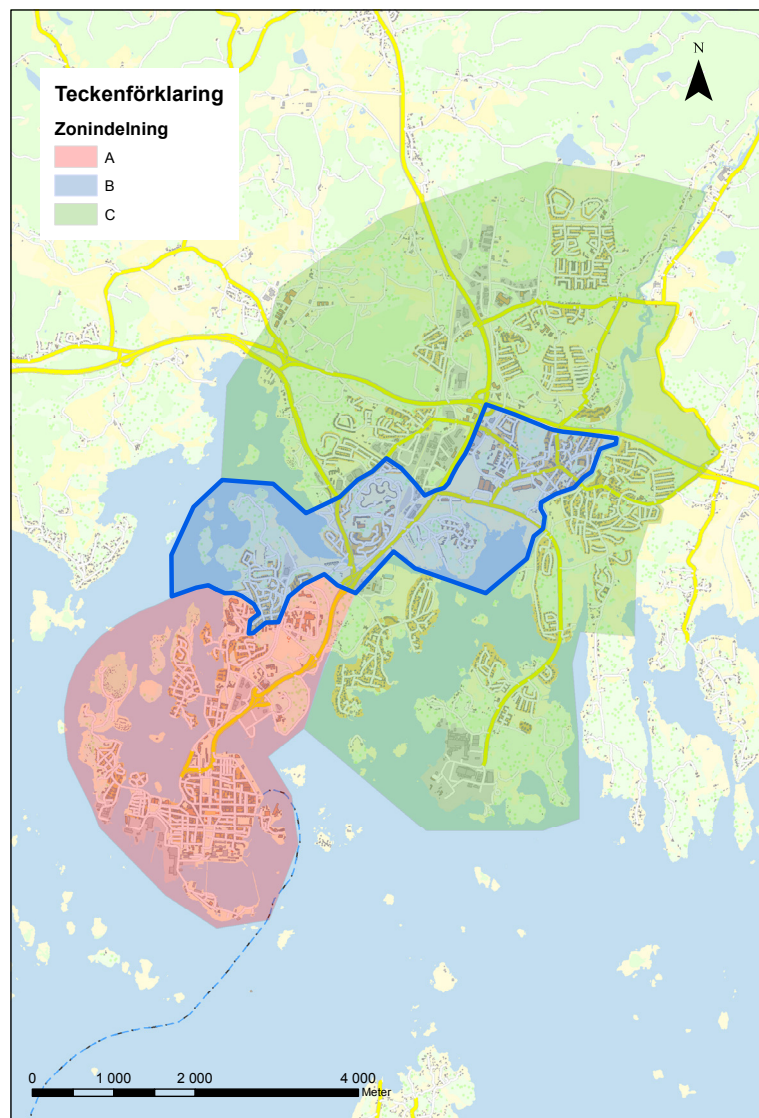


Figur 8: Zonindelning vid riktlinjer för parkering
Zon A markerat.

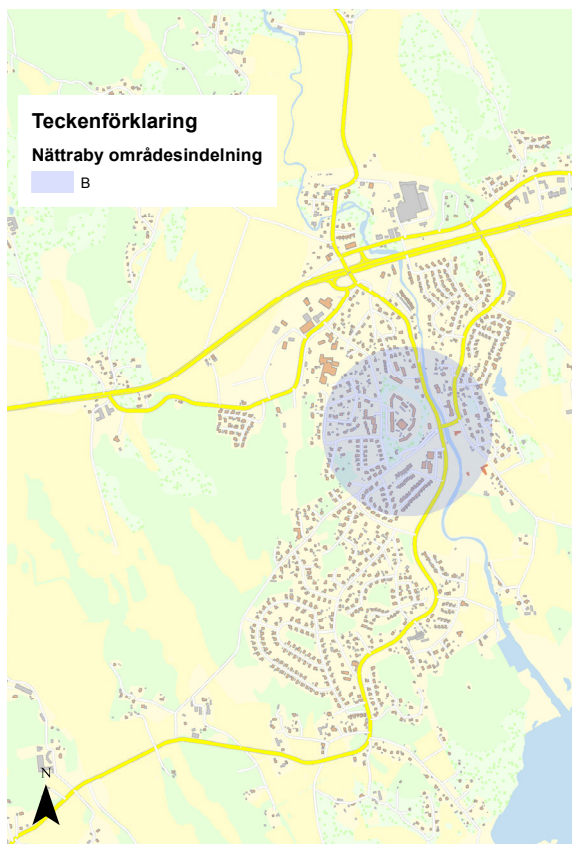
Zon B

Bergåsa, Blekingesjukhuset, Marieberg, Kungsmarken, och centrala Lyckeby ingår i zon B. Här är staden inte lika tät och bebyggelsestrycket mindre. Samtidigt är tillgången till kollektivtrafik god inom området vilket gör att miniminivån för bilparkering kan hållas lågt.

Centrumområdena i tätorterna Nättraby, Rödeby och Jämjö har också i många fall samma förutsättningar som motsvarande område i tätorten och ingår därför också i zon B, se följande sida.



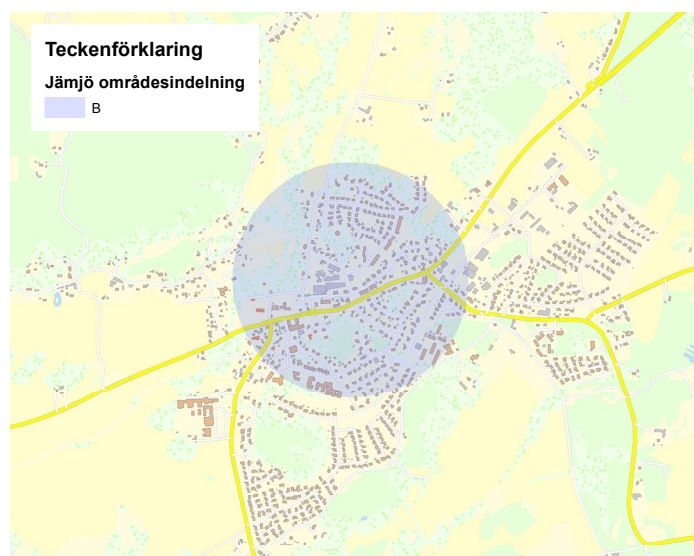
Figur 9: Zonindelning vid riktlinjer för parkering
Zon B markerat.



Figur 10: Nättraby



Figur 11: Rödeby



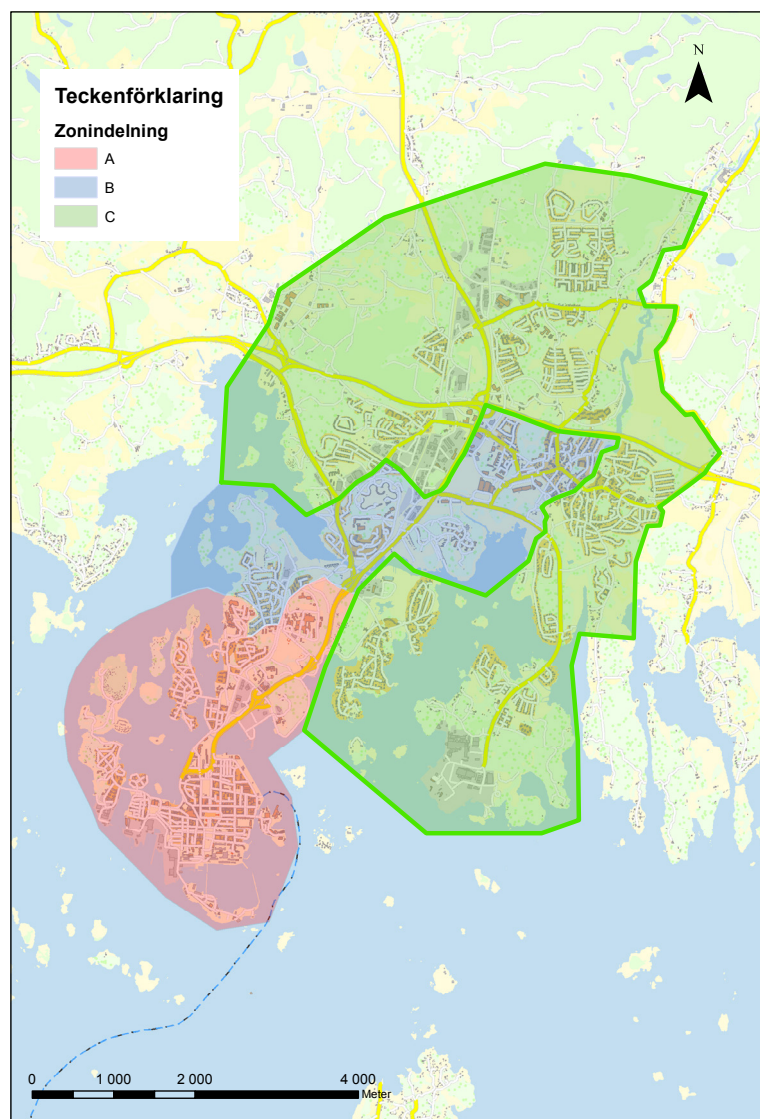
Figur 12: Jämjö
Närområdet kring respektive centrum hör till zon B
medan övriga tätorten hör till zon D.

Zon C

Verkö, Hästö, övriga Lyckeby, Backabo, Spandelstorp och Häslegården och Bastasjö, ingår i zon C. Här är staden gles och bebyggelsestrycket inte lika högt. Tillgången till god kollektivtrafik är sämre. I zon C är miniminivån för bilparkering högre än i zon A och zon B.

Zon D

Övriga kommunen utgörs av zon D. Här är bebyggelsestrycket lågt samtidigt som tillgången till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar är relativt litet. Minimikravet för bilparkering är därför högre än i de andra zonerna.



Figur 13: Zonindelning vid riktlinjer för parkering
Zon C markerat.

5.1 Områden inom god kollektivtrafikförsörjning

Inom områden med god kollektivtrafikförsörjning gäller riktlinjerna för zon B oavsett i vilken zon området ligger. Se definition på sidan 39.

5.2 Parkering för rörelsehindrade

Mellan 2-5 % av bilparkeringsplatserna ska anpassas och göras tillgängliga för rörelsehindrade. Övriga krav anges i avsnittet "Utformning av parkeringsplatser".

Viktigt att tänka på

Zonindelningen ska ses som en riktlinje vid planeringen av bil- och cykelparkering. Vid gränsområdena mellan zonerna kan en avvägning mellan de olika riktvärdena göras. Inom 400 meter från en busshållplats med god kollektivtrafik kan parkeringsnormen sänkas oavsett inom vilken zon det aktuella området ligger. Mer om reducerade parkeringstal finns i avsnittet om Reduktioner.

Karlskrona kommuns inställning är att endast så mycket bilparkering ska byggas som är nödvändigt. Kommunen prioriterar alternativa lösningar och förespråkar så få bilparkeringar som möjligt till förmån för andra mer hållbara lösningar.

5.3 | PARKERINGSTAL FÖR CYKEL

Flerbostadshus	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Boende + besökare)			
P-platser per 1000 kvm BTA	20+10	20+10	20+10	20+10
P-platser per 1 rum och kök	1,5	1,5	1,5	1,5
P-platser per 2 rum och kök	2	2,5	2,5	2,5
P-platser per 3 rum och kök	2,5	3	3	3
P-platser per 4 rum och kök	3	4	4	4
30% av platserna ska vara tillgängliga för besökare				
Småhus	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
P-platser per hus	3	4	4	3
Kontor och industri	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
Kontor: p-platser per 1000 kvm BTA	20	15	15	10
Industri: p-platser per 1000 kvm BTA	10	5	5	5
10% av platserna ska vara tillgängliga för besökare				
Handel	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
Generellt: p-platser per 1000 kvm BTA	5+25	5+25	5+15	5+10
Dagligvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA	10+25	8+22	6+19	4+16
Sällanvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA	5+10	5+10	5+10	5+10
Restaurang och hotell	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
Restaurang: p-platser per 1000 kvm BTA	5+25	4+16	3+12	2+8
Hotell: p-platser per 1000 kvm BTA	1+14	2+8	2+8	2+3
Skolverksamhet	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
Förskola: p-platser per 1000 kvm BTA	10+25	10+25	10+20	10+20
Grundskola: p-platser per 1000 kvm BTA	5+35	5+35	5+35	5+25
Gymnasieskola: p-platser per 1000 kvm BTA	5+40	5+40	5+35	5+30
Äldreboende	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
P-platser per 1000 kvm BTA	4+1	4+1	3+0,5	2+0,5

5.4 | PARKERINGSTAL FÖR BIL

Flerbostadshus	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
P-platser per 1000 kvm BTA	7+1	9+1	11+1	13+1
P-platser per 1 rum och kök	0,2	0,2	0,4	0,5
P-platser per 2 rum och kök	0,4	0,4	0,6	0,7
P-platser per 3 rum och kök	0,6	0,7	0,9	1,0
P-platser per 4 rum och kök och större	0,8	0,9	1,2	1,3
10% av platserna ska vara tillgängliga för besökare				

Småhus	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
P-platser per hus	1	2	2	2
P-platser per hus vid gemensam parkering	0,9	1,5	1,5	1,7
10% av platserna ska vara tillgängliga för besökare				

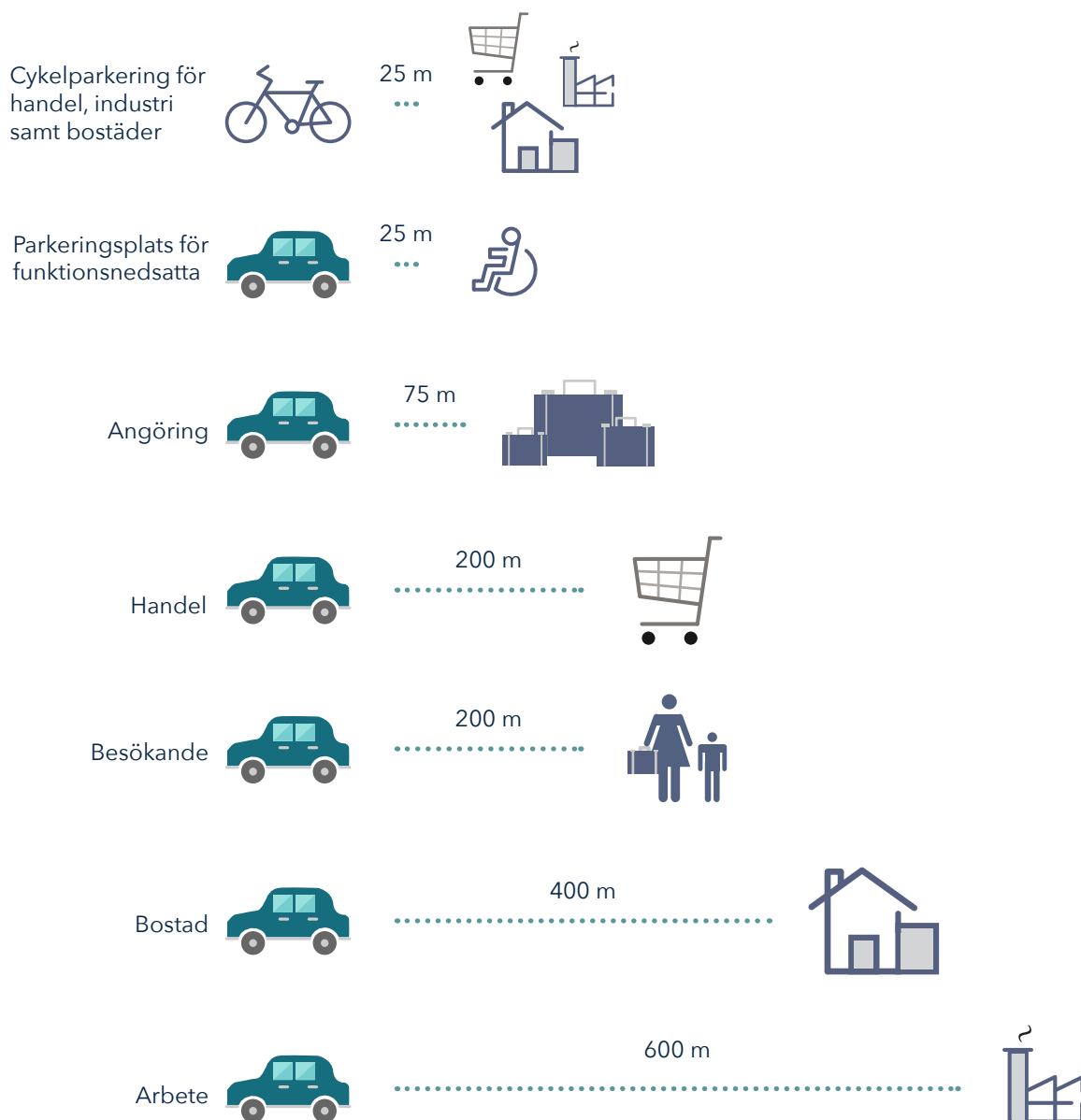
Kontor och industri	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
Kontor: p-platser per 1000 kvm BTA (min)	10	15	25	30
Industri: p-platser per anställd (min)	0,2	0,4	0,6	0,8
Kontor: p-platser per 1000 kvm BTA (max)	15	25	-	-
Industri: p-platser per anställd (max)	0,3	0,5	-	-
10% av platserna ska vara tillgängliga för besökare				

Handel	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
Generellt: p-platser per 1000 kvm BTA	2+15	3+25	6+33	9+33
Dagligvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA	2+15	3+25	6+35	9+35
Sällanvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA	2+15	3+25	6+30	9+30
Dagligvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA (max)	4+20	-	-	-
Sällanvarubutik: p-platser per 1000 kvm BTA (max)	4+20	-	-	-
13 anställda samt 60 besökare per 1000 kvm BTA				

Restaurang och hotell	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
Restaurang: p-platser per 1000 kvm BTA	1+25	2+30	3+25	4+40
Hotell: p-platser per 1000 kvm BTA	1+15	2+15	3+20	4+20
5-10 anställda samt 25 besökare per 1000 kvm BTA				

Skolverksamhet	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
Förskola: p-platser per 1000 kvm BTA	2+10	2+10	2+15	3+20
Grundskola: p-platser per 1000 kvm BTA	3+0,6/klass	5+0,6/klass	6+0,6/klass	7+0,6/klass
Gymnasieskola: p-platser per 1000 kvm BTA	4	5	6	7

Äldrevårdboende	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
	(Anställda + besökare)			
P-platser per 1000 kvm BTA	2+1	4+1	4+1	5+1



Figur 14: Riktlinjer för avstånd till parkering vid olika funktioner

6

UTFORMNING AV PARKERINGSPLATSER

6.1 Cykelparkering

Cykeln är ett prioriterat färdmedel i Karlskrona. Bra cykelparkeringar i tillräckligt antal lockar flera att cykla och parkeringsnormen har anpassats för att cyklingen kommer att öka i betydelse.

Vid nybyggen ska cykelparkering vara den parkering som prioriteras högst och cykelparkering ska anläggas närmre huvudentrén än bilparkering. Helst bör avståndet inte överstiga 25 meter. Bra och attraktiva cykelparkeringar är avgörande för att få fler att välja cykeln för sina dagliga resor. Cykelparkering ska finnas i rätt antal, på rätt plats och ha en god utformning.

Det är viktigt att cykelställena är rymliga för att underlätta åt cyklister när de ska ta sig mellan cyklar som står parkerade. Cykeln bör stå stadigt och det ska även vid behov vara möjligt att låsa fast cykeln.

6.1.1 Cykelparkering i centrala Karlskrona

Cykelparkering är av stor betydelse för stadens utveckling och idag finns det på många platser i centrala Karlskrona en brist på cykelparkering. Antalet cykelparkeringar måste därför öka.

För att öka andelen cyklister är det viktigt att det finns cykelparkeringar i rätt antal i nära anslutning till arbetsplatser, handel och olika lokaler. Vid platser där cyklar ställs under kortare tid kan cykelparkeringen vara av enklare modell utan möjlighet till ramlåsning. På platser där cykeln ska stå under längre tid, exempelvis vid kollektivtrafik eller arbetsplatser, krävs det att cykelparkeringarna är väl utformade och har möjlighet till ramlåsning. Vädskydd kan också komma i fråga och ger en extra god kvalitet.

Trygghetsaspekten är en viktig faktor att ta hänsyn till och belysningen bör av den anledningen även prioriteras vid utformningen av parkeringsplatserna. Om belysning inte finns i direkt anslutning vid cykelparkeringar kan platserna upplevas som mer otrygga.

6.1.2 Cykelparkering vid handel

Många kunder väljer cykeln för sina inköpsresor och en god cykelparkering i tillräckligt antal har stor betydelse för handeln. Cykelparkering ska placeras i nära anslutning till huvudentré och närmre huvudentrén än bilparkering.

Karlskrona kommun ser positivt på att det vid handelsetableringar anläggs faciliteter som luftpump eller låncyklar till handlande kunder.

6.1.3 Cykelparkering vid bostad

Vid bostadshus i zon A och zon B ska cykeln betraktas som det huvudsakliga färdmedlet. Cykelparkeringar ska utformas så att det är attraktiva, säkra och lättillgängliga för användarna. De bör vara väderskyddade. Cykelparkeringen ska placeras nära entréer och närmre än motsvarande bilparkering.

6.1.4 Cykelparkering vid arbetsplatser

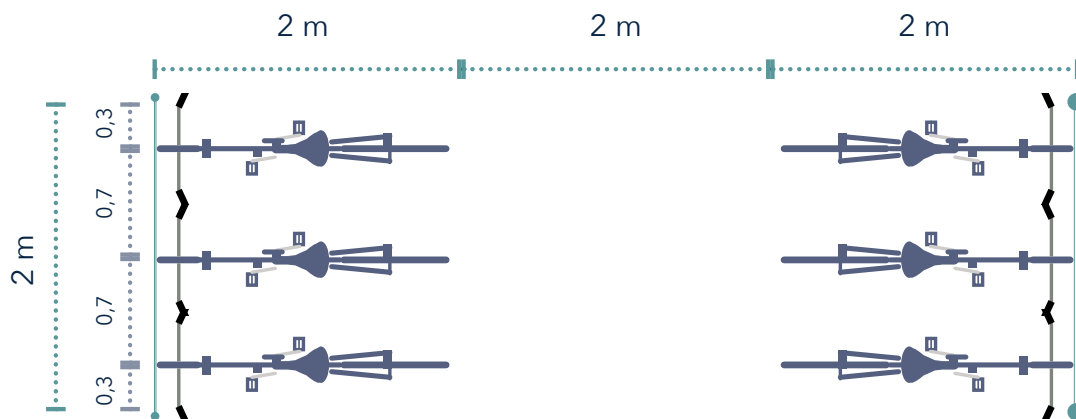
Karlskrona kommuns målsättning är att fler pendlingsresor till arbetet ska ske med cykel. Cykelparkering ska anläggas i rätt antal vilket innebär cykelparkeringsbehovet sommartid. Cykelparkering ska även vara väderskyddad och det ska finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Cykelparkeringen ska placeras närmre entrén än bilparkeringen.

6.1.5 Rekommenderade mått för cykelparkeringar

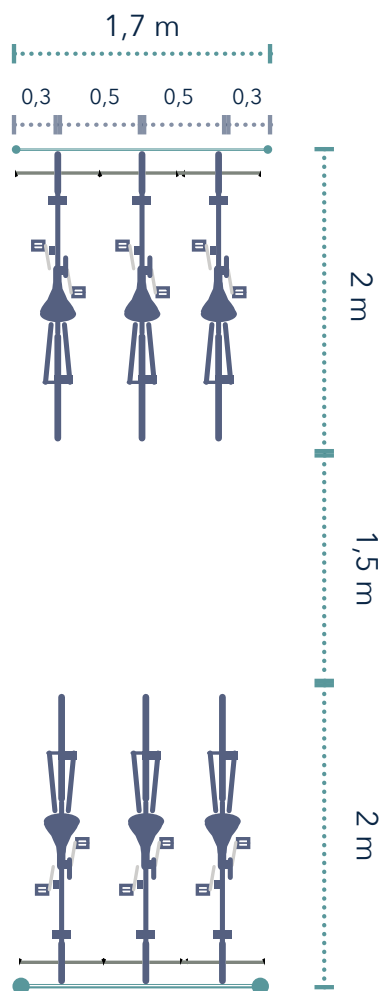
Cykelparkeringar ska vara lättillgängliga och placeras högst 25 meter från målpunkten. Avståndet i sidled mellan två parkerade cyklar ska vara 0,7 meter för att inte styrena ska slå i varandra. Vid dubbelsidiga parkeringar där två rader cyklar står mittemot varandra ska manövreringsutrymmet bakom cyklarna vara 2 meter brett. Är utrymmet begränsat kan man tillåta ett avstånd i sidled om 0,55 meter och 1,5 manövreringsutrymme.

Cykelparkering ska helst placeras i den naturliga färdvägen till målpunkten. Detta för att undvika onödiga omvägar.

Utformning av parkeringsplatser



Figur 15: Rekommenderade mått för cykelparkering



Figur 16: Rekommenderade minimimått för cykelparkering

6.2 Bilparkering

Utformningen av parkeringsplatser varierar i stor omfattning beroende på om det är bostäder, handel, arbetsverksamheter eller skola som det ska anordnas nya parkeringsytor för. Som vid utformningen av cykelplatser är faktorer som säkerhet, trygghet samt tillgänglighet viktiga aspekter vid utförandet av nya bilparkeringar. Tillgängligheten är särskilt viktig för utformning för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

Vid bostäder anordnas bilparkeringar oftast på markplan, men i de centrala delarna av Karlskrona kommun är marken mer begränsad. Parkeringsplatser ska av den anledningen främst förläggas till ytsnåla parkeringslösningar som parkeringshus. Under de senaste åren har användningen av elbilar ökat inom kommunen och av den anledningen bör även laddstationer i större omfattning tillgodoses vid bostäder.

Vid externa handelsområden och större arbetsplatser krävs det oftast stora parkeringsytor.

Under kvällstid kan tomma och stora parkeringsplatser där ett fåtal människor rör sig upplevas som ödsliga och otrygga för de människor som parkerar sin bil. För att tryggheten och säkerheten ska öka bland större parkeringsplatser är det viktigt att förse dessa med god belysning. För att öka säkerheten bland stora parkeringsplatser vid handelsområden och arbetsverksamheter är det väsentligt att gångbanor som går från bilparkeringarna utformas. En möjlighet att minska ytbehovet är att samnyttja parkeringsanläggningar mellan olika användare. Karlskrona kommun ska uppmuntra näringsidkare som vill minska ytan för bilparkering till förmån för mer hållbara alternativ.

Parkeringsytor som enbart är asfalterade kan uppfattas som mindre attraktiva. För att öka attraktionsförmågan kan trädplanteringar och gröna växter placeras ut. Dagvattenhantering är en viktig fråga och behöver tas hänsyn till vid utformning av parkeringsplatser. För att hantera dagvattenfrågan kan markbeläggningen exempelvis bestå av armerat gräs, vilket även kan bidra till mer trivsamma och grönare stadsmiljöer.

6.2.1 Parkeringshus

Parkeringshus är yteffektiva lösningar där en stor mängd bilar kan få plats på en liten yta. Detta ger möjlighet att använda det utrymme som blir över i staden till grönytor, lekplatser, gång- och cykelvägar eller uteserveringar. Ytsnåla parkeringslösningar som parkeringshus ger också möjlighet att skapa fler bostäder i centrala lägen i kommunen.

Trygghetsaspekten är en mycket central del i utformningen av parkeringshus då de kan upplevas som ödsliga och otrygga att vistas i, särskilt under kvällstid. Det är därför viktigt här att eftersträva en god belysning samtidigt som det finns bra ljusinsläpp, vilket ska minska risken att skapa mörka parkeringshus. För att ytterligare öka tryggheten kan olika typer av verksamheter uppföras på bottenplan.

Parkeringshus ska även anpassas efter personer med rörelse- och funktionsnedsättning. Biljettautomater ska vara lättillgängliga för alla bilister och inne i parkeringshusen ska det finnas utrymme för att anordna handikappanpassade parkeringsplatser.

6.2.2 Parkering för rörelsehindrade

Personer med nedsatt rörelseförmåga eller orienteringssvårigheter ska på ett enkelt ha möjlighet att ta sig fram till olika byggnader eller verksamheter. Parkeringsplatser för rörelsehindrade bör ligga inom 25 meter från målpunkten och det ska inte finnas några hinder mellan parkeringsplatsen och entrén (Boverket 2015: 40-41). Finns sådana hinder ska de åtgärdas (PBL 8 kap 12§).

Parkeringsplatsens mått bör vara fem meter, men om gångbanor kan anordnas i direkt anslutning till parkeringsytan finns det en möjlighet att ha mindre bredd (Boverket 2015: 40-41).

För personer med nedsatt rörelseförmåga eller orienteringssvårigheter bör markbeläggningen vara jämn och fast. För att ytterligare minska risken att olyckor skulle uppstå är det även viktigt att skapa halkfria ytor (Boverket 2015: 40-41).

7 | REDUKTION AV PARKERINGSPLATSER

Parkeringsbehovet som räknats fram i tidigare avsnitt kan minskas om olika typer av åtgärder genomförs. I detta avsnitt beskrivs åtgärder som införande av bilpool, samutnyttjande av parkeringsplatser samt olika typer av resepåverkande åtgärder. Även närheten till god kollektivtrafik och god infrastruktur för gående och cyklande kan minska parkeringsbehovet. Vilken reduktion de olika åtgärderna kan ha beror på typ av verksamhet samt var i kommunen fastigheten är placerad.

Det går att kombinera åtgärderna med varandra och på så sätt uppnå en större reduktion. Dock är det fastighetsägarens ansvar att tillgodose parkeringsbehovet på fastigheten. Denne ska därför ta fram en reservplan för hur parkering ska lösas om det verkliga parkeringsbehovet överskrids.

Möjligheten för reduktion gäller enbart bilparkering. För cykelparkering ges ingen reduktion.

7.1 Bilpool

Bilpool är ett sätt att dela bil mellan olika användare som kan minska behovet av att äga en egen bil. Bilpooler kan drivas både med och utan kommersiellt vinstintresse. I dagsläget finns ett 30-tal kommersiella bilpooler på både mindre och större orter i Sverige. På en del håll tillhandahålls också bilpooler som en tjänst av bostadsföretag eller bostadsrättsföreningar till boende.

Studier visar att en bilpool kan ersätta i genomsnitt omkring fem privatbilar. Förutom att parkeringsbehovet blir mindre minskar också den genomsnittliga körsträckan bland de hushåll som är med i bilpoolen. Med utgångspunkt i att en bilpoolsbil kan ersätta fem privatbilar kan en reduktion med 20 % ges i zon A och zon B. I zon C kan en reduktion ges med 10 %.⁹

Bedömd parkeringsefterfrågan	Storlek på bilpoolen
1-10	Minst 1 bil
11-40	Minst 2 bilar
41-60	Minst 3 bilar
>60	Minst 5 % (avrundning uppåt)

Figur 17: Storlek på bilpool. Parkeringsplatserna för bilpoolsbilar kommer i tillägg till övrig parkering.

Zon	Reduktion av bilplatser
Verksamheter	20 %
Boende zon A-B	20 %
Boende zon C	10 %

Figur 18: Reduktion av parkeringsplatser om bilpool införs. Parkeringsplatser för bilpool kommer i tillägg till det uträknade parkeringsbehovet.

7.2 Samnyttjande

Samnyttjande av parkeringsplatser är ett alternativ för att minska den mark som används för bilparkering. Samnyttjandet av parkeringsplatser sker vid olika tider under dygnet och innebär att en bilplats delas mellan två eller flera olika verksamheter, fastigheter eller användare. Genom att bilplatser gemensamt används för flera verksamheter sker det på så sätt ett effektivt användande av markytorna.

För samnyttjande av parkeringsytor får inte bilparkeringarna vara reserverade och dels ska samnyttjandet vara bestående.

I figur 19 anges den beläggningsgrad som kan ligga till grund för beräkning av samnyttjande. För bostäder varierar beläggningsgraden beroende på var i kommunen bostaden ligger. I zon A antas att möjligheten för samnyttjande för bostäder är mindre då det finns goda möjligheter för boende här att välja annat färdmedel än bil för sina dagliga resor.

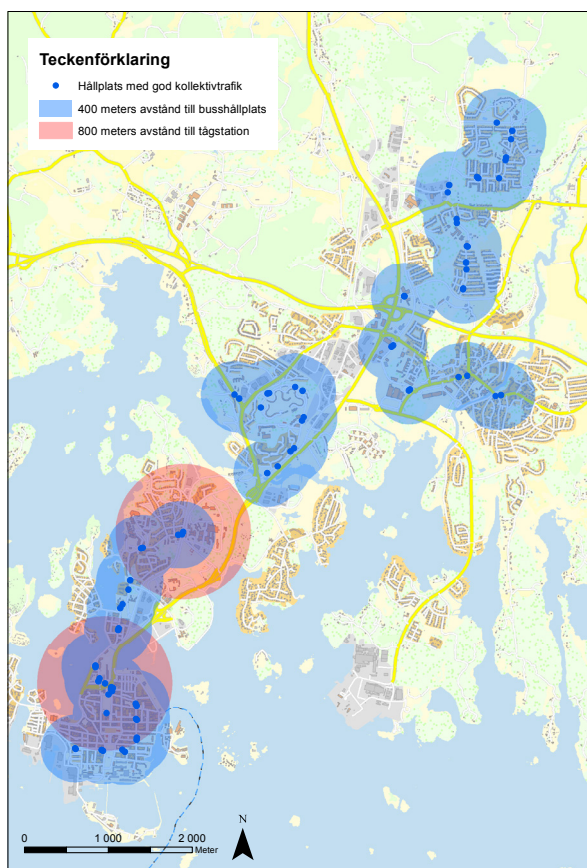
Lokalkategori	Beläggning i procent under olika tidsintervall			
	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder				
Boende zon A	90	90	90	90
zon B-D	75	65	50	90
Besökande	30	65	50	50
Kontor	80	30	10	10
Handel	40	90	100	0
Industrier	80	20	10	10
Hotell	50	50	40	80
Restauranger	75	40	60	0
Skolor	90	10	5	0

Figur 19: Reduktion av parkeringsplatser vid samnyttjande. Vid beräkning av parkeringsbehovet används det högsta framräknade värdet.

7.3 Kollektivtrafik

En god, attraktiv och väl utbyggd kollektivtrafik kan vara avgörande för vilket färdmedel man använder. För att utgöra ett bra alternativ till bilresor behöver kollektivtrafiken vara nära, gå ofta och ha en kort restid jämfört med motsvarande bilresa. Under dessa förutsättningar kan andelen bilresor och därmed parkeringsbehovet, framförallt vid arbetsresor minska. Närheten till kollektivtrafik bedöms inte ha lika stor betydelse för valet att äga bil.

Tillgänglighet till kollektivtrafik bedöms som god där hållplatserna inte ligger längre från målpunkten än 400 meter (800 meter för tågtrafik), där bussen går minst var 10:e minut i högtrafiktid och där restiden är högst dubbelt så lång till ändhållplatsen som motsvarande bilresa. På platser där kollektivtrafiken uppfyller dessa krav kan parkeringsbehovet minska enligt figur 21.



Figur 20: Områden inom god kollektivtrafikförsörjning.

Zon	Reduktion i närheten av god kollektivtrafik
Verksamheter zon A	20 %
Verksamheter zon B-D	10 %
Boende zon A	10 %
Boende zon B-D	5 %

Figur 21: Reduktion av parkeringsplatser i närheten av god kollektivtrafik. Med god kollektivtrafik avses trafik med 10-minutersintervall, högst 400 meter från hållplats samt högst en dubbel restid jämfört med bil från ändhållplats.

7.4 Mobility management

Mobility management, eller färdmedelspåverkande åtgärder, handlar om att påverka valet av transporter och skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande. Syftet är att förändra resvanor och få fler att välja andra alternativ än bil. Det finns en rad olika åtgärder som företag och verksamheter kan tillämpa för både sina anställda, kunder och besökare. Genom de olika åtgärderna kan efterfrågan på parkeringsplatser vid arbetsplatsen minskas till förmån för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

På följande sida listas flera åtgärder som verksamheter kan använda för att främja ett mer hållbart resande och därmed reducera behovet av parkeringsplatser. Det bedöms att möjligheten för reduktion av antalet parkeringsplatser är större vid verksamheter än vid bostäder eftersom åtgärderna i första hand syftar till att minska bilresorna och inte har lika stor påverkan på viljan att äga bil.

Zon	Reduktion om tre åtgärder genomförs
Verksamheter zon A	20 %
Verksamheter zon B-D	10 %
Boende zon A	5 %
Boende zon B-D	0 %

Figur 22: Reduktion av parkeringsplatser om minst tre av åtgärderna i tabellen i figur 23 genomförs.

Åtgärd	Anställda/besökare/kunder	Beskrivning
Cykelfaciliteter för cykelpendlare	Anställda	Omklädningsrum, duschmöjligheter, verktyg, luftpump
Cykelparkering med hög standard	Anställda/besökare	Inomhus eller utomhus med tak Ramlåsning I nära anslutning till målpunkten – bör inte vara längre än 25 m Belysning vid parkeringar för att öka säkerheten och tryggheten Beakta placering av cykelplatser och placera ut pumpar
Informationslösning för samåkning	Anställda	Informationssökning för samåkning tex i form av realtidsinformation på skärm i entrén. Det finns även söktjänst via företagets internsida.
Flexibla arbetstider	Anställda	För att kunna anpassa sina arbetstider efter kollektivtrafiken
Tillåta att arbeta hemifrån	Anställda	Kräver ingen transport
Informationslösning för kollektivtrafik	Anställda/kunder/besökare	Informationslösning för kollektivtrafikresor tex. I form av realtidsinformation på skärm i entrén.
Kampanjer	Anställda	Kampanjer för cykel
Förvaringsutrymme	Anställda/besökare/kunder	Möjlighet att förvara väskor, kassar etc. under tiden man uträttar ärenden
Erbjuda lånebarnvagn	Besökare/kunder	För att kunden ska kunna cykla eller åka buss
Erbjuda lastvagn till cykel	Besökare/kunder	För att kunder ska kunna köpa och transportera hem skrymmande/tunga varor med cykel
Erbjuda subventioner för kollektivtrafik	Besökare/kunder	För att uppmuntra kollektivtrafikresor. 10 procent rabatt i butiken om man visar biljetten.
Resfria möten	Anställda/kunder	Videokonferens och telefonmöte

Figur 23: Åtgärder som kan främja ett hållbart resande och därmed reducera behovet av parkeringsplatser.

7.5 Närhet till infrastruktur för gång- och cykel

En god infrastruktur för gående och cyklande är avgörande för om de ska utgöra alternativ till bil. Karlskrona kommuns målsättning är att fler ska välja cykel som huvudsakligt färdmedel för sina dagliga resor. I kommunens cykelstrategi har ett antal pendelcykelstråk pekats ut där standarden fortlöpande kommer att höjas. Inom 250 meters avstånd från ett sådant pendelcykelstråk kan antalet parkeringsplatser minskas om även cykelparkering med god standard tillhandahålls.

Zon	Reduktion om 250 meters avstånd från pendelcykelstråk
Verksamheter zon A	10 %
Verksamheter zon B-D	5 %
Boende	0 %

Figur 24: Reduktion av parkeringsplatser vid närhet till pendelcykelstråk och om cykelparkering med god standard tillhandahålls.

7.6 Bilfritt boende

Bilfritt byggande är bostäder där grundförutsättningen är att de boende inte äger bil. Detta säkerställs genom avtal med de boende i huset vilket gäller under tiden man bor i fastigheten. Innan inflyttning ska konceptet bilfritt boende marknadsföras tydligt. Bilfritt boende kräver att medlemskap i en bilpool ska ingå som en del av hyran samt att cykelparkeringen ges en extra god standard. Parkering för bilpool samt besöksparkering, samt eventuell parkering för rörelsehindrade, ska ordnas på fastigheten.¹⁰

Verkligt parkeringsbehov ska utredas och följas upp årligen. Om det visar sig att parkeringsefterfrågan överskrider ska fastighetsägaren ordna fram motsvarande platser på den egna fastigheten eller genom parkeringsköp.

Zon	Reduktion
Boende zon A	95 %
Boende zon B	95 %
Boende zon C	50 %

Figur 25: Reduktion av antalet bilparkeringsplatser vid bilfritt boende. Bilpool ska anordnas på eller nära fastigheten. Storlek på denna framgår av figur 17 på sidan 37.

7.7 Parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter påverkar i stor utsträckning valet av färdmedel. Med parkeringsavgifter kan uppemot hälften av bilparkeringsbehovet minska. Minskningen beror på avgiftens storlek och vilken funktion parkeringen har.¹¹

I reduktionen nedan antas att månads- respektive timavgiften motsvarar nivån för grön zon i centrala Karlskrona.

Zon	Reduktion
Arbetsplatser zon A	50 %
Arbetsplatser zon B	25 %
Handel zon A	20 %
Handel zon B	5 %
Boende zon A	10 %
Boende övriga zoner	0 %

Figur 26: Reduktion av parkeringsbehov om parkeringsavgifter införs motsvarande avgiftsnivån för grön zon

8

RÄKNEEXEMPEL
RIKTLINJER FÖR PARKERING

Det ska byggas ett bostadshus om 5000 kvadratmeter BTA, fördelat på 50 lägenheter, på Trossö som ligger inom zon A. I huset ryms också ett kontorshotell på 1000 kvadratmeter BTA med 50 anställda.

Parkeringsbehovet för cykel för de boende på fastigheten blir 150 parkeringsplatser. Av dessa ska 45 vara lättillgängliga för besökare. För de anställda på kontorshotellet blir behovet 20 cykelparkeringsplatser. Av dessa ska 2 vara lättillgängliga för besökare.

Parkeringsbehovet för bil för bostäderna blir 35 parkeringsplatser samt 5 bilparkeringsplatser som är tillgängliga för besökare. För kontorshotellet behövs det 10 bilparkeringsplatser. Av dessa ska 1 bilparkeringsplats vara tillgänglig för besökare.

Eftersom fastighetsägaren väljer att genomföra vissa åtgärder kan bilparkeringsbehovet minskas. Med en bilpool kan bilparkeringsbehovet för bostäderna reduceras med 20 %, vilket innebär att parkeringsbehovet kan minskas med 7 bilparkeringsplatser. Till detta tillkommer platser för tre bilpoolsbilar. Netto kan alltså antalet bilparkeringsplatser minskas med 4 stycken. Med samnyttjande mellan kontor och bostäder kan antalet parkeringsplatser minskas med ytterligare 10 % eller 3 platser. Totalt uppgår då bilparkeringsbehovet för bostäderna till 28 bilparkeringsplatser om även parkeringen för verksamheten kan användas.

Eftersom fastighetsägaren också tänker satsa på mobility managementåtgärder kan parkeringsbehovet för verksamheten minskas med 20 % till 8 bilparkeringsplatser. Det totala bilparkeringsbehovet på fastigheten uppgår därmed till 36 bilparkeringsplatser för boende och arbetande om samtliga åtgärder genomförs. Det behövs också 170 cykelparkeringsplatser samt 6 besöksparkeringar för bil.

Utan reduktion uppgår bilparkeringsbehovet till 45 bilparkeringsplatser och fastighetsägaren ska upprätta en reservplan för hur parkeringsbehovet ska tillgodoses om parkeringsbehovet överskrids. Detta kan exempelvis ske genom parkeringsköp.

Verksamhet	BTA	Cykelp. per BTA	Cykelp.	Bilp. per BTA	Behov bilplatser utan reduktion	Behov efter reduktion bilpool	Behov efter reduktion samnyttjande	Behov efter reduktion mm-åtgärder	Bilp.	Besöksp.
Bostäder	5000	30	150	7+1	35	31 (20%+bilpoolsbilar)	28(10%)		28	5
Kontor	1000	20	20	10+1	10			8(20%)	8	1
Totalt	6000		170		45				36	6

9

KÄLLFÖRTECKNING

1. Parkering i storstad. Trafikverket 2015
2. Parkeringsnorm Norrköpings kommun. 2011
3. Cykelstrategi Karlskrona kommun, inventering 2016
4. Resvaneundersökning sydöstra Sverige. Trafikverket 2013
5. Intern resvaneundersökning riktad till anställda inom Karlskrona kommun. Urval utifrån arbetsplats på Trossö. 2016
6. Intern resvaneundersökning riktad till anställda inom Karlskrona kommun. Urval utifrån arbetsplats i Lyckeby. 2016
7. Statistiska Centralbyrån SCB. Karlskrona kommun. 2016
8. Peak car i sikte? Statistik och analys över Sveriges personbilsflotta och dess användning. Trafikanalys. PM 2015:14
9. TRITA-INFRA-FMS 2014:04. Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande. Jonas Åkerman och Åsa Nyblom. KTH. 2014

Effekter av Sunfleet bilpool. Trivector, Rapport 2014:84
10. Malmö stad. Hemsida. 2016-03-15
11. Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. TØI rapport 1439/2015



KARLSKRONA
KOMMUN