

# Parkeringsstrategi Västervik

## Del 1: Strategier och parkeringsnorm

Västerviks kommun  
2024-05-15



VÄSTERVIKS  
KOMMUN

SWECO 

**Dokument**  
**Upprättad av**  
**Datum**  
**Ver**

Parkeringsstrategi Västervik – Del 1: Strategier och parkeringsnorm  
Sweco Sverige AB och Samhällsbyggnad, Västerviks kommun  
2024-05-15  
1.1

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
1 Inledning .....	5
1.1 Syfte och mål.....	5
1.2 Arbetsprocess .....	6
2 Bakgrund och förutsättningar .....	7
2.1 Avgränsning .....	8
2.2 Styrande dokument .....	9
2.2.1 Plan- och bygglagen (PBL).....	9
2.2.2 Internationella, nationella och regionala mål .....	9
2.2.3 Kommunala mål och planeringsdokument .....	10
2.2.4 Tidigare parkeringsstrategi och parkeringsutredning .....	10
3 Varför en parkeringsstrategi .....	11
4 Strategier för parkering.....	13
4.1 Öka andelen hållbart resande med parkering som styrmedel .....	14
4.2 Prioritera en attraktiv stadsmiljö och stärk handeln .....	15
4.3 Rätt fordon på rätt plats ger ökad tillgänglighet .....	16
4.4 Utnyttja marken effektivt genom samlade parkeringslösningar .....	17
4.5 Parkering ska vara enkelt och tydligt .....	18
5 Åtgärder .....	19
6 Parkeringsnorm .....	20
6.1 Inledning.....	20
6.1.1 Cykelparkering .....	20
6.1.2 Bilparkering .....	20
6.1.3 Parkering för funktionshindrade.....	21
6.2 Zonindelning.....	22
6.3 Grundtal för parkering .....	24
6.3.1 Parkeringstal för cykel .....	24
6.3.2 Parkeringstal för bil .....	25
6.3.3 Övriga verksamheter .....	25
6.4 Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder.....	26
6.4.1 Beräkning av parkeringstal med reduktion .....	27
6.5 Uppföljning och vidare arbete .....	31
7 Referenser.....	32

## Bilaga 1. Parkeringsutredning (Sweco, 2023)

# Sammanfattning

Västervik utvecklas med nya bostäder och verksamheter. Parkering är ett centralt styrmedel för en attraktiv och tillgänglig stadskärna och ett välfungerande transportsystem i hela kommunen. Ett väl balanserat parkeringssystem för cykel och bil stödjer Västerviks utveckling mot att fortsätta vara en attraktiv kommun för invånare, näringsliv och besökare.

Under 2022 lät Samhällsbyggnadsenheten på Västerviks kommun genomföra en parkeringsutredning i syfte att klargöra hur parkeringssystemet fungerar i centrala Västervik. Utredningen visade bland annat att det finns ett överskott av parkeringsplatser i centrala lägen och att det råder obalans mellan utbud och efterfrågan. Under 2023 initierades arbete med att ta fram en parkeringsstrategi som ett medel för att hantera hela kommunens parkeringsutmaningar och för skapa ett väl avvägt parkeringssystem för en attraktiv och tillgänglig kommun. Strategin tar ett större grepp om parkering i hela kommunen.

En parkeringsstrategi är ett viktigt underlag för att stödja kommunens arbete i exploateringsprocesser, planläggning, bygglov och stadsbyggnadsprojekt. Tydlighet för tjänstemän, politiker, fastighetsägare och byggherrar skapar en stabilitet och förutsägbarhet som gynnar utvecklingen mot en hållbar och attraktiv kommun.

Parkeringsstrategin är uppdelad i två delar:

I **"Del 1: Strategier och parkeringsnorm"**, presenteras kort bakgrund och förutsättningar samt de strategiska inriktningarna för hur Västerviks kommun kan arbeta med parkeringsfrågor på lång sikt. I denna del finns även kommunens parkeringsnorm.

Västervik har fem övergripande strategier för parkering. Inom respektive strategi ryms flera olika ställningstaganden och inriktningar:

1. Öka andelen hållbart resande med parkering som styrmedel
2. Prioritera en attraktiv stadsmiljö och stärk handeln
3. Rätt fordon på rätt plats ger ökad tillgänglighet
4. Utnyttja marken effektivt genom samlade parkeringslösningar
5. Parkering ska vara enkelt och tydligt

I **"Del 2: Åtgärder"** presenteras åtgärdsförslag för hur kommunen bör jobba enligt strategierna i del 1. Åtgärderna är framtagna för att vara ett hjälpmedel för tjänstemän och politiker på Västerviks kommun i frågor som rör stadsutveckling, planläggning, näringslivsfrågor, turism, hållbara transporter och att skapa en attraktiv kommun för invånare, besökare och företag.

# 1 Inledning

## 1.1 Syfte och mål

Parkeringsstrategins syfte är att skapa förutsättningar för en gemensam syn på hur Västerviks kommun, i samverkan med exploatörer och näringsliv, ska arbeta med parkeringsfrågor.

Parkeringsstrategin ska stödja kommunens strävan att uppnå de övergripande kommunala inriktningsmålen i översiktsplanen. Den ska tydliggöra hur kommunen ska agera i olika parkeringsfrågor och även vara ett stöd i att förvekliga kommunens översiktsplan.

Strategin ska också bidra till att skapa en effektiv parkeringspolitik och parkeringsmarknad vilket i sin tur ska leda till en attraktiv, hållbar och ekonomiskt stark kommun som kan attrahera både boende, besökande och verksamheter.

Målen med parkeringsstrategin är att:

- Bidra till att stärka Västerviks varumärke som en attraktiv, vacker, hållbar och levande stad.
- Skapa bättre förutsättningar för näringslivet.
- Uppmuntra fler till att välja gång, cykel eller kollektivtrafik.
- Stödja en hållbar stadsutveckling med effektivare markanvändning.
- Vara ett stöd vid intressekonflikter i den fysiska miljön.
- Sprida kunskap om parkeringsfrågor.

Strategin berör hela kommunen men har en särskilt viktig roll för parkeringsfrågor i centrala Västervik där det finns många verksamheter, boende och besökare koncentrerade på en liten yta. Här är konkurrensen om den allmänna platsen som störst.

Strategin omfattar parkering för både bil och cykel. Den samlade effekten av parkeringsåtgärder blir som bäst om de samspelar och kombineras med andra åtgärder i transportsystemet som kan påverka parkeringsbehovet. Mobility management berörs övergripande i parkeringsstrategin men är idag ett etablerat begrepp inom trafikstrategisk planering.

**Mobility management**  
(MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter genom attityd- och beteendeförändring.

Forskning och erfarenhet visar att positiva synergieffekter förstärks om flera åtgärder genomförs tillsammans.

## 1.2 Arbetsprocess

Sweco Sverige AB har varit ansvarig för framtagande av strategin på uppdrag av Samhällsbyggnadsenheten, Västerviks kommun. En arbetsgrupp bestående av tjänstemän från Sweco och Samhällsbyggnadsenheten har tillsammans utformat strategin. Utöver interna arbetsmöten med representanter från Samhällsbyggnadsenheten hölls även en workshop i maj 2023 med deltagare från kommunens olika förvaltningar, Västervik Framåt och Västerviks Bostads AB.

Strategi och handlingsplan har kvalitetsgranskats av Västerviks kommun inför slutförande.

## 2 Bakgrund och förutsättningar

Parkeringspolitik är ett viktigt styrmedel för att upprätthålla och skapa en attraktiv och hållbar fysisk miljö i en kommun. Detta gäller inte minst i småskaliga äldre stadskärnor som i centrala Västervik, där merparten av kommunens parkeringsproblematik föreligger.

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att lösa parkeringsbehovet för sin fastighet medan kommunen har det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen och parkering på allmän plats.

I centrala Västervik finns år 2023 drygt 1300 parkeringsplatser för bil och nästan 1500 platser för cykel. Under hösten 2022 lät Västerviks kommun Sweco genomföra en översyn av parkeringssituationen i Västerviks stad. Utredningen syftade till att klargöra det befintliga och framtida parkeringsbehovet i centrala Västervik med utblick mot år 2032. Resultaten visade bland annat på potential att effektivisera parkeringen i centrala Västervik.



Figur 1. Centrala parkeringsplatser i Västerviks som ingick i parkeringsutredningen 2022. Källa: Västerviks kommun (2023).

Parkeringsutredningen visade på ett övergripande parkeringsöverskott i centrala Västervik under en "normaldag". Utredningen resulterade i följande slutsatser:

- Det finns idag på ett övergripande plan, under en genomsnittlig vardag och lördag, ingen brist på parkeringsplatser i centrala Västervik. Den mest belastade timmen en normal vardag återfinns under klockan 14. Då finns det ca 705 lediga p-platser i hela parkeringssystemet för centrum. Det är en beläggningsgrad på 48 %.
- Stora delar av de allmänna platserna (42 %) används till långtidsparkering med 30-dagarskort eller 14-dagarskort av verksamma eller boende.
- Kostnaderna för 14-dagars-kort på 175 kr och 30-dagars-kort på 350 kr samt möjligheten att för långtidsparkering parkera var som helst på de avgiftsbelagda parkeringarna är generöst och innebär ett incitament för att ta bilen även korta sträckor. En prioritering och ekonomisk fördel för långtidsparkering minskar möjligheter för kortare besöksparkeringar i centrala lägen. Ett beslut togs Mars 2024 som minskar långtidsparkering i de mest centrala lägena som en följd av den tidigare parkeringsutredningen.
- Cirka 27 % av de allmänna parkeringsplatserna används som boendeparkering en normal vardagsnatt. Det finns ett inbyggt underskott på boendeparkering inom befintliga privata fastigheter framför allt i och omkring de äldre stadsdelarna som byggdes innan privatbilen blev allmän. Detta skapar problem för utvecklingen av allmänna platser där det finns parkering idag som låsts till parkeringsanvändning som egentligen ska lösas på fastighetsmark eller via parkeringsköp.
- Parkeringsutbudet inom sjukhusområdet räcker inte till utan spiller över på det allmänna systemet: främst närliggande parkeringsytor Läroverksplan och Vårdträdsplan.
- Under sommarmånaden juli är det bara Stenhamra och Fängelsetorget där det finns ledig kapacitet vid dygnsmax klockan 12-14.
- Det finns stor ledig kapacitet i parkeringshusen Tullporten Galleria och Västerport. Beläggningsgraden är ojämnt fördelad med närliggande ytor som är högt belastade som Läroverksplan och Vårdsträdsplan. Troligen består denna tydliga styrning i att 30-dagars- och 14-dagars-korten är generösa och inte finns i parkeringshusen.
- Det finns behov av mer cykelparkering centralt och vid ingången till Tullporten Galleria.

## 2.1 Avgränsning

Parkeringsstrategin gäller för hela Västerviks kommun men har fokus på parkering inom Västerviks stad. Behovet av ett väl avvägt parkeringssystem är som störst i centralorten där konkurrensen om ytorna är större än på landsbygden och i mindre orter.



## 2.2 Styrande dokument

### 2.2.1 Plan- och bygglagen (PBL)

Kommunen har ett övergripande ansvar för planering av parkeringen. Vid bygglov är det kommunens skyldighet att se till att parkeringsbehovet tillgodoses.

Det är den enskilda fastighetsägarens ansvar att tillgodose behovet av parkering inom fastigheten. För privata fastigheter är det alltså den privata fastighetsägaren som ska ordna parkering och för kommunala fastigheter, så som till exempel skolor, förskolor och fritidsanläggningar är kommunen ansvarig. Att anlägga parkering är bygglovspliktigt (Plan- och byggförordningen, PBF 6 kap 1§) med undantag om det på fastigheten endast finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Det krävs inte heller bygglov om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg (PBF 6 kap 2§).

**Att anlägga parkering är (oftast) bygglovspliktigt.**

Kommunala riktlinjer eller en parkeringsnorm fungerar som vägledning vid detaljplaneläggning och bygglovshantering för att underlätta handläggning och säkerställa likställighetsprincipen, det vill säga att *"alla ska behandlas lika om det inte finns sakligt skäl för något annat"*, enligt kommunallagen (2017:725).

I **detaljplan** får kommunen bestämma krav om utrymme för parkering, liksom placering och utformning av parkeringsplatser. Kommunen får även ange restriktioner för mark och byggnader där parkering inte får förekomma.

Vid **bygglov** är det kommunens skyldighet att se till att kravet om parkering är uppfyllt. Tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering. Hänsyn ska tas till kostnaderna för arbetet och tomtens särskilda egenskaper. (PBL 8 kap 9§)

Om en tomt ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta. (PBL 8 kap 9§)

Det är slutligen ansvarig nämnd som avgör om parkeringsbehovet anses uppfyllt.

### 2.2.2 Internationella, nationella och regionala mål

Mål som behandlar hållbar samhällsplanering och utveckling av transportsystemet finns på flera nivåer. Från global till lokal. I målsättningarna finns flera dimensioner av hållbarhet, som klimat och miljö, folkhälsa, barns rättigheter och jämlikhet.

Bland FN:s globala hållbarhetsmål är det i första hand mål nummer elva "hållbara städer och samhällen" som berör parkeringsfrågan. EU har ratificerat Parisavtalet som syftar till att begränsa temperaturökningen på jorden till 1,5 grader Celsius, vilket i praktiken innebär att utsläppen måste halveras varje årtionde. Det är en mycket hög målsättning och därför behöver länder, regioner och kommuner vidta åtgärder på alla områden.



I Sverige har vi även de nationella miljö kvalitetsmålen som tydliggör var insatser behövs. Av de 16 målen är det målet om "god bebyggd miljö" som berör parkeringsfrågan. Målet innehåller bland annat formuleringen *"städer tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsstil samt medverka till en god regional och global miljö [...] Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."*

Att arbeta med parkeringsfrågan syftar även till att bidra till de regionala målen som finns i Kalmar län. Kommunerna är överens om att Kalmar län ska vara en pionjärregion i arbetet med att reducera utsläppen samtidigt som en hållbar tillväxt uppnås (Västerviks kommun, 2021). I den regionala utvecklingsstrategin (RUS) har Kalmar läns olika aktörer tagit fram en gemensam färdplan för länet mot en gemensam vision.

I visionen är Kalmar län 2030 en hållbar region där människor växer, företag och organisationer etablerar sig och utvecklas, konkurrenskraften har stärkts och kopplingen mellan stad och land är stark. Ett av de fyra prioriterade områdena i planen är "hållbar samhällsplanering"

### 2.2.3 Kommunala mål och planeringsdokument

Västerviks gällande Översiktsplan "ÖP 2025" beskriver stadens vision mot mååret 2025. Bland annat hållbar utveckling, korta restider, trygga bostadsmiljöer, sevärd stadskärna och väl utbyggt kollektivtrafik nämns som viktiga delar i visionen.

Alla dessa delar i visionen påverkas av det som är fokuset i denna strategi: parkering. I det tillhörande tematiska tillägget "Trafikstrategi" utgår man ifrån ett antal aspekter på transportsystemet: Stadens karaktär, trafiksystem, resor och transporter, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet samt miljöpåverkan och hälsa.

Bland Västerviks övergripande inriktningsmål i Översiktsplanen återfinns flera mål som kan kopplas till parkeringsstrategin, bland annat:

*"Insatserna i fysiska planeringen ska verka för att stärka Västerviks kommuns attraktionskraft och leda till hållbar tillväxt i kommunen."*

*"Västerviks kommun ska verka för en hållbar samhällsutveckling och för ett robust, energisnålt och klimatanpassat samhälle som är fossilbränslefritt 2030."*

*"Tillgängligheten till och inom Västerviks kommun ska öka. I Västerviks kommun ska det finnas goda och hållbara kommunikationer. Det ska vara enkelt att ta sig fram med cykel, och det ska vara enkelt att pendla till skola och arbete med kollektivtrafik."*

### 2.2.4 Tidigare parkeringsstrategi och parkeringsutredning

Västerviks kommunfullmäktige antog 2018 en "Parkeringsstrategi för Västerviks kommun". Strategin presenterade på ett kondenserat sätt den inriktning som kommunen ska arbeta utifrån när det gäller bilparkering och cykelparkering. Målet var att kommunen genom att ta en central och aktiv roll, med strategin som redskap, kan uppnå en attraktiv stadsmiljö.

Strategin berör parkeringsfrågor i hela kommunen, men hade en "speciellt viktig roll i de centrala och äldre delarna av Västervik stad". Delar av strategin gäller fortfarande och återfinns även i denna version.

## 3 Varför en parkeringsstrategi

Parkeringsmarknaden fungerar i praktiken dåligt i många städer (VTI, 2010) och behöver därför offentlig styrning. Åtgärder för att balansera utbud och efterfrågan på parkeringar är ett kraftigt styrmedel för att nå en minskad andel bilresor och minska biltrafikens negativa konsekvenser. Styrning av parkeringsfrågan är komplex eftersom den inbegriper olika aktörer med olika förutsättningar och rådighet, varför samverkan är av stor vikt. Ett sätt att underlätta samverkan är att ha en gemensam utgångspunkt, en strategi.

**Studier visar att en bil står still mellan 95-97 % av dygnet.**

Parkering kan bidra till att öka tillgängligheten i städer och behövs för att skapa ett levande samhälle och en välfungerande kommun. Möjligheten att parkera är av stor betydelse för många människors vardag på grund av till exempel livssituation eller då möjligheten till att resa kollektivt inte är ett gångbart alternativ. Tillgång till parkering kan också vara nyckeln för att kunna lämna bilen hemma för val av annat färdmedel.

Stadens karaktär och attraktivitet påverkas av trafiksystemets utformning och av hur parkeringen planeras och ordnas. Ett väl fungerande parkeringssystem kan bidra till ökad tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet samt minskad miljöpåverkan. Parkering för både bil och cykel bidrar till att tillgängliggöra olika målpunkter i kommunen. Tillgången på parkering avgör hur pass enkelt det är för resenärer att använda de olika färdmedlen.

Samtidigt konkurrerar tillgänglighet med bil och anordning av parkering med andra stadsbyggnadskvaliteter. För att skapa en attraktiv kommun med möjlighet till fortsatt bebyggelseutveckling och samtidigt minska de negativa effekterna av biltrafiken, krävs en förändrad syn på parkering.

Parkering är ofta ytkrävande vilket skapar utmaningar med att prioritera användningen av attraktiv mark, framför allt i centrala lägen. I en rapport framtagen av bland andra Fastighetsägarna uppskattas att det i Sverige idag finns mer parkeringsyta per person än boyta (Fastighetsägarna m.fl., 2020).

**En parkeringsplats upptar mellan 15-30 m<sup>2</sup> (SKL, 2013).**

Studier visar också att gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer sammantaget spenderar mer pengar än de som anländer med bil (HUI, 2010) och att åtgärder som reducerar biltrafik och bilparkering i stadskärnan har en positiv inverkan på den lokala handelns omsättning och stadskärnans attraktionskraft (VTI, 2010).

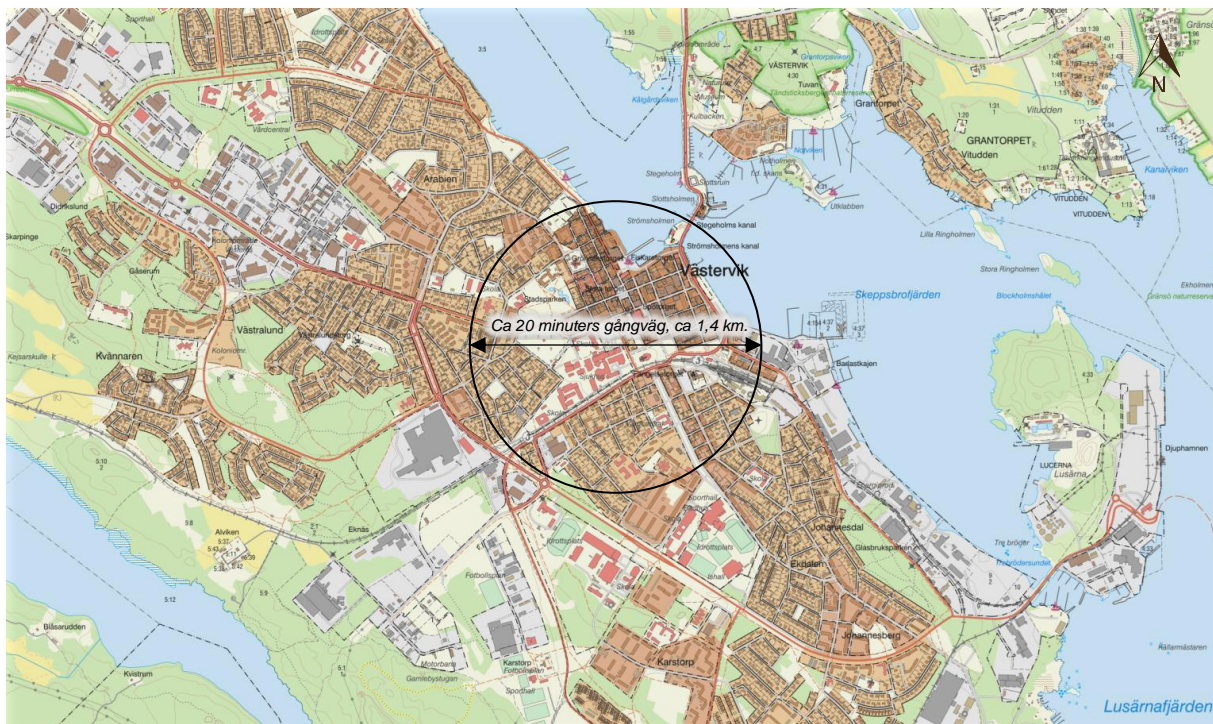
För att tydliggöra avvägningen behövs en parkeringsstrategi som anger riktningen, vad som är viktigt för stadens utveckling. (Policy för parkering, Sveriges kommuner och Landsting 2007). Parkeringsstrategin ska vara stödjande för kommunens utveckling och medverka till en mer hållbar och attraktiv kommun.

För vissa kommuninvånare är kollektivtrafik eller cykel kanske inte ett rimligt färdmedelsalternativ för jobbresor eller andra resor i sin vardag. Västervik är dock

ingen starkt bilorienterad kommun. I en resvaneundersökning<sup>1</sup> utförd 2012 hamnar Västervik på en 6:e plats bland de kommuner i sydöstra Sverige som har lägst andel bilresor (av totalt 37 kommuner). Andelen korta bilresor (under 5 km) var cirka 58 % vilket inte heller är anmärkningsvärt högt. Här placerade sig Västervik strax över snittet bland de kommuner som deltog i studien.

Många boende och besökare upplever att det finns brist på centrala parkeringsplatser. Parkeringsutredningen visar dock att parkeringsutbudet är stort i centrala Västervik i förhållande till efterfrågan.

Västerviks stad har ett samlat centrum med korta avstånd. I kombination med överskott på parkering har kommunen goda förutsättningar för att kunna effektivisera parkeringssystemet och nyttjandet av allmänna ytor.



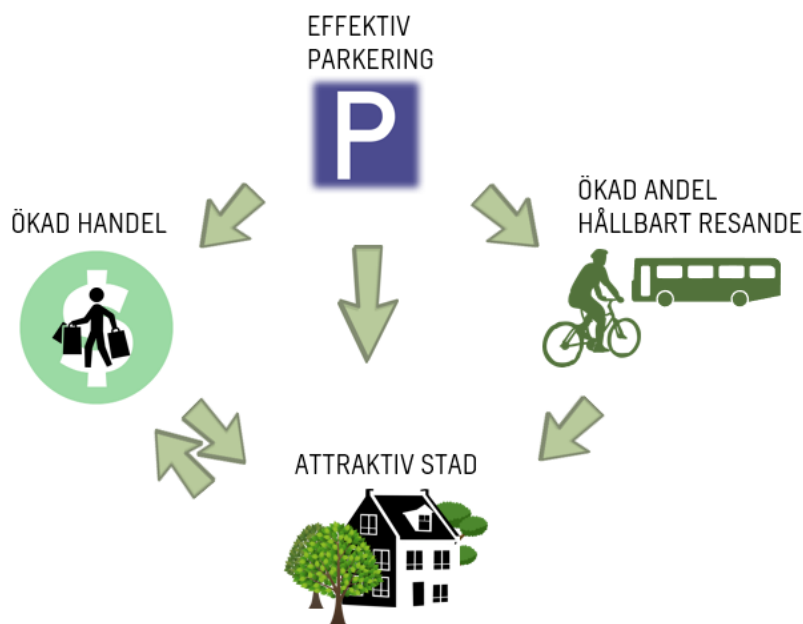
Figur 2. Centrala Västervik ryms inom en cirkel med diameter ca 1,4 km. Det avståndet tar ca 20 min att gå.

<sup>1</sup> Resvaneundersökning Sydöstra Sverige (Trafikverket rapport 2012-12-11, ver.2.3)

## 4 Strategier för parkering

Parkeringsstrategin ska peka ut vilka frågor och förhållningssätt kommunen prioriterar och också verka som skyltfönster för kommunens parkeringspolitik. En stringent hållning genom översiktsplanering och parkeringsstrategi kan ge goda möjligheter att effektivisera parkeringsmarknaden. Kommunens ambition är ett välfungerande trafiksystem med en effektiv parkeringsmarknad som över tid bidrar till ökat hållbart resande och en attraktiv och ekonomiskt stark kommun som kan locka både boende, besökande och verksamheter.

Kommun, fastighetsägare, exploatörer och näringsidkare har olika ingångar till parkeringsfrågan, men har gemensamt en vilja att verka för bland annat attraktiv stadsmiljö, trygga boendemiljöer och ekonomisk tillväxt. Viktiga funktioner för strategin är också att bidra till samsyn rörande förutsättningar och prioriteringar samt underlätta kommunikationen mellan kommun, näringsliv och invånare.



Västerviks kommun har fem övergripande strategier för parkering Inom respektive strategi ryms flera olika ställningstaganden och inriktningar:

1. Öka andelen hållbart resande med parkering som styrmedel
2. Prioritera en attraktiv stadsmiljö och stärk handeln
3. Rätt fordon på rätt plats ger ökad tillgänglighet
4. Utnyttja marken effektivt genom samlade parkeringslösningar
5. Parkering ska vara enkelt och tydligt

## 4.1 Öka andelen hållbart resande med parkering som styrmedel

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Planering och reglering av parkering är ett av de effektivaste verktygen en kommun har för att påverka bilanvändningen. Hanteringen av parkeringsfrågor i Västerviks kommun ska bidra till att på sikt öka andelen hållbara resval.

Hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer; i tätorter är den siffran ännu högre och potentialen för att byta till ett alternativt transportmedel är därför stor. Ändå består största delen av städernas centrum av hårdgjorda ytor för bil och parkering.

Kommunens parkeringsnorm ska bidra till ett fungerande parkeringssystem och samtidigt främja utvecklingen mot ökad andel hållbara resor. **Vid all om- och nybyggnation ska parkeringsnorm för cykel beaktas.**

**Parkeringsnormerna för bostäder och verksamheter är olika utifrån var de är lokaliserade.** I de mer centrala delarna av Västervik är parkeringsbehovet för bil lägre än i ytterområdena och övriga kommunen. Det hänger ihop med befintligt bilinnehav och vilka möjligheter som finns att klara vardagen utan bil.

**Parkeringsystemet ska vara dimensionerat för att möta efterfrågan** och löpande uppföljning av nyttjandegrad möjliggör kontinuerliga effektiviseringar.

Genom att **använda flexibla parkeringstal** går det att undvika att bygga onödiga bilparkeringar som i framtiden troligen inte kommer användas. För att tillämpa flexibla parkeringstal krävs avsteg från parkeringsnormen, som kan medges under vissa förutsättningar (se *Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder* under kap. 6.4.).

Kommunen ska i sin planering väga in arbetspendling, tillgång till kollektivtrafik och koppling till gång- och cykelbanor vid all lokalisering av personalintensiva anläggningar. Checklistor kan vara ett stöd vid bedömning av konsekvenser.

**Cykelparkering ska vara lättillgänglig, säker och placerad nära målpunkter.** En hög standard ska eftersträvas för att uppmuntra till ökad cykling.

**Cykel- och pendelparkeringar på strategiska platser i anslutning till kollektivtrafik** stärker "hela resan"-perspektivet då möjligheten att byta färdmedel under en resekedja förbättras. Parkeringarna ska vara lättillgängliga, säkra och ha god standard för att vara attraktiva. Laddmöjlighet för elfordon ska erbjudas där det är möjligt.

Kommunen ska verka för att på sikt **anpassa månadskostnaden för parkering till månadskostnaden för kollektivtrafik.** När det blir (eller upplevs) billigare att resa kollektivt än att ta bilen så kommer resvanor att förändras. En "grön omställning" kan göras genom att använda ökade intäkter från parkering till att subventionera kostnader för kollektivtrafik.

**Kostnader för parkering vid tex ny-, ombyggnad eller markupplåtelse ska tas av de som nyttjar parkeringarna genom avgifter eller hyra.** Detta synliggör de verkliga kostnaderna för parkering.

**Parkeringsavgifter kan användas som verktyg för att både öka omsättning men även för att motivera till en ökad användning av hållbart resande.**

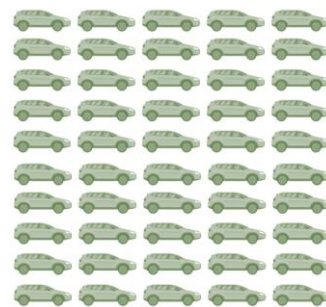
## 4.2 Prioritera en attraktiv stadsmiljö och stärk handeln

Västerviks centrum ska vara attraktivt både för Västerviksbor och besökare. Stadens goda kvalitéer ska stärkas och de mindre goda utvecklas. Turism och handel är viktiga frågor som ska stödjas av effektiv parkering.

### Förtätning och stadsomvandling av redan hårdgjorda ytor i centrala Västervik möjliggörs genom anpassning och reglering av parkeringssystemet.

Idag (2023) upptas stora ytor i de centrala delarna av staden av parkering, inte bara för besökare utan även för boende och verksamma i området. Parkering sker både på allmänna platser, privata innegårdar och på gatumark. Med en tätare stadskärna som fokuserar på upplevelser uppnås en högre koncentration av människor och funktioner samtidigt som transportefterfrågan ökar. Det ställer högre krav på en effektiv markanvändning där kollektivtrafik, cykel och gång är betydligt mer yteffektiva färdmedel jämfört med bilen.

Fler bostäder och verksamheter i centrala Västervik skapar ett större underlag av boende och verksamma som dagligen rör sig i staden. Det stödjer utvecklingen mot en mer levande och attraktiv miljö vilket bidrar till att förstärka handeln, utbudet av service samt kommunen som besöksmål.



50 bilister rymms i en stadsbuss

### I centrala Västervik prioriteras besöks- och korttidsparkering i syfte att stärka handeln och centrum som besöksmål.

**Parkeringsavgifter och tidsreglering för bil ska användas för att optimera och balansera parkeringsutbudet.** Rätt målgrupp ska styras till rätt parkering. För att öka omsättningen och stärka centrumhandel och besöksnäring ska centrala parkeringsplatser regleras med kortare tid och/eller högre avgift än mer extern parkering. Detta ger också förutsättningar för att på sikt reducera antalet korta bilresor, då detta alternativ blir mindre attraktivt, och frigör plats för de som inte har några bra alternativ till bilen.

Utformningen av parkeringsplatser är viktiga för stadens attraktivitet.

### Parkeringsanläggningar för bil och cykel ska vara attraktiva både avseende funktion, utformning, kvalitet och gestaltning.



Figur 3. Blanda parkering för cykel och bil.

Flera studier visar på ekonomiska vinster med ökad gång, cykling och bussresande då dessa grupper tillsammans spenderar mer pengar än bilister i centrum\*. Jämfört med bilen tar dessa färdmedelsslag mindre plats i det offentliga rummet och har även positiva hälsoeffekter vilket också bidrar till samhällsekonomiska vinster.

\*Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum (AB Handelns Utredningsinstitut, 2010) och *Urban mobility from a human scale – Promoting and facilitating active travel in cities* (Sweco, 2018)

## 4.3 Rätt fordon på rätt plats ger ökad tillgänglighet

En effektiv parkeringspolitik och parkeringsmarknad bidrar till att öka stadens tillgänglighet.

**Besökare har kortast parkeringstid och bör därmed ha kortast gångavstånd mellan parkering och målpunkt.** För boendeparkering och arbetande ska det finnas attraktiv bilparkering inom acceptabelt gångavstånd i utkanten av centrum.

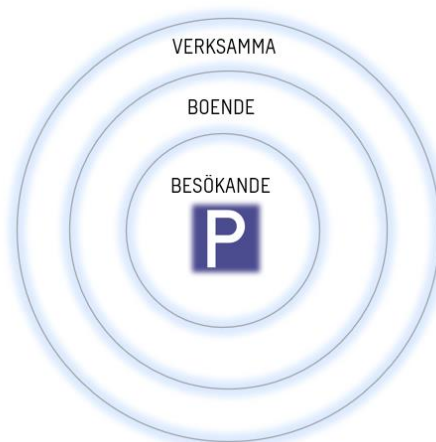
Kommunen strävar efter att öka tillgängligheten och löpande möta behovet av parkeringsplatser för funktionshindrade. **Parkering för funktionshindrade ska säkerställas i lägen som innebär så korta avstånd till målpunkt som möjligt.**

**Även behovet av parkeringsplatser för motorcyklar och moped klass 1 beaktas vid anläggande av nya parkeringar.** Dessa trafikanter uppskattar att det finns dedikerad parkeringsplats för mc/moped även om det är fullt tillåtet att parkera i en parkeringsruta för bil. Med dedikerade platser nyttjas parkeringsytorna mer effektivt och risken för "friparkering" på till exempel gångbanor och torg minskar.

Cykelparkering ska alltid finnas vid eller nära viktiga målpunkter. **Cykelparkering ska alltid prioriteras och lokaliseras närmare målpunkt jämfört med bilparkering.** Utformning och cykelställ ska ha hög kvalitet och uppfattas som trygga och säkra. Ett aktivt arbete ska också bedrivas för att knyta ihop cykelvägar för att öka tillgängligheten.

Som en viktig del i destinationsutvecklingen ska kommunen ha en **plan för hantering av parkering vid stora evenemang och för att hantera tillströmningen av fordon under turistsäsongen.** Tillfälliga ytor för parkering, trafikreglering och information ska säkerställa att parkeringsefterfrågan kan mötas året runt.

**Västerviks kommun ska verka för fler ställplatser och att möjligheten att parkera centralt med husbil ska förbättras.** Husbilturismen har ökat stadigt i Sverige sedan början på 10-talet, och möjligheterna för **parkering för husbil ska förbättras i närheten av Västerviks centrum.** Man måste dock skilja på parkering och ställplats. Det finns ett flertal privata initiativ att anordna ställplatser i närheten av Västerviks centrum. Kommunens uppgift är mer att skapa parkeringsmöjligheter för de med husbilar som önskar göra kortare ärenden i centrum. Centralt belägna parkeringsplatser för husbil bidrar till ökad omsättning för butiker och restauranger i hela kommunen och är en viktig del av turistnäringen. Behovet är säsongsberoende och som störst sommartid, men viss efterfrågan finns året om. Kommunen ska i samverkan med näringsliv och fastighetsägare verka för fler ställplatser på lämpliga platser i kommunen.



Figur 4. Cykelparkering behöver tydlig struktur, precis som bilparkering.



## 4.4 Utnyttja marken effektivt genom samlade parkeringslösningar

**Marken för parkeringar ska utnyttjas effektivt genom samnyttjande av parkeringsytor och ökat nyttjande av befintliga parkeringshus.** Samnyttjande av bilplatser innebär att flera använder samma bilplatser olika tidpunkter av dygnet. Exempelvis ger utveckling av sjukhusområdet nya förutsättningar för ett ökat samnyttjande av centralt belägen parkering. Kommunen ska verka för att nyttjandegraden i befintliga parkeringshus ökar (gäller Tullporten och Västerport).

**Kommunen ska vara restriktiv med möjligheten till parkeringsköp.** Möjligheten ska endast tillämpas då det finns särskilda skäl. Med parkeringsköp avses att parkeringsplatser på kommunal kvartersmark kan upplåtas för privat bruk mot ett avtal med Västerviks kommun. Möjlighet till parkeringsköp kan till exempel erbjudas med inriktningen att parkeringsplatser ska samnyttjas eller i situationer då parkeringsbehovet inte kan lösas inom egna fastigheten. Detta kan skapa förutsättning för fastighetsägare och exploatörer att satsa på nya bostäder och verksamheter även då parkeringsbehovet är svårt att lösa inom fastigheten.



Figur 5: Parkeringshus i källare är ett diskret sätt att förvara bilar i en stad.

Ny bebyggelse ska placeras så att den stärker befintlig infrastruktur så att kostsamma om-/nybyggnationer av gator och parkering kan minimeras.

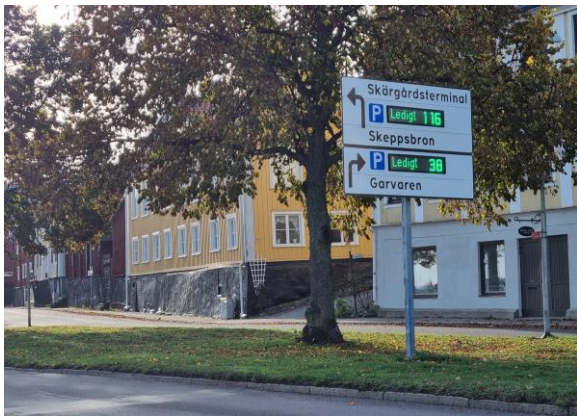
**Vissa befintliga kantstensparkeringar i centrum kan omvandlas till MC och cykelparkering.** Några få parkeringsplatser för bilar ger relativt många parkeringsplatser för cyklar eller MC. Detta är en omvandling som inletts i liten skala och ska fortsätta i de centrala delarna av Västervik och andra tätorter.

## 4.5 Parkering ska vara enkelt och tydligt

Det ska vara lätt att hitta parkering för både bil och cykel i Västerviks centrum. Att parkera ska också vara enkelt. **Parkeringsituationen ska kontinuerligt förbättras, bland annat genom vidareutveckling av det redan införda parkeringsledningssystemet.** Samtliga större parkeringar ska på sikt inkluderas i systemet. Uppföljning av beläggningen ska ske systematiskt.

Information, vägvisning och regleringsformer ska kontinuerligt ses över och förbättras. **Kommunen ska eftersträva en enkelhet och tydlighet som bidrar till att parkeringssystemet uppfattas både logiskt och rättvist.** Det innebär bland annat att hålla nere antalet olika regleringsformer och avgifter. Med mer enhetlig reglering och avgiftssystem minskas risken för överbeläggning samt onödig söktrafik till de platser som är avgiftsfria. En viktig del i arbetet är att samordna avgifter och tidsreglering för parkering på kvartersmark och parkering på allmän platsmark. Besökare gör oftast ingen skillnad på vem som är ansvarig för parkeringen, och bör inte heller behöva göra det.

En undersökning som Sveriges radio gjorde 2019 visade att det finns minst 17 olika betalappar för parkering i svenska kommuner. I Västerviks kommun används tre olika appar. **Ur kundperspektiv bör antalet betallösningar begränsas.**



Figur 6. Befintligt parkeringsledningssystem tydliggör lediga parkeringsplatser.



Figur 7. Tydlig skyltning vid betalautomat.

# 5 Åtgärder

Konkreta åtgärder för hur Västervik kan arbeta enligt strategierna återfinns i *Parkeringsstrategin Del 2: Åtgärder*. En sammanställning av åtgärderna listas nedan.

## Planera för ökat hållbart resande med parkering som styrmedel

- Parkeringsnorm som stöd för ökad andel hållbart resande
- Arbeta med flexibla parkeringstal
- Skapa fler cykelparkeringsplatser
- Höj standarden på befintliga cykelparkeringsplatser
- Erbjud attraktiva pendelparkeringar
- Öka laddningsmöjligheterna för elfordon

## Prioritera en attraktiv stadsmiljö framför parkering

- Nya bostäder, verksamheter och mötesplatser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum
- Bilparkering främst på kvartersmark
- Skapa attraktiva parkeringsanläggningar
- Kontinuerlig uppföljning av parkeringsbeläggning

## Rätt fordon på rätt plats ger ökad tillgänglighet

- Rekommenderade gångavstånd mellan parkering och målpunkt
- Arbeta med parkeringsavgifter
- Prioritera besöksparkering i centrum

## Utnyttja marken effektivt genom samlade parkeringslösningar

- Utnyttja möjligheterna med tidsreglering
- Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort

## Parkering ska vara enkelt och tydligt

- Tydliga regler och betalssystem
- Utveckla och utöka parkeringsledningssystemet
- Arbeta med information och kampanjer



# 6 Parkeringsnorm

## 6.1 Inledning

Kommunen har ett övergripande ansvar för planering av parkering. Var parkering skall ordnas anges i detaljplaner och bygglov. Sedan är det fastighetsägarnas skyldighet att ordna med parkeringsmöjligheter för den verksamhet som ska bedrivas på fastigheten. Parkeringsnormen ska fungera som vägledning vid detaljplanering och som utgångspunkt vid bygglov. Vid bygglov är det kommunens skyldighet att tillse att parkeringskraven uppfylls.

Tabellerna i kapitel 6.3 nedan redovisar **grundtalen** för beräkning av parkerings efterfrågan för ny- och ombyggnation av olika typer av bostäder och verksamheter. Dessa tal, tillsammans med den strategiska inriktningen och arbetssättet med mobilitetsåtgärder för flexibla p-tal utgör Västerviks **parkeringsnorm**.

Med denna parkeringsnorm styr kommunen hur parkering ska lösas vid om- och nybyggnad eller ändrad användning av exempelvis bostäder, kontor och handel. Parkeringsnormen behöver följas upp kontinuerligt för att säkerställa att den är aktuell och stödjer kommunens mål kring attraktivitet och hållbarhet.

### 6.1.1 Cykelparkering

Syftet med att reglera parkeringstalen för cykel är att underlätta för människor att transportera sig ett säkert, miljövänligt och hälsosamt sätt i Västerviks kommun. På den ytan som normalt räknas för en bilparkering (parkeringsruta 2,5 x 5 m) finns plats för minst 6 cykelplatser (Boverket, 2010). Utvecklingen inom cykling har varit stor under 2020-talet och med fler olika cykeltyper, så som till exempel elcyklar och lådcyklar behöver kommunen och exploatörer anpassa utformningen och ytorna för cykelparkeringarna därefter.

### 6.1.2 Bilparkering

Parkeringsplatser upptar stora ytor i en stad, upp till 30 kvadratmeter per plats inkl. körytor (SKL, 2013). Det finns därför många anledningar att reglera parkeringstalen för bil. Det finns både behov av att tillgodose tillräckligt med parkeringsplatser inom rimliga avstånd från bostäder och verksamheter, samtidigt som det finns behov av att hålla nere antalet parkeringsplatser för att inte skapa en outnyttjad överkapacitet som tar onödigt utrymme.

Utgångsläget är att parkering i huvudsak ska ordnas inom den aktuella fastigheten för att frigöra gatuparkering för korttidsändamål som lastning, lossning, besök, platser för rörelsehindrade och liknande.

Parkering för enbostadshus kan antingen lösas på den egna tomten eller på en gemensam parkering där ett antal enbostadshus nyttjar en gemensam parkeringsanläggning.

### 6.1.3 Parkering för funktionshindrade

Parkering för personer med funktionshinder skall enligt Boverket ordnas inom 25 meters gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Det skall också finnas en angöringsplats inom samma avstånd.

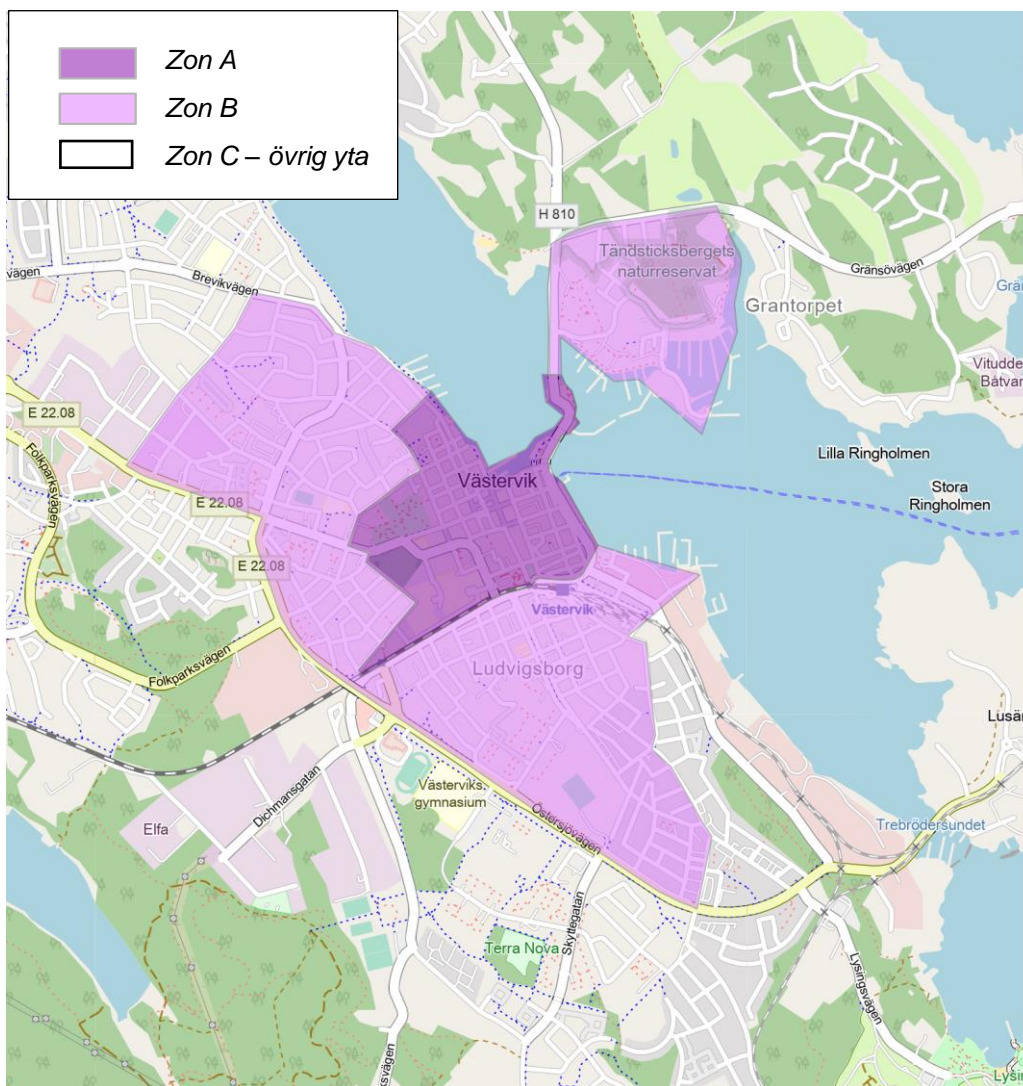
Avståndet mellan parkering och målpunkt kan vara helt avgörande för vissa människor och därför skall minsta möjliga avstånd till entré eftersträvas. Förflyttning mellan bilen och målpunkten ska kunna ske utan onödiga omvägar och ska också vara fri från hinder som till exempel trappsteg och kantsten.

Antalet parkeringsplatser för funktionshindrade skall vara 2,5% av det totala framräknade parkeringsbehovet eller minst 1 plats. Vid vårdcentraler eller sjukhus kan behoven närma sig 5%.

För ytterligare information se *Boverkets byggregler* (bland annat avsnitt 3:122) samt handboken *Bygg Ikapp* (Svensson, E., 2015).

## 6.2 Zonindelning

För att anpassa parkeringsbehovet efter olika områdens förutsättningar har kommunen delats in i tre zoner utifrån dess karaktär men även med utgångspunkt i det bilinnehav som finns idag. Zonerna bestäms utifrån täthet av bebyggelse, vägnät, antal bilar samt tillgänglighet till hållbara trafikslag. I de centrala delarna är bilinnehavet per invånare lägre och därmed också behovet av parkering. För de tre zonerna gäller olika parkeringstal som grovt utgår från dagens behov. Zonernas p-tal kommer användas i samband med detaljplan och bygglovsärende.



### Zon A – Västerviks stadskärna

Zon A innefattar Västerviks täta stadskärna. Detta område består av en liknande bebyggelsestruktur och unika förutsättningar som är kopplade till en tät historisk stadskärna, kommunhuvudort, turistmål, järnvägsort etcetera. Möjligheten att nyttja hållbara transportslag är mycket god i zon A. Inom zon A råder generellt parkeringsförbud och parkering är endast tillåten på anvisad plats. Det genomsnittliga bilinnehavet i zon A är 384 bilar per 1000 invånare (2022).

### Zon B – Centrala Västervik

Zon B definieras av tät stadsmiljö med blandad bebyggelse. Inom området finns både flerbostadshus och villabebyggelse samt service, handel mm. Möjligheten att nyttja hållbara transportslag är god i zon B. Zon B innehåller servicefunktioner inom rimliga gångavstånd som innebär att det går bra att klara av att göra alla typer av ärende utan bil. Det genomsnittliga bilinnehavet i zon B är 413 bilar per 1000 invånare.

### Zon C – Övriga områden

Zon C omfattar resterande del av Västerviks kommun. Här ingår de övriga orterna och landsbygden. Det genomsnittliga bilinnehavet i område C är 460 bilar per 1000 invånare (2022).

Områdena är kontrollerade mot bilinnehav för C-områdes-nivå i Västerviks kommun och är avvägda mot statistik från kommunen.

Tabell 1. Genomsnittligt bilinnehav per 1000 invånare inom varje zon (statistik från 2022).

Snitt Zon A	384
Snitt Zon B	413
Snitt Zon C	460

## 6.3 Grundtal för parkering

Parkeringstal anger det minsta antal bil- och cykelparkeringsplatser som byggherrar eller fastighetsägare ska tillgodose på kvartersmark vid ny- och ombyggnation samt vid ändrad användning inom fastigheter. Statistiska underlag över befolkningstäthet och bilinnehav utgör grunden för beräkningen av parkeringstal tillsammans med en omvärldsbevakning av p-tal i jämförbara kommuner.

Parkeringstalen utgör riktlinjer för beräkning av parkering och innefattar hela kommunen. Kommunen kan besluta om att göra avsteg från parkeringstalen i särskilda fall och skall då motivera beslutet.

Vid framtagande av parkeringstalen för denna parkeringsnorm har utgångspunkten varit dagens bilinnehav i de olika parkeringszonerna. Genom att testa olika parkeringstal för dagens situation för bostäder i en beräkningsmodell så har lämpliga p-tal kunnat tas fram. Parkeringstalen för bostäder ska vara realistiska och bör inte sänkas utan att krav ställs på åtgärder som innebär minskat behov av parkering vid bostäder. Det ska som tidigare nämnts vara möjligt att lämna bilen vid bostaden för att välja hållbara transporter till de resor man vill göra och därför behöver p-talen vid bostäder fungera även för dagens bilinnehav.

**BTA**, bruttoarea, är en grundläggande term i parkeringssammanhang och är summan av arean för alla våningsplan i en byggnad.

**BTA beräknas enligt svensk standard SS21054:2009**

### 6.3.1 Parkeringstal för cykel

För cykelparkering gäller nedanstående tabell som minimivärde vid nybyggnation.

**Observera** att krav även ställs på utformning och att cykelparkeringen skall vara väl belyst, ligga nära målpunktens entré och ha fastlåsningsmöjlighet. Högre standard på cykelparkering såsom att den ska vara försedd med väderskydd, luftpump mm kan innebära reduktion av antalet bilparkeringar (se kapitel 6.4).

Tabell 2. Parkeringstal för cykel per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

	Zon A	Zon B	Zon C
<b>Flerbostadshus</b>			
P-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	40	30	30
<b>Småhus</b>			
Obs! P-platser per bostadsbyggnad	4	4	4
<b>Kontor &amp; Industri</b>			
Kontor: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	20	15	10
Industri: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	10	8	5
<b>Handel</b>			
Dagligvaruhandel: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	30	20	15
Sällanköpshandel: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	20	15	10
<b>Vårdboenden</b>			
P-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	15	10	5
<b>Skolverksamhet</b>			
Förskolor: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	30	25	20
Grundskolor: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	35	30	25
Gymnasium: p-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	40	35	25
<b>Service/fritid/övrigt</b>	Särskild utredning		



### 6.3.2 Parkeringstal för bil

Följande tabell beskriver de grundtal som gäller för bilparkering vid nybyggnation. Dessa tal är flexibla vilket innebär att de kan sänkas om det genomförs mobilitetsåtgärder som förväntas minska behovet av bilparkering.

Tabell 3. Parkeringstal för bil per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

	Zon A	Zon B	Zon C
<b>Flerbostadshus</b>			
P-platser per 1000 m <sub>2</sub> BTA	7	8	9
<b>Småhus</b>			
Obs! p-platser per bostadsbyggnad	1	1	1-2
<b>Kontor &amp; Industri</b>			
Kontor: P-platser per 1000 m <sub>2</sub> BTA	20	25	30
Industri: P-platser per 1000 m <sub>2</sub> BTA	12	18	24
<b>Handel</b>			
Dagligvaruhandel: P-platser per 1000 m <sub>2</sub> BTA	20	25	30
Sällanköpshandel: P-platser per 1000 m <sub>2</sub> BTA	10	15	20
<b>Vårdboenden</b>			
P-platser per 1000 m <sub>2</sub> BTA	5	8	10
<b>Skolverksamhet</b>			
Förskolor	10	12	14
Grundskolor	7	8	9
Gymnasium	7	8	9
<b>Service/fritid/övrigt</b>	Särskild utredning		

### 6.3.3 Övriga verksamheter

Det finns verksamheter som är svåra att generalisera och som därför inte har angivna parkeringstal. I tabellerna anges *egen utredning* för *service/fritid/övrigt*. Exempel på dessa verksamheter kan vara museum, biograf, bibliotek, sporthallar, friluftsanläggningar, restauranger, hotell med mera. För denna typ av verksamheter krävs en särskild utredning för att utreda parkeringsbehoven. Exploatören ansvarar för framtagande av parkeringsutredningen.

Den särskilda utredningen bör beakta följande grundläggande faktorer för den specifika verksamheten:

- **Förväntat antal anställda och besökare** – En uppskattning bör finnas i plan- eller bygglovsskedet utifrån den planerade anläggningens storlek.
- **Målgrupp** – Vem ska använda verksamheten? Ålder, ekonomiska förutsättningar, körkortsinnehav och liknande faktorer.
- **Tillgänglighet** – Var ska anläggningen lokaliseras? Stad eller omland? Kollektivtrafikförsörjning, gång- och cykelmöjligheter, topografi med mera.
- **Karaktär** – Vilken typ av verksamhet planeras? Hur är parkeringsbehovet fördelat över tid? Säsongsbetonat? Öppettider o.s.v.
- **Mål** – Finns det mål som rör hälsa, miljö eller jämställdhet som kan påverka prioritering av olika färdmedel?

## 6.4 Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder

Flexibla parkeringstal innebär att kommunen ger exploatörer en möjlighet att anlägga färre parkeringsplatser än grundtalet för **bilparkering** genom mobilitetsåtgärder som bidrar till minskad bilanvändning (för cykelparkering ges ingen reduktion).

Genom att klargöra vad som ska byggas och hur det hänger ihop med bebyggelse och infrastruktur i närheten kan man anpassa behovet av parkeringsplatser. Andra faktorer såsom målgrupp, lokalisering, kollektivtrafik- och serviceutbud är en viktig del av underlaget (Boverket, 2022).

Det ska vara möjligt att sänka grundtalet för parkering genom att exploatören genomför åtgärder som underlättar för boende eller besökare att resa på andra sätt än med egen bil. Dessa åtgärder kan grovt delas upp i fysiska och icke-fysiska åtgärder. Fysiska åtgärder (till exempel infrastruktur) kan ofta ha mer permanent karaktär än icke-fysiska åtgärder (till exempel kampanj) och bör i så fall värderas som en starkare åtgärd. En förutsättning och framgångsfaktor för sänkt p-tal och mobilitetstjänster är att området är tillgängligt med kollektivtrafik, gång och cykel. (A. Roth m.fl., IVL 2018)

Genom att arbeta med flexibla parkeringstal kan byggkostnader för parkering hållas nere och resurser kan till viss del återinvesteras i mobilitetsåtgärder. Vissa kommuner har erfarit att flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder passar bäst vid stora exploateringar eller i centrala lägen, men det är upp till kommunen att bedöma om exploatörens föreslagna mobilitetsåtgärder kan påverka parkeringstalet i varje enskilt fall.

Det är viktigt att ha med sig att det tar tid att göra förändringar av beteende och att även om man väljer att åka kollektivt till arbetet eller cykla till affären så finns behovet av att ställa bilen hemma kvar så länge man äger den. Det är därför bra om det för boendeparkering inte läggs rabatt på rabatt utan att det finns en nivå på max 40% reduktion oavsett hur många åtgärder som genomförs.

I en studie där man studerat tolv byggprojekt med låga eller reducerade p-tal (åtta i Sverige och 4 i Europa) har man identifierat gemensamma framgångsfaktorer för dessa projekt. Följande framgångsfaktorer identifierades:

- En kombination av faktorer som möjliggör god tillgänglighet och ett vardagsliv utan egen bil
- Ett tydligt och samlat koncept riktat till "rätt" målgrupp
- Parkeringskostnad som ett styrmedel
- Avtal som tydliggör ansvarsfördelning mellan kommun, bostadsaktörer och tjänsteleverantörer
- Samlade parkeringsanläggningar för effektivt nyttjande

(A. Roth m.fl., IVL 2018)

**Obs!** Åtgärder som beviljar reduktion ska inte ses som en engångsföreteelse eller engångskostnad vid nybyggnadsfasen utan kan behöva upprepas, underhållas och följas upp över en längre tid för att nå önskad effekt.

### 6.4.1 Beräkning av parkeringstal med reduktion

Nedan följer exempel på faktorer eller mobilitetsåtgärder som kan leda till en reduktion av parkerings-grundtalet. De bör ses som exempel och effekterna av åtgärderna är inte tänkta att kunna summeras rakt av. Rabattsatserna är inget som går att vetenskapligt räkna fram. De ska därför ses som riktlinjer och kan justeras vid behov samt revideras då erfarenheterna av dem blivit bättre. Det är önskvärt att byggherrar och fastighetsägare själva tänker ut kreativa lösningar som kan öka det hållbara resandet. Den totala reduktionen av flera åtgärder kan i normalfallet inte överstiga 40%.

- **Steg 1. Använd grundtalet för antal bilplatser enligt Tabell 3.**
- **Steg 2. Reduktion med hänsyn till utbud av kollektivtrafik**
- **Steg 3. Reduktion med hänsyn till cykelåtgärder**
- **Steg 4. Reduktion för åtgärder kopplade till bil**
- **Steg 5. Reduktion för övriga åtgärder som Mobility Management**
- **Steg 6. Avtal, reservplan och uppföljning**

#### Steg 1. Ta fram grundtalet

Se Tabell 3

För beräkning av parkeringstal för bostäder och verksamheter mindre än 1000 BTA divideras aktuell BTA med 1000.

*Exempel: Parkeringstal för cykel baserat på 800 m2 BTA kontor i zon A beräknas enligt:  $(800/1000) \times 20 = 16$  platser.*

#### Steg 2. Reduktion för kollektivtrafik

Kollektivtrafik i sig eller närhet till kollektivtrafik innebär inte per automatik att personer som bor eller arbetar nära sätter sig på bussen eller tåget. Genom beteendepåverkande åtgärder eller erbjudande om gratis prova-på-biljetter under en begränsad tid kan ett ökat resande med kollektivtrafik uppnås.

För att få reduktion bör fastighetsägaren till exempel ge samtliga nyinflyttade eller verksamma i en nybyggd fastighet gratis prova-på-biljetter under en viss tidsperiod. I övrigt gäller följande avståndskrav, krav på turtäthet och service:

- Fastigheten ligger inom 300 meter gångavstånd från busshållplats med minst halvtimmestrafik i vardera riktningen i högtrafik.
- Fastigheten ligger inom 600 meter gångavstånd från Västervik Station.

Uppfylls kraven kan reduktion ges med maximalt:

- 5 % för bostäder
- 10 % för verksamheter

### Steg 3. Reduktion cykel

För bostäder och verksamheter kan reduktion ges för olika typer av cykelsatsningar. Åtgärderna kan se lite olika ut för bostäder och verksamheter. Nedan listas förslag på åtgärder som kan ge reduktion:

Bostäder:

- Cykelpool / lastcykelpool
- Cykelparkering med extra hög standard för boende och besökare (under tak, skåp för hjälm, hög ambitionsnivå avseende design/utformning m.m.)
- Säkra cykelförråd i nära anslutning till entréer
- Cykelservicestation / cykelverkstad
- Cykelpump i anslutning till parkeringen
- Automatiska dörröppnare till cykelparkering/cykelförråd i markplan.

Verksamheter:

- Dusch- och ombytesmöjligheter på arbetsplatser för att underlätta för cykelpendling
- Cykelparkering med hög standard (med tak, belysning, ramlåsning, skåp för hjälm m.m. e)
- Cykelservicestation / cykelverkstad / cykelpump
- Automatiska dörröppnare till cykelparkering/cykelförråd i markplan.

Reduktion är möjlig enligt följande nivåer:

- 2 till 3 åtgärder kan ge maximalt 5 % reduktion
- 4 eller fler åtgärder kan ge maximalt 10 % reduktion

### Steg 4. Reduktion bil

- **Bilpool** kan reducera grundtalet med upp till 20% om fastighetsägaren anordnar en bilpool som ska finnas i minst 10 år efter bygglovs slutbesked. Byggherren behöver innan bygglov beviljas visa upp ett avtal med en erkänd bilpoolsleverantör med F-skattsedel. Medlemskapet i bilpoolen ska ingå i hyran/priset för bostaden vilket ger de boende eller verksamma tillgång till bil utan att behöva äga den vilket minskar efterfrågan på parkeringsplatser. Storleken på bilpoolen får bedömas från fall till fall, men ett riktvärde är att det går ungefär 15 hushåll på varje poolbil (Vägverket, 2006). Spannet är mellan 8 och 30 (ju större pool desto fler hushåll).
- **Samnyttjande** innebär att bilister med olika ärenden utnyttjar samma parkeringsplats under olika tidpunkter och veckodagar. Om till exempel en parkeringsplats som dagtid används som arbetsplatsparkering av en arbetstagare på ett kontor på kvällstid och helger kan nyttjas av idrottsutövare till idrottshallen intill är det ett bra exempel på samnyttjande. Samnyttjande av parkeringsplatser i exempelvis kommersiella parkeringshus kan reducera behovet av parkeringsplatser i exempelvis Västerviks stadskärna. Det krävs dock stora samlade anläggningar, större än 50 p-platser, samt att det finns en blandad användning och en bra mix mellan verksamheter, bostäder och upplevelser (idrott/restauranger/affärer) för att samnyttjande ska kunna fungera. En samnyttjandeutredning behöver genomföras i varje enskilt fall för att bedöma i vilken omfattning det går att reducera p-talet. I de mest

gynnsamma fallen kan en reduktion göras med 5-10% beroende på vilken mix av verksamheter och bostäder som finns.

- **Parkeringsköp** innebär att en fastighetsägare och kommunen eller annan part ingår ett avtal där fastighetsägaren åtar sig att betala en summa till kommunen /annan part för att bekosta en parkeringsanläggning på annan plats i nära anslutning till där man avser att bygga bostäder eller verksamheterna istället för att själv upplåta parkeringsplatser inom den egna fastigheten. Detta kan innebära minskat antalet parkeringsplatser genom att det stödjer att parkering ordnas i samlade anläggningar som skapar förutsättningar för ett effektivt samutnyttjande (se samnyttjande ovan).

### Steg 5. Mobility Management-åtgärder

Nedan listas ett antal förslag på MM-åtgärder som kan ge reduktion. Fastighetsägare och verksamheter uppmantras att komma med egna förslag. Finns redan ett omfattande eller väl dokumenterat hållbarhetsarbete inom resor och transporter kan eventuellt högre reduktion medges.

För att reduktion ska ges måste alltid ett avtal upprättas för att säkerställa ett långsiktigt åtagande från fastighetsägaren/verksamheten. Det är kommunen som gör bedömningen om reduktion kan medges.

Åtgärd	Reduktion
Leveransskåp för paket	5%
Kylda leveransskåp för hemkörning av mat	5%
Kampanj/marknadsföring/information för hållbart resande	5%
Informationslösning för samåkning	5%
Informationslösning för kollektivtrafik (tex realtidsinformation)	5%
Erbjuda transportlösningar för grovsopor	5%
Införa parkeringsavgift	5 %
Erbjuda lastvagn till cykel	5%
Erbjuda hemkörning av varor	5%
Grön resplan som en del av bygglovshandlingen	15-25%
Avtal mellan fastighetsägare och boende om bilfritt boende	80-90%

Den samlade reduktionen av MM-åtgärder kan normalt aldrig överstiga 25 % (undantaget avtal om bilfritt boende).

### Steg 6. Avtal, reservplan och uppföljning

Vid reducering av antal parkeringsplatser (och parkeringsköp) vid nybyggnation ska avtal tecknas mellan byggherre/exploatör och kommunen. Det är av stor vikt att senare

följa upp de avtal och åtaganden som är överenskomna. Det är också viktigt att utarbeta tydliga riktlinjer för kravställning, efterlevnad, förväntat utfall och eventuella påföljder.

En kontrollplan ska tas fram för att underlätta kommunens arbete med uppföljning och säkerställa att avtal och åtaganden efterlevs på ett korrekt sätt.

Exploatören ska ta fram en **reservplan** som ska bifogas bygglovsansökan. I planen ska framgå hur parkering kan lösas utan reduktion. Detta är en säkerhet för både exploatören och kommunen som garanterar att parkeringsbehovet enligt grundtalen kan tillgodoses om förutsättningarna ändras. Kommunen kan kräva att åtgärder i reservplanen genomförs om exploatören till exempel inte lever upp till avtalet.

### Räkneexempel för bilparkering:

I Zon A ska ett flerbostadshus byggas. Bruttototalarean (BTA) uppgår till 5000 m<sup>2</sup>.

Grundtalet för flerbostadshus i Zon A är 7 bilplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA. Efterfrågan på bilparkering för bostadshuset blir då  $7 \times 5 = 35$  p-platser. **Grundtalet är därmed 35 p-platser.**

Möjligheten att anlägga markparkering är begränsad och exploatören vill undvika att bygga parkeringsgarage för cirka hälften av platserna.

#### **Reduktion kollektivtrafik**

Bostadshuset planeras i nära anslutning (<300m från kollektivtrafik med 30-minuterstrafik) till kollektivtrafik och exploatören åtar sig att dela ut prova-på-kort till alla nyinflyttade vilket ger 5 % reduktion.

Parkerings efterfrågan blir nu  $35 \times (1-0,05) = 33$  p-platser.

#### **Reduktion cykel**

Exploatören har höga ambitioner avseende cykling och åtar sig även att genomföra 5 cykelåtgärder: 1) cykelparkering under tak utomhus, 2) låsbara cykelförråd vid varje entré med 3) serviceutrustning och 4) tryckluftspump. Exploatören väljer också att 5) lägga extra omsorg på materialval, typ av cykelställ och gestaltning av cykelparkeringarna för att höja statusen för cyklisterna. Kommunen beviljar 10 % reduktion.

Parkerings efterfrågan blir nu  $33 \times (1-0,1) = 30$  p-platser.

#### **Reduktion bil**

Efter en särskild utredning framkommer att ett antal p-platser vid intilliggande verksamhet kan användas för boendeparkering. I dialog med kommunen kommer man överens om en reduktion med 10 %

Parkerings efterfrågan blir nu  $30 \times (1-0,1) = 27$  p-platser.

#### **Reduktion MM-åtgärder**

Exploatören har höga ambitioner även inom detta område och kan tänka sig att satsa på 4-5 olika åtgärder för 20-25 % ytterligare reduktion. Maximal reduktion är dock 40 %. För att erhålla maximal reduktion kräver kommunen minst 4 MM-åtgärder genomförs vilket godtas. Ett avtal upprättas och exploatören får maximal reduktion.

Parkerings efterfrågan blir nu  $35 \times (1-0,4) = 21$  p-platser (beräknas utifrån grundtalet då maximal reduktion erhöles). Detta är det slutgiltiga antalet p-platser som exploatören måste tillgodose inom fastigheten.

*Exploatören har sparat in byggkostnad för 14 p-platser i parkeringsgarage och kommunen får ett flerbostadshus anpassat för lågt bilinnehav. De 21 platserna löser exploatören med en kombination av markparkering inom fastigheten och samnyttjande med intilliggande verksamhet.*

*I reservplanen redovisas grönytor och cykelparkering inom fastigheten som kan tas i anspråk för parkering. I planen tas även upp möjlighet till parkeringsköp för ett mindre antal platser för att klara parkeringsbehovet enligt grundtalen. Lösningen ger en något sämre boendemiljö men visar att parkeringsbehovet kan tillgodoses enligt grundtalet.*

## 6.5 Uppföljning och vidare arbete

För att säkerställa att parkeringssystemet är anpassat efter behoven ska parkeringssituationen följas upp regelbundet och systematiskt. Detta kan ske genom en enklare statistikhantering eller genom ett mer omfattande årligt parkeringsbokslut. Uppföljning av faktorer som parkeringsintäkter, beläggning för olika parkeringar, avgiftsnivåer, regleringsformer och trender bidrar till en god förståelse för hur parkeringssituationen utvecklas över tid.

För att få en helhetsbild av hur parkering påverkar andra områden är det även värdefullt att analysera handelns omsättning och antal besöksnätter. På så sätt fås en uppfattning om hur parkering påverkar besöksfrekvensen och därmed handelns och besöksnäringens lönsamhet. Genom att följa upp parkeringssituationen och dess effekter på andra områden kan man hitta sätt att anpassa parkeringssystemet efter behoven och förbättra situationen för både besökare och näringsidkare. En handelsutredning bör genomföras i nära samarbete med näringslivet och andra centrala aktörer för att studera hur olika kundgrupper (trafikantgrupper) bidrar till handelns omsättning.

## 7 Referenser

- Boverket (2022). *Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder* - PBL Kunskapsbanken. [https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering\\_hallbarhet/verktyg/flex/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/) [hämtad 2023-04-27]
- Boverket (2010). *Gör plats för cykeln - vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra*. Boverket Karlskrona
- Hult, C., m.fl., (2019). *Arbetsplatsparkering – dagens utmaningar och framtidens lösningar*. IVL Svenska Miljöinstitutet: Stockholm.
- Svensson, E. (2015). *Bygg ikapp: för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning*. (6. [uppdaterade] utg.) Stockholm: Svensk byggtjänst.
- Svensson, T., Hedström, R. (2010) *Parkering – politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI notat 23-2010. Linköping
- Västerviks kommun. (2021). *Energi- och klimatstrategi*.
- Svensson, T., Hedström, R. (2010). *Parkering – politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI notat 23-2010. Linköping
- A. Roth, C. Hult, Å. Hult; IVL, T. Vikengren, M. Koucky; Koucky & Partners (2018). *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*. IVS Svenska Miljöinstitutet. <https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f473b3e/1628417710309/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2023-11-14)
- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling*
- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), (2017). *Parkeringshandboken*
- Sweco Sverige AB (2023). *Parkering Västervik*, ver. 2013-01-13
- Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020).
- Handelns Utredningsinstitut (HUI) (2010) *Konsumentundersökning – Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum*.
- Trafikverket (2012). *Resvaneundersökning RVU i Sydöstra Sverige*. Publikationsnummer 2012:237
- Vägverket (2006). *Hållbara råd för bilpooler*, version 060213. [https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8cdd93f93bd84c90a0c3f406110bc313/hallbara\\_rad\\_for\\_bilpool\\_ver2.pdf?id=104883](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8cdd93f93bd84c90a0c3f406110bc313/hallbara_rad_for_bilpool_ver2.pdf?id=104883)



