

Parkeringsnorm Enköpings kommun

Parkeringsnorm för cykel och bil vid ny- och ombyggnation



ENKÖPINGS
KOMMUN

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
Inledning.....	6
Syfte och mål.....	8
Lagar och styrdokument.....	9
Parkeringsnorm för cykel och bil.....	11
Zonindelning.....	11
Parkeringsstal.....	12
Flerbostadshus.....	14
Småhus.....	14
Kontor.....	15
Dagligvaruhandel.....	15
Skola.....	15
Förskola.....	16
Vårdboende.....	17
Övrigt.....	17
Parkeringsnorm för rörelsehindrade.....	17
Parkeringsnorm efterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning.....	18
Parkeringsutredning.....	18
Flexibla parkeringsstal.....	19
Mobilitetsåtgärder för bostäder.....	20
Mobilitetsåtgärder för verksamheter.....	21
Reservyta.....	22
Samnyttjande.....	22
Parkeringsköp.....	22
Övriga bestämmelser.....	24
Utformning cykelparkering.....	24
Utformning bilparkering.....	25
Uppföljning.....	26
Sammanfattande tabell parkeringsstal.....	27
Cykel.....	27

Bil	27
Bilinhav per stadsdel/ort	28

Sammanfattning

Parkeringsnormen är ett av flera verktyg som tillsammans ska bidra till trafikstrategins mål om en ökad andel hållbara resor i kommunen. Normen ska också leda till en parkeringssituation för cykel och bil som bidrar till ett effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet och stödja utvecklingen för en attraktiv stad.

Parkeringsnormen beskriver, genom parkeringstal, hur cykel- och bilparkering ska lösas i Enköpings kommun vid ny- och ombyggnation av exempelvis bostäder och verksamheter. Parkeringstalet varierar beroende på var i kommunen fastigheten ligger samt vilken typ av verksamhet som fastigheten rymmer. Parkeringsnormen ställer också krav på parkeringens utformning.

Parkeringsnormen innehåller även riktlinjer för flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster. Här beskrivs vilka tjänster som boende och verksamma ska ha tillgång till för att öka andelen hållbart resande och minska antalet parkeringsplatser.

Kommunen har aktivt valt att lägga parkeringstalen strax under eller i nivå med faktiskt bilinnehav för att istället möjliggöra en hög reduktion genom flexibla parkeringstal. Detta för att få igång arbetet med mobilitetsåtgärder så att dessa syns i staden och vid ny- och ombyggnationer.

Inledning

I december 2017 antogs trafikstrategi och parkeringspolicy för Enköping stad av kommunfullmäktige. Dokumenten är de första av sitt slag i kommunens verksamhet och anger en tydlig ambitionshöjning av det trafikstrategiska arbetet. Det övergripande målet är att två tredjedelar av det totala resandet i staden ska göras med gång, cykel eller kollektivtrafik år 2040. Parkeringsnormen är ett av flera verktyg som tillsammans ska bidra till en ökad andel hållbara resor i kommunen. Parkeringsnormen ska också leda till en parkeringssituation för cykel och bil som bidrar till ett effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet och stödja utvecklingen för en attraktiv stad.

Parkering påverkar såväl stadsbilden som sättet vi väljer att resa. Om det finns det gott om billiga eller gratis parkeringsplatser minskar individens incitament att välja andra sätt att resa än bil. Parkeringsåtgärder är därför ett viktigt styrmedel för att skapa en mer hållbar samhällsutveckling, där större andel av befolkningen huvudsakligen går, cyklar och åker kollektivt istället för att åka bil. Enköpings kommun växer, och förutsättningarna för att skapa nya byggda miljöer som stödjer utvecklingen mot ett mer hållbart resande är goda.

Parkeringsnormen har utarbetats i enlighet med inriktningen i trafikstrategin och de strategier som beskrivs i parkeringspolicyen. Normen tar hänsyn till och harmonierar med den parkeringsöversyn som genomfördes under år 2019. Detta för att reglering av parkering på allmän plats respektive på kvartersmark ska överensstämja och peka i samma riktning. På så vis kan parkering planeras utifrån en avvägning mellan de olika trafikslagets förutsättningar i staden, och inte utifrån bilens behov.

Genom att i detaljplaner relatera till parkeringsnormen regleras hur många parkeringsplatser som krävs beroende på vad man ska bygga och hur mycket. Detta ska hjälpa till att säkerställa att exploatören löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats. Parkeringsnormen ska också bidra till att uppfylla Enköpings kommuns mål ökat hållbart resande. Därför kan antalet parkeringsplatser minska under parkeringstalens nivå, om exploatören åtar sig att genomföra åtgärder som främjar hållbar mobilitet och därmed minskat bilinnehav för boende i Enköping.

Parkeringstal

Ett parkeringstal är vanligen uttryckt som antal platser per bostad eller per byggnadens bruttoarea (BTA). Ett parkeringstal kan anges i minimi- eller maximalt. Minimalt anger det minsta antal platser som en fastighet eller exploatör ska tillhandahålla. Maximalt anger det maximala antalet platser som tillåts. Enköpings kommuns parkeringsnorm utgår ifrån minimalt.

I centrala områden är minimalt för bil lägre än i områden i utkanten av staden eftersom det i centrum finns närhet till service, handel och goda möjligheter till att använda hållbara färdmedel. I stadens utkant och i kommunens kransorter är avstånden längre och kollektivtrafiken glesare, varför parkeringstalet för bil är högre.

Parkeringstalets flexibilitet

Då Enköpings kommuns parkeringsnorm utgår från minimalt innebär det att fler parkeringsplatser kan anordnas om behov finns.

Ett flexibelt parkeringstal är en utveckling av minimalt för bilparkering. Det innebär att antalet parkeringsplatser för bil som ska anordnas kan minska genom att det istället erbjuds andra mobilitetstjänster än parkering. Syftet är att möjliggöra för god mobilitet på andra sätt än genom ägande av egen bil för att på så sätt minska efterfrågan på parkering. Exempel på denna typ av tjänster är bilpool, cykelpool eller skåp för hemleveranser.

Då det är fastighetsägarnas ansvar att se till att det finns tillräckligt med parkering vid fastigheten är det därför upp till fastighetsägarna att erbjuda mobilitetstjänster om de vill minska antalet parkeringsplatser.

Ansvarsområden

Plan-, mark- och exploateringsutskottet ansvarar för framtagande av parkeringsnormen och dess tillämpning i detaljplanering och miljö- och byggnadsnämnden vid bygglovsprövning.

Parkering på kommunal gatumark styrs av tekniska nämnden och dess förvaltning, och hanteras inte i parkeringsnormen, men i den övergripande strategin.

Kommunen har det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen och har enligt plan- och bygglagen mandat att ange vilken parkeringsefterfrågan som en exploatör/fastighetsägare ska tillgodose. Exploatören/fastighetsägaren har till uppgift att följa kommunens kravställning för att detaljplan och bygglov ska beviljas. Det ligger också i exploatörens/fastighetsägarens eget intresse att tillgodose efterfrågan på parkering (eller mobilitet, genom andra mobilitetstjänster) för att kunna utveckla och tillhandahålla attraktiva och lönsamma bostäder och lokaler. Slutligen har medborgaren/bostadsköparen/bilisten ett ansvar att alltid säkerställa att hen parkerar sin bil enligt gällande regler. Kommunen är inte skyldig att tillhandahålla parkeringsplatser för enskilda personer som upplever att utbudet är otillräckligt. En presumtiv bostadsköpare bör exempelvis vid behov av bilplats alltid kontrollera huruvida det finns möjlighet att parkera vid bostaden och vad det kostar, som en del i övervägandet att köpa en bostad.

Syfte och mål

Syftet med parkeringsnormen är att ge vägledning vid planering av parkering för cykel och bil på kvartersmark. Parkeringsnormens riktlinjer ska i samband med plan- och bygglovsprocessen säkerställa att fastighetsägare löser sin parkeringsefterfrågan på ett sätt som inte belastar allmän plats, men även öppna upp för möjligheten att öka andelen hållbart resande genom att erbjuda reducerade parkeringstal vid genomförande av mobilitetsåtgärder.

Parkeringsnormen ska bidra till uppfyllelse av målen i trafikstrategin och parkeringspolicyn:

- hållbara transporter ska vara norm när staden växer
- andelen transporter med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka
- ett effektivt utnyttjande av marken
- god sammanvägd tillgänglighet
- stödja utvecklingen av en attraktiv stad.

Lagar och styrdokument

Plan- och bygglagen (PBL) reglerar parkering i 8 kap 9 § och i 4 kap 13 §.

Följande anges i 8 kap 9-10§:

Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap 9-10 §§

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

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten 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 enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

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

4 kap 13 §

Parkering

13 § I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Enköpings kommun har följande styrdokument som hanterar parkering:

Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad

I den fördjupade översiktsplanen för Enköpings stad är målet att få ett bilfriare centrum och att bilparkering huvudsakligen ska ske på samlade parkeringsplatser i rutnätsstadens yttre zon. Större samlade parkeringsanläggningar ska säkerställas i rutnätsstadens kantzoner och ersätta kantstensparkeringar. Det ska vara enkelt för besökare att hitta parkering och parkeringsreglerna ska vara tydliga. Parkeringsledningssystem behöver utvecklas för att i gatumiljön kunna visa närmaste lediga parkeringsplats.

Trafikstrategi

Trafikstrategins övergripande mål är att hållbara transporter ska vara norm när staden växer. År 2030 ska hälften av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik och år 2040 ska två tredjedelar av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Bland trafikstrategins delmål står det att:

- utformningen av transportsystemet ska bidra till en levande och mänsklig stad med mycket grönska;
- biltrafiknätet ska vara utformat i god avvägning med andra trafikslag; parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad;
- trafiksystemet ska bidra till bättre folkhälsa genom att locka fler att gå och cykla.

Parkeringspolicy

I parkeringspolicyn står som övergripande mål att parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad.

Enligt policyn ska Enköpings kommun ta fram nya parkeringstal för boende och besöksparkering för bil och cykel. Målet är att ge exploitörer möjlighet att minska antalet parkeringsplatser under parkeringstalens nivå, framförallt i de centrala delarna av staden. Detta genom att möjliggöra boende och verksammas mobilitet genom mobilitetsåtgärder och på så sätt minska efterfrågan på parkering.

Parkeringsnorm för cykel och bil

Zonindelning

I Enköping används zonindelade parkeringstal för parkering för cykel och bil. Det innebär att varje zon har specifika grundparkeringstal för olika boendetyper och verksamheter.

Zonindelningen utgår ifrån:

- kommunens bebyggelsestruktur
- geografiskt läge
- utbud av kollektivtrafik
- närhet till övrig service som skolor och handel

Zon 1a och zon 1b är de mest centrala delarna av Enköpings stad. Här finns de bästa förutsättningarna för hållbart resande och parkeringstalet kan därför vara lägre än i övriga delar av kommunen.

Zon 1a omfattar södra Myran, centrum*, det vill säga rutnätsstaden, Kryddgården och del av hamnen samt de industri- och handelsområden i anslutning till Doktor Westerlunds gata som kommer att omvandlas till täta stadsdelar under de kommande åren. I zon 1 finns möjlighet till 50 procent reduktion på parkeringstalet.

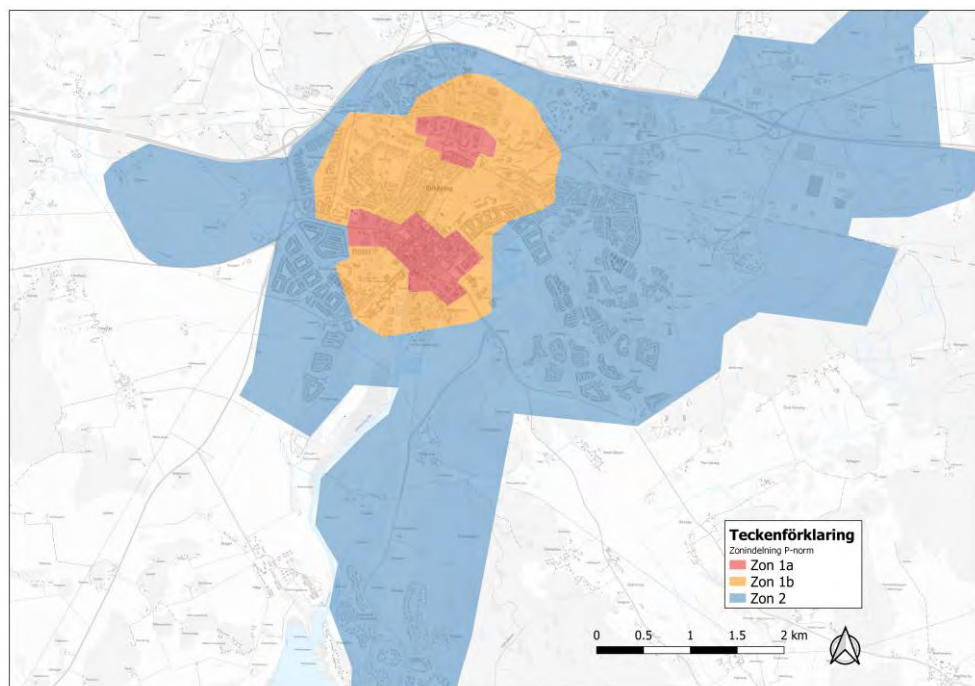
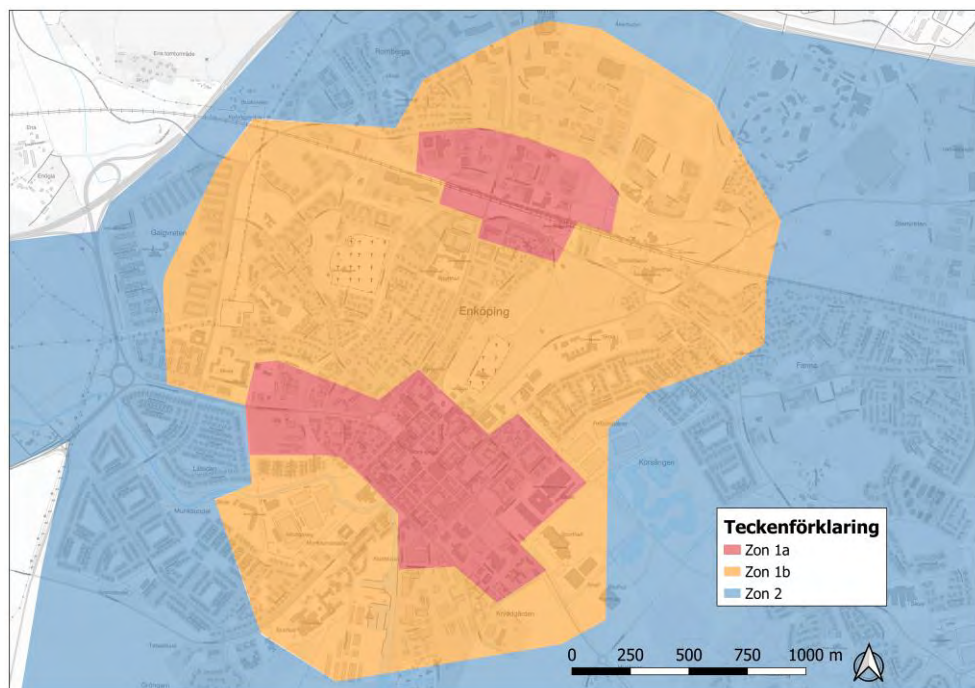
Zon 1b omfattar de områden som ligger utanför zon 1a, inom cirka en kilometer från Stora torget eller Enköpings Resecentrum. Här finns möjlighet till 45 procent reduktion.

Zon 2 omfattar tätbebyggda områden utanför centrum som har relativt god tillgång till service. Zon 2 omfattar de delar av staden som inte ingår i zon 1 samt tätorterna Bredsand och Örsundsbro.

Zon 3 omfattar de tätorter som har tillgång till viss service men i mindre grad än Zon 2. Dessa tätorter är Fjärdhundra, Grillby, Hummelsta och Skolsta.

Zon 4 inkluderar övriga orter, som Lillkyrka och Haga, samt landsbygden. Här är parkeringstalet som högst.

*Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad, s. 54



Parkeringstal

Nedan presenteras parkeringstal för cykel och bil. Parkeringstalen presenteras för bostäder samt för verksamheter inom respektive zon. Verksamheterna som

parkeringstalen presenteras för, kontor, dagligvaruhandel, skola, förskola samt vårdboende är sådana som är vanligt förekommande och där förutsättningarna ofta är likartade.

Parkeringstalen är minimala, vilket betyder att det går att tillhandahålla mer parkering. Det går även att tillhandahålla mindre bilparkering om det finns mobilitetstjänster för de boende/verksamma i fastigheten. Hur antalet parkeringsplatser kan bli färre än grundtalet förklaras under rubriken *flexibla parkeringstal*. Parkeringstal för cykel är inte flexibla.

I de fall det inte redovisas ett parkeringstal för en specifik verksamhet eller då en fastighet tillåter flera användningar ska en parkeringsutredning genomföras för att fastställa parkeringstal för bil och cykel för respektive verksamhet. Mer om parkeringsutredning går att läsa under rubrik *Parkeringsutredning*.

Parkeringstalen baseras på bruttoarea (BTA). En bedömning kommer att göras i planskede såväl som bygglovsskede, så att p-talet stämmer mot fastighetens behov. Avrundning av tal sker alltid uppåt.

Beräkningsmodell för parkeringstalet

Det finns två metoder för att beräkna och ta fram parkeringstal för bil i en parkeringsnorm. En metod är prognosstyrd och den andra är målstyrd.

En prognosstyrd metod baseras endast på statistik om bilinnehav i kommunen och antalet boende per lägenhet eller antalet anställda per BTA. En målstyrd metod består av en balans mellan statistik om det faktiska bilinnehavet och kommunala mål om färdmedelsfördelning.

Parkeringstalen i tabellerna är en blandning av dessa beräkningsmodeller. För zon 1a och 1b är parkeringstalen något lägre än bilinnehavet. Här bedöms det finnas goda möjligheter att använda andra färdmedel. Här har byggherren också möjlighet att minska antalet parkeringsplatser ytterligare genom flexibla parkeringstal. I övriga zoner följer parkeringstalen ett medelvärde av bilinnehavet i dessa områden.

Flerbostadshus

Parkeringsplatser per 1000 kvm BTA

	Zon 1a	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Cykel	26 + 5	26 + 5	26 + 5	26 + 5	26 + 5
Bil	7,5 + 0,5	7,5 + 0,5	10 + 0,5	12 + 0,5	14 + 0,5

Parkeringstalen beskrivs här som parkering för boende + besökare.

För cykel är inriktningen är att det ska finnas minst en plats per boende samt plats för besökare.

Efterfrågan på bilparkering kan variera stort bland annat beroende på målgrupp och läget i staden kopplat till kollektivtrafik, gång- och cykelmöjligheter och serviceutbud. Parkeringstalet bedöms ge boende möjlighet till långtidsparkering. 0,5 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA är avsedd för besökare, och dessa platser ska vara allmänt tillgängliga och inte rymmas i ett låst garage.

Småhus

Parkeringsplatser per bostad

	Zon 1a	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Cykel	-	-	-	-	-
Bil egen tomt	1	1	2	2	2
Bil gemensam parkering	1	1	1,3	1,6	2

För cyklar bedöms ingen särskild norm behövas vad gäller småhus.

För bilparkering vid småhus finns två alternativ:

- Bilparkering ordnas på egen tomt.
- Bilparkering ordnas i gemensam anläggning. Detta möjliggör samnyttjande, därav är parkeringstalet lägre vid denna lösning.

Besöksparkering måste säkerställas. Där normen för tomtparkering är 2 parkeringsplatser per bostad bör en av dessa kunna nyttjas för besökare.

Kontor

Per 1000 kvm BTA

	Zon 1a	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Cykel	13 + 2	13 + 2	13 + 2	10 + 2	5 + 1
Bil	9 + 1	9 + 2	15 + 2	18 + 2	22 + 2

Parkeringstalen beskrivs här som parkering för anställda + besökare

Cykelparkering ska finnas för anställda och besökare. Plats för tjänstecyklar som används på arbetstid behöver också säkerställas.

Efterfrågan på bilparkering vid kontorsarbetsplatser varierar med läget i staden, parkeringens avgiftsnivå, närhet till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk.

Dagligvaruhandel

Per 1000 kvm BTA

	Zon 1a	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Cykel	5 + 12	5 + 15	5 + 19	4 + 15	3 + 3
Bil	4 + 18	4 + 21	6 + 24	7 + 30	10 + 45

Parkeringstalen beskrivs här som parkering för anställda + besökare

Cykelparkering ska finnas för anställda och besökare.

Bilparkering ska finnas för anställda och besökare.

Skola

Per 1000 kvm BTA

	Zon 1a	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Cykel	7 + 63	7 + 63	7 + 63	6 + 44	2 + 20
Bil	3	3	5	5	7

Cykeltalet beskrivs här som sysselsatta + elever.

Efterfrågan på cykelparkering vid skolor kan se olika ut beroende på läge och målgrupp. En tumregel att följa är att ju äldre barn, desto fler cykelplatser behövs.

Efterfrågan på bilparkering vid skolor kan också se olika ut beroende på läge, men ett generellt riktvärde är användbart i tidiga skeden.

Plats för att hämta och lämna ska också säkerställas utöver parkeringstalen. Platsen ska helst anordnas på kvartersmark inom fastigheten eller på en plats en bit ifrån skolan, om det finns en trafiksäker väg mellan hämta- och lämnplatsen och skolan.

Vid ombyggnation av skola bör en parkeringsutredning tas fram. Detta då äldre skolbyggnader ofta har en högre BTA, vilket riskerar att ge ett missvisande parkeringsbehov.

*Om tomten ska bebyggas med lokaler för fritidshem, förskola eller annan jämförig verksamhet och det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta i enlighet med enligt PBL 8 kap. 9 §

Förskola

Per 1000 kvm BTA

	Zon 1a	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Cykel	7 + 17	7 + 17	7 + 17	6 + 15	3 + 10
Bil	4	4	8	9	13

Cykeltalet beskrivs här som sysselsatta + hämta/lämna.

Cykelparkering behövs för personal samt hämtning och lämning av barn. Cykelparkering för att hämta och lämna bör ligga i anslutning till entréer. Det bör även beredas plats i anslutning till cykelställen för lastcyklar och cykelkärror och möjlighet att låsa fast dessa.

Plats för att hämta och lämna ska också säkerställas utöver parkeringstalen. Platsen ska helst anordnas på kvartersmark inom fastigheten eller på en plats en bit ifrån skolan, om det finns en trafiksäker väg mellan hämta- och lämnplatsen och skolan.

*Om tomten ska bebyggas med lokaler för fritidshem, förskola eller annan jämförig verksamhet och det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta i enlighet med enligt PBL 8 kap. 9 §

Vårdboende

Per 1000 kvm BTA

	Zon 1a	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Cykel	3 + 1	3 + 1	3 + 1	3 + 1	1,5 + 0,5
Bil	2,5 + 3	2,5 + 3	3 + 4	3,5 + 4,5	4 + 5

Parkeringsstalet beskrivs här för anställda och besökare.

Vårdboende är i parkeringsnormen ett övergripande begrepp för bostäder för boende med ett vårdbehov, som exempelvis ett äldreboende eller gruppboende.

Till cykelparkeringarna bör även plats beredas för utrymmeskrävande cyklar.

Vid förekommande fall ska normen också täcka boendes bilinnehav. I de fall vårdboende samlokaliseras med träffpunkter eller liknande verksamheter bör en särskild bedömning göras i varje enskilt fall kring ett eventuellt utökande av parkeringsplatser.

** Vid äldreboenden ska minst 5 procent av antalet parkeringsplatser iordningställas för personer med rörelsehinder. Ha i åtanke att parkeringsplatserna för besökare måste vara väl utformade och inte för trånga, då många (t.ex. make/maka) själva kan vara ålderdomssvaga.*

Övrigt

För övriga verksamheter som inte anges ovan kan en särskild parkeringsutredning behöva genomföras. Detta gäller också i de fall en byggnad används för flera olika verksamheter.

Parkering för rörelsehindrade

Bilparkering för rörelsehindrade bör säkerställas i lägen som ger så korta avstånd till målpunkt som möjligt.

I Boverkets byggregler anges att:

”En angöringsplats ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana platser ska vara fast, jämn och halkfri.” (BFS 2014:3)

Utformningskriterierna för parkeringsplats för rörelsehindrad enligt BBR ska följas.

Antalet platser som ska anpassas för rörelsehindrade ska justeras utifrån verksamheten. Vid vårdinrättningar, myndigheter och andra lokaler där en stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder bör en parkeringsutredning genomföras för att studera behovet av antal platser. I övriga fall bör cirka 5 procent av samtliga bilplatser, dock minst en, anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd.

Vid tillämpning av flexibla parkeringstal ska andelen parkeringsplatser för funktionsnedsatta beräknas innan reducering görs. Ingen reducering görs på antal platser för funktionsnedsatta.

Parkerings efterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning

Om parkerings efterfrågan ökar vid ombyggnation eller ändrad användning av en fastighet kan det krävas nya parkeringsplatser som motsvarar skillnaden mellan det gamla och nya behovet. För äldre fastigheter kan det också hända att parkerings efterfrågan för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Kommunen har då rätt att hävda plan- och bygglagens krav på parkering för hela fastigheten i skälig utsträckning (8 kap § 9). Praxis är dock att man endast ställer krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför.

Parkeringsutredning

I vissa projekt krävs en särskild parkeringsutredning för att klargöra parkerings efterfrågan. Detta då parkeringsbehoven kan skilja sig stort från fall till fall, exempelvis beroende på lokalisering och typ av verksamhet. Detta gäller bland annat för sällanköpshandel, industri- och lagerverksamheter, eller vid en blandning av flera verksamheter inom samma byggnad eller fastighet. Parkeringsutred-

ningen ska beskriva parkeringsefterfrågan, och det ska även framgå i utredningen hur färdmedelsandelen för gång, cykel och kollektivtrafik kan öka. Utredningen bör även belysa möjligheten för samnyttjande.

Det finns även en möjlighet att genomföra en parkeringsutredning för att frånga parkeringstalen för bil. Detta är framför allt aktuellt vid planering av större förtättnings- eller nybyggnadsområden med särskilt goda förutsättningar för hållbart resande inom zon 1 och 2. Parkeringsutredningen ska såväl bedöma lämpliga mobilitetsåtgärder och lämpligt utrymme och antal för parkering av bil och cykel. När ett större område byggs ut under samma period bör en parkeringsutredning upprättas för området. Detta för att skapa förutsättningar för gemensamma parkeringslösningar istället för att varje aktör försöker lösa sina parkeringsbehov var för sig.

Ansvaret att ta fram en parkeringsutredning vilar på exploatören. Utredningen ska initieras i ett tidigt skede och en tät dialog ska föras med kommunen. Den slutliga bedömningen för varje enskilt fall gör kommunen genom miljö- och byggnadsnämnden. Likställighetsprincipen ska alltid tillämpas, vilket innebär att exploatörer ska behandlas lika om det inte finns skäl för annat.

Flexibla parkeringstal

Parkeringsnormen ger exploatörer möjlighet att minska antalet parkeringsplatser under parkeringstalens nivå. Det finns olika mobilitetstjänster som ger olika reduktionsnivåer. En plan för hur mobilitetstjänster säkerställs ska redovisas av exploatören i samband med bygglov. Reduktion gäller inte på besöksparkering, parkering för funktionsnedsatta eller på eventuell bilpoolplats.

För att tillämpa reducerade parkeringstal bör ett antal lägesrelaterade grundförutsättningar vara uppfyllda:

- Fastigheten ligger nära kollektivtrafik - högst två kilometer till tågstation, 500 meter till Gustav Adolfs plan eller 300 meter till busshållplats med tät busstrafik.
- Närhet till offentlig och kommersiell service (till exempel högst 500 meter till förskola, skola och en kilometer till livsmedelsbutik).
- God tillgång till väl utbyggt gång- och cykelvägnät.

För att en exploatör ska kunna tillämpa reducerade parkeringstal måste de säkerställa att mobilitetsåtgärder genomförs. Dessa åtgärder ska bidra till att göra det attraktivt att välja alternativ till eget bilägande och kan då motivera en reduktion av parkeringstalens grundnivå.

Mobilitetsåtgärder för bostäder

Nedan presenteras förslag på åtgärder som kan leda till reduktion av parkeringstalet.

- Synliggjorda parkeringsavgifter för bil, det vill säga att de boende som hyr en parkeringsplats betalar en parkeringsavgift som så långt som möjligt speglar kostnaden för parkering och inte belastar bostadshyran.
- Erbjudande om bilpool i anslutning till bostäderna, där medlemskapet ingår i hyran. Bilpoolen ska finnas på plats redan vid inflyttning och ska finnas i minst 10 år. Läget för bilpoolsplatserna ska redovisas i bygglovet.
- Cykelpool med olika typer av cyklar. Cykelpoolen ska finnas på plats redan vid inflyttning och ska finnas i minst 10 år
- Erbjudande om årsbiljett för kollektivtrafiken exempelvis de första två åren.
- Mobility management-åtgärder som inkluderar skåp för hemleveranser och information om och marknadsföring av alternativ till egen bil.

Då det sker en kontinuerlig utveckling av mobilitetsåtgärder välkomnar kommunen att exploatören själv kan komma med förslag på åtgärder som förväntas minska efterfrågan på parkering. Parkeringstalet reduceras utifrån en sammanvägd bedömning.

I tabellen presenteras de föreslagna åtgärderna samt dess reduktion.

Åtgärder	Reduktion zon 1 och 1b
Synliggjorda parkeringsavgifter	10 % zon 1 och 5 % zon 1b
Bilpool	Upp till 25 %
Cykelpool	Upp till 10 %

Kollektivtrafikkort, information om hållbart resande och skåp för hemleveranser	Upp till 5 %
---	--------------

Vid tillämpning av flexibla parkeringstal i zon 1a är det möjligt med en reduktion upp till 50 procent och i zon 1b upp till 45 procent. Vid höga reduktionstal ska en utredning tas fram av exploatören som redovisar eventuella risker med ett sådant förfarande. Utredningen kommer sedan att utgöra underlag för fortsatt diskussion och kommunen kommer att göra en bedömning kring lämplighet att planera för ett begränsat utbud av parkering i det specifika projektet utifrån utredningen.

I zon 2 finns möjlighet till en reduktion på max 30 procent. I zon 2 finns det möjlighet för en exploatör att göra en särskild parkeringsutredning med syfte att sänka parkeringstalen. Då ska en projektspecifik analys tas fram gällande mobilitetsåtgärder som ska bidra till att göra det attraktivt att välja alternativ till eget bilägande, vilket då kan motivera en reduktion av parkeringstalens grundnivå.

Mobilitetsåtgärder för verksamheter

En reduktion av normen på upp till 30 procent kan ges om fastighetsägaren i bygglovsansökan förbinder sig att genomföra en grön resplan, det vill säga ett åtgärds paket som förväntas minska efterfrågan på parkering från de anställda. Denna mobilitetsåtgärd är endast tillämplig på verksamheter. Det exakta innehållet diskuteras i varje enskilt fall, men som grund ska fastighetsägaren ta fram en gedigen utredning som redovisar vilka åtgärder som ska genomföras samt beräknad påverkan på parkeringsefterfrågan.

Åtgärder som kan ingå i en grön resplan är exempelvis utökad cykelparkering, att det finns möjlighet att duscha på arbetsplatsen, kampanjer om samåkning, bättre information om kollektivtrafik och flexibla och kombinerade abonnemang på olika typer av resande.

Reservyta

Exploatören ska redovisa en reservplan för den mängd parkering som man fått reduktion för. Kravet att ordna med kompletterande platser utlöses först om avtalade mobilitetsåtgärder inte genomförs.

Avtal om reduktion och mobilitetsåtgärder ska vara genomfört för att exploatören ska få slutbesked i bygglovskedet. Reservytan ska ligga på max 400 meter från fastigheten.

Samnyttjande

För att realisera målet om ett effektivt markutnyttjande är samnyttjande av parkeringsplatser en åtgärd att eftersträva, framförallt i de centrala delarna av staden.

Samnyttjande förutsätter att olika användargrupper utnyttjar parkeringen under olika tider på dygnet. Exempelvis kan verksamheter som nyttjar parkering på dagtid som företag med kontorstider, förskola och skola samnyttjas med verksamheter som har sin huvudsakliga parkeringsefterfrågan på kvällstid, som restaurang, biograf eller idrottsanläggning.

Åtgärden samnyttjande är främst aktuell i större projekt. För att parkeringsanläggningar ska ha potential för samnyttjande ska de vara allmänt tillgängliga för användarna. Genom tidsreglering av parkeringsplatserna kan en omsättning av parkerade fordon uppnås.

Samnyttjande lämpar sig inte för parkering för boende, då det är viktigt att kunna möjliggöra en långtidsuppställning av bilen.

För att tillämpa samnyttjande ska exploatören ta fram en tydlig beskrivning av samnyttjande kopplat till sitt projekt med en detaljerad kalkyl över förväntad beläggning och efterfrågan. Detta sker inom ramen för en parkeringsutredning.

Bostäder med bilpool kan endast samnyttja de parkeringsplatser som inte är bundna till bilpoolsbilar.

Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär att exploatörer och fastighetsutvecklare erbjuder möjligheten att köpa sig fria från parkeringsnormens krav på att bygga parkeringsplatser *inom* den egna fastigheten. Parkeringsplatserna kan istället ligga på ett av-

stånd upp till 400 meter från den aktuella fastigheten, och kan finnas i både privata och kommunala anläggningar. Parkeringsköpen kan göras för hela eller delar av det totala antalet bilplatser som fastighetsägaren åläggs att anlägga i samband med bygglovsprövning.

Kommunala parkeringsköp är främst aktuellt för centralt belägna fastigheter i rutnätsstaden där utrymmet är begränsat. Det är kommunen som avgör när och var det är motiverat med parkeringsköp, men generellt föredras mobilitetsåtgärder i första hand. Detta baseras på kapaciteten i befintliga närliggande anläggningar eller om det kan konstrueras nya parkeringsanläggningar för att täcka parkeringsefterfrågan. Kommunen ser kontinuerligt över parkeringsbeståndet.

Ett kommunalt parkeringsköp kan regleras i exploateringsavtal mellan exploatören och kommunen. Där regleras bland annat kostnaden som exploatören ska betala in till kommunen, som i sin tur åtar sig att tillhandahålla befintliga eller anlägga nya parkeringsplatser. Men kommunalt parkeringsköp kan även bli aktuellt efter att en detaljplan antagits och regleras då i särskilt avtal. Avtalet om parkeringsköp ska alltid finnas underskrivet av samtliga parter vid bygglovsprövning.

Priset för parkeringsköpet ska täcka tillhandahållandet av parkeringsplatser i parkeringsanläggningar i närheten av den aktuella fastigheten. Parkeringsköpets pris ska därför motsvara den totala kostnaden för anläggning, drift och underhåll av parkeringsplatserna. Kostnaden för parkeringsköpet avgörs av vad det kostar att konstruera parkeringsanläggningar och vilka parkeringsavgifter som tas ut av användarna.

När parkeringsköpen gjorts så är det upp till boende eller anställda i fastigheten att hyra en parkering i anläggningen av fastighetsägaren, på månadsbasis eller erlägga avgift enligt vid varje tid gällande taxa.

Parkeringsköp kan även genomföras mellan privata aktörer, där den ena parten har eller planerar att uppföra en parkeringsanläggning. Parkeringsplatsernas tillgänglighet måste dock säkerställas över tid, och det ställer krav på planering och uppföljning. Ett avtal ska finnas tillgängligt och underskrivet av samtliga inblandade parter vid bygglovsprövning.

Övriga bestämmelser

Parkeringsreglering ett viktigt verktyg för att säkerställa att boendeparkering vid bostäder inte flyttas ut till allmän plats. Om det är billigare att parkera längs gatan än på fastighetens parkering kommer många boende välja att parkera bilen på gatumark eller annan billigare kommunal parkering. Det är därför viktigt att parkering på kommunens gatumark styrs i samma riktning och mot samma mål som parkeringsnormen.

I mars 2020 beslutade Tekniska nämnden om att ändra parkeringsreglerna i Enköpings stad. I samband med det infördes ett parkeringstillstånd för boende i centrala Enköping. När denna parkeringsnorm har antagits kommer Tekniska nämnden att ta ställning till att ändra villkoren för de som kan få ett boendeparkeringstillstånd. Inriktningen är att de som är folkbokförda inom en fastighet där parkering har lösts enligt denna parkeringsnorm inte kommer beviljas parkeringstillstånd. Detta för att säkerställa att de boende i nybyggda bostäder använder parkeringen på fastighetsmark, utnyttjar de eventuella mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren utlovat och inte parkerar på kommunens parkeringar.

Utformning cykelparkering

Enköpings kommun har goda förutsättningar för resor med cykel. För att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel för fler ser kommunen att det är viktigt att säkerställa tillgång till bra cykelparkering vid såväl bostad som målpunkt.

Antalet cykelparkeringar ska därför planeras för att möta en eventuell ökad andel cykelresor och i nybyggda bostäder ska det finnas plats för minst en cykel per person. För att gynna ett ökat cyklade bör omsorg läggas på utformning och placering. Detta kan beskrivas i planbeskrivningen. Möjlighet att ställa ytterligare krav på cykelparkeringens utformning finns i bygglovsprocessen. Det är viktigt att följande kriterier tas med i planeringsprocessen.

För att säkerställa god kvalitet på cykelparkering är följande utformning eftersträvasvärd:

- möjlighet att låsa fast ramen vid all cykelparkering.
- cykelparkering för boende ska kunna lösas i ett låsbart utrymme.
- Det ska vara lätt att komma in och ur det inlåsta parkeringsutrymmet från/till gatan. Det ska till exempel inte finnas steg eller branta ramper.

- Det ska finnas plats för lådcyklar/cykelkärror
- Avståndet till målpunkten varierar beroende på hur lång tid cykeln ska stå parkerad, men det bör inte överstiga 25 meter. Cykelparkeringen ska gärna vara lokaliserad närmare ingången till målpunkten än vad bilparkeringen är.
- Tillgång till cykelpump.

Utformning bilparkering

Boendeparkering ska i så stor utsträckning som möjligt anordnas på fastighet, i parkeringsgarage eller i andra parkeringsanläggningar. Dessa lösningar ska eftersträvas också för parkering för verksamma, särskilt i de mest centrala lägena.

Krav på laddinfrastruktur

I plan- och bygglagen 8 kap 4§ första stycket 11 anges laddning av elfordon som ett egenskapskrav.

Byggnadsverks tekniska egenskaper
<p>4 § Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bärförmåga, stadga och beständighet, 2. säkerhet i händelse av brand, 3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön, 4. säkerhet vid användning, 5. skydd mot buller, 6. energihushållning och värmeisolering, 7. lämplighet för det avsedda ändamålet, 8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, 9. hushållning med vatten och avfall, 10. bredbandsanslutning, och 11. laddning av elfordon. <p>Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla första stycket framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 §. Lag (2020:239).</p>

Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen (PBF).

Krav i samband med uppförande av nya byggnader

Kraven på laddning av elfordon i samband med uppförande av byggnader ska tillämpas om man söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021. Reglerna innebär i kortet att:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser
- Övriga nya uppvärmda byggnader med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon
- För uppvärmda byggnader ställs inga krav

Därutöver ställs retroaktiva krav på befintliga byggnader som ska vara genomförda före den 1 januari 2025.

Kommunen som byggherre/fastighetsägare

I fall där kommunen är byggherre eller fastighetsägare kan kommunen ställa egna krav på ett byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning, i andra ärenden enligt denna lag eller i samband med genomförande av detaljplaner. Detta innebär att kommunen i dessa fall kan sätta en högre standard vad gäller krav på laddinfrastruktur.

Uppföljning

Mobilitetsåtgärderna och deras påverkan på resvanor och parkeringsefterfrågan är relativt outforskat och kunskaper kring detta behöver fyllas på allt eftersom. Det är därför viktigt att Enköpings kommun följer upp utvecklingen av parkeringsefterfrågan vid genomförda exploateringar, så att parkeringsnormen kan anpassas efter faktiska utfall.

Samhällsbyggnadsförvaltningen kommer tillsammans med miljö- och byggnadsförvaltningen regelbundet att utvärdera om parkeringsnormens tillämpning fungerar eller om den behöver justeringar och uppdateringar. Parkeringsnormen uppdateras sedan vid behov.

Plan-, mark och exploateringsutskottet ansvarar för att besluta om parkeringsnormen.

Sammanfattande tabell parkeringstal

Cykel

1000 BTA	Zon 1	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Bostäder	26 + 5	26 + 5	26 + 5	26 + 5	26 + 5
Kontor	13 + 2	13 + 2	13 + 2	10 + 2	5 + 1
Dagligvaruhandel	5 + 12	5 + 15	5 + 19	4 + 15	3 + 3
Skola (sysselsatta + barn)	7 + 63	7 + 63	7 + 63	6 + 44	2 + 20
Förskola (sysselsatta + barn)	7 + 17	7 + 17	7 + 17	6 + 15	3 + 10
Vårdboende	3 + 1	3 + 1	3 + 1	3 + 1	1,5 + 0,5

Bil

1000 BTA	Zon 1	Zon 1b	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Flerbostadshus	7,5 + 0,5	7,5 + 0,5	10 + 0,5	12 + 0,5	14 + 0,5
Småhus (egen tomt)	1	1	2	2	2
Småhus (gemensam parkering)	1	1	1,3	1,6	2
Kontor	9 + 1	9 + 2	15 + 2	18 + 2	22 + 2
Dagligvaruhandel	4 + 18	4 + 21	6 + 24	7 + 30	10 + 45
Skola	3	3	5	5	7
Förskola	4	4	8	9	13
Vårdboende	2,5 + 3	2,5 + 3	3 + 4	3,5 + 4,5	4 + 5

Bilnehav per stadsdel/ort

Stadsdel/ort	Bilar / 1000 invånare	Teoretisk P-norm 100 kvm BTA
Korsängen och centrum	388	0,76
St Iljan	430	0,84
Galgvreten och Romberga	345	0,67
Övriga områden i staden	475	0,93
Bredsand	530	1,03
Örsundsbro	462	0,90
Fjärdhundra	510	0,99
Hummelsta	538	1,05
Lillkyrka	597	1,16
Grillby	554	1,08
Haga	525	1,02

Data bilnehav: 2018.

Inkluderas också områden med småhus och radhus där bilnehav är generellt högre.

100 kv BTA = 60 kvm BOA, vilket är ungefär den genomsnittliga storleken för nybyggda lägenheter i Enköping (mellan 2011 och 2020). I genomsnittet bor cirka 1,5 personer per lägenhet.