



ARBOGA KOMMUN

Parkeringsnorm för Arboga kommun



Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Vem har ansvaret?	3
1.2	Parkeringsnormens syfte	4
2	Förutsättningar och en inriktning	5
2.1	Zonindelning	6
2.2	Befolkning, bilinnehav och resvanor	7
2.3	Parkering i Arboga – en inriktning	8
2.3.1	Boendeparkering	8
2.3.2	Besöks- och ärendeparkering	9
2.3.3	Arbetsplatsparkering	10
2.3.4	Parkering för rörelsehindrade	10
3	Parkeringstal	11
3.1	Bostäder	11
3.1.1	Småhus	11
3.1.2	Flerbostadshus	12
3.2	Verksamheter	12
3.3	Flexibla parkeringstal	13



1 Inledning

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats och möjligheten att parkera kan därför ses som en förutsättning för bilanvändandet. Parkering har en betydande roll för hur trafiksituationen i en stad ser ut och hur staden används och kommer att utvecklas framöver.

Parkeringsfrågor är en viktig del i den fysiska planeringen och måste behandlas som en integrerad del av den övergripande samhällsplaneringen. Det är därför viktigt att ta fram en strategi för hur parkeringsfrågor i en kommun skall hanteras för att arbetet med parkering skall gå i riktning mot uppsatta mål.

Parkeringsnormen är ett kommunalt framtaget dokument som bland annat styr hur parkering skall ordnas vid nybyggnad eller ombyggnad av olika typer av bebyggelse. Parkeringsnormen gäller enbart för parkering på kvartersmark. Bestämmelser om parkering på allmän platsmark beslutas av Kommunstyrelsen och hanteras inte i parkeringsnormen.

1.1 Vem har ansvaret?

När man pratar om parkering är det viktigt att göra skillnad mellan parkering på allmän platsmark och parkering på kvartersmark. Kommunen ansvarar i regel för parkering på allmän platsmark, varpå ett offentlighetsrättsligt system för reglering och övervakning tillämpas. Fastighetsägare ansvarar för parkering på kvartersmark och vid reglering och övervakning gäller civilrättsliga regler.

Kommunen har dock det övergripande ansvaret för planeringen av parkering och ska i detaljplan ange det parkeringsbehov som ska tillgodoses inom respektive planområde. Kommunen kan i detaljplan dessutom reglera det utrymme som skall utgöras av parkering samt bestämma på vilka ytor och i vilken form som parkering får anordnas.

Kommunen har däremot ingen skyldighet att anordna parkering på kvartersmarken, ansvaret ligger på fastighetsägaren. I plan- och Bygglagen (2010:900) 8 kap, 9§ och 10§ står följande skrivet om tomter och parkering:



"9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att..."

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

"... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."

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

1.2 Parkeringsnormens syfte

Parkeringsnormen består av parkeringstal som anger hur många parkeringsplatser som en fastighetsägare skall anordna för olika typer av ändamål, till exempel bostäder, industri och handel. Den är ett styrdokument vid detaljplaneläggning och bygglovshandläggning, avsteg från normen kräver särskild motivering.

I parkeringsnormen ingår även parkeringstal för cyklar. Cykeln är ett bra komplement till bilen, särskilt inom tätbebyggt område, och ger ökad mobilitet för flera grupper i samhället. Det är därför viktigt att det finns goda möjligheter att kunna använda cykeln i vardagen. En del i att säkerställa det är att det också finns goda möjligheter att parkera cyklar.

Arboga kommuns parkeringsnorm är en miniminorm, det innebär att den ställer krav på vad minsta antalet parkeringsplatser ska vara. Om en fastighetsägare anser att det finns behov av ett större antal parkeringsplatser är det upp till fastighetsägaren att anordna fler.



2 Förutsättningar och en inriktning

Arboga kommun ligger i sydöstra delen av Västmanlands län, med goda förbindelser till de större städerna Örebro, Västerås och Eskilstuna. Både Mäljarbanan och Svealandsbanan går igenom Arboga tätort vilket ger goda förutsättningar för snabb och effektiv pendling till och från Arboga med tåg. Förutom de goda järnvägsförbindelserna finns mycket bra kommunikationsmöjligheter via europavägarna E18 och E20, som sträcker sig genom kommunen.



Kommunens strategiska läge i regionen ger invånarna ett brett utbud av service, kultur och handel, liksom goda förutsättningar till en utvidgad arbetsmarknad och en hållbar regionförstoring. Tillgången till kommunikationsstråken och en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen är av stor betydelse för kommunens fortsatta utveckling och möjligheten att bo och arbeta på olika orter.

Bebyggelsen i kommunen är starkt koncentrerad till tätorten Arboga och de två mindre tätorterna Medåker och Götlunda. Arboga är kommunens centralort och det är där majoriteten av alla arbetstillfällena finns, liksom utbud av skolor, sjukvård, handel och fritidsaktiviteter.



Den äldre bebyggelsen på landsbygden är mestadels koncentrerad till små byar i anslutning till jordbrukslandskapet. En fortsatt utveckling av boende och verksamheter i de mindre tätorterna och på landsbygden är betydelsefull för kommunens utveckling.

2.1 Zonindelning

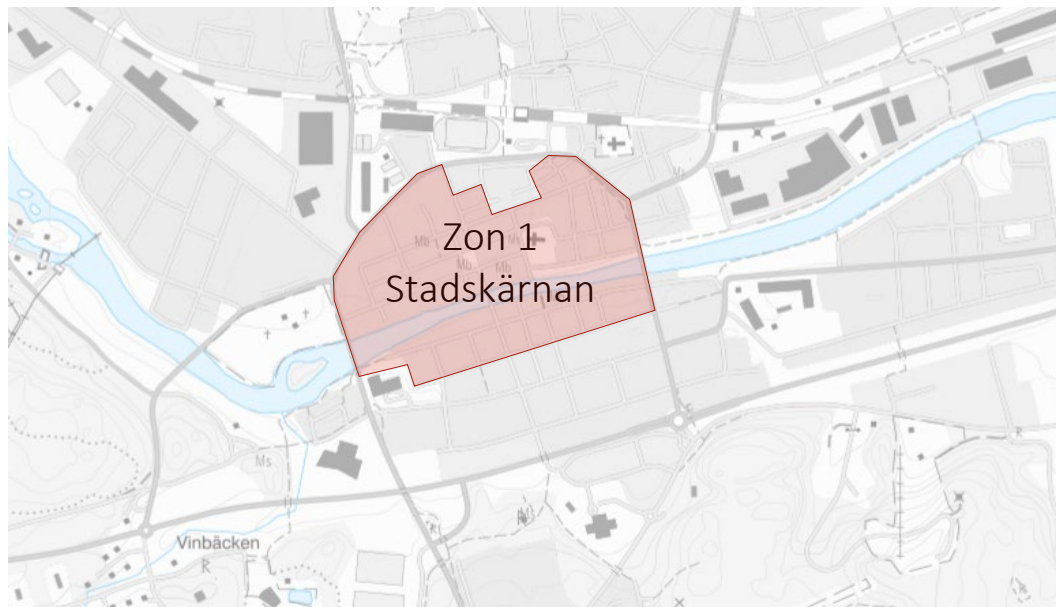
Förutsättningar och efterfrågan för att anordna parkering ser olika ut i olika delar av kommunen. Det finns därför anledning att genomföra en zonindelning för att bättre anpassa parkeringstal efter de lokala förutsättningar som råder.

Arbogas innerstad tillhör en av Sveriges äldsta och mest välbevarade stadskärnor. Stadskärnan är en kulturhistorisk och social värdefull miljö av riksintresse som skall bevaras, vårdas och återanvändas i största möjliga omfattning. Många av de planer som finns i de centrala delarna av Arboga är dessutom från en tid innan bilen blev var mans ägodel, varför utrymme för parkering många gånger inte har tillgodosetts i planen.

Arboga stadskärna ligger centralt beläget i tätorten med nära anslutning till bland annat resecentrum, skolor och sjukvård. Stadskärnan präglas av en bebyggelse med olika funktioner och verksamheter och har en viktig roll som stadens handels- och servicecentrum. Stadskärnans kvaliteter gör den mycket attraktiv för boende varför bostadsbyggandet önskas öka.

Med hänsyn till stadskärnans bevarande och ett minskat bilberoende på grund av närheten till handel, service och kollektivtrafik finns motiv för att i parkeringsnormen differentiera stadskärnan från övriga delar av Arboga.

Parkeringsnormen kommer att delas in i två olika zoner. Zon 1 som omfattar stadskärnan och zon 2 som omfattar resterande delar av kommunen.



Kartbild över zon 1.

2.2 Befolkning, bilinnehav och resvanor

I Arboga kommun bor lite över 14 000 personer varav 11 400 personer i centralorten Arboga, 300 personer i Götlunda, 200 personer i Medåker och övriga på landsbygden. Enligt kommunens översiktsplan, antagen 2018, förväntas kommunen att växa med cirka 90 invånare per år och nå 15 000 invånare år 2030. Boendetätheten totalt i kommunen år 2019 var 2,1 personer per hushåll, varav 2,4 personer per hushåll i småhus och 1,8 personer per hushåll i flerbostadshus.

År 2019 fanns totalt 7 606 personbilar registrerade i Arboga kommun. Utav dessa var 6 526 skrivna på privatpersoner. Antalet bilar per person var i genomsnitt 0,56 över hela kommunen. Inom zon 1 var bilinnehavet lägre och i genomsnitt 0,44 bilar per person.

Av kommunens 5 480 arbetstillfällen år 2018 erhöles 32,1 % av inpendlande arbetskraft från andra kommuner. När det gäller kommunens 6 416 förvärvsarbetare pendlade 40,5% till andra kommuner för arbete samma år. Den största in- och utpendlingen skedde till och från Köping, följt av Örebro.

Inom Arboga tätort finns ingen kollektiv linjetrafik. Istället används anropsstyrd tätortstrafik inom en radie av fyra kilometer från Stora Torget. Däremot finns busslinjer som trafikerar mellan Arboga och andra kringliggande tätorter.

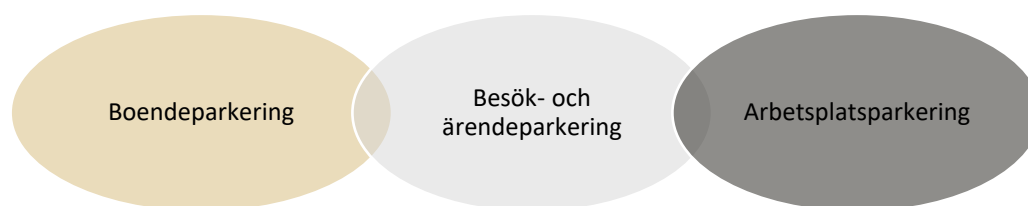


Det saknas statistik för hur fördelningen ser ut mellan pendlingsresor med bil och kollektivtrafik. Bilresor antas dock utgöra en stor del av arbetspendlingen, både inom kommunen och även som in- och utpendlingen till andra kommuner.

2.3 Parkering i Arboga – en inriktning

De parkeringsmöjligheterna som finns i kommunen förekommer antingen på kvartersmark eller på allmän platsmark, då oftast på gatemark. Parkering på gatemark regleras med lokala trafikföreskrifter och parkering på kvartersmark hanteras med parkeringsnormen. För att få en fungerande parkeringssituation är det mycket viktigt att parkering på gatemark och parkering på kvartersmark stödjer varandra. För att parkeringsnormen skall få den effekt som önskas måste därför gatuparkeringen regleras och samordnas med parkeringen på kvartersmark. På så vis kan situationer där till exempel boende parkerar på gatan undvikas till förmån för tillgängligheten för besökare.

Beroende på vilken målgrupp en parkering riktar sig till finns olika syften med parkeringen och dess reglering. Vanligtvis delar man i parkering i tre målgrupper: boendeparkering, besöks- och ärendeparkering och arbetsplatsparkering. Dessa målgrupper har olika behov och parkeringarna kräver därför olika belägenhet och styrning för att fungera tillfredsställande.



2.3.1 Boendeparkering

Inriktningen för boendeparkering är att de boende som äger en bil skall ha tillgång till parkering i anslutning till eller på rimligt avstånd från bostaden, oavsett dag eller tid på dygnet.

Tillgången på dygnet-runt-parkering minskar förekomsten av situationer där boende tvingas flytta bilen under dagen och ökar därmed incitamenten att lämna bilen hemma. Om parkeringen dessutom lokaliserar en bit ifrån bostaden kan situationer där boende slentrianmässigt använder bilen före andra transportmedel minskas. En riktlinje är att avståndet mellan bostaden och



cykelparkeringen alltid skall vara kortare än avståndet mellan bostaden och bilparkeringen. För parkering vid bostäder bör ett gångavstånd på 300 meter accepteras. Det ska däremot finnas angöringsplats i närhet av bostadsentrén.

Tillgången på cykelparkering vid bostäder är mycket viktigt för att öka andelen resor med cykel. En riktlinje är därför att cykelparkering vid bostäder skall finnas i tillräcklig utsträckning och att dessa skall placeras högst 25 meter från bostadsentrén. Cykelparkeringarna ska även ha plats för korg- och lådcyklar.

Vid anordnandet av boendeparkering är utgångspunkten att parkering på gatumark i största möjliga utsträckning skall undvikas och att boendeparkering istället skall anordnas på kvartersmark. Med fördel kan det göras genom samordnade parkeringsytor, parkeringsgarage eller i andra former av yt-effektiva parkeringsanläggningar.

2.3.2 Besöks- och ärendeparkering

Inriktningen för besöksparkering är att skapa god tillgänglighet för besökare och kunder genom att se till att det alltid finns lediga parkeringsplatser att angöra staden på, utan att onödig söktrafik uppstår.

Behovet av parkering för besökare och kunder utgörs främst av korttidsparkering, kortare än 2 timmar. Behov finns även att kunna parkera sitt fordon under längre än 2 timmar, varför ett utbud av långtidsparkering är nödvändig. Utbudet av korttidsparkering skall finnas på både kvartersmark och gatumark medan långtidsparkering främst skall förekomma på kvartersmark. Gatumark skall i första hand användas för kortare ärenden/angöring.

De ytor som idag finns tillgängliga för parkering är begränsade och konkurrerar med ytor för andra ändamål. Det finns därför ett behov av att se till att befintliga parkeringsplatserna används på ett sådant effektivt sätt som möjligt, så att omsättningen av parkerade bilar blir hög. På så sätt behövs inte lika stora ytor tas i anspråk för parkering. Att reglera parkering med tid (och pris) är därför ett viktigt verktyg för att styra användningen av parkering och därmed tillgängligheten för besökare och kunder.



2.3.3 Arbetsplatsparkering

Inriktningen för arbetsplatsparkering är att arbetspendlandet med bil skall minskas och att arbetstagare som har möjlighet att gå, cykla eller åka kollektivet till sin arbetsplats uppmuntras att lämna bilen hemma. För de arbetstagare som är beroende av bilen för arbetspendling skall utbud finnas på ett rimligt avstånd arbetsplatsen, max 400 meter.

Arbetsplatsparkering skall anordnas på kvartersmark och dess utbud prioriteras lägre än parkering för såväl boende som besökare.

Utbudet av och närheten till kollektivtrafik och tillgången på säkra och väderskyddade cykelparkeringar, i nära anslutning till entréer, är viktiga åtgärder för att fler skall välja att lämna bilen hemma.

Genom att tillåta ett större avstånd mellan arbetsplats och bilparkering samtidigt som tillgången på cykelparkering i nära anslutning till entrén ökar, skapas incitamenten för arbetstagare som bor inom rimligt cykelavstånd (<5km) från arbetsplatsen att ta cykeln till jobbet istället för bilen. Detta skulle dessutom bidra till att ett minskat behov av bilparkering vid arbetsplatser samtidigt som utbudet för de arbetstagare som bor längre ifrån arbetsplatsen och som inte har möjlighet att åka kollektivt kvarstår.

2.3.4 Parkering för rörelsehindrade

Det är viktigt att verksamheter och service är tillgängligt för alla i så stor utsträckning som möjligt. Enligt Boverkets byggregler, BBR, ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna anordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. För parkeringar till verksamheter ska minst 2% vara anpassade för rörelsehindrade, dock alltid minst en plats.



3 Parkeringstal

I parkeringsnormen finns inga beslutade bilparkeringstal för zon 1 då förutsättningarna bedöms variera så mycket inom zonen att något generellt bilparkeringstal är svårt att fastställa. Istället kommer det att i bygglovsskedet behöva prövas i varje enskilt fall vad som kan anses vara parkering i skälig utsträckning.

Bedömningen ska göras med utgångspunkt i den aktuella fastighetens förutsättning att anordna parkeringsplats inom den egna fastigheten eller att i nära anslutning till fastigheten kunna anordna parkeringsplats. I bedömningen ska även statistik om biltäthet per hushåll inom zon 1 vägas in så att behovet av bilparkeringsplatser beaktas.

3.1 Bostäder

Parkeringstalen för bostäder är indelade i två kategorier: småhus och flerbostadshus. Talen bygger på statistik om biltäthet och boendetäthet i olika bostadsformer.

I parkeringstalen för bostäder inkluderas både parkering för boende och besökare. Parkering för besökare skall utgöra minst 10% av det totala antal parkeringsplatser på fastigheter för flerbostadshus.

3.1.1 Småhus

Parkeringen kan antingen ske på egen tomt eller i en gemensam parkeringsanläggning. Då parkeringen sker på egen tomt skall normalt en bilplats ordnas i och en framför garage eller carport. Då gemensam parkering anordnas finns möjlighet till samnyttjade, varför parkeringstalet blir något lägre.

	Bilparkering per bostad	Cykelparkering per bostad
Zon 1	-	3,0
Zon 2	2,0	3,0
Gemensam parkering zon 2	1,5	3,0



3.1.2 Flerbostadshus

	Bilparkering per bostad	Cykelparkering per bostad
Zon 1	-	2,0
Zon 2	1,1	2,0

3.2 Verksamheter

Parkeringsbehovet för verksamheter kan variera stort beroende på vilken typ av verksamhet det är, hur arbetstätheten är, antalet besökare och var verksamheten är belägen. Då det saknas undersökningar och statistik för hur dessa förhållanden ser ut i Arboga har jämförelser gjorts med andra kommuner och en antaganden har gjorts för arbets- och besökstäthet för olika verksamheter.

Verksamhet	Antagen arbetstäthet/1000 kvm BTA	Antagen besökstäthet/1000 kvm BTA
Kontor	40	4
Industri	15	3
Handel	15	50
Förskola	15	2
Skola	10	2

Parkeringstalen för olika verksamheter grundar sig i de antaganden om arbets- och besökstäthet som är gjorda. Parkeringstalen inkluderar parkeringsplatser för arbetande, besökande och särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade.



Verksamhet	Bilparkeringsplats/1000 kvm BTA	Cykelparkeringsplats/1000 kvm BTA
	Zon 2	Zon 1, zon 2
Kontor	20	20
Industri	10	15
Handel	25	10, 20
Förskola	15	10
Skola	10	35

Parkeringsbehovet för vårdboenden, samlingslokaler, besöksanläggningar eller idrottsanläggningar kan variera beroende på vilken typ av verksamhet eller anläggning det är och det har därför inte tagits fram några parkeringstal för dessa. Istället ska en särskild utredning tas fram där behovet av parkeringsplatser bedöms efter den enskilda verksamheten vid etablering.

3.3 Flexibla parkeringstal

Det finns möjligheter för en byggherre att göra avsteg från parkeringstalen och minska antalet bilparkeringsplatser. För att det ska vara möjligt ska byggherren presentera en eller flera i tid hållbara åtgärder som minskar behovet av parkeringsplatser. Kommunstyrelsen beslutar sedan om lösningarna kan godkännas och hur stor reduktion av bilparkeringsplatser som de kan leda till.