

Tranås kommun

Parkeringsnorm Tranås

Uppdragsnr: 1074044 Version: 1.0 Datum: 2022-03-14



Uppdragsgivare:	Tranås kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson:	Björn Gustafsson
Konsult:	Norconsult AB, Hjälmaregatan 3, 211 18 Malmö
Uppdragsledare:	Stefan Krii
Teknikansvarig:	Kajsa Ahlström/Jonas Bengtsson
Handläggare:	Kajsa Ahlström

1.0	2022-03-14	Färdig handling	KA	SK	BG
0.9	2022-02-15	Granskningsversion	KA/SK		
0.5	2021-10-26	Arbetsmaterial	KA/SK		
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Sammanfattning

Parkeringsnormen är framtagen utifrån parkeringsstrategin för Tranås kommun och följer de tre huvudstrategierna som ska agera vägledande i arbetet med parkerings- och mobilitetsfrågor i Tranås kommun:

- God sammanvägd tillgänglighet och ökad samverkan i planering.
- Attraktiv miljö i det offentliga rummet.
- Effektivare markanvändning och främja hållbart resande.

Parkeringsnormen utgår ifrån den zonindelning som tagits fram i parkeringsstrategin med följande parkeringszoner:

- Zon A – Tranås centrum.
- Zon B – Tranås tätort.
- Zon C – Övriga orter och landsbygd.

Den framtagna parkeringsnormen bygger på flexibla parkeringstal. Parkeringstalen anges i ett första steg som grundvärden med ett intervall för respektive parkeringszon. I det andra steget genomförs en lägesanpassning och en bedömning av vilket värde inom det angivna intervallet som är lämpligt för det aktuella projektet. Det tredje steget utgörs av eventuella mobilitetsåtgärder och möjliggör för en reduktion av parkeringstalet.

Innehåll

1	Förutsättningar för parkeringsnormen	5
1.1	Bakgrund och syfte	5
1.2	Zonindelning	6
1.3	Acceptabla gångavstånd	7
1.4	Framtagande av parkeringsnorm	7
2	Parkeringsnorm	8
2.1	Flexibel parkeringsnorm	8
2.2	Grundvärden	8
2.3	Lägesanpassning	8
2.4	Mobilitetsåtgärder	9
2.5	Särskild parkeringsutredning	10
3	Parkeringsstäl – grundvärden	11
3.1	Generellt	11
3.2	Bostäder	12
3.2.1	<i>Flerbostadshus</i>	12
3.2.2	<i>En- och tvåbostadshus</i>	13
3.2.3	<i>Särskilt boende och kategoriboende</i>	13
3.3	Verksamheter	14
3.3.1	<i>Kontor</i>	14
3.3.2	<i>Industri och lager</i>	14
3.3.3	<i>Handel</i>	15
3.3.4	<i>Förskolor och grundskolor</i>	15
3.3.5	<i>Fritidsaktiviteter</i>	16
3.3.6	<i>Pendlarparkering</i>	16
3.4	Övriga verksamheter och målpunkter	16
4	Referenser	17

1 Förutsättningar för parkeringsnormen

1.1 Bakgrund och syfte

Parkering har en stor betydelse för utvecklingen i Tranås kommun då parkering påverkar alltifrån tillgänglighet och färdmedelsfördelning till hur attraktivt och levande centrum- samt bostadsmiljöer upplevs. Parkering är därmed ett mycket viktigt verktyg att arbeta med i planeringen för att nå en önskvärd utveckling av kommunen.

Tranås kommun har därför sett behov av en parkeringsstrategi samt en parkeringsnorm som tar kommunen från en prognosstyrd planering till målstyrd planering. Parkeringsstrategin beskriver hur kommunen på ett övergripande plan kan arbeta med parkering och beskriver nödvändiga prioriteringar samt syftar till att stödja utvecklingen mot en attraktiv kommun. Parkeringsnormen är en del av strategin och syftar till att ge riktlinjer vid bedömning av behov av parkeringsplatser för olika typer av användning.

Parkeringsstrategin kan sammanfattas till tre huvudstrategier som konkretiserats i ett antal olika punkter:

God sammanvägd tillgänglighet och ökad samverkan i planering

- God tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Cykelparkeringar med tillräcklig storlek bör alltid finnas vid viktiga målpunkter.
- God tillgänglighet till kollektivtrafik bör påverka antalet bilparkeringsplatser.
- Boendeparkering ska i första hand lösas inom fastighetsmark.
- Angöring och korttidsparkering bör prioriteras på gatumark.
- Hållbara lägen för nya verksamheter.
- Ökat samarbete mellan kommunen och näringslivet.
- Attraktiv miljö i det offentliga rummet.
- Effektivare markanvändning och främja hållbart resande.

Attraktiv miljö i det offentliga rummet

- Styrmedel och åtgärder för att påverka efterfrågan på parkeringsplatser för bil.
- Angöring och korttidsparkering bör prioriteras i centrum.
- Attraktivt att vistas i centrum.

Effektivare markanvändning och främja hållbart resande

- Främja hållbart resande och minska behovet av transporter.
- Cykelparkering bör prioriteras och lokaliseras närmare målpunkter än bilparkering.
- Effektiv markanvändning genom samutnyttjande.
- Pendelparkeringar bör vara reserverade för pendlare.
- Fler parkeringsplatser bör möjliggöra laddning av elbil.
- Information och ökad styrning till och vid parkeringsplatser.

I parkeringsnormen anges det antal bil- och cykelparkeringsplatser som bör anordnas på kvartersmark vid nybyggnad, ombyggnad och ändrad användning av fastigheter. Parkeringstalen bör betraktas som en vägledning men en bedömning bör göras i respektive detaljplan.

Denna parkeringsnorm är den första som tas fram för Tranås kommun och normen behöver vara flexibel för revideringar.

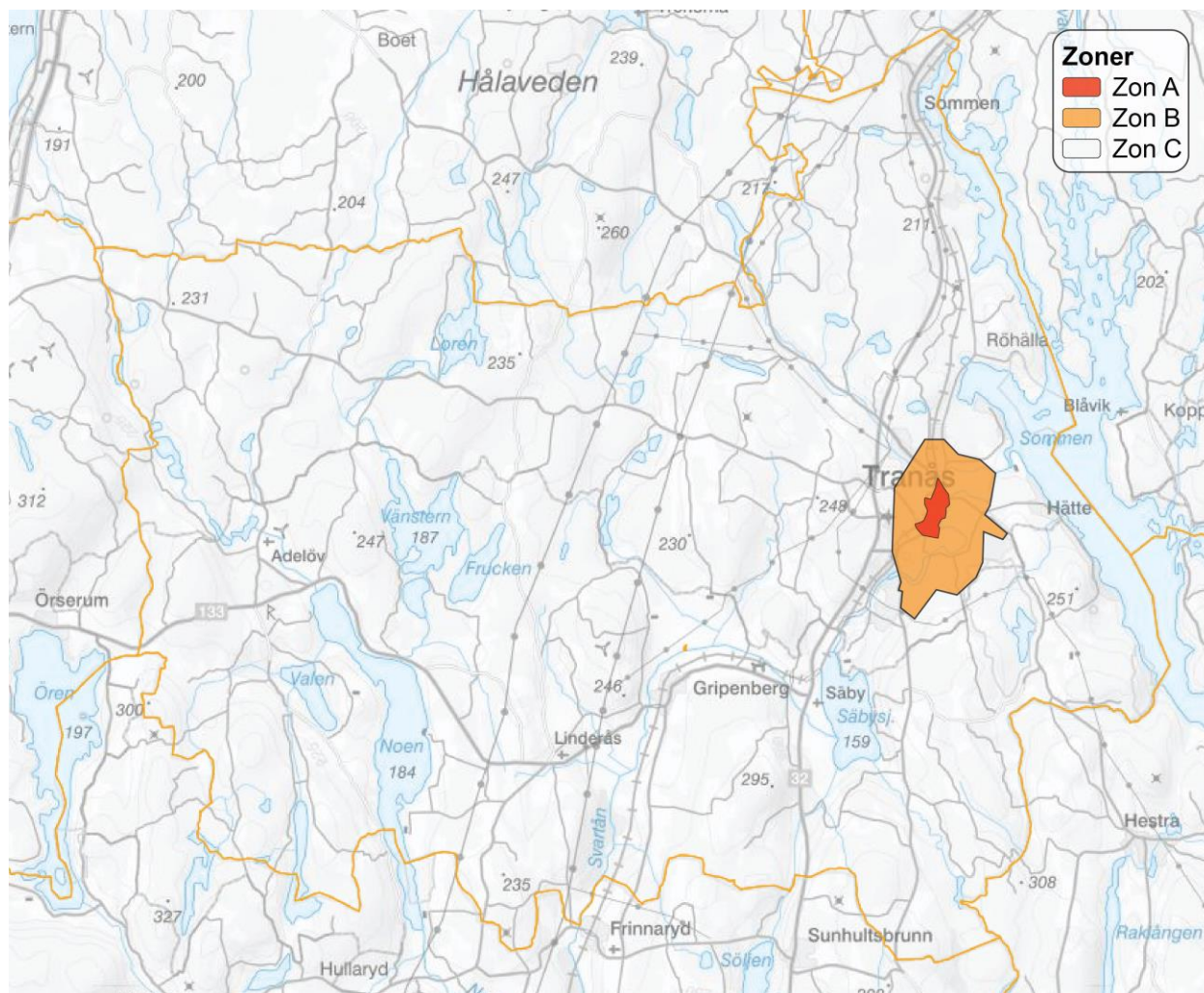
1.2 Zonindelning

Behovet av parkeringsplatser för både bil och cykel varierar inom de olika delarna av Tranås kommun. Därför har en zonindelning tagits fram inom ramen för parkeringsstrategin. Genom att dela in kommunen i olika zoner utifrån geografiska förutsättningar kan parkeringsnormen ta hänsyn till de varierande förutsättningarna inom Tranås kommun.

Parkeringsnormen utgår från följande zoner:

- Zon A – Tranås centrum.
- Zon B – Tranås tätort.
- Zon C – Övriga orter och landsbygd.

Zonindelningen och gränsdragningen är föränderlig bör följa med framtida utveckling av Tranås tätort. Även gränsen för zon A (Tranås centrum) kan behöva uppdateras och revideras beroende på utvecklingen i Tranås. Zonindelningen bör således ses som ett flexibelt verktyg med möjlighet för uppdatering och revidering av gränser allteftersom det behövs. I *Figur 1* ses föreslagna parkeringszoner för Tranås kommun.



Figur 1. Översikt av föreslagna parkeringszoner.

1.3 Acceptabla gångavstånd

Vilket gångavstånd som accepteras mellan en parkeringsplats och målpunkt varierar mellan olika parkeringsanvändare och påverkas av bland annat tidslängden för parkeringen samt gångvägens attraktivitet. Gångavståndet mellan bilparkering och resenärens målpunkt har en stor påverkan på hur attraktiv resan med bil upplevs jämfört med andra färdmedel. I *Tabell 1* anges de gångavstånd som bedöms vara acceptabla från olika typer av målpunkter till bil- respektive cykelparkering. De angivna avstånden avser faktiskt gångavstånd och inte fågelvägen.

Angöring behöver dock finnas tillgängligt i närheten av fastigheter för att det ska vara möjligt att stanna för att lasta eller lossa gods eller för att släppa av eller på passagerare. För angöring är det viktigt att gångavståndet till målpunkten inte är för långt för att bland annat färdtjänst ska ha möjlighet att angöra så nära målpunkten som möjligt. Vanligen finns behov av angöring utmed varje fastighet.

Tabell 1. Rekommenderade maximala gångavstånd från parkering till olika målpunkter.

	Avstånd bilparkering	Avstånd cykelparkering
Bostad	300 m	50 m
Arbete	600 m	100 m
Handel – korttid	200 m	50 m
Handel – långtid	600 m	-
Rörelsehindrade*	25 m	-

* Lagkrav om en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna anordnas efter behov inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Gångavstånden i *Tabell 1* kan användas som en hjälp vid lokalisering av parkeringar. Vid lokalisering av nya bilparkeringar bör hänsyn även tas till avståndet till närmsta kollektivtrafikhållplats så att avståndet mellan målpunkten och bilparkeringen inte understiger avståndet till kollektivtrafiken.

För hämtning och lämning med bil vid skolor är det acceptabelt med ett gångavstånd på cirka 200 meter. Genom att skapa ett avstånd från parkeringen till skolans entré skapas en tryggare och säkrare trafiksituation intill skolan med mindre biltrafik. Mellan parkeringsplatsen och skolan krävs dock en säker och tillgänglig gångväg samt hastighetssäkrade passager.

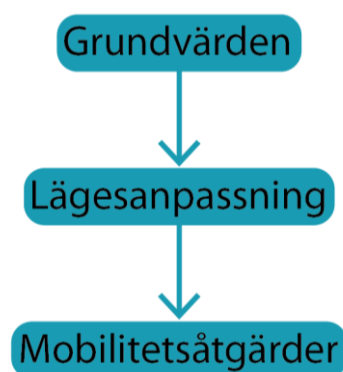
1.4 Framtagande av parkeringsnorm

Parkeringsnormen har tagits fram med utgångspunkt i kommunens mål samt de strategier som har formulerats i parkeringsstrategin för Tranås kommun. Både strategin och normen utgår från en målstyrd planering med mål om ökad andel hållbara resor i kommunen. De parkeringstal som tagits fram i normen är ej baserade på befintligt bilinnehav i kommunen då detta är föränderligt och inte nödvändigtvis motsvarar den framtida utvecklingen. Genom att vid framtagandet av parkeringstalen utgå från parkeringsstrategin och en målstyrd planering kan kommunen utvecklas hållbart. En rimlig avvägning bör dock göras mellan målstyrd planering och för att tillgodose de behov som finns idag.

2 Parkeringsnorm

2.1 Flexibel parkeringsnorm

Parkeringsnormen för Tranås kommun bygger på flexibla parkeringstal. Med flexibla parkeringstal ger kommunen byggherrar och fastighetsägare möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som byggs i samband med uppförande av ny bebyggelse. Med en flexibel norm kan bedömningen av lämpligt antal parkeringsplatser anpassas utifrån lokalisering samt kringliggande bebyggelse och infrastruktur. Hänsyn kan även tas till faktorer som tänkt målgrupp, lokalisering samt kollektivtrafik- och serviceutbud. Dessutom är det möjligt att med mobilitetsåtgärder som ger förutsättningar för ett minskat bilinnehav reducera antalet parkeringsplatser. Tranås kommuns flexibla parkeringsnorm är upplagd för att följa nedanstående steg:



Parkeringstalen anges i ett första steg som grundvärden med ett intervall för respektive parkeringszon. I det andra steget genomförs en lägesanpassning och en bedömning av vilket värde inom det angivna intervallet som är lämpligt för det aktuella projektet. Det tredje steget utgörs av eventuella mobilitetsåtgärder och möjliggör för en reduktion av parkeringstalet. De olika stegen beskrivs nedan.

I parkeringsnormen anges grundvärden för olika typer av bostäder och verksamheter men i de fall inget grundvärde finns angivet krävs en särskild parkeringsutredning för att bedöma lämpligt antal cykel- och bilparkeringsplatser. En särskild parkeringsutredning kan även krävas för projekt med speciella förutsättningar.

2.2 Grundvärden

I det första steget anges parkeringstalen som grundvärden med ett intervall för respektive parkeringszon. Samtliga angivna parkeringstal redovisas i *kapitel 3*.

För bilparkering anges ett intervall med ett angivet maximum. En reduktion av parkeringstalet som understiger intervallets nedre är möjligt genom mobilitetsåtgärder. För cykelparkering anges endast ett lägsta värde som grundvärde. Det är inte möjligt att med mobilitetsåtgärder minska antalet cykelparkeringsplatser.

2.3 Lägesanpassning

I det andra steget sker en lägesanpassning inom grundintervallet. Parkeringstalen är lägesbaserade till den grad att grundvärdena varierar för respektive parkeringszon (zon A-C) och en lägesanpassning kan göras inom det angivna grundintervallet för respektive zon. Utifrån en bedömning av lämpligt antal parkeringsplatser kan en lägesanpassning inom det angivna grundintervallet göras för varje enskilt projekt utifrån lokalisering inom zonen samt kringliggande bebyggelse och infrastruktur. I lägesanpassningen kan hänsyn även tas till faktorer som tänkt målgrupp, lokalisering samt kollektivtrafik- och serviceutbud. Exempelvis kan ett läge med god tillgång till kollektivtrafik minska bilbehovet och ett lägre parkeringstal inom intervallet kan väljas.

2.4 Mobilitetsåtgärder

Det sista steget i parkeringsnormen består av att utreda mobilitetsåtgärder för en eventuell reduktion av bilparkeringstalen utanför intervallet. Mobilitetsåtgärder syftar till att främja ett minskat bilinnehav och minskad bilanvändning. Genom mobilitetsåtgärder finns det därmed en möjlighet att frångå det angivna intervallet och ange ett lägre parkeringstal för bilparkering. Det är inte möjligt att reducera parkeringsplatser för cykel eller parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade med mobilitetsåtgärder.

Syfte med mobilitetsåtgärder är att ge boende och verksamma möjlighet att välja bort resor med egen bil till förmån för resor med gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Fastighetsägare och byggherrar bör uppmuntras att genomföra mobilitetsåtgärder och genom att göra det möjligt att sänka parkeringstalen med mobilitetsåtgärder finns det även ett ekonomiskt incitament.

För att det ska vara lämpligt att minska parkeringstalen genom mobilitetsåtgärder bör det finnas fysiska förutsättningar i området för att välja andra färdmedel. Ett utbyggt gång- och cykelnät samt tillgång till kollektivtrafik med god turtäthet bör finnas. Mobilitetsåtgärder är därför särskilt lämpliga i zon A och zon B där goda grundförutsättningar råder.

Mobilitetsåtgärder kan delas in i fysiska och icke-fysiska mobilitetsåtgärder. Fysiska mobilitetsåtgärder som samutnyttjande av parkeringsplatser, yta på kvartermark för bilpool eller väl utformade cykelparkeringar kan regleras i detaljplan i form av planbestämmelser. Icke-fysiska mobilitetsåtgärder som avtal mellan fastighetsägare och bilpoolsleverantör, leveransskåp för hemleveranser, informationslösningar för kollektivtrafikresor eller rabatterade kollektivtrafikkort kan inte regleras i detaljplanen. De icke-fysiska mobilitetsåtgärderna kan upprättas genom civilrättsliga avtal och regleras utan för plan- och bygglovsprocessen.

Hur kraftigt olika enskilda mobilitetsåtgärder påverkar människors behov av bil är svårt att svara på exakt då det saknas tillräckligt med underlag om mobilitetsåtgärders effekter. Att ange en specifik reduktion för enskilda mobilitetsåtgärder är därför svårt. Dock kan det konstateras att en kombination av flera olika mobilitetsåtgärder ger god effekt och minskar bilbehovet. I parkeringsnormen för Tranås kommun föreslås därför tre principiella nivåer för reducerade bilparkeringstal användas:

- Nivå 1 – Bas (5–10 %)
- Nivå 2 – Medel (10–20 %)
- Nivå 3 – Omfattande (20–40 %)

En ungefärlig reduktion av parkeringstalens grundvärden anges för respektive nivå på mobilitetsåtgärder. De angivna procentuella reduktionerna ska betraktas som en grov vägledning och en bedömning av möjlig reduktion av parkeringstalen bör göras i varje enskilt fall. Förslag på tänkbara mobilitetsåtgärder presenteras nedan. De listade mobilitetsåtgärderna bör ses som förslag och en vägledning för tänkbara åtgärder. I varje enskilt fall behöver en bedömning av lämpliga mobilitetsåtgärder göras och potentiell reduktion av parkeringstal för bil avgörs utifrån det.

Förslag på mobilitetsåtgärder

Nedan redovisas förslag på mobilitetsåtgärder för bostäder respektive arbetsplatser.

Mobilitetsåtgärder för bostäder:

- Bilpool – avtal om bilpoolsmedlemskap.
- Cykelpool med ellådcyklar.
- Tydliggjord parkeringskostnad – bilparkering avgiftsbeläggs utifrån faktiskt kostnad och redovisas som en separat avgift i avtal och avier.
- Realtidsinformation för kollektivtrafik.
- Rabatterade kollektivtrafikkort.
- Cykelparkering av hög kvalitet i marknivå.
- Attraktiv lokalisering av cykelparkering.
- Cykelfaciliteter – servicestation med exempelvis pump, verktyg och vatten.
- Årlig gratis cykelservice.
- Leveranstjänster för paket och kyllda förvaringsboxar för matleveranser inom fastigheten.
- Informationskampanjer för ökat hållbart resande.

Mobilitetsåtgärder för arbetsplatser:

- Digital plattform för samåkning.
- Realtidsinformation för kollektivtrafik.
- Dusch- och omklädningsrum för cykelpendlare.
- Cykelpool för tjänsteresor.
- Cykelfaciliteter – servicestation med exempelvis pump, verktyg och vatten.
- Årlig gratis cykelservice.

2.5 Särskild parkeringsutredning

I många fall är det svårt att utgå från fastställda parkeringstal och en särskild parkeringsutredning bör då genomföras. En särskild parkeringsutredning kommer exempelvis att behövas för bostäder och verksamheter som ej angivits bland grundvärdena i parkeringsnormen samt för projekt med speciella förutsättningar.

I en särskild parkeringsutredning ska parkeringsbehovet för bil och cykel bedömas dessutom bör förslag på mobilitetsåtgärder tas fram.

3 Parkeringstal – grundvärden

3.1 Generellt

I detta kapitel redovisas de grundvärden som tagits fram för Tranås kommun. För bilparkering anges ett intervall med angivet maximum och detta värde bör ej överskridas om inte synnerliga skäl finns och en särskild parkeringsutredning har genomförts. Inom zon A bör dock kommunen vara restriktiv med att tillåta fler bilparkeringsplatser än vad grundvärdet anger. En reduktion av parkeringstalet som understiger intervallets nedre värde är möjligt genom mobilitetsåtgärder. För cykelparkering anges endast ett minimum som grundvärde. Det är inte möjligt att med mobilitetsåtgärder minska antalet cykelparkeringsplatser. Parkeringstal finns angivet för ett antal olika typer av bostäder och verksamheter men i de fall inget är angivet krävs en särskild parkeringsutredning för att bedöma lämpligt antal cykel- och bilparkeringsplatser.

Behov av angöringsplatser behöver utredas inom varje projekt för samtliga typer av bostäder och verksamheter.

Parkering för rörelsehindrade

Enligt Boverkets byggregler (2011:6) ska parkeringsplats för rörelsehindrade kunna anordnas efter behov inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Minst en plats för rörelsehindrade ska därför anordnas inom 25 meters gångavstånd från en byggnads entré. Som riktlinje för antal parkeringsplatser för rörelsehindrade hänvisas till den internationella standarden ISO 21542. I *Tabell 2* redovisas vad som anses vara lämpligt antal reserverade platser för rörelsehindrade för besökare vid publika lokaler.

Tabell 2. Rekommenderat antal parkeringsplatser för rörelsehindrade för besökare vid publika lokaler (ISO 21542).

Parkeringsanläggning med upp till:	Antal reserverade platser:
10 platser	1 reserverad plats
50 platser	2 reserverade platser
100 platser	4 reserverade platser
200 platser	6 reserverade platser
Fler än 200 platser	6 reserverade platser + 1 plats för varje tillkommande 100 platser

Vid målpunkter som sjukhus, äldreboenden och andra platser där andelen rörelsehindrade kan förväntas vara högre bör det utredas om fler reserverade platser behövs. Antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade kan ej reduceras med mobilitetsåtgärder.

3.2 Bostäder

Parkeringsnormen anger parkeringstal för cykel och bil för olika typer av bostadshus. Utgångspunkten är att parkering för bostäder ska anläggas inom den egna fastigheten på kvartersmark. För parkering vid bostäder är det även viktigt att möjligheten att lämna bilen hemma hela dagen finns. Att ha möjlighet att lämna bilen hemma är en förutsättning för att kunna välja andra färdmedel till exempelvis arbete. Cykelparkering vid bostäder bör prioriteras för att främja en ökad andel hållbara resor. Parkeringstalen för bostäder har därför tagits fram med hänsyn till befintligt bilinnehav. Dock kan boende i centrala Tranås (zon A) inte räkna med att ha tillgång till en reserverad bilparkeringsplats.

3.2.1 Flerbostadshus

För parkering vid flerbostadshus har två kategorier tagits fram: små lägenheter (<40 m²) och normalstora lägenheter (>40 m²). Storleksgränsen vid 40 kvadratmeter baseras på att den genomsnittliga bostadsarean per person i flerbostadshus i Tranås kommun är drygt 40 kvadratmeter (SCB, 2021a). Enligt statistik från SCB bor det i Tranås kommun i genomsnitt 1,2 personer i lägenheter med 1 rum och kök eller kokvrå (SCB, 2021b). För lägenheter ≥ 2 rum och kök bor det i genomsnitt 1,8 personer per lägenhet i Tranås kommun (SCB, 2021b).

Indelningen i små lägenheter respektive normalstora lägenheter har tagits fram eftersom bilbehovet bedöms vara lägre för små lägenheter. I de små lägenheterna bor främst en person per lägenhet och boende i små lägenheter i Tranås antas till stor del vara studenter eller unga vuxna. Bilinnehavet bland studenter och unga vuxna är generellt lägre än bland övriga invånare och behovet av bilparkeringsplatser är därför lägre.

I *Tabell 3* redovisas grundvärden för parkering i flerbostadshus med ett intervall för respektive parkeringszon.

Tabell 3. Grundvärden för parkering i flerbostadshus.

Flerbostadshus	Bilplatser per lägenhet		Cykelplatser per lägenhet	
	Boende	Besökare	Boende	Besökare
Små lägenheter (<40 m²)				
Zon A	0,2–0,5	0,1	> 1,0	> 0,5
Zon B	0,3–0,6	0,1	> 1,0	> 0,5
Zon C	0,5–0,8	0,1	> 1,0	> 0,5
Normalstora lägenheter (>40 m²)				
Zon A	0,4–0,7	0,1	> 2,0	> 0,5
Zon B	0,5–0,8	0,1	> 2,0	> 0,5
Zon C	0,7–1,0	0,1	> 2,0	> 0,5

För små lägenheter rekommenderas minst 1 cykelparkeringsplats per lägenhet och för normalstora lägenheter rekommenderas minst 2 platser per lägenhet för de boende. Ytterligare cykelparkering med 0,5 platser per lägenhet rekommenderas för besökare. Cykelparkering i flerbostadshus bör utformas med hög kvalitet och vara lättillgängliga. Boende bör ha tillgång till väderskyddade parkeringsplatser och ha möjlighet till långtidsuppställning av cykel. Hänsyn behöver även tas till mer utrymmeskrävande cyklar som lådcyklar.

3.2.2 En- och tvåbostadshus

Utgångspunkten är att parkering ska anläggas inom den egna fastigheten på kvartersmark även för en- och tvåbostadshus. För att säkerhetsställa utrymme för parkering samt angöring vid en- och tvåbostadshus rekommenderas att minst 1 bilparkeringsplats anordnas inom eller i närheten av bostaden. Avseende cykelparkering rekommenderas att minst 2 cykelparkeringsplatser anordnas inom fastigheten.

Samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering för bil bör eftersträvas där det bedöms möjligt.

3.2.3 Särskilt boende och kategoriboende

För andra typer av boende som kategoriboenden och särskilda boenden kommer det i de flesta fall att krävas en särskild parkeringsutredning för att avgöra parkeringsbehovet. För seniorboende för exempelvis 55+ (ibland kallat trygghetsboende) utan vård gäller samma parkeringstal som för flerbostadshus.

Särskilt boende

Särskilt boende är ett samlingsnamn för det boende som är aktuellt när behov av vård och omsorg är så omfattande att det inte längre kan fås i det egna hemmet. Särskilt boende omfattar äldre-, korttids- eller demensboende. Parkeringsbehovet varierar kraftigt beroende på vilket stöd de boende har samt deras förmåga att cykla eller köra bil. Då variationerna är stora anges inga grundvärdena för denna typ av boende utan en särskild parkeringsutredning rekommenderas. Ett antal generella riktlinjer, i huvudsak anpassade efter lokalisering i zon B och zon C, har dock tagits fram. Riktlinjerna har tagits fram baserat på generella antaganden samt jämförelser med andra kommuners riktlinjer.

För boenden i en- och tvårumslägenheter med visst vårdbehov kan 0,2 bilparkeringsplatser/lägenhet för boende samt 0,1 bilparkeringsplatser/lägenhet för besökare fungera som riktlinjer. För boenden med stort vårdbehov bedöms ingen bilparkering för de boende behövas. För boenden med stort vårdbehov kan 0,1 bilparkeringsplatser/lägenhet för besökare fungera som riktlinjer. Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver utredas separat och ska tillgodoses. Behov av cykelparkering vid särskilda boenden för de boende och besökare behöver utredas i en särskild parkeringsutredning.

Som riktlinjer för parkeringsbehovet för anställda vid särskilda boenden hänvisas till de generella parkeringstalen för arbetsplatsparkering i *Tabell 5*.

Gruppboende och serviceboende (LSS)

Det finns främst två former av bostad med särskild service för vuxna: gruppboende och serviceboende. För dessa typer av boende rekommenderas en särskild parkeringsutredning för att avgöra behovet av cykel- och bilparkering. Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver utredas separat och ska tillgodoses. För besökare kan 0,1 bilparkeringsplatser/lägenhet användas som en riktlinje. Behov av cykelparkering för de boende och besökare behöver utredas i en särskild parkeringsutredning.

Som riktlinjer för parkeringsbehovet för anställda vid gruppboende och serviceboende (LSS) hänvisas till de generella parkeringstalen för arbetsplatsparkering i *Tabell 5*.

Kategoriboende

Kategoriboende kan utgöras av exempelvis student-, ungdoms- eller forskarbostäder. För dessa typer av boende bedöms bilinnehavet vara lågt och parkeringstalet för bil bör därför vara lägre än för vanliga flerbostadshus. Parkeringsbehovet för cykel kan däremot vara högre än för vanliga flerbostadshus. För samtliga typer av kategoriboende rekommenderas därför att en särskild parkeringsutredning genomförs.

3.3 Verksamheter

Parkeringsstal för verksamheter anges för ett antal olika verksamheter däribland kontor, industri och lager, handel samt förskolor och grundskolor. De parkeringstal som har tagits fram för verksamheter baseras på generella antaganden om nyttjande och färdmedelsfördelning samt jämförelser med andra kommuners parkeringsnormer.

3.3.1 Kontor

Arbetsplatsparkering ska i första hand anordnas på kvartersmark och bör om möjligt ej anordnas på allmän platsmark om det kan konkurrera med angöring och korttidsparkering. Vid arbetsplatser bör, enligt parkeringsstrategin för Tranås kommun, parkering användas som ett styrmedel för att påverka val av färdmedel. Cykel är ofta ett alternativ vid resor till arbetet och cykelparkeringar bör därför främjas vid arbetsplatser.

Parkeringsstalen för kontor utgår ifrån ett antagande om cirka 30–50 anställda per 1000 m² BTA som antas vara på plats samtidigt. Parkeringsstalen innefattar även parkeringsplatser för besökare. För kontor med särskilt stort antal besökare kan en separat bedömning av behovet av besöksparkering krävas. Även för verksamheter med en stor andel firmabilar kan en särskild parkeringsutredning behövas.

I *Tabell 4* redovisas grundvärden för parkering vid kontor med ett intervall för respektive parkeringszon.

Tabell 4. Grundvärden för parkering vid kontor.

Kontor	Bilparkering		Cykelparkering	
	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Andel anställda med möjlighet till parkering ¹	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Andel anställda med möjlighet till parkering ¹
Zon A	2–8	5–20 %	> 30	> 75 %
Zon B	6–16	15–40 %	> 20	> 50 %
Zon C	10–24	25–60 %	> 20	> 50 %

¹ Vid antagande om 40 anställda per 1000 m² BTA.

I *Tabell 4* anges även andel anställda med möjlighet till bil- respektive cykelparkering utifrån de angivna parkeringstalen. För andra typer av arbetsplatser kan dessa värden användas som riktlinjer för bil- respektive cykelparkering.

Parkeringsstalen i *Tabell 4* är grundvärden för respektive zon och det finns möjlighet att med mobilitetsåtgärder minska antalet bilparkeringsplatser. För arbetsplatser i zon A bör det vara möjligt att inte anlägga några parkeringsplatser alls med hjälp av mobilitetsåtgärder.

3.3.2 Industri och lager

För industri och lager kan kollektivtrafikförsörjningen till vissa industriområden vara låg vilket genererar behov av en högre andel bilresor. Dessutom kan arbetstätheten i antal anställda per 1000 m² BTA variera kraftigt mellan olika verksamheter och det är därför svårt att ange grundvärden på samma sätt som för kontor. Dock kan andel anställda med möjlighet till bil- respektive cykelparkering i *Tabell 4* användas som riktlinjer för att avgöra lämpligt antal bil- och cykelparkeringar. I *Tabell 5* anges därför riktlinjer för generella parkeringstal per anställd för arbetsplatsparkering.

Tabell 5. Riktlinjer för generell arbetsplatsparkering.

Arbetsplatsparkering	Bilplatser per anställd	Cykelplatser per anställd
Zon A	0,05–0,2	> 0,75
Zon B	0,15–0,4	> 0,5
Zon C	0,25–0,6	> 0,5

3.3.3 Handel

Parkeringstalen för handel är indelade i två kategorier: livsmedel och volymhandel respektive närservice och detaljhandel. Livsmedel och volymhandel som möbler, vitvaror och byggmaterial har generellt sett ett större bilbehov än närservice och detaljhandel. Närservice innefattar butiker och andra serviceverksamheter i mindre lokaler och detaljhandel innefattar bland annat kläder, heminredning samt sport och fritid. En särskild parkeringsutredning bör göras i samband med handelsetableringar som förväntas bidra till stort bilberoende.

De parkeringstal som har tagits fram för handel baseras på generella antaganden samt jämförelser med andra kommuners parkeringsnormer. Parkeringstalen för handel utgår ifrån ett antagande om cirka 50–60 besökare per 1000 m² BTA.

I *Tabell 6* redovisas grundvärden för parkering vid handel med ett intervall för respektive zon. Parkering för handel kan anordnas både på allmän platsmark och fastighetsmark. Vid nyetablering av livsmedels- eller volymhandel är det lämpligt att anordna parkering på kvartersmark. För detaljhandel i befintligt tät bebyggelse kan parkering däremot i högre utsträckning behöva anordnas på allmän platsmark i form av gatuparkering.

Tabell 6. Grundvärden för parkering vid handel.

Handel – besökare	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Cykelplatser per 1000 m ² BTA
Livsmedel och volymhandel		
Zon A	15–30	> 30
Zon B	20–35	> 25
Zon C	25–40	> 25
Närservice och detaljhandel		
Zon A	7–15	> 15
Zon B	10–18	> 10
Zon C	12–20	> 10

Parkering för anställda vid handel är ej inkluderat i *Tabell 6*. För att bedöma parkeringsbehovet för anställda hänvisas i stället till *Tabell 5* där generella parkeringstal per anställd finns angivet.

3.3.4 Förskolor och grundskolor

Parkeringsbehovet för skolor skiljer sig kraftigt åt beroende på lokalisering och årskurs. Parkeringsnormen anger därför inget skarpt grundvärde för det totala parkeringsbehovet vid förskolor och skolor utan en särskild parkeringsutredning rekommenderas. I en särskild parkeringsutredning bör även angöringsplatser utredas. Om möjligt bör hämtning och lämning med bil vid grundskolor anordnas en bit från skolans entré för att skapa en tryggare och säkrare trafiksituation intill skolan med mindre biltrafik. Mellan parkeringsplatsen och skolan krävs dock en säker och tillgänglig gångväg samt hastighetssäkrade passager.

Vissa riktlinjer för parkering vid förskolor och skolor har dock tagits fram baserat på generella antaganden samt jämförelser med andra kommuners parkeringsnormer. För parkeringsbehovet för personal vid både förskolor och grundskolor kan de generella parkeringstalen i *Tabell 5* användas som riktlinjer. Beskrivningarna nedan fokuserar därför på parkering för elever samt korttidsparkering för de vuxna som hämtar och lämnar.

Förskolor

Vid förskolor finns det för cykel framför allt ett behov av korttidsparkering för vuxna som hämtar och lämnar. Behovet av korttidsparkering finns för både cykel och bil. För barnen på förskolan kan det finnas ett visst behov av cykelparkering av exempelvis trehjulingar och springcyklar. Även behov av parkeringsplatser för mer utrymmeskrävande cyklar som lådcyklar bör tillgodoses. I *Tabell 7* anges riktlinjer för parkering vid förskolor. Parkering för personal ingår ej i tabellen och bedöms som vid annan arbetsplatsparkering.

Grundskolor

För elever på lågstadiet (årskurs 1–3) finns fortsatt behov av korttidsparkering för vuxna som hämtar och lämnar. Behovet av korttidsparkering finns för både cykel och bil. För elever från årskurs 4 och uppåt bedöms behovet av korttidsparkering för hämtning och lämning minska.

I grundskolan ökar behovet av cykelparkering allteftersom eleverna blir äldre och fler elever kan tänkas cykla till skolan. Även för grundskolor bör behov av parkeringsplatser för mer utrymmeskrävande cyklar som lådcyklar tillgodoses. I *Tabell 7* anges riktlinjer för parkering vid grundskolor. Parkering för personal ingår ej i tabellen och bedöms som vid annan arbetsplatsparkering

Tabell 7. Riktlinjer för parkering vid förskolor och grundskolor.

Förskolor och skolor	Bilparkering	Cykelparkering	
	Korttidsparkering för bil per barn	Korttidsparkering för cykel per barn	Cykelplatser per barn
Förskola			
Zon A-C	0,06–0,13	0,2	0,1
Grundskola åk 1–3			
Zon A-C	0,06–0,13	0,2	0,4–0,8
Grundskola åk 4–9			
Zon A-C	0,03–0,05	-	0,4–0,8

Gymnasieskolor och vuxenutbildning

Parkeringsbehovet vid gymnasieskolor och vuxenutbildning beror till hög grad på lokalisering och tillgång till olika färdmedelsval. Även upptagningsområde och elevernas avstånd till skolan påverkar parkeringsbehovet kraftigt. Därför bör en särskild parkeringsutredning genomföras för att bedöma behovet av cykel- och bilparkering. Vid både gymnasieskolor och vuxenutbildning bör behovet av cykelparkering tillgodoses för att underlätta för resor med cykel.

3.3.5 Fritidsaktiviteter

För fritidsaktiviteter rekommenderas att en särskild parkeringsutredning genomförs. Behovet av parkering och val av färdmedel beror till stor del på lokalisering och tillgång till kollektivtrafik. En mycket generell riktlinje (främst för zon B) kan vara 0,3–0,6 cykelparkeringsplatser per besökande och 0,1–0,4 bilparkeringsplatser per besökande. Vid många fritidsaktiviteter kan en hög grad av samåkning förutsättas.

3.3.6 Pendlarparkering

För att avgöra parkeringsbehovet för bil och cykel vid en pendlarparkering krävs att en särskild parkeringsutredning genomförs. Parkeringsbehovet beror till stor del på antalet påstigande vid kollektivtrafikhållplatsen samt kollektivtrafikens turtäthet. För att åstadkomma önskvärd funktion på en pendelparkering bör parkeringen reserveras för pendlare. Parkeringsplatserna på en pendlarparkering kan exempelvis vara kopplade till periodkort och biljetter inom kollektivtrafiken på olika sätt.

3.4 Övriga verksamheter och målpunkter

För samtliga övriga verksamheter och målpunkter där parkeringsnormen ej angett ett grundvärde rekommenderas att en särskild parkeringsutredning genomförs. I denna kategori omfattas exempelvis hotell, restaurang och café, bibliotek, samlingslokaler, biografier, museum, vårdcentral och sjukhus.

4 Referenser

SCB (2021a). *Genomsnittlig bostadsarea per person efter region, hushållstyp och boendeform. År 2012 – 2020.* https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HE_HE0111/HushallT23/

SCB (2021b). *Antal hushåll och genomsnittligt antal personer per hushåll efter region, boendeform, lägenhetstyp, tabellinnehåll och år.* https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HE_HE0111/HushallT30/