

Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov för cykel och personbil inom Växjö kommun

Dokumenttyp Styrande dokument	Dokumentnamn Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov för cykel och personbil inom Växjö kommun	Fastställd/Upprättad Byggnadsnämnden 2019-06-24	Senast ändrad i dnr:
Dokumentansvarig Samhällsbyggnads- nämnden		Tidigare ändringar	Giltighetstid Från och med 2019-06-24 Tills vidare
Dokumentinformation Parkeringsriktlinjer som ger stöd i exploatering samt plan- och bygglovsprocessen.			

Nya P-tal 2019

För ett grönare och mer tillgängligt Växjö

Antagen i byggnadsnämnden 2019-06-24



Växjö
kommun

Dokumenttyp

Styrande dokument

Dokumentnamn

Nya P-tal 2019 - för ett grönare och mer tillgängligt Växjö

Version

2019-06-24

(Mer information i PM parkeringsnorm och underlagsrapport)

Antagen

Byggnadsnämnden 2019-06-24

Senast ändrad

-

Dokumentansvarig

Stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun

Giltighetstid

2019-06-24 - tills vidare

Dokumentinformation

Parkeringsriktlinjer som ger stöd i exploatering samt plan- och bygglovsprocessen

Huvudförfattare

Roger Johansson, Sweco

Medförfattare

Lena Dufva Lindh, Marianne Lindblom, Maria Nordin, Nils Edfast - Sweco

Styrgrupp

Lars Wennerstål, Henrik Wibroe - stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun
Magnus Nyqvist, Per-Olof Löfberg, Maria Sundell Isling - tekniska förvaltningen, Växjö kommun

Riktlinjer

- för beräkning av parkeringsbehov för cykel och personbil inom Växjö kommun

Syfte

Växjö ska vara tillgängligt för alla. Transportsystemet, som består av gående-, cykel-, kollektiv- och biltrafik ger tillsammans Växjös tillgänglighet. Parkering är en del av Växjös transportsystem. När antal, placering och reglering av parkering är väl balanserat ökar stadens tillgänglighet och medverkar till ett hållbart samhällsbyggande.

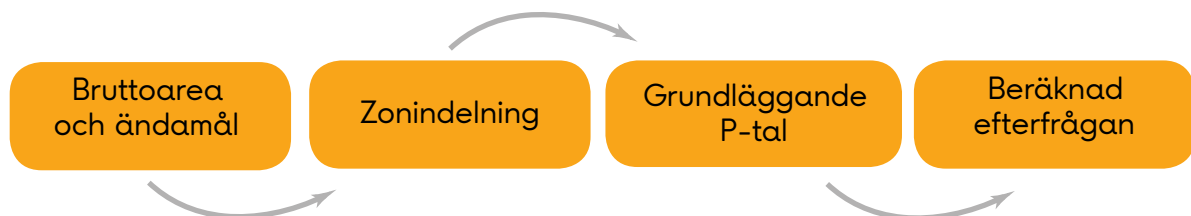
För landsbygden och för regionen omkring Växjö är bilen det dominerande transportmedlet. Parkering för besökare tillgodoses i p-normen inom ramen för vad bygglovsansökan ger i förändring av efterfrågan på bilparkering.

Parkeringsriktlinjerna ger stöd i exploatering och plan- och bygglovsprocessen. Parkering går från att vara billig och ytkrävande till att bli mer kostnadskrävande och ta en del av den samlade byggvolymen. Parkering placeras som en del av ett samlat byggande i tätbebyggelsen. På landsbygd kan bilen fortsätta att få billiga och ytkrävande lösningar.

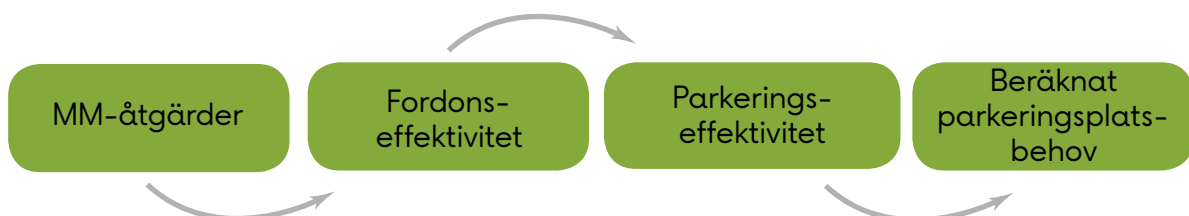
Regelverk

Kravet att anordna parkering regleras i Plan- och bygglagen (PBL). Vid bygglov är det kommunens skyldighet att se till att kraven i PBL uppfylls. Kraven framgår antingen av detaljplanen eller av parkeringsriktlinjerna. Med hjälp av parkeringsriktlinjer kan en fastighetsägare beräkna parkeringsefterfrågan som behöver tillgodoses i ett bygglov eller i ett avtal.

Beräkna parkeringsefterfrågan



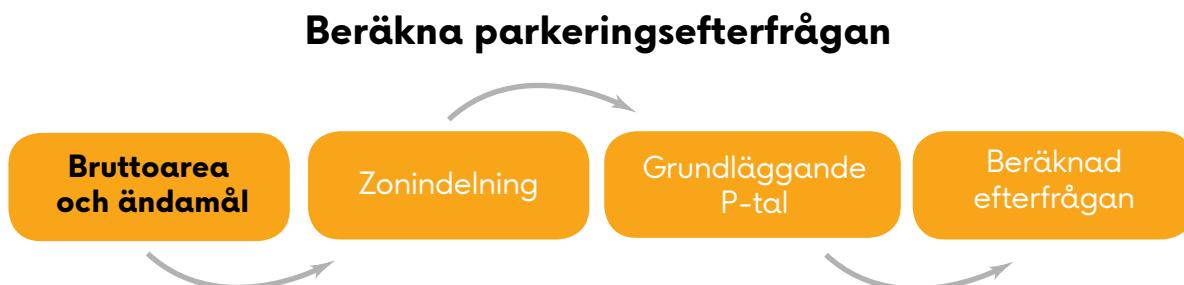
Tillgodose efterfrågan - utbud



1. Efterfrågan beräknas enligt PBL:s krav

Nedanstående beräkningsgång ger möjlighet att steg för steg se vilken effekt olika faktorer har på efterfrågan respektive utbud. Beräkningsgången finns tillgänglig i en räknesnorra.

1.1 Bruttoarea och ändamål



Projektet beskrivs med avseende på den mest sannolika eller beslutade inriktning på objektet. Beskrivningen ska dels vara i text men också i tabellform.

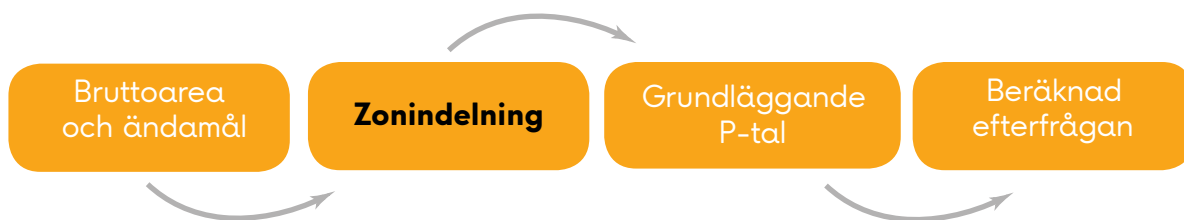
Bruttoarea (BTA) utgörs av mätvärda delar av våningsplan, begränsade av omslutande byggnadsdelars utsida, enligt SS 21054:2009.

Ändamål	Bruttoarea, BTA	Zon	P-tal cykel	P-tal bil	Efterfrågan, cykel	Efterfrågan, bil
Flerbostadshus						
Småhus						
Kontor						
Industrilokal						
Förskola						
Dagligvaruhandel						
Sällanhandel						

1.2 Zonindelning

Växjö indelas i tre zoner. Underlaget för zonindelningen är tillgänglighet med olika trafikslag, placering av målpunkter, bilinnehav och planerad utbyggnad av Växjö.

Beräkna parkeringsefterfrågan



Zon G - Den gångbara staden

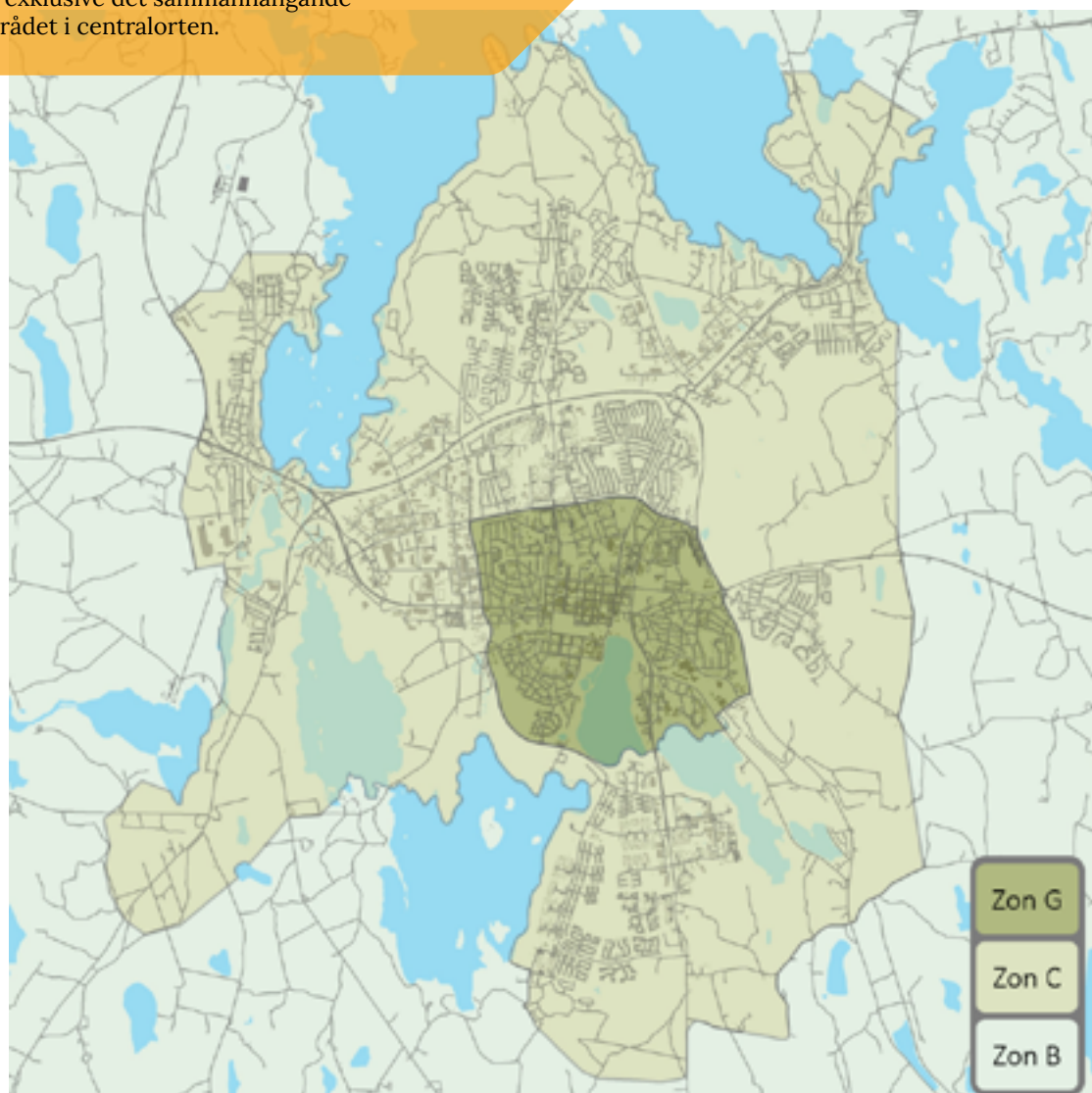
Omfattar stadens kärna och rymmer de flesta av målpunkter som boende och verksamma behöver nå. Målpunkterna ligger inom acceptabelt gångavstånd.

Zon C - Cykelstaden

Omfattar hela det sammanhängande detaljplanelagda området, förutom zon G. Boende och verksamma kan nå hela detaljplanelagda området inom acceptabelt cykelavstånd.

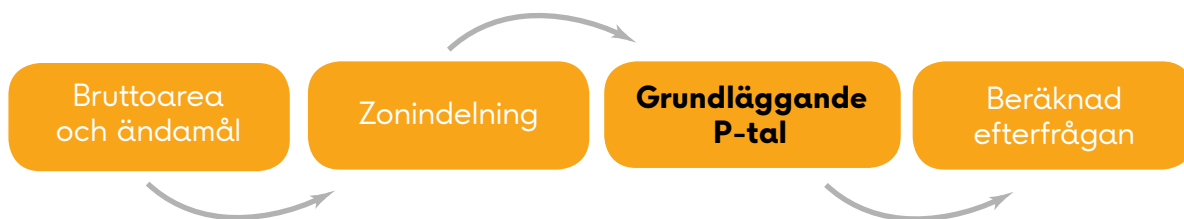
Zon B - Den bilburna landsbygden

Hela Växjö kommun exklusive det sammanhängande detaljplanelagda området i centralorten.



1.3 Grundläggande P-tal för cykel och bil

Beräkna parkeringsefterfrågan



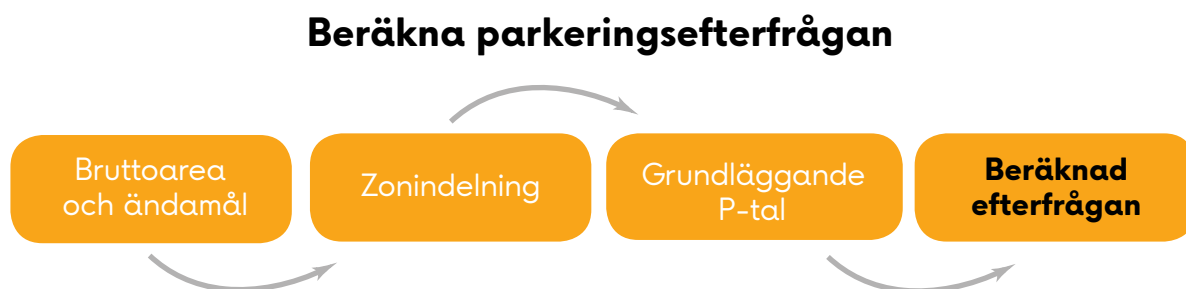
De grundläggande parkeringstalen visar ett genomsnittligt värde för respektive zon av hur många fordon boende, verksamma och besökare efterfrågar platser för. Talet ska användas som beräkningsgrund för att bedöma hur stor efterfrågan av parkering som objektet behöver en lösning för.

Vid nybyggnation i Växjö kommun ska cykelparkeringen vara mer lättillgänglig än bilparkeringen. Vid flerbostadshus i samtliga zoner ska cykeln betraktas som ett primärt transportmedel. Cykelparkeringen ska utformas med hög standard för att öka attraktiviteten. För bostäder ska samtliga parkeringar uppfylla minst nivå 3 enligt Växjös riktlinjer för cykelparkering. Avståndet till entré bör vara max 25 meter och parkeringen ska vara lokaliserad i markplan. För bostäder med högre cykelinnehav än en cykel per person och hushåll kan parkeringsplats för cykel nummer 2 vara något längre från målpunkten och kan vara lokaliserad i annat än markplan.

Grundtal för parkering						
	Cykel			Bil		
	Zon G	Zon C	Zon B	Zon G	Zon C	Zon B
Boende + besökare						
Flerbostadshus	30 + 0	30 + 0	30 + 0	9,0 + 0,5	9,9 + 0,5	
Småhus				9,9 + 0	10,7 + 0	
Anställda + besökare						
Kontor	12 + 2	8 + 2	6 + 2	11 + 1	16 + 2	19 + 3
Industrilokal	6 + 2	6 + 2	3 + 1	5 + 1	8 + 2	10 + 2
Förskola	4 + 12	5 + 15	5 + 12	5 + 0	8 + 0	9 + 0
Dagligvaruhandel	4 + 16	6 + 16	3 + 12	5 + 25	10 + 25	10 + 30
Sällanhandel	2 + 13	3 + 10	1 + 4	3 + 15	5 + 15	5 + 25

Tabell 1: Grundtal för parkering vid bedömning av parkeringsefterfrågan för både cykel och bil i zon G, C, B. P-platser per 1000 m² BTA

1.4 Beräknad parkeringsefterfrågan



När efterfrågan beräknats i tre steg finns en summa av cyklar respektive bilar som ska tas omhand. Om inga effektivitetsåtgärder vidtages blir den samlade efterfrågan också det antal p-platser som ska ordnas. I nästa moment öppnas dock en möjlighet att reducera antalet p-platser.

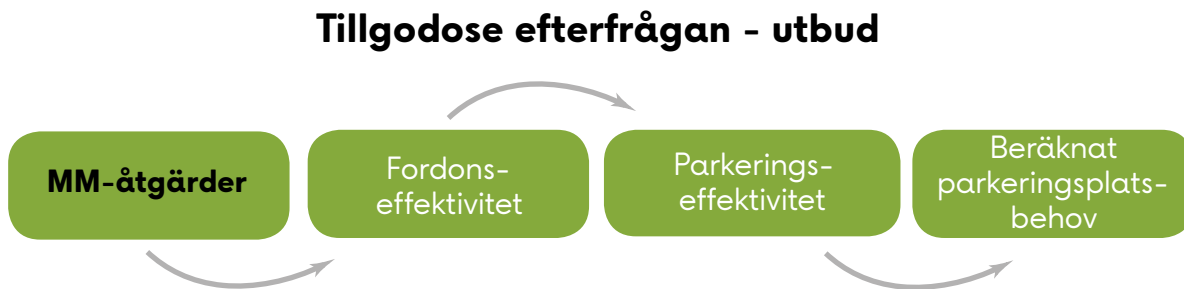
Ändamål	Bruttoarea, BTA	Zon	P-tal cykel	P-tal bil	Efterfrågan, cykel	Efterfrågan, bil
Flerbostadshus						
Småhus						
Kontor						
Industrilokal						
Förskola						
Dagligvaruhandel						
Sällanhandel						

Figur 1: Samlad efterfrågan parkering för cykel och bil.



2. Tillgodose efterfrågan - utbud

- utbud av parkering



2.1 Påverkan av färdmedelsfördning och bilinnehav, MM-åtgärder

Ett paket bestående av tre av de alternativa åtgärderna bedöms kunna ge en reduktion på 10 % på satta parkeringstal för området. En bedömning utifrån andra kommuners förslag på åtgärder som ger liknande reduktion har gjorts, tex liknar Stockholm stads nivå "grundläggande nivå" med reduktion på 10% ett paket av tre av nedanstående åtgärder.

1. Startpaket

Ett startpaket syftar till att ge information om, och incitament, att pröva på användning av olika mobilitetstjänster i området så som bilpool, cykelpool, kollektivtrafik, taxi med mera.

2. Mobilitetsplan

En mobilitetsplan tas fram för bostäder och eller arbetsplatser som ska etableras inom en fastighet eller ett område.

3. Kvalitativ cykelparkering och cykelinfrastruktur

All cykelparkering ska vara bra och tydligt lokaliserade, de ska ha väderskyddade och låsbara cykelställ. Cykelparkeringen ska ha goda kopplingar till stadens cykeltrafiknät.

4. Information och marknadsföring om mål för resande

Information och marknadsföring är en avgörande grundförutsättning för alla typer av mobilitetsåtgärder. Här krävs en tydlighet kring en fastighet eller ett områdes intentioner kring resande.

5. Leveransskåp vid bostäder/arbetsplatser

Intelligenta leveransskåp går att installera vid nybyggnation av bostäder och arbetsplatser.

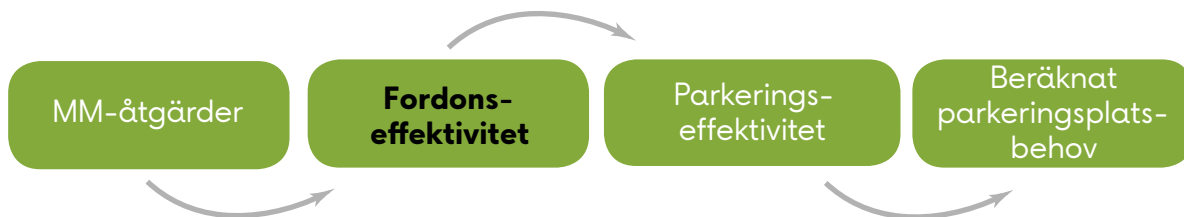
6. Timtaxa på arbetsplatsparkeringen

Arbetsplatsparkeringen vid verksamheter ska vara avgiftsbelagd och kostnaden tydligt synliggjord.

För en mer detaljerad information om åtgärderna ovan. Läs om åtgärderna i underlagsrapporten till p-normen.

2.2 Fordonseffektivitet

Tillgodose efterfrågan - utbud



Samnyttjande av fordon reducerar efterfrågan på bilparkering. Växjö kommun är positiv till samnyttjande av fordon och lämnar följande tabell som grund för beräkning av reduktion av efterfrågan av bilparkering.

Tabellen visar två exempel beräknade på 100 resp. 500 lägenheter. Normal anslutning till en bilpool är cirka 30% av lägenheterna. Varje bilpoolsbil betjänar normalt 30 anslutna kunder. Varje bilpoolsbil ersätter fem privatägda bilar och reducerar efterfrågan med fyra stycken p-platser.

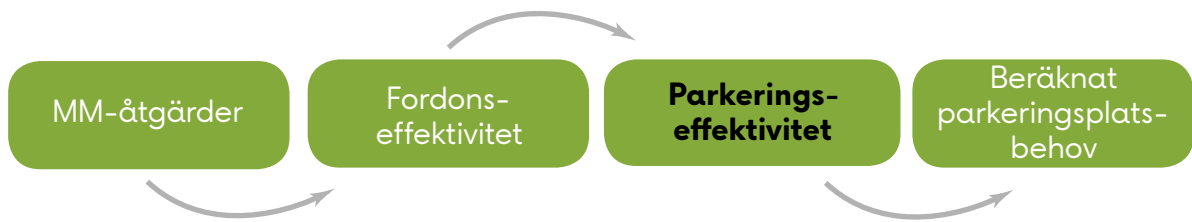
Antal lägenheter i området	Antal aktiva kunder i bilpoolssystemet 30 %	Antal bilpoolsbilar, 30 kunder per bil	Reduktion av antalet p-platser, 4 per poolbil
100	30	1	4
500	150	5	20

Tabell 2: Beräkning av full effekt av bilpool för privatpersoner i området.



2.3 Parkeringseffektivitet

Tillgodose efterfrågan - utbud



Samnyttjande av parkeringsplatser är normaltillståndet på allmän plats. På tomtmark varierar upplåtelseformen. Växjö kommun är positiv till samnyttjande av platser och lämnar följande tabell som beräkningsgrund för beräkning av antal p-platser som efterfrågas.

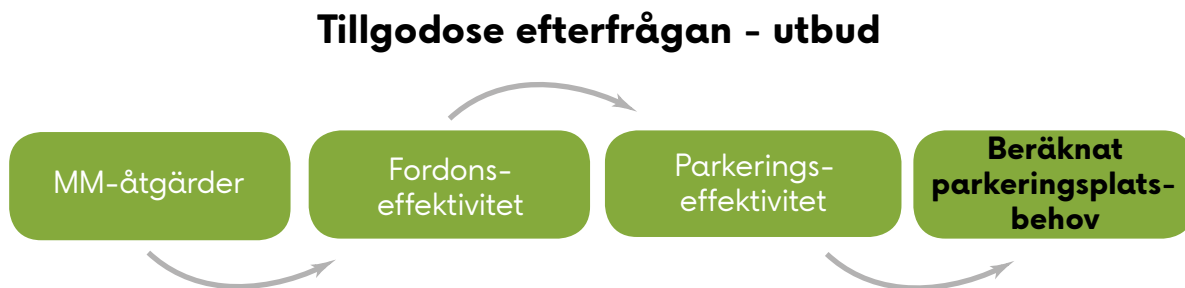
Samnyttjandet kan ske inom samma kundgrupp, men blir mer effektivt om fler kundgrupper samnyttjar platserna.

Beläggning i procent %				
Ändamål*)	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostad, boende	65	55	50	90
Bostad, besökare	30	70	40	50
Kontor	70	20	10	10
Butiker	40	85	100	-
Industrier	70	10	5	10
Skolor	90	10	5	-

Tabell 3: Efterfrågekurva för olika parkeringskategorier. Källa: Malmö kommun.

*) Vid andra ändamål, än ovan angivna, görs en särskild parkeringsutredning.

2.4 Beräknat parkeringsplatsbehov



Här sammanställs och summeras det antal parkeringsplatser som erfordras för att tillgodose den beräknade efterfrågan på bilparkering.

Ändamål*)	Efterfrågan bil	Påverkan av MM	Fordons-effektivitet	Parkerings-effektivitet	Antal p-platser att tillhandahålla
Flerbostadshus					
Småhus					
Kontor					
Industri					
Förskola					
Dagligvaruhandel					
Sällanhandel					

Figur 2: Sammanställning av beräknat bilplatsbehov.

3. Åtagande och avtal

3.1 Åtagande om att erbjuda mobilitetsåtgärder

Sökanden som vill påverka bilinnehav och färdmedelsfördelning ska välja minst tre av de åtgärder som föreslås och skriftligen förbinda sig att genomföra dessa.

3.2 Åtagande om att erbjuda bilpool

Sökanden som vill påverka bilinnehav och färdmedelsfördelning genom att ansluta till en bilpool ska skriftligen förbinda sig att genomföra detta. Relevant information om tid, avstånd och avtalsförhållande ska anges i åtagandet.

3.3. Avtal om parkeringsköp

Skäligt utrymme för parkering ska lösas inom den egna fastigheten, eller i dess närhet. En parkering på den egna tomten eller integrerad i den egna byggnaden kan vara en utmärkt lösning.

Samverkan kring parkeringslösningen kan skapas på olika sätt. Gemensamt gäller att lösningen ska vara långsiktig, minst cirka 20 år, och bunden till fastigheten över tid. Oavsett form kommer lösningen att prövas av byggnadsnämnden vad gäller nytta och beständighet.

4. Särskild parkeringsutredning

Där förutsättningar för beräkning av cykel- och bilparkering avviker från ovanstående kan en särskild parkeringsutredning göras. En särskild parkeringsutredning ska redovisas enligt **”Beräkningsgång - efterfrågan på parkeringsplatser”**.

Alla avvikelser mot gällande indelningar och tal i Växjös p-norm ska vara motiverade. Särskild p-utredning är också lämplig vid skolor då dessa som regel behöver precisera sin tillgänglighet. Frågan om att hämta och lämna barn vid skola tas upp i en särskild p-utredning.