



Denna utredning är ett underlag till den utvecklade strukturplanen för Nacka stad. Det sammanvägda resultatet kan läsas i dokumentet "Utvecklad strukturplan för Nacka stad".



Nacka kommun

Parkering vid ny exploatering

Exempel, erfarenheter, process

Stockholm 2015-03-12

Parkering vid ny exploatering

Exempel, erfarenheter, process

Datum 2015-03-12
Uppdragsnummer 1320010314

Anna Le Moine
Uppdragsledare

Andreas Samuelsson/Jessica Jaremo
Handläggare

Jens Svensson
Granskare

Ramböll Sverige AB
Krukmakargatan 21
118 51 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320010314 Organisationsnummer 556133-0506

Sammanfattning

I samband med utbyggnad av tunnelbana planerar Nacka kommun att bygga en tät och blandad stad på västra Sicklaön. Fram till 2030 planeras 14 000 bostäder och 10 000 nya arbetsplatser på västra sicklaön. Fler bostäder och arbetsplatser innebär också fler resor i ett område med få vägar som stundtals är hårt belastat av biltrafik. Det är därför viktigt att skapa goda förutsättningar för människor att inte nödvändigtvis färdas med bil. Parkeringsförutsättningar är styrande över hur människor väljer att resa och där har kommunen ett stort ansvar. Byggherrar har en skyldighet att anordna utrymme för parkering vid ny exploatering antingen på den egna fastigheten eller genom en annan lösning i närheten. Byggherren kan även, där så är möjligt, köpa sig fri från skyldigheten att anordna parkering.

Denna PM redovisar exempel och erfarenheter kring parkeringsfrågor gällande val av parkeringshus eller garage, parkeringsköp, medlemskap i bilpool, avtal m.m. i anslutning till utveckling och utbyggnad av större exploateringsområden. Redovisade exempel är i huvudsak hämtade från Malmö stad som arbetat aktivt med dessa frågor sedan 2009. Ytterligare områden som utreds är ekonomi för parkeringshus samt skillnader mellan privat och kommunalt parkeringsbolag.

I ett större utbyggnadsområde är det viktigt med en långsiktig strategi för utvecklingen som även kan ta hänsyn till och anpassas efter hand. Det är bra med tuffa mål, men framtiden är alltid osäker. Det kan vara bra att ha en strategi för hur man hanterat olika framtidsscenario, om bilplatsbehovet blir större än beräknat.

Acceptansen för ett lägre bilinnehav och ett minskat bilresande kan vara svår i tidiga skeden av utvecklingen men ökar ofta efterhand som de nya stadsdelarna blir en mer integrerad del av de befintliga delarna av området. I detaljplan kan man på olika sätt ställa krav på olika typer av parkeringslösningar. Principer för parkeringslösningar kan regleras i exploateringsavtal. Genomförandet av dessa åtgärder styrs sedan i bygglovet. Frågor som inte kan styras av avtal, bygglov eller detaljplan är svåra att hantera och kräver en viss insats från kommunen. Detta gäller till exempel krav på mobility management-åtgärder, krav på fastighetsägarna om årlig uppföljning och redovisning av t.ex. bilinnehav och bilpool.

Det är svårt att ta betalt för parkering i parkeringshus eller garage så att det blir lönsamt. Ett alternativ är att flera fastighetsägare har en parkeringsanläggning med andelar i, s k parkeringsköp.

Parkeringshus kan, om det inte längre behövs, byggas om till annat ändamål. Då måste från början tillräcklig takhöjd finnas, möjligt att installera rörsystem och liknande.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	3
2.	Strategi - parkeringshus i varje storkvarter - exempel.....	4
2.1	Varför så stort fokus på parkeringshus?	5
3.	Strategi - låga parkeringsnormer vid arbetsplats	8
4.	Exempel exploateringsområden - Fullriggaren	9
4.1	Byggherredialog och avtal	10
4.2	Parkeringshus	10
4.3	Bilnehav och utvärdering	11
5.	Exempel exploateringsområde - Hyllie	12
6.	Flexibla parkeringsnormer	14
6.1	Exempel Malmö - flerbostadshus	14
6.2	Exempel Eskilstuna - kontor och bostäder	14
7.	Sänkta parkeringsnormer med medlemskap i bilpool.....	14
8.	Exempel bilfritt boende	15
8.1	Lunds kommun	15
8.2	Göteborgs stad	16
9.	Gröna parkeringsköp i Umeå	16
10.	Friköp i Skövde kommun	17
11.	Planering av parkeringshus.....	17
11.1	Utformning och lokalisering av parkeringshus	19
11.2	Parkeringshus och ekonomi	20
12.	Privat eller kommunalt parkeringsbolag	21
13.	Genomförande och process	22
13.1	Parkeringsstrategi/Parkeringsplan	22
13.2	Exploateringsavtal och bygglov	22
13.3	Detaljplan	23
13.4	Miljöcertifiering av stadsdel eller byggnad	24
14.	Källor	25
14.1	Länkar	25
14.2	Intervjuer och mailkontakter	25

1. Inledning

Detta PM har till syfte att redovisa på exempel och erfarenheter kring parkeringsfrågor gällande parkeringshus eller garage, parkeringsköp, medlemskap i bilpool, avtal m.m. i anslutning till utveckling och utbyggnad av större exploateringsområden. Redovisade exempel är i huvudsak hämtade från Malmö stad som arbetat aktivt med dessa frågor sedan 2009.

Nacka gränsar till Stockholms stad och kommer i samband med planerad tunnelbaneutbyggnad kunna öka möjligheten till tät stadsbyggnad. Detta rör i huvudsak västra Sicklaön. Fler arbetsplatser och fler boenden innebär också fler resor i ett område med få vägar som stundtals är hårt belastat av biltrafik. Det är därför viktigt att goda förutsättningar skapas för människor att inte nödvändigtvis färdas med bil som norm. Stora markparkeringar ringar illa med en tät stadsbebyggelse vilket gör att alternativ till detta behöver studeras. Ett sätt är att försöka minimera transportbehovet och då är det en blandad stad där människor i stor utsträckning kan bo, arbeta och uträtta ärenden i närområdet utan att resa som kan ge stor påverkan. Ett annat sätt handlar om att göra resor effektiva för både individen och miljön. Detta innebär ofta kollektivt resande, cykling eller promenader. I de fall bilar fortfarande måste användas bör samåkning och gemensam tillgång till bil uppmuntras före resor med egen bil. Oavsett möjligheter att färdas med bil så behöver denna bil parkeras någonstans och då bör den parkeras nära bostaden på ett effektivt sätt, gärna i parkeringshus. Nackas topografi är varierande med mycket berg på västra Sicklaön. Det innebär i sin tur att parkeringshus och parkering under mark ofta kan bli kostsamt.

Övergripande strukturplan KS feb 2014

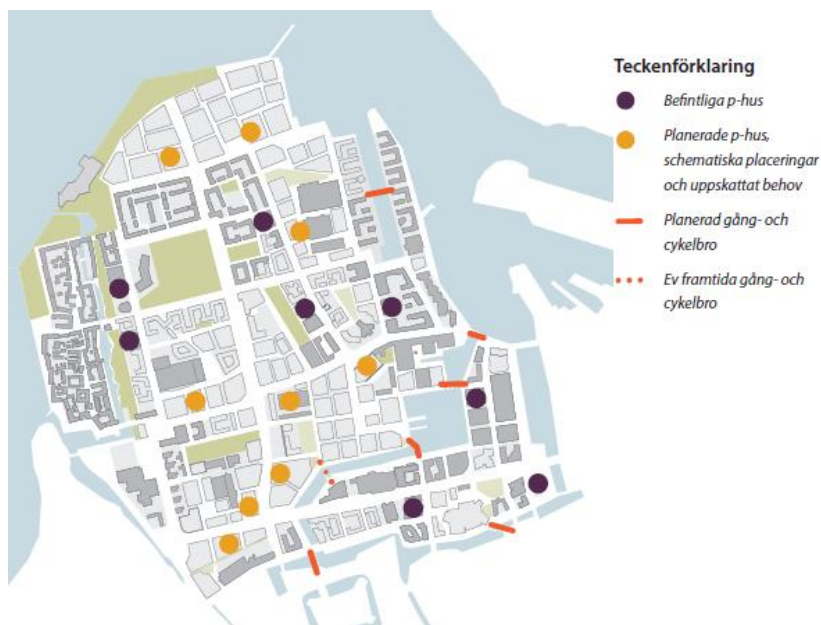


2. Strategi - parkeringshus i varje storkvarter - exempel

I Malmö byggs området "Västra hamnen", ny exploatering på förhållandevis plan mark. Ett mål för Västra Hamnen 2031 är att "Till Västra Hamnen reser man hållbart". Målet är kvantifierat genom att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska stå för minst 75 % av de boendes samtliga resor och 70 % av resorna till arbetsplatserna. Till detta mål är det kopplat ett antal strategier för olika trafikantslag och en strategi gäller "Effektiv bilparkering" vilket innebär att parkeringsbehov och parkeringslösning ska redovisas för storkvarter i ett tidigt skede i planeringen. Parkeringslösning med parkeringshus ska finnas utbredd i Västra Hamnen och som utgångspunkt ska det finnas i varje storkvarter*¹.

Parkeringsanläggningarna ska:

- möjliggöra samnyttjande av parkeringsplatser mellan bostäder och olika verksamheter samt vara flexibla över tid
- användas för bilpoolsbilar och cykelpool
- ha en publik verksamhet i bottenvåningen
- placeras i anslutning till infarten till storkvarteret/området



Figur 1 Illustration ur Västra Hamnen 2031 - ett hållbart och gott liv för alla.

¹ Ett storkvarter kan vara ett antal mindre kvarter som omges av en övergripande gatustruktur. Storlek och omfattning beror på storkvarterets innehåll, täthet, gångavstånd till parkeringshus m.m.



Figur 2 Struktur storkvarter i Västra Hamnen.

Strategin med parkeringshus i varje storkvarter tillämpas även inom det stora utbyggnadsområdet Hyllie kring Citytunnelstationen i de södra delarna av Malmö samt inom utbyggnadsområdet Sorgenfri i de centrala delarna av Malmö. Se vidare kapitel 4 och 5, Exempel exploateringsområden.

2.1 Varför så stort fokus på parkeringshus?

Med parkeringshus skapar man möjlighet att samnyttja bilplatserna mellan olika verksamheter. Samnyttjandet kan minska det totala bilplatsbehovet med upp till 30 %. Detta ger en god koppling till långsiktig hållbarhet och effektiv markanvändning när det totalt sett blir ett färre antal bilplatser i staden.

Andra fördelar med parkeringshus:

- skapar förutsättningar för fastighetsägare att hantera bilplatsbehovet för fastigheterna genom parkeringsköp istället för i eget källargarage
- billigare att anlägga parkeringshus än parkeringsgarage under mark, påverkar byggkostnaderna positivt och kan ge billigare bostäder
- bilen blir inte lika lätt tillgänglig vilket ökar konkurrenssituationen för cykeln och kollektivtrafiken
- skapar bättre förutsättningar att anlägga gröna bostadsgårdar när hela gården inte är underbyggd med källargarage
- alstrar fotgängare som rör sig i gaturummen (trygghet och social hållbarhet) istället för att ta hissen direkt ner till bilen i källargaraget
- ett parkeringshus är inte lika bestående som ett källargarage, ett parkeringshus kan med tiden byggas om, få en annan funktion alternativt rivas och ersättas med annan byggnad vilket inte är möjligt med ett källargarage som är svårt att använda för annat ändamål.

Nackdelar med parkeringshus:

- Mindre exploateringsbar yta för bostäder och verksamheter?
- Stadsbyggnad/arkitektur/stadsbild?

Initialt har det funnits viss kritik kring det stora antal parkeringshus som finns eller planeras. Detta har dock till stor del försvunnit då man i detaljplaneskedet ökat kraven på dessa anläggningar genom att kräva offentliga verksamheter i markplan som ett tillskott till gaturummets liv och rörelser. I de flesta fall har man även ställt krav i detaljplan att integrera byggnadsvolymen med andra verksamheter såsom kontor eller bostäder mot minst en sida.



Figur 3 Exempel parkeringshuset Turning Torso; bostäder åt väster samt livsmedelsbutik och restaurang i markplan.



Figur 4 Exempel parkeringshuset Fullriggaren; krav på centrumfunktioner (livsmedelsbutik) i bottenplan samt kontor, vård eller centrumfunktion mot väster.



Figur 5 Parkeringshus i Hyllie

Parkeringshuset Hyllie, intill Citytunnelstationen, har funnits i ett par år och nu är byggnation av kontorslokaler på gång mot västra fasaden (norra och östra fasaden synbar i bild ovan). Parkeringshuset innehåller biluthyrningsfirma samt en biltvätt i bottenplan. Dessutom finns här ett cykelparkeringsgarage (Park n´ Ride) i två plan med utrymme för 1 000 cyklar. På fler och fler ställen görs försök att få parkeringshus att smälta in i stadsbilden. Några exempel på sådana försök kan ses i figur 6.



Figur 6 Några exempel på parkeringshus utanför Sveriges gränser med fokus på att få parkeringar att smälta in i stadsbilden.

3. Strategi - låga parkeringsnormer vid arbetsplats

Det finns trender som visar att bilresandet minskar i de större städerna medan bilinnehavet fortsätter att öka. En viktig strategi som man arbetat med i Malmö stad är att man i första hand vill påverka och minska behovet av bilresor och i andra hand, på längre sikt, även önskar att minska bilinnehavet. Resvaneundersökningen från 2008 visar att bland de inpendlare som har fri tillgång till parkering på sin arbetsplats i Malmö så är det 80 % som väljer att ta bilen. Bland de som inte har fri tillgång till arbetsplatsparkering så är det bara cirka 45 % som kör bil till jobbet.

Kopplat till parkering och parkeringsnormer så arbetar parkeringsstrategier med en restriktiv och mycket låg parkeringsnorm för arbetsplatser/verksamheter och en något mer generös norm för bostäder för att minska antalet bilresor. Detta hänger ihop med att det inte är en lika stark trend gällande minskat bilinnehav. Det är av stor vikt att boende ges möjligheten att lämna bilen hemma dagtid. En eventuell brist på bilplatser vid bostad tvingar de boende att använda bilen i större utsträckning än nödvändigt, för exempelvis transporter till och från arbetsplatsen vilket utgör en relativt stor andel av de resor som görs i staden.

Malmö stad har i dagsläget följande normer för arbetsplatsparkering:

- 0,15 bilplatser per anställd inom 500 meter från de tre stora kollektivtrafikknutpunkterna/stationslägena i Malmö
- 0,2 bilplatser per anställd inom centrumområdet (större delen av tätorten)
- 0,3 bilplatser per anställd i ytterområdena

Detta innebär att 80-85 % av andelen anställda vid nya etableringar inom tätorten måste nyttja annat färdmedel än bil för att ta sig till och från sin arbetsplats.

Byggherrar i Västra Hamnen har efterfrågat en reduktion av parkeringsnorm vid införandet av bilpool för kontor. Malmö stad har för avsikt att genomföra ett pilotprojekt där man i samråd med byggherren tar fram ett förslag på lämpliga mobilitetsåtgärder som kan passa för det aktuella objektet för att sänka parkeringsnormen ytterligare. Även försök med "bilfri arbetsplats" kan bli aktuellt. Pilotprojektet har ännu inte startat.

Exempel på mobilitetsåtgärder som skulle kunna ingå i ett pilotprojekt för att sänka parkeringsnormen för kontor/verksamheter är:

- Subventionerat kollektivtrafikkort till anställda (för resor till och från arbetsplatsen)
- Tjänste-jojo-kort (kollektivtrafikkort för resor inom tjänsten)
- Bilpool för företagsbilar som även kan nyttjas privat
- Cykelpool för tjänstecyklar, även med alternativa cykelmodeller såsom elcyklar och lastcyklar
- Företagsplatser vid Malmö stads cykelparkeringsanläggning vid centralstationen
- Resepolicy
- Säker och tillgängliga cykelparkeringsplatser med service såsom pump, väderskydd, dusch på arbetsplats, korta gångavstånd m.m.

4. Exempel exploateringsområden - Fullriggaren

Fullriggaren är ett nytt område i Västra Hamnen som tidigare utgjorde kommunal mark bestående av 19 fastigheter som fördelades via markanvisning till 13 olika byggherrar. Genomförandet av exploateringsområdet drevs med en byggherredialog där representanter från alla byggherrar samt från olika förvaltningar inom Malmö stad närvarade med syfte att samordna och koordinera processen från detaljplan via bygglov till färdigt område. Området innehåller drygt 600 lägenheter (75 % hyresrätter) samt cirka 13 000 kvm verksamheter tillsammans med en förskola, ett LSS-boende, en park och ett parkeringshus.



Figur 7 Kvarteret Fullriggaren i Västra Hamnen

Vid uppstarten av utbyggnadsområdet, var då gällande parkeringsnormer för Västra Hamnen relativt hög, då området tidigare inte betraktats som ett innerstadsområde. Både Malmö stad och fastighetsägarna hade som mål att minska det totala bilplatsbehovet för hela området, minska kostnaderna för bostäderna samt främja ett hållbart resande samt stötta den utveckling av en hållbar stadsutveckling som började med bomässan Bo01 flera år tidigare.



Figur 8 Kvarteret Fullriggaren i Västra Hamnen

4.1 Byggherredialog och avtal

Inom ramen för byggherredialogen skrevs ett avtal mellan Malmö stad och alla fastighetsägarna gällande en parkeringslösning för området. Fastighetsägarna fick en sänkt parkeringsnorm med 30 % för lägenheter och kontor samt en låg generell parkeringsnorm för små lokaler i bottenvåningarna. Mot detta så förband sig fastighetsägarna att bekosta den fasta medlemsavgiften i en bilpool för alla lägenheter under minst 5 år. Fastighetsägarna förband sig dessutom att genomföra parkeringsköp om minst 170 bilplatser á 100 000 kronor per plats i det då planerade parkeringshuset inom området. Med denna "garanti" åtog sig stadens kommunala parkeringsbolag P-Malmö att bygga och förvalta parkeringsanläggningen.

I avtalet åtog sig även fastighetsägarna att ordna bra cykelparkering samt verka för att en cykelpool etablerades med olika typer av cyklar, de förband sig även att genomföra informationsinsatser om hållbart resande, om bilpool, om minskat bilinnehav m.m. med målsättningen att bilinnehavet skulle vara i genomsnitt högst 0,7 bilar per hushåll. Fastighetsägarna ska dessutom årligen rapportera bilinnehavet i respektive fastighet till Malmö stad som sedan sammanställer informationen.

4.2 Parkeringshus

Parkeringshuset inom Fullriggaren är ett miljövänligt parkeringshus som nu är i fullt bruk. Parkeringshuset har förberetts för lokal energiproduktion med två vertikala vindkraftverk på taket och solceller har integrerats i den södra fasaden vilket bidrar till att minska byggnadens elbehov. Byggnaden har en livsmedelsbutik i markplan samt har i detaljplan en möjlig tillbyggnad med kontor,

vård eller centrumfunktioner mot fasaden åt väster. En växtklädd fasad med fågelholkar annonserar parkeringshusets miljöambition samtidigt som växtligheten bidrar till att ta upp partiklar och neutraliserar bilarnas koldioxidutsläpp.



Figur 9 Parkeringshuset i kvarteret Fullriggaren, Västra Hamnen i Malmö.

4.3 Bilinnehav och utvärdering

Utifrån intervjuer och undersökningar (2008-2012) gällande bilinnehavet i olika skeden av utbyggnaden av Västra hamnen gjordes mätningar av bilinnehavet. Bilinnehavet är som störst i de delar som utvecklades först i ett skede då området inte var lika väl sammankopplat med övriga Malmö. Dessutom var utbudet av service och handel lågt samtidigt som man hade en högre parkeringsnorm på 1,1 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering. Områdena Bo01, Dockan och Turning Torso är utbyggda under perioden 2001-2007 har ett bilinnehav i dagsläget på 0,9-1,1 bilar per hushåll medan de nyare områdena Flagghusen (2008) och Fullriggaren (2012) har ett bilinnehav på 0,8 respektive 0,6 bilar per hushåll. För Fullriggaren angavs en norm på 0,8 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering.

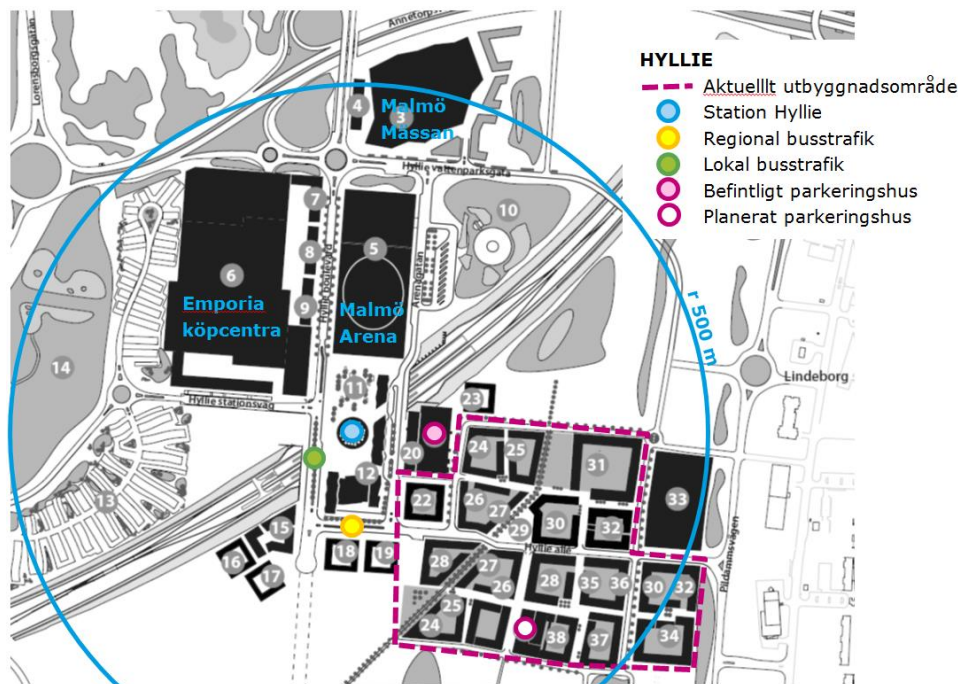
5. Exempel exploateringsområde - Hyllie

I ett område kring Citytunnelstationen i Hyllie har ett annat pilotprojekt avseende parkering startats med låga parkeringsnormer för bil samt lösning där endast 50 % av bilplatsbehovet tillgodoses (all parkerings planeras på tomtmark). Ett särskilt avtal har tagits fram som är godkänt av stadsbyggnadsnämnden och underskrivet av alla fastighetsägarna.

Utbyggnadsområdet har i grund varit kommunal mark och avtalet har därmed kunnat biläggas köpeavtalen för fastigheterna och fullföljandet bevakas i bygglovskedet. Syftet med avtalet är att öka incitament för ett minskat bilinnehav samtidigt som möjlighet ges till lägre byggkostnad. Andra fördelar som kan uppnås är ett effektivare markutnyttjande och ett ökat samnyttjande av bilplatserna, att kunna bygga tätare, billigare och grönare på bekostnad av utrymme för bilar.

Avtalet är kopplat till det geografiska område som omfattas av detaljplan 5051, Öst- Västliga gatan i Hyllie, ett område som kommer att inrymma cirka 1 700 bostäder, olika centrumfunktioner, en förskola, ett lokalt torg samt ett parkeringshus i de södra delarna. Alla lägenheter och verksamheter ligger mindre än 500 meter från Citytunnelstationen i Hyllie, en tågstation som trafikeras av regionala tåg samt tåg mot Danmark och vid torget i anslutning till stationen finns hållplatser för ett antal både lokala och regionala busslinjer. Inom området finns det dessutom ett mycket stort utbud av handel och service.

Fördelningen av den kommunala marken är gjord med markanvisningsavtal till sammanlagt 16 olika byggherrar. Inom områdets nordvästra del finns ett befintligt parkeringshus som ägs och förvaltas av det kommunala parkeringsbolaget P-Malmö. I detaljplanen för området finns det möjlighet att bygga ytterligare en parkeringsanläggning i de södra delarna. Även detta kommer att byggas ut och ägas av det kommunala parkeringsbolaget.



Figur 10 Avståndskarta station Hyllie

Avtalet innebär att Malmö stad för Hyllie förbinder sig att godkänna en "anpassning" av "Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö" från september 2010 med bl.a. följande parkeringsnormer för bil:

- 0,65 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering med avtal om bilpool
- 0,6 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering med avtal om bilpool och där andelen små lägenheter (1-2 rok) är mer än 50 %.
- 0,9 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering utan avtal om bilpool
- 0,8 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering utan avtal om bilpool och där andelen små lägenheter (1-2 rok) är mer än 50 %.
- 6,75 bilplatser per 1 000 kvm BTA för kontor inklusive besöksparkering
- 13,5 bilplatser per 1 000 kvm BTA för handel inklusive besöksparkering

Byggherrarna förbinder sig samtidigt att totalt för detaljplaneområdet lösa 50 % av bilplatsbehovet på tomtmark och resterande 50 % i gemensamhetsanläggningar genom egen försorg eller genom parkeringsköp. De förbinder sig också till att införa bilpool med krav om inkluderat medlemskap för alla lägenheter under minst 5 år, att bilpoolsbilarna ska stå i öppna parkeringsanläggningar på kvartersmark, att bilpoolslösningarna ska marknadsföras och att årlig uppföljning och utvärdering ska utföras. Detta för att lämpliga justeringar ska kunna göras kostnadseffektivt. Dessutom ska särskild omsorg ägnas åt cykelparkeringarnas tillgänglighet och utformning. Området är under utbyggnad, endast ett par av bostadshusen står i dagsläget klara.

6. Flexibla parkeringsnormer

6.1 Exempel Malmö - flerbostadshus

Parkeringsbehovet för flerbostadshus är beroende av flera faktorer såsom bostadens läge i staden, tillgången till service i närområdet, närhet samt utbud av kollektivtrafik, lägenhetsstorlek och sammansättning m.m. Med de då nya parkeringsnormerna från 2010 avskaffade Malmö stad de zoner som tidigare kopplats till en särskild parkeringsnorm för flerbostadshus. Istället införde man en flexibel parkeringsnorm som i normalfallet ska ligga i spannet 0,7-1,0 bilplatser per lägenhet exklusive besöksparkering. Om bostäderna ansluts till bilpool eller om extra ordinärt goda förutsättningar föreligger eller skapas, så kan spannet sträcka sig ner till 0,5 bilplatser per lägenhet.

6.2 Exempel Eskilstuna - kontor och bostäder

Eskilstuna kommun har en tydlig målbild om att öka antalet hållbara resor och skapa en attraktivare stad. Detta har påverkat Eskilstunas parkeringsstrategi och parkeringsnormer där fastighetsägarna som satsar på hållbara transportlösningar kan reducera parkeringsnormen och därmed också kostnaderna. Exempel på åtgärder är medlemskap i bilpool, gemensamhetsanläggningar för parkering, cykelpool, gröna resplaner vid arbetsplatser m.m. Nya parkeringsnormer för centrum har redan antagits och en ny parkeringsstrategi är under framtagande (klar hösten 2014).

Parkeringsnormen för bil till bostäder och kontor inom centrumområdet är flexibel. Det finns en utgångspunkt för hur många bilparkeringar som krävs, men siffran kan höjas eller sänkas beroende på läge, restidskvoter samt vilka åtgärder byggherren kan tänkas genomföra. Kommunen uppmuntrar till gemensamma parkeringslösningar för effektivt utnyttjande av den centralt värdefulla marken och kommunen hjälper till att hitta olika sätt att lösa bilparkeringsbehovet utanför ett aktuellt planområde.

Bostäder 0-6 bpl/1 000 kvm BTA

Kontor 0-8 bpl/1 000 kvm BTA

7. Sänkta parkeringsnormer med medlemskap i bilpool

Malmö stad arbetar med bilpooler för att reducera behovet av parkeringsplatser för bostäder, förslag finns nu även på att använda bilpool för företagsbilar i Västra Hamnen. Syftet med införandet av bilpool är att på sikt minska bilinnehavet och därmed också andelen resor med bil i staden. En viktig förutsättning är dock att det finns nära och god tillgång till kollektivtrafik, samhällsservice och annan service.

I Västra Hamnen har tidigare gjorts en generell reduktion på 20 % på parkeringsnormen för flerbostadshus. För att uppnå denna reduktion av parkeringsnormen krävs ett avtal om bilpoolsinförande i kombination med ytterligare åtgärder såsom:

- Att mindre än hälften av bilplatsbehovet uppförs på den egna fastigheten
- Att parkeringsköp/avlösen sker för flertalet bilplatser i en gemensam parkeringsanläggning för ökat samnyttjande
- Att medlemskap i bilpool garanteras i minst fem år och att kostnaderna för medlemskapet ingår i hyran
- Speciell omsorg ska läggas på tillgången till och utformningen av cykelparkeringsplatser
- Att en årlig uppföljning och utvärdering görs av bilinnehav

Nästa steg i detta arbete är att genomföra ett antal pilotprojekt där Malmö stad i samråd med byggherren tar fram ett förslag på lämpliga mobilitetsåtgärder som kan passa det aktuella objektet för att sänka parkeringsnormen för bostäder med upp till 30 %. I skrivandets stund har dock inget pilotprojekt dragit igång. Exempel på mobilitetsåtgärder kan utöver ovanstående vara:

- Helt eller delvis subventionerat kollektivtrafikkort
- Cykelpool med olika typer av cyklar såsom elcykel, lådcykel och cykelkärror
- Medlemskap i bilpool i 10 år
- Attraktiv cykelparkering med pump, platser för lådcyklar, väderskydd etc.

Malmö stad planerar dessutom att genomföra pilotprojekt avseende reduktion av parkeringsnorm för kontor/verksamheter vilket inte tidigare gjorts. Exempel på åtgärder som kan sänka parkeringsbehovet är:

- Månadskort för kollektivtrafik
- Bilpool för tjänstebilar
- Cykelpool för tjänstecyklar

8. Exempel bilfritt boende

8.1 Lunds kommun

Ett så kallat bilfritt boende kommer att testas som pilotprojekt som ska utvärderas efterhand. För en reducering av bilplatsbehovet med 90-95 % så måste det bilfria boendet säkerställas genom att fastighetsägaren via avtal med alla boende om att inte äga bil så länge man bor i fastigheten. Dessutom ska medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll och kostnaden för medlemskapet ska ingå i hyran, parkering för besök och bilpool ska företrädesvis ordas i gemensamma parkeringsläggningar utanför den egna fastigheten, särskild omsorg ska läggas på tillgång och utformning av cykelparkeringen, kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen samt årlig uppföljning och utvärdering ska utföras.

8.2 Göteborgs stad

Ett pilotprojekt på Kronhusgatan i centrala Göteborg där en befintlig kontorsfastighet omvandlas till bostäder utan krav på parkering. De boende får heller inte rätt till boendeparkering på gatumark. De boende planerades att få medlemskap i bilpool och skulle de behöva en bilplats så är de boende hänvisade till den öppna marknaden i form av Östra Nordstans parkeringsplatser. Avståndet till Göteborgs centralstation är mindre än 500 meter. Pilotprojektet har formaliserats genom att Trafikkontoret har fastställt ett antal villkor som exploatören ska uppfylla genom en skriftlig överenskommelse i samband med bygglovsprövning. I skrivandets stund har en del av fastigheterna haft inflyttning och en del är under byggnation. Bilpool har ännu inte införts p.g.a. bristande intresse hos de boende.

9. Gröna parkeringsköp i Umeå

Grönt parkeringsköp är ett nytt verktyg där Umeå kommun, fastighetsägaren samt det kommunala parkeringsbolaget Upab ingår ett avtal med åtaganden som innebär att fastighetsägaren kan få en reducering av parkeringsnormen för anställda i utbyte mot ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resebeteende. Syftet är att ge incitament till och sporra fastighetsägare i centrum att omvandla förfulade parkeringsytor till positiva inslag i stadsmiljön. Med ett avtal ges fastighetsägaren möjlighet att ta ansvar för anställdas transporter till och från fastigheten genom andra åtgärder än erbjudande av bilparkering.

Normtalen är miniminormer och anger det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten. Det finns möjlighet till avsteg från miniminormen om fastighetsägaren tar ansvar för trafiksituationen med alternativa metoder såsom gröna parkeringsköp och samnyttjande.

Umeå har en parkeringsstrategi med inriktningsmål att minska onödig trafik i centrum och på så sätt förbättra miljön och luftkvalitén bl.a. genom att successivt flytta arbetsplatsparkering ut från centrum.

10. Friköp i Skövde kommun

I Skövde finns förslag om att tillämpa så kallat friköp (en form av parkeringsköp) inom stadskärnan. Detta innebär att kommunen kan teckna avtal om friköp med en byggherre. Det är emellertid ingen rättighet för fastighetsägaren utan denna begäran avgörs av kommunen. Friköp sker genom att teckna ett avlösen, genom vilket en annan part än den som har skyldigheter enligt PBL övertar ansvaret i dennes ställe fullgör den i PBL föreskrivna skyldigheten att anordna bilplatser. Avsikten är att utnyttja marken bättre. Friköpsbelopp om 4 basbelopp per bilplats (basbelopp = 44 400 kr 2014).

11. Planering av parkeringshus

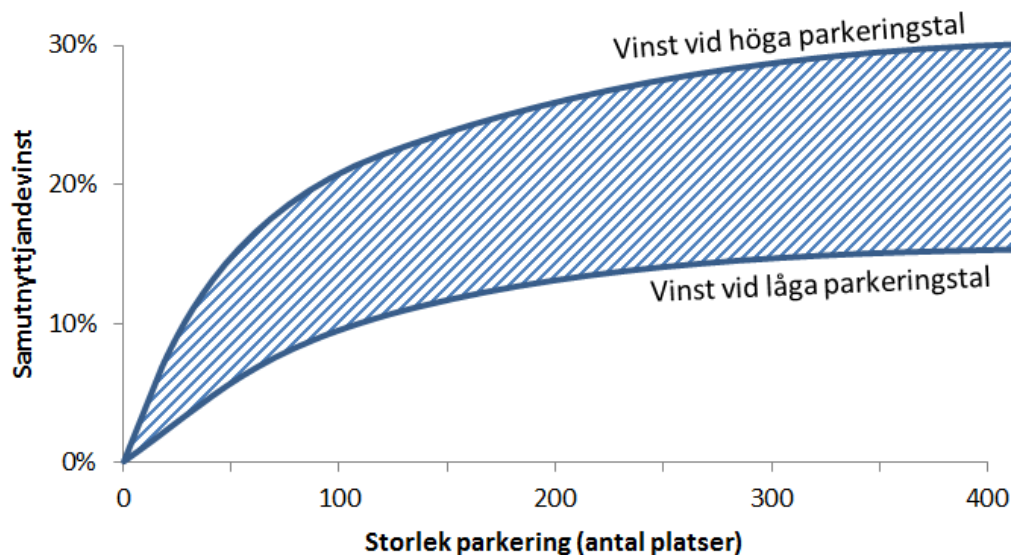
Ett gemensamt mål för både fastighetsägare och kommuner är att undvika att bygga ett överflöd av parkeringar då dessa varken genererar någon intäkt eller bidrar till ett effektivt markutnyttjande. Det är dock inte heller önskvärt att parkeringar är belagda till 100 % då tillgängligheten drabbas. Detta kapitel beskriver hur parkeringshus byggs och planeras så att parkeringsplatserna utnyttjas så effektivt som möjligt över hela dygnet. Beroende på utformning av parkering så brukar beläggningsgraden 90-95 % upplevas som en full parkering och är den tidpunkten/situationen då människor upplever att det är svårt att hitta en plats. För att en parkeringsplats ska vara väl utnyttjad över hela dygnet finns ett antal kriterier.

1. Parkeringshuset ska vara omgivet av blandad bebyggelse där handel får utgöra max 10-15 % av arean.
2. Parkeringshuset ska ha realtidsskyltar som visar hur många lediga platser det finns och på vilket plan.
3. Parkeringshuset bör ha minst 100 platser för att variationer hos enskilda ärendetyper inte ska påverka samutnyttjandevinsten i för stor utsträckning
4. Avståndet från parkeringshuset till handel bör inte överstiga 200 m². För arbetsplatser och boende bör avståndet inte överstiga 300-400 m.
5. Alla parkeringsplatser i parkeringshuset ska vara gemensamma.
6. Kantstensparkeringar i kringliggande kvarter bör vara dyrare att parkera på än parkeringshuset samt bör vara begränsade till korttidsparkering.

Det är svårt att på ett vetenskapligt sätt beräkna ut vinster av samutnyttjande då alla områden har sina egna förutsättningar, men givet att ovanstående kriterier är uppfyllda så är en uppskattning av samutnyttjandevinsten (i antal parkeringsplatser) enligt graf i figur 11. En ytterligare faktor som höjer samutnyttjandevinsten är en hög parkeringsnorm. En hög parkeringsnorm i sig är

² Dessa avstånd varierar något mellan kommuner

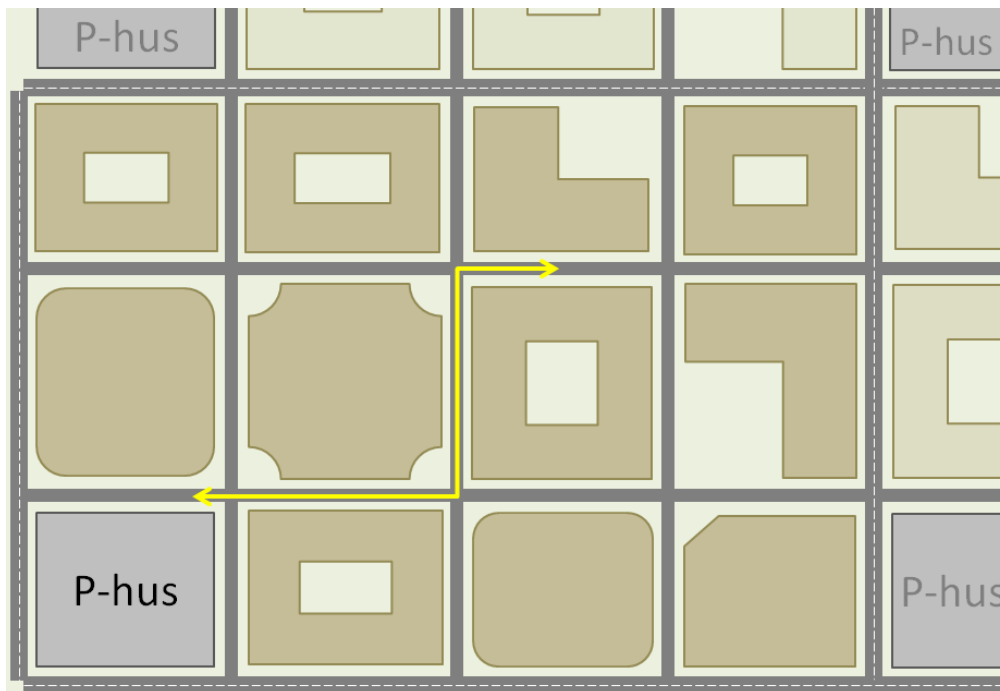
dock något som ska undvikas. Högre parkeringsnorm hittas ofta i stadsdelar där möjligheten till kollektiva transporter är få och det är vanligt att bilen används mellan arbete och bostad. Detta gör indirekt att det är lättare att samutnyttja parkeringar där. I stadsdelar med låg parkeringsnorm tenderar bilar att användas mindre till arbetspendling och mer till kvälls och helgaktiviteter vilket gör att de inte kan samutnyttjas med bilparkering för arbetande i samma utsträckning. Grafen visar att vid ett parkeringshus på exempelvis 100 parkeringsplatser kan samutnyttjandevinsten bli mellan 10 - 20 %. Det kan alltså byggas så många färre parkeringsplatser än vad det finns efterfrågan på just för att boende, arbetande och kunder efterfrågar dessa parkeringsplatser vid olika tillfällen. Byggs istället ett parkeringshus med 400 platser hamnar samutnyttjandevinsten på mellan 15 - 30 % som brukar anses vara en sorts maximal samutnyttjandevinst.



Figur 11 Ungefärliga vinster (i antal parkeringsplatser) av samutnyttjande beroende på storlek på parkeringshus

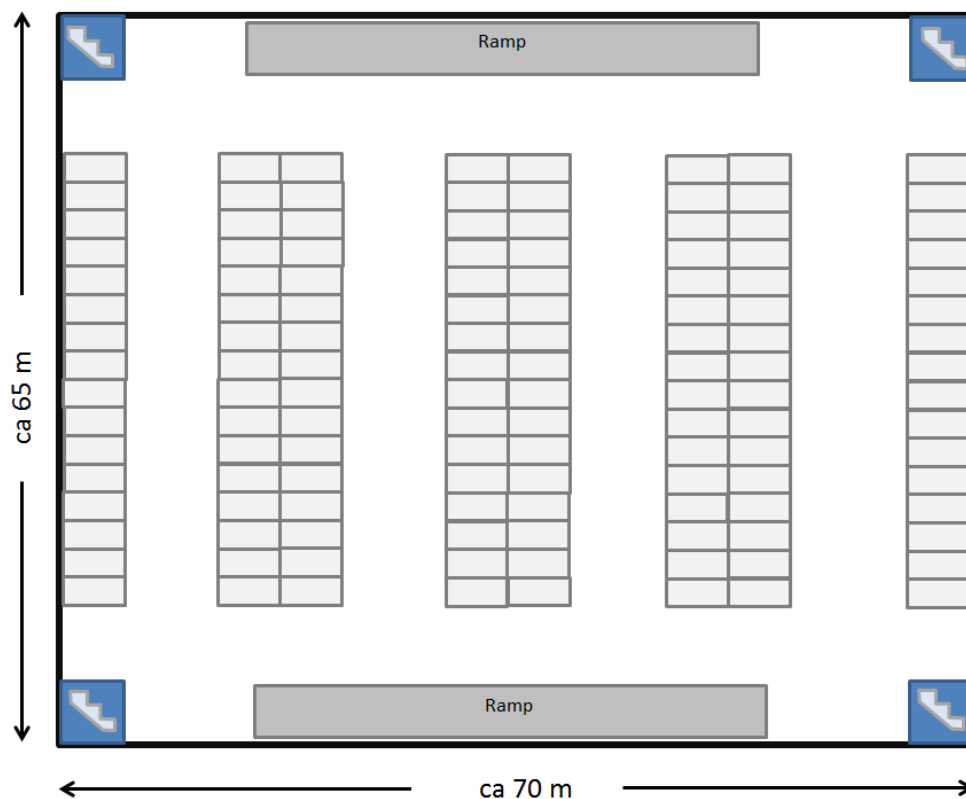
11.1 Utformning och lokalisering av parkeringshus

Ett exempel på hur ett parkeringshus kan placeras i ett storkvarter kan ses i figur 12. Den gula pilen visar det längsta gångavstånd som behövs för att nå någon fastighet. Parkeringshusen behöver sannolikt kompletteras med gatuparkering men i liten omfattning och endast med korttidsparkering.



Figur 12 Exempel på storkvarter med parkeringshus

Ett parkeringshus kan utformas på många sätt men bör inte vara smalare än ca 35 m för att rymma 2 hela parkeringsskepp. Ett exempel på lay out för ett parkeringshus som rymmer 128 bilplatser per plan kan ses i figur 13. Parkeringshuset kan med fördel "byggas in" så att en eller flera fasader består av bostäder eller kontor. Trappor och hiss bör om möjligt finnas i varje hörn för att minimera gångavstånd. Ett vanligt pelaravstånd för parkeringshus är 17 X 4,8 m vid vinkelräta parkeringar alternativt 14,5 x 4,8 m vid snedställda parkeringar.



Figur 13 Exempel på en utformning av ett enkelt parkeringshus anpassat för ett normalstort kvarter

Det händer att fastigheter byggs om från ett ändamål till ett annat, vilket också är också fallet med parkeringshus. Tyvärr har man då ofta byggt en för låg takhöjd för att parkeringshuset ska kunna omvandlas till exempelvis studentbostäder och ombyggnaden blir kostsam. Om parkeringshuset ska planeras med en sådan flexibilitet redan från början så bör takhöjden öka från vanliga 2,15 m till 2,5 m. Ytterligare hänsyn som bör tas är möjlighet till rörsystem i golv samt att bullernivåer inte överstiger de som krävs för studentboende. Det får heller inte vara mer än 45 m till närmsta utrymningsväg.

11.2 Parkeringshus och ekonomi

Väldigt ofta planeras parkeringshus som en service till intilliggande målpunkter. Trots parkeringsbrist i en stadsdel så finns sällan något intresse från privata aktörer att bygga parkeringshus med mål att få dessa lönsamma i sig. Detta syns kanske tydligast på att privata aktörer nästan aldrig söker bygglov för endast ett parkeringshus och inget annat. Anledningen till detta är att det är mycket svårt att ta betalt för parkering så att det blir lönsamt. Åtminstone blir det inte lika lönsamt som motsvarande bostadsfastighet eller kontorsfastighet hade varit. Anledningen till detta är att det i princip inte finns någon marknadsanpassad parkering i dagsläget. Kommunerna använder parkeringsavgifter som styrmedel och tenderar att ta såpass låga parkeringsavgifter att det är omöjligt för privata aktörer att

konkurrera. Ofta är en klar majoritet av veckans alla timmar dessutom avgiftsfria. Ibland finns uppfattningen hos allmänhet att en kommun tjänar mycket pengar på kommunal gatuparkering. Väger man in den alternativa användningen av denna yta kan det (rent teoretiskt) ofta vara betydligt mer lönsamt att sälja marken till restaurangägare, göra om parkeringen till cykel- eller kollektivtrafikkörfält eller annan verksamhet. På Södermalm i Stockholm finns över 50 underjordiska parkeringsgarage som gjorts om till alternativa verksamheter av den enkla anledningen att det lönar sig betydligt bättre. Debatten kring marknadsanpassade parkeringsavgifter växer sig starkare och starkare och några kommuner har detta som ett mål och har redan infört avgift under veckans alla timmar.

12. Privat eller kommunalt parkeringsbolag

Den absolut viktigaste fördelen med ett kommunalt parkeringsbolag alternativt kommunala parkeringsanläggningar jämfört med en privat aktör är den kontroll och möjlighet det ger kommunen att skapa en strategi och långsiktig planering avseende parkering inom ett utbyggnadsområde eller stadsdel, med möjligheten att använda parkeringsanläggningarna som styrmedel i parkeringspolitiken då parkering har en avgörande koppling till kommunens trafikstrategi och mål. Aktuella exempel är Helsingborg, Västerås och Uddevalla som har haft kommunala parkeringsbolag och/eller större kommunala parkeringsanläggningar i centrala lägen som nu funderar på att återinföra detta med hänsyn till ovanstående anledning.

Om kommunen har rådighet över anläggningen/anläggningarna så har man också makten och kontrollen över parkeringsköp, reglering, prissättning samt möjligheten att erbjuda parkeringsköp. Nackdelar kan vara att skapa en anläggning eller bolag med god ekonomi. Något exempel på kommun utan kommunalt parkeringsbolag där parkeringsköp fungerar på ett bra sätt har inte hittats.

13. Genomförande och process

Att aktivt arbeta med att minska bilresande och minimera efterfrågan av parkering handlar mycket om att påverka människors beteende och vanor. Det går inte alltid att förutspå hur framtiden kommer att se ut och i utbyggnadsområden är det en kontinuerlig process där stadens utveckling tillsammans med utbud och tillgång på kollektivtrafik, gång- och cykelvägnät m.m. är tätt kopplade till parkeringsbehov och efterfrågan.

Det finns många olika skeden i planeringsprocessen som kan hantera och styra frågor gällande parkering:

- Parkeringsstrategi (tätort, område eller stadsdel)
- Parkeringsavgift
- Markanvisning, krav
- Detaljplan
- Exploateringsavtal
- Bygglov
- Parkeringsköp/Parkeringsavtal
- Miljöcertifiering av stadsdel eller byggnad

13.1 Parkeringsstrategi/Parkeringsplan

I ett större utbyggnadsområde är det viktigt med en långsiktig strategi för utvecklingen som även kan ta hänsyn till och anpassas efter hand. Acceptansen för ett lägre bilinnehav och ett minskat bilresande kan vara svår i tidiga skeden av utvecklingen men ökar ofta efterhand som de nya stadsdelarna blir en mer integrerad del av de befintliga delarna av staden.

Det är bra med tuffa mål, men framtiden är alltid osäker. Det kan vara bra att ha en strategi för hur man hanterat olika framtidsscenario, om bilplatsbehovet blir större än beräknat. En möjlighet kan vara att reservera kommunal mark för eventuell framtida ytterligare parkeringsanläggning eller att i detaljplan skapa förutsättningar för parkeringsanläggningar som kan utökas/byggas på vid eventuellt ökat behov i framtiden.

13.2 Exploateringsavtal och bygglov

Principer för parkeringslösningar kan regleras i exploateringsavtal. Genomförandet av dessa åtgärder styrs sedan i bygglovet där exploatören måste redovisa bilplatsbehov och hur detta har för avsikt att lösas. Stadsbyggnadskontoret godkänner att bygglovet överensstämmer med avtalet.

Frågor som inte kan styras av avtal, bygglov eller detaljplan är svåra att hantera och kräver en viss insats från kommunen. Detta gäller till exempel krav på mobility managementåtgärder, krav på fastighetsägarna om årlig uppföljning och redovisning av t.ex. bilinnehav och bilpool. I Malmö stad arbetar man aktivt med dessa frågor och man gör kontinuerligt uppföljning, telefonundersökningar, enkäter m.m. för att följa utvecklingen.

I Fullriggaren Västra Hamnen har man detaljplanen ställt krav på parkeringshuset (Dp 4971) där plankartan anger bestämmelsen PE1K1D1C1 för användning av kvartersmark – "Parkering på högst 70 % av fastighetsytan. Teknisk anläggning, vård utan risk för smittspridning. Centrumfunktioner skall anordnas i bottenvåning mot Östra Varvsgatan".

13.4 Miljöcertifiering av stadsdel eller byggnad

Både enskilda byggnader och hela stadsdelar går att certifiera enligt BREEAM. En tidig dialog kring detta skapar en samsyn mellan kommun, exploatörer och fastighetsägare. Det betyder i sin tur att parkeringsköp och gröna parkeringsköp underlättas då samtliga parter har en gemensam målbild. Exempel på BREEAM-certifierade stadsdelar är Masthusen och Varvsstaden i Malmö och kvarteren Kabeln och Eken i Sundbyberg.



Figur 16 Kvarteret Kabeln Sundbyberg

14. Källor

Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö
Malmö stadsbyggnadskontor, Pr 3087, antagen september 2010.

Parkering i Fullriggaren

Enkätundersökning december 2012, Malmö Stadsbyggnadskontoret 2013-04-11.

Västra Hamnen 2031 ett hållbart och gott liv för alla

Uppdatering av vision, mål och strategier, Malmö stad 2013.

Parkeringsnormer för ett Eskilstuna i förändring

Stadsbyggnadsförvaltningen, Eskilstuna kommun

Hållbart resande i Västra Hamnen

Stadsbyggnadsnämnden Malmö stad 2014-05-16

Parkering för hållbar stadsutveckling

SKL 2013, ISBN: 978-91-7164-920-1

14.1 Länkar

<https://www.pmalmo.se/Tjanster/Parkeringsalternativ/Vastra-hamnen/Fullriggaren/>

14.2 Intervjuer och mailkontakter

Stina Räftegård, Exploateringsingenjör

Projektenheten Malmö stad

Pernilla Andersson, Projektledare/Exploateringsingenjör

Fastighetskontoret, Malmö stad

Anna Stjärnkvist, Trafikplanerare

Stadsbyggnadskontoret Malmö stad

Tomas Strandberg, VD

Parkering Malmö

Hans Magnusson, Seniorkonsult

Trafikkontoret Göteborg