



Parkeringsstrategi för Örnsköldsviks centrum och tätort

Antagen av kommunstyrelsen 2015-02-03

Antagen av: Kommunstyrelsen 2015-02-03	Dokumentnamn: Parkeringsstrategi för Örnsköldsviks centrum och tätort	Ärendebeteckning: Kst/2014:560 Parkeringspolicy och parkeringsstrategi
Dokumentägare:	Dokumentansvarig:	Publiceras: Örnkom, extern webb
Ersätter dokument:	Revideras:	Utvärderas:



2015-02-03

1. Syfte och bakgrund

Syftet med denna parkeringsstrategi är att konkretisera kommunfullmäktiges parkeringspolicy och att tydliggöra hur kommunen ska agera i olika parkeringsfrågor.

Strategin blir styrande för i första hand kommunstyrelsens och samhällsbyggnadsnämndens verksamheter, men kan även ha bäring på kommunens övriga verksamheter. Kommunfullmäktige beslutar därför att kommunstyrelsens strategi ska gälla för samtliga nämnder och bolag.

I strategin redovisas en kortfattad bakgrund och motivering till de ställningstaganden som görs. För en mer utförlig redovisning av bakgrund och motiv hänvisas till den parkeringsutredning som färdigställdes i början av 2014 med hjälp av konsult.

Parkeringspolicyn och -strategin avser Örnsköldsviks centrum och tätort. De parkeringstal som redovisas i denna strategi är delvis tillämpbara på övriga tätorter och landsbygd. I texten framgår vilka parkeringstal detta gäller.

I denna strategi ges uppdrag till kommunledningsförvaltningen och samhällsbyggnadsförvaltningen att fortsätta utreda och besluta om ett antal frågor.



2015-02-03

2. Strategier för parkering i centrum

Med centrum avses här parkeringsförbudszone (se karta i slutet av dokumentet).

- Det ska vara lätt att hitta cykel- och bilparkering i Örnsköldsviks centrum för besökare.
- Besöksparkering ska prioriteras. De mest centrala parkeringsplatserna ska i första hand vara tillgängliga för besöks- och korttidsparkering.
- För arbetande ska det alltid finnas attraktiv cykelparkering, samt bilparkering inom acceptabelt gångavstånd.
- Arbetsplatsparkering för bilar bör hänvisas till lägen i utkanten av centrum.
- Boende ska kunna parkera sin bil inom acceptabelt gångavstånd från bostaden och kunna lämna bilen hemma under dagen.
- Vid exploatering i centrum bör eftersträvas att parkeringsplatserna anordnas i gemensamma anläggningar. Detta gäller särskilt i de mest centrala delarna av centrum.
- Markparkering ska undvikas.
- Parkering på kommunens gatumark ska reserveras för korttidsparkering och funktionshindrade.
- Parkering för funktionshindrade ska säkerställas i lägen som innebär så korta avstånd till målpunkt som möjligt.
- När nya parkeringar planeras ska behovet av platser för motorcyklar samt moped klass 1 beaktas.
- Beläggingsgraden på parkeringsplatser för besökande bör inte överstiga 90 % under den mest belastade timmen (normala helger och vardagar) i något delområde i centrum.
- Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering i skälig utsträckning ska man i första hand ordna friyta.

För planering av cykelparkering hänvisas till cykelplan.

2015-02-03

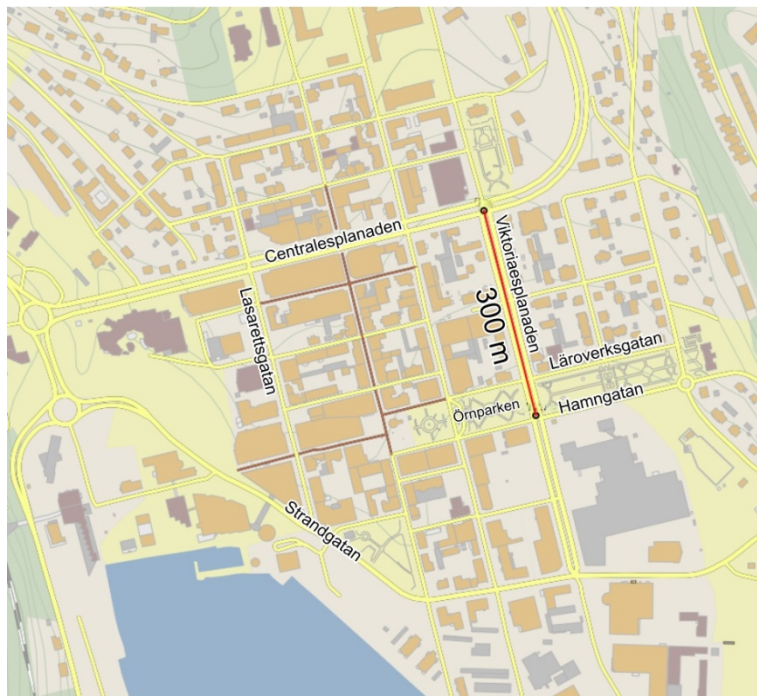
3. Acceptabelt gångavstånd till parkering

Här redovisas vilka avstånd till parkering som kommunen anser acceptabelt. Syftet med redovisningen är följande:

- för att bedöma om den parkeringslösning som en fastighetsägare föreslår är acceptabel
- för att bedöma om ett parkeringsbehov kan lösas genom parkeringsköp på befintlig allmän parkering
- för planering av nya parkeringsanläggningar.

Förslag till acceptabla gångavstånd (faktisk gångsträcka, ej fågelvägen)

- Besökare, upp till 200 meter
- Pendlarparkering, upp till 200 meter (från resecentrum/busshållplatser)
- Boende, upp till 300 meter för parkering som anordnas genom parkeringsköp hos kommunen. Övrig boendeparkering ska normalt lösas på bostadens fastighet.
- Anställdas parkering, upp till 500 meter.



*300 meter i stadskärnan
motsvarar exempelvis
avståndet mellan
Centralesplanaden och
Hamngatan*

2015-02-03

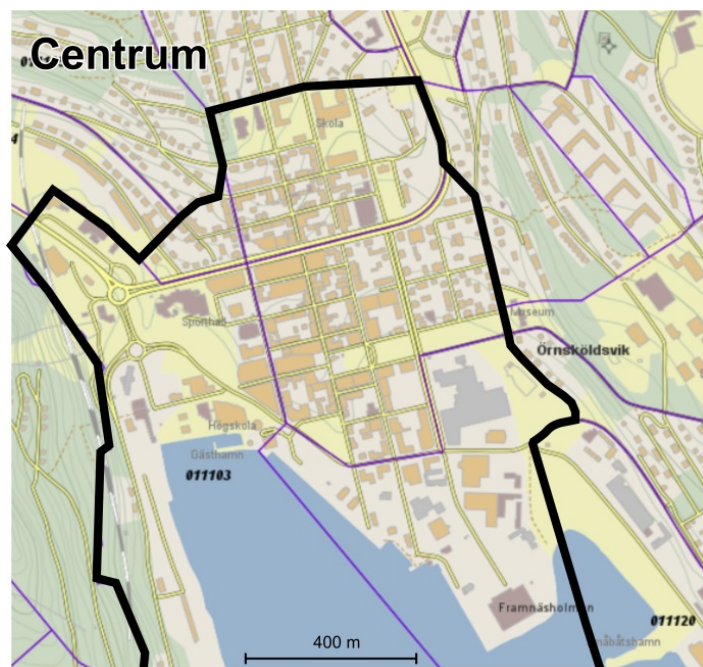
4. Parkeringstal för bil

Kommunen prövar i samband med bygglov eller detaljplan att det finns tillräckligt med parkering för den byggnad som planeras. Olika verksamheter har olika behov av olika mycket parkering, vilket nedan redovisas som parkeringstal för olika verksamheter. Parkeringstalet anger hur många parkeringsplatser som behövs per 1000 kvm BTA (bruttoarea), eller per lägenhet för bostäder. Parkeringstalen varierar även mellan olika delar av tätorten.

Parkeringstal för centrum

	Bilplatser per lägenhet / 1000 m ² BTA	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplatsparkering	Varav besöksparkering
Lägenheter*	0,75 / 8,3**			0,1
1-2 rum	0,60			0,1
3 rum eller fler	0,90			0,1
Industri		Särskild utredning		
Kontor		22	20	2
Centrumhandel		30	6	24
Restaurang- verksamhet		26	5	21
Skola	Särskild utredning			
Förskola		7	4	3
Hotell		13	3	10

* Det generella parkeringstalet för lägenheter används endast i tidiga planeringsskeden, om lägenhetsfördelningen inte är känd ** Utgår från en genomsnittslägenhet på 90 kvm BTA



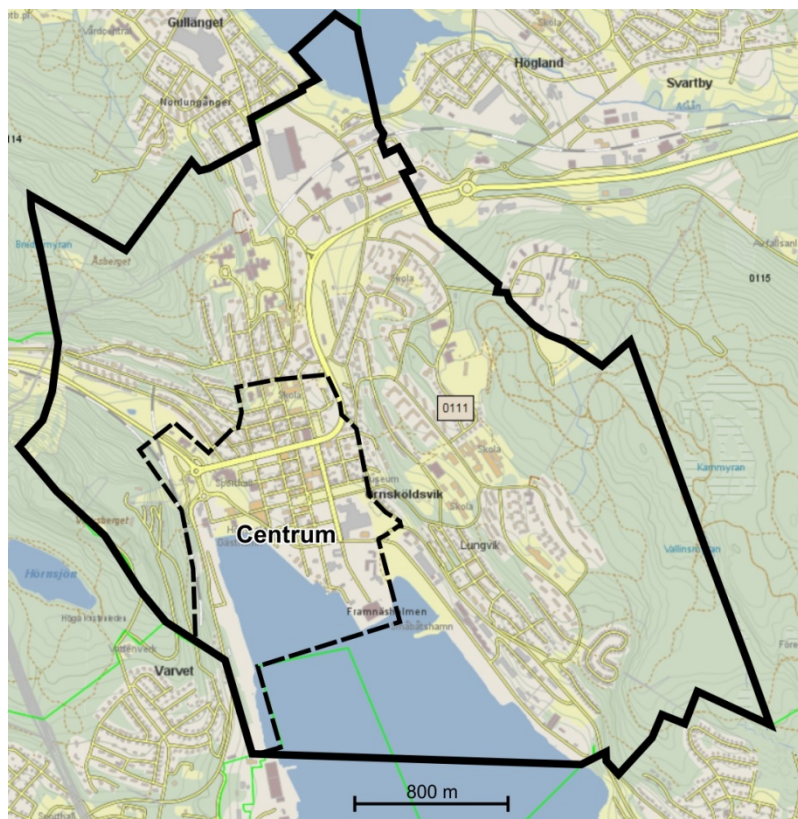
Område inom vilket parkeringstalen för centrum gäller

2015-02-03

Parkeringstal för Örnsköldsviks stad exklusive centrum

	Bilplatser per lägenhet / 1000 m ² BTA	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplatsparkering	Varav besöksparkering
Lägenheter*	0,80 / 8,9**			0,1
1-2 rum	0,65			0,1
3 rum eller fler	0,95			0,1
Industri		10	9	1
Kontor		26	24	2
Närbutik i staden		21	5	16
Storskalig handel/externhandel***		40	5	35
Restaurangverksamhet	Särskild utredning när restaurangen ligger långt från centrum.			
Skola	Särskild utredning			
Förskola		7	4	3
Hotell		18	3	15

* Det generella parkeringstalet för lägenheter föreslås endast användas i tidiga planeringsskeden, om lägenhetsfördelningen inte är känd ** Utgår från en genomsnittslägenhet på 90 kvm BTA *** Särskild utredning i befintliga lokaler/miljöer och vid komplex parkeringssituation.



Område inom vilket parkeringstalen för Örnsköldsviks stad exklusive centrum gäller

2015-02-03

Parkeringstal för Örnsköldsviks tätort exklusive staden och centrum, samt övriga tätorter

Parkeringstalen gäller för Örnsköldsviks tätort utanför staden, de angränsande tätorterna Arnäsvall, Gimåt och Överhörnsås, områdena mellan dessa tätorter samt övriga tätorter i kommunen.

Parkeringstalen för Örnsköldsviks tätort utanför centrum/staden utgör en utgångspunkt även för prövning av parkering utanför tätorterna. En särskild bedömning av parkeringsbehovet kan dock behövas i det enskilda ärendet.

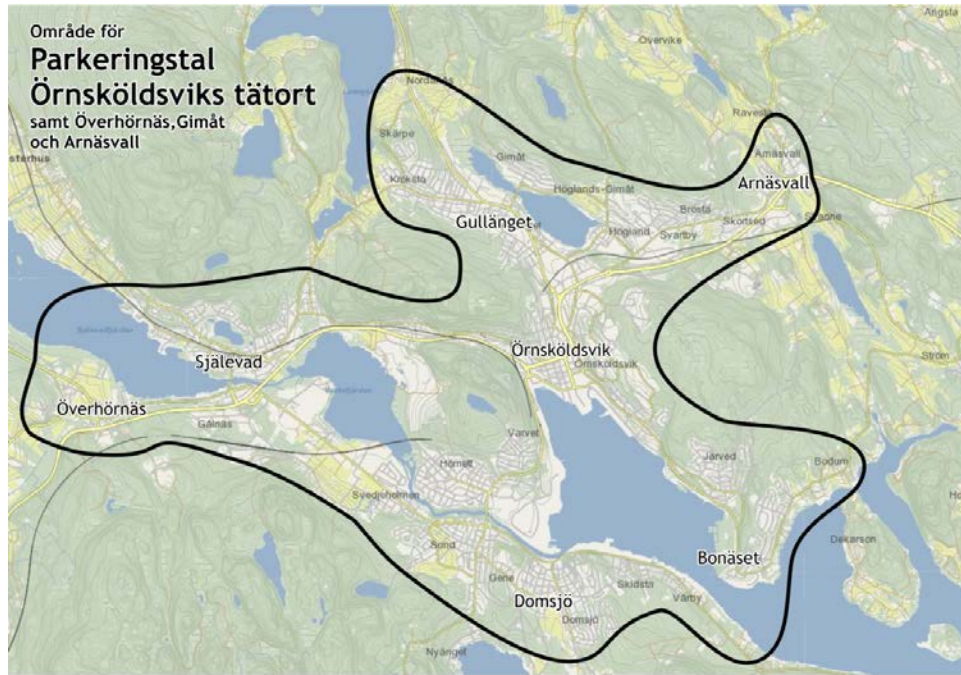
	Bilplatser per lägenhet / 1000 m ² BTA	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöksparkering
Lägenheter*	1,15 / 12,8**			0,1
1-2 rum	1,0			0,1
3 rum eller fler	1,3			0,1
Industri		12	11	1
Kontor		26	24	2
Närbutik		21	5	16
Skola	Särskild utredning			
Förskola		9	6	3
Restaurang	Särskild utredning			
Hotell	Särskild utredning			
Storskalig handel/externhandel, nylokalisering		40	5	35

* Det generella parkeringstalet för lägenheter används endast i tidiga planeringsskeden, om lägenhetsfördelningen inte är känd ** Utgår från en genomsnittslägenhet på 90 kvm BTA

*** Särskild utredning i befintliga lokaler/miljöer och vid komplex parkeringssituation.



2015-02-03



Område inom vilket parkeringstalen för Örnsköldsviks tätort föreslås gälla. Parkeringstalen gäller även för övriga tätorter i kommunen. För Örnsköldsviks stad och centrum gäller särskilda parkeringstal, se ovan.



2015-02-03

Samnyttjande av bilparkeringsplatser

Samnyttjande innebär att bilplatserna i en parkeringsanläggning blir tillgängliga för fler och används för flera olika ändamål under olika tider på dygnet. Hur stor andel av parkeringsplatserna som kan samnyttjas beror på beläggningen under olika tider på dygnet.

Samnyttjandeprincipen bör i första hand tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser som även kan utnyttjas för handel och evenemang på Fjällräven Center. Möjligheter till samnyttjande ökar i takt med att alternativa färdsätt till arbetet erbjuds.

Samnyttjande av boendeparkering och arbetsplats/besöksparkering bör undvikas eller begränsas för att inte "tvinga" boende att ta bilen till arbetet. De centrumboendes parkeringsplats bör vara tillgänglig även dagtid. En och samma p-anläggning kan förstås ändå rymma parkering för olika ändamål.

Samnyttjande av parkering för arbetsplatser/handel och besök/evenemang bör eftersträvas.

Vid beräkning av hur parkeringsplatser kan samnyttjas används s.k. korrektionsfaktorer för olika verksamheter. Samhällsbyggnadsförvaltningen ges i uppdrag att ta fram sådana samt formulera övriga riktlinjer för samnyttjande av parkeringsplatser.

2015-02-03

5. Parkeringstal för cykel

Det ska finnas goda möjligheter för boende att äga en cykel och ha denna parkerad på ett säkert och bekvämt sätt vid bostaden. Därutöver bör det finnas möjlighet för besökare att ställa sin cykel i anslutning till bostaden.

Vid beräkning av parkeringstal för cykel vid verksamheter bör utgångspunkten vara att det antal cykelparkeringsplatser som anläggs ska ge utrymme för en framtida högre cykelandel än vad som råder idag.

Parkeringstal för cykel i Örnsköldsviks centrum

	Cykelplatser per lägenhet	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering
Lägenheter		28		0,5
Kontor		9	8	1
Restaurang-Verksamhet		16	2	14
Skolor		0,6 (0,3-0,7)/elev*		
Förskola		0,3/barn		
Centrumhandel		15	3	12
Närbutik		12	2	10

* För skolor med blandade åldrar är parkeringstalet 0,6 per elev. 0,3 avser enbart lågstadium och 0,7 enbart högstadium eller gymnasium.

P-talen för centrum är en utgångspunkt för cykelparkering i övriga Örnsköldsviks tätort, men en särskild prövning kan behövas i det enskilda ärendet.

I Boverkets byggregler (BBR) anges krav på utrymmen för cykelförvaring. Önskar fastighetsägaren kombinera/samordna dessa krav med cykelparkeringen ska det i bygglovansökan framgå hur denna förvaring är tänkt att ske. Vid en samordning krävs att följande tre kriterier är uppfyllda:

1. att cykelparkeringen sker inomhus
2. att cykelparkeringen har god tillgänglighet
3. att cykelparkeringens innermått är minst 2 m² per cykel

För övriga frågor som rör cykelparkering hänvisas till cykelplan för Örnsköldsviks tätort, som är ute på samråd t.o.m. 5 december.



2015-02-03

6. Pilotprojekt flexibla parkeringstal

Kommunstyrelsen beslutar att under 2015 - 2016 genomföra ett pilotprojekt med tillämpning av flexibla parkeringstal i samband med exploatering i centrum. Anledningen till avsteget från de ordinarie parkeringstalen kan vara exploateringsläge i staden med närhet till city, busstorget vid Örnparken och resecentrum. Förutom dessa områdesspecifika förutsättningar kommer kommunen även att sluta avtal med berörd fastighetsägare som knyts till bygglov.

En del av avtalet kan innebära att fastighetsägaren ska ta fram en handlingsplan för hur de boende kan resa mer hållbart till och från fastigheten. I pilotprojektet bör också en kommunikationsplan tas fram som ska användas som stöd för genomförandet. Efter genomförandet och utvärderingen av pilotprojektet kan avtalet komma att förändras..

Nedan redovisas exempel på innehållet i ett avtal mellan kommunen och en fastighetsägare om flexibla parkeringstal:

Kommunen skall

- Reducera parkeringsnormen för bostäder med x % vid tecknande om avtal om parkeringsköp eller i samband med att bygglov ges.
- Tillsammans med fastighetsägaren genomföra årlig uppföljning och utvärdering under minst fem år efter införandet

Fastighetsägaren nn skall

- Friköpa x parkeringsplatser som får lösas i de allmänt tillgängliga parkeringsplatserna.
- Ta fram en grön resplan som visar hur fastighetsägaren ska främja hållbart resande hos boende och verksamma i fastigheten.
- Betala medlemskap för varje lägenhet i bilpoolen under de första fem åren.
- Betala prova på-kort i en månad på kollektivtrafiken i Örnsköldsvik till alla som flyttar in.
- Genomföra informationsinsatser om bilpoolen och möjligheten att resa med hållbara färdmedel till och från bostaden.
- Tillsammans med kommunen genomföra årlig uppföljning och utvärdering under minst fem år efter införandet. Här ska bl.a. bilinnehavet utvärderas.



2015-02-03

Övrigt

För att fastigheten skall anses som färdigställd skall fastighetsägaren

- visa avtal med bilpoolsföretag
- uppvisa grön resplan för fastigheten

Om inte alla punkter är uppfyllda skall inte fastighetsägaren heller ha rätt till reducering av parkeringsnormen.

Avtalsparterna ansvarar, var för sig, för att de åtaganden som detta avtal bygger på vidmakthålls i x antal år.

Kommunstyrelsen beslutar att ett pilotprojekt enligt upplägget ovan ska genomföras, förutsatt att ett lämpligt exploateringsprojekt ska genomföras.



2015-02-03

7. Fortsatt arbete

För att säkerställa att det nuvarande och framtida behovet av parkering i centrum kan tillgodoses på önskvärt sätt är det angeläget att utreda ett antal frågor vidare:

- **Behovet av parkering i centrum de närmaste 10 – 15 åren.** Givet föreslagen utökning av parkeringsköpen och inriktningen att undvika markparkering och att samla parkering i gemensamma anläggningar, bör en noggrannare bedömning av förväntat parkeringsbehov i centrum göras. I arbetet ingår att bedöma förutsättningarna för nyexploatering i centrum och vilket parkeringsbehov det medför. Det bedöms finnas ett behov av ytterligare parkeringsplatser i centrum redan idag.
- **Hur kan behovet tillgodoses?** Utifrån det behov som finns bör utredas hur detta kan tillgodoses och vilken mark som bör reserveras för framtida parkering.
- **Laddplatser för elbilar.** Utred omfattning, utformning, regelverk, taxor, finansiering m.m.
- **Flexibla parkeringstal.** Utvärdera pilotprojektet, formulera anvisningar för fortsatt tillämpning.
- **Samnyttjande av parkeringsplatser.** Formulera riktlinjer för tillämpning samt korrektionsfaktorer.

Kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden får i uppdrag att påbörja ovanstående utredningar. I arbetet får prövas om ytterligare frågor behöver utredas.

I Åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten i Örnsköldsviks centrum (2011) anges att subventionerad parkering för bilar med dubbfria vinterdäck ska utredas. Ett beslut i Högsta förvaltningsdomstolen hösten 2014 innebär dock att en kommun inte får besluta om subventionering av parkeringar till visst fordonsslag, varför kommunen valt att inte gå vidare med den frågan.



2015-02-03

Parkeringsförbudszon, tids- och avgiftsreglering

I centrala Örnsköldsvik regleras parkeringen av en parkeringsförbudszon, inom vilken parkering på allmän gatumark endast är tillåten på anvisade platser. Inom zonen varierar parkeringsavgiften och tidsregleringen med den högsta taxan och kortaste parkeringstiden på de mest centrala parkeringsplatserna. Se kartor nedan som visar nuvarande zonindelning och taxa.

Samhällsbyggnadsnämnden får i uppdrag göra en översyn av parkeringsförbudszonen samt tids- och avgiftsregleringen, så att regleringen bidrar till att uppfylla parkeringspolicyn och parkeringsstrategin. Ett förslag till zonindelning och taxor finns redovisat i konsulten Trivectors utredning från 2014.

Kommunfullmäktige beslutar om taxorna efter förslag från samhällsbyggnadsnämnden.

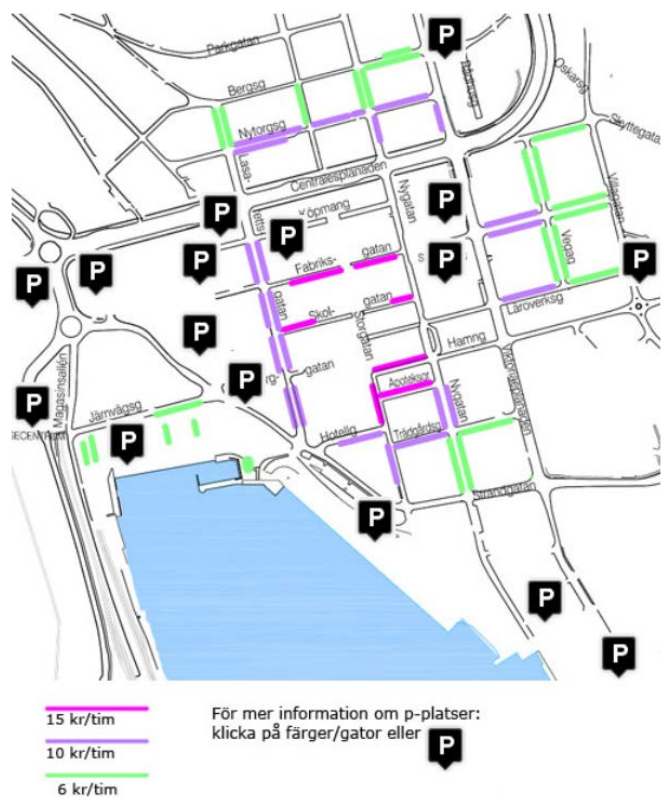


Befintlig förbudsparkeringszon, avgifter samt gratis parkering



Gällande förbudsparkeringszon samt gratis parkering

Parkeringsplatser i Örnsköldsvik



Gällande avgifter för parkering i centrum. Vid långtidsparkeringen vid resecentrum är taxan 5 kr/timmen eller 25 kr/dag.