



Strömstads kommuns

# Styrdokument

## Parkeringsnorm för Strömstads kommun

Dokumenttyp	Policy
Beslutande organ	Kommunfullmäktige
Förvaltningsdel	Tekniska förvaltningen Gatuavdelningen
Antagen	2019-06-18 § 162
Ansvar	Gatuchef
Aktualitetsförklaras	2023-01-01

**Arbetsgrupp:**

Conny Hansson, Strömstads kommun, Gata- och parkavdelningen

Jeanette Johander, Strömstads kommun, Gatu- och parkavdelningen

Björn Richardsson, Strömstads kommun, Kommunledningskontoret

Jimmy Magnusson, Strömstads kommun, Plan- och byggavdelningen

Emelie Larsson, ÅF Infrastructure AB

Kim Enarsson, ÅF Infrastructure AB

Lars Löwenadler, ÅF Infrastructure AB

## Innehåll

1	Inledning .....	1
1.1	Bakgrund .....	1
2	Nulägesbeskrivning .....	2
2.1	Befolkning och arbetsmarknad .....	2
2.2	Planer och visioner .....	3
3	Metod .....	5
4	Parkeringsnorm för Strömstad .....	6
4.1	Zonindelning .....	6
4.2	Normtal .....	10
4.3	Utformning och placering av parkering .....	12
4.4	Samnyttjande av bilparkeringsplatser .....	14
4.5	Parkeringsköp .....	15
5	Konsekvensbeskrivning .....	16
6	Framtida översyn av normen .....	18
6.1	Användning av gatumark .....	18
6.2	Parkeringsbeläggning, användning och avgifter .....	19
6.3	Tillgång till bilpool, utbyggt gång- och cykelvägnät samt utökad kollektivtrafik .....	19
7	Källförteckning .....	20

# 1 Inledning

Strömstads kommun påbörjade arbetet med att se över kommunens parkeringsnorm i slutet av 2016. Förslag till ny parkeringsnorm färdigställdes under första halvåret 2017.

Parkeringsnormen ska användas vid bygglovsprövning. Då detaljplan upprättas ska en individuell bedömning göras i den enskilda detaljplanen. Detaljplan med angiven norm (på plankarta eller i planbeskrivning) ersätter kommunfullmäktiges parkeringsnorm. För byggande inom detaljplan som saknar angiven parkeringsnorm ska kommunfullmäktiges parkeringsnorm tillämpas.

Normen omfattar de områden inom Strömstads kommun där marktillgången är eller kommer att bli begränsad. I översynen har såväl kategorier som normalt setts över. Parkeringsnormen bör ses över regelbundet allt eftersom kommunens tätorter utvecklas och resvanorna förändras.

## 1.1 Bakgrund

Föregående parkeringsnorm för Strömstads kommun antogs av kommunfullmäktige 2011-02-17. Under våren 2016 antog kommunfullmäktige *Vision 2030*, en vision med långsiktiga mål för utvecklingen i Strömstads kommun. Visionen pekar ut att kommunens befolkning ska öka från dagens cirka 13 000 invånare (31 dec 2016) till 16 000 invånare år 2030. Som en del i arbetet för att uppnå detta mål formulerades *Riktlinjer för bostadsförsörjning 2016-2030*. Dessa riktlinjer behandlar hur kommunen vill arbeta med befintligt bostadsbestånd och med planering av nya bostäder. Vidare pekas åtgärder ut som behöver genomföras för att bostadsförsörjningen ska kunna genomföras i praktiken. Ett av de uppdrag som tilldelades Tekniska förvaltningen (Gatuavdelningen), var att se över gällande parkeringsnorm. En brist som pekas ut avseende parkeringsnormen antagen 2011, är att den inte är differentierad utifrån lägenhetsstorlek.

## 2 Nulägesbeskrivning

Strömstads kommun är en attraktiv kustkommun med närhet till Norge. Sommartid är Strömstad ett populärt resmål för turister från såväl Sverige som utlandet. Det finns flera externa handelsområden där en betydande andel av kunderna är norrmän. Parkeringssituationen i Strömstad tätort är ansträngd under semestertider och storhelger. För att begränsa biltrafiken inne i tätorten Strömstad sommartid, har kommunen anlagt infartsparkeringar på tre platser utmed de större infartslederna. Gratis parkeringsbussar går cirka tre gånger per timma dagtid mellan infartsparkeringarna och Strömstad tätort under perioden maj till september.

### 2.1 Befolkning och arbetsmarknad

Enligt Statistiska centralbyråns (2017) befolkningsstatistik bor det cirka 13 000 personer i Strömstads kommun (31 dec 2016). Fördelningen mellan kommunens tätorter framgår av Tabell 1 enligt nedan.

Ort	Antal invånare 31 dec 2016
Strömstad	7226
Skee	743
Kebal	367
Stare	194

Tabell 1. Invånarantal i tätorterna i Strömstads kommun (SCB, 2017).

Enligt Trafikanalys (2017) är bilnehavet 551 bilar per 1 000 invånare år 2015, vilket väl överensstämmer med medianvärdet för Sveriges kommuner. Medelvärdet i Sverige är något lägre, 474 bilar per 1 000 invånare, vilket beror på att bilnehavet är lägre i storstadskommuner.

I *Bostadsförsörjningsplanen 2016-2030* (Strömstads kommun, 2016) beskrivs Strömstad som en pendlingskommun med drygt 3 500 personer som arbetspendlar. Inpendlingen är något större än utpendlingen. Den största strömmen av utpendling går till Norge.

*Bostadsförsörjningsplanen 2016-2030* beskriver även att det finns närmare 7 000 arbetstillfällen inom kommunen och att arbetslösheten är lägre än riksgenomsnittet. Handel är den bransch som har flest anställda, samt är den bransch där det finns flest antal företag inom kommunen. Hälften av de företag som finns registrerade i kommunen är enskilda företag utan anställda.

## 2.2 Planer och visioner

### 2.2.1 Vision 2030

I april 2016 antog kommunfullmäktige *Vision 2030*, en ny vision med långsiktiga mål för utvecklingen i Strömstads kommun.

**Strömstad- attraktiv gränsregion och mötesplats vid havet.**

*En internationell småstad med livskvalitet. Natur och friluftsliv i världsklass!*

### 2.2.2 Övergripande mål

- År 2030 har Strömstad 16 000 invånare
- År 2030 är Strömstad en fossiloberoende kommun

### 2.2.3 Översiktsplan

Översiktsplanen för Strömstads kommun vann laga kraft i december 2013 och bygger på visioner och mål ur *Strategisk plan för Strömstad* från år 2009. Planen är det viktigaste underlaget i kommunens planering av nya bostäder och arbetsplatser. Utbyggnad av bostäder kommer främst att ske inom Strömstad-Skeeområdet. Handelsområdena Nordby och Svinesund planerar ytterligare utbyggnad. I Skee finns fler områden som pekas ut som utbyggnadsområden för industri, handel och andra verksamheter. Även Kålvik pekas ut som ett område för utbyggnad av verksamheter.

I översiktsplanen beskrivs att trafiken till och från tätorten Strömstad förväntas fortsätta öka, vilket kräver en vidare utbyggnad av infartsparkeringar för att avlasta trafiksituationen i centrum. I övrigt hanteras trafikfrågorna i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Strömstad-Skee. Denna FÖP är under framtagande och planeras att antas under 2018.

### 2.2.4 Ansvar för parkering

Det juridiska ansvaret för anordnandet av parkering regleras i Plan- och bygglagen (PBL). Det är fastighetsägarens ansvar att anordna parkering för boende och verksamheter på fastigheten enligt 8 kap 9-10 §§ PBL.

Det är således inte kommunens ansvar att ordna parkeringsplatser, däremot får kommunen reglera förutsättningarna för hur parkering planeras, enligt 4 kap 13 § PBL. Därmed blir det indirekt kommunens ansvar att anordna parkering.

### 3 Metod

Parkeringstalen för bostäder baseras på bilinnehavet i Strömstads tätort. Ett utdrag gjordes ur vägtrafikregistret från Transportstyrelsen (2017) för Strömstads tätort som kopplades ihop med utdrag ur lägenhetsregistret från Lantmäteriet (2017). Detta för att få fram bilinnehavet för olika typer av bostäder och hur det varierar i olika delar av tätorten. Normtalen för bostäder har sedan satts 0,1 parkeringsplatser högre än det faktiska bilinnehavet för att ta hänsyn till besöksparkering.

För verksamheter har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts som grund. Där erhålls uppskattad trafikstring, färdmedelsfördelning, täthet av arbetande och klienter (elever, vårdtagare med mera) för givna typer av verksamheter. Analysen genomförs för en utvald kommun och läge inom kommunen.

Förutsättningarna har säkerställts och i vissa fall även kompletterats eller justerats med information från andra källor, till exempel Strömstads kommun, SCB, myndigheter (till exempel Skolverket, Landsting) och antaganden gjorda i andra kommuners parkeringsnormer som har ansetts rimliga.

Parkeringstalen för verksamheter är summan av parkering för arbetande och för besökande. Efterfrågan på parkering för arbetande har uppskattats utifrån tätheten på arbetande och hur många som antas köra bil. Efterfrågan på parkering för besökande har uppskattats utifrån antal besök, besökens längd och under vilka tidsrymder de äger rum.

Nivåerna på normtalen har säkerställts och i vissa fall justerats, efter jämförelse med parkeringsnormer i andra kommuner.



## 4 Parkeringsnorm för Strömstad

Normen behandlar parkering på tomtmark, och inte gatumark/allmän plats. Parkeringsnormen omfattar de områden som pekats ut som områden för tätortsutveckling i Strömstads kommuns översiktsplan från 2013.

I översynen av parkeringsnormen från 2011 har såväl kategorier som normtal setts över och justerats efter behov. Normen har kompletterats med en zonindelning för att differentiera normer med hänsyn till bilnehav och färdmedelsfördelning. Normtalen anger det minsta antalet parkeringsplatser för bil- respektive cykel som ska tillhandahållas.

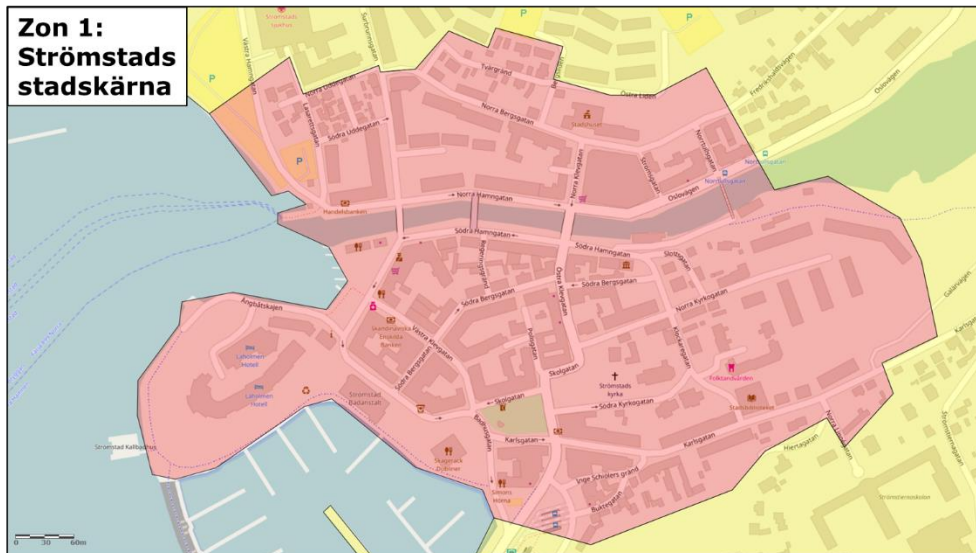
### 4.1 Zonindelning

Tätorten Strömstad har delats in i två zoner där zon 1 omfattar stadskärnan och zon 2 avser övriga delar av orten med samlad bebyggelse, samt delar strax norr om tätorten där utbyggnad pågår. Övriga områden (Kebal/Seläter, Skee, Stare) i kommunen omfattas av zon 3.

Utanför dessa zoner förutsätts att parkering kan lösas på den egna fastigheten, utan särskild reglering. Det ligger även i fastighetsägarnas egenintresse att anordna parkering, eftersom allmänna ytor och närliggande fastigheter inte är tillgängliga för parkering i samma utsträckning som i tätorter.

#### 4.1.1 Zon 1

Zon 1 omfattar ett område i centrala Strömstad med tät bebyggelse av varierande karaktär med både bostäder och verksamheter i form av handel, service och kontor. Den täta bebyggelsen medför att det kan vara svårt att inrymma parkering på den egna fastigheten.

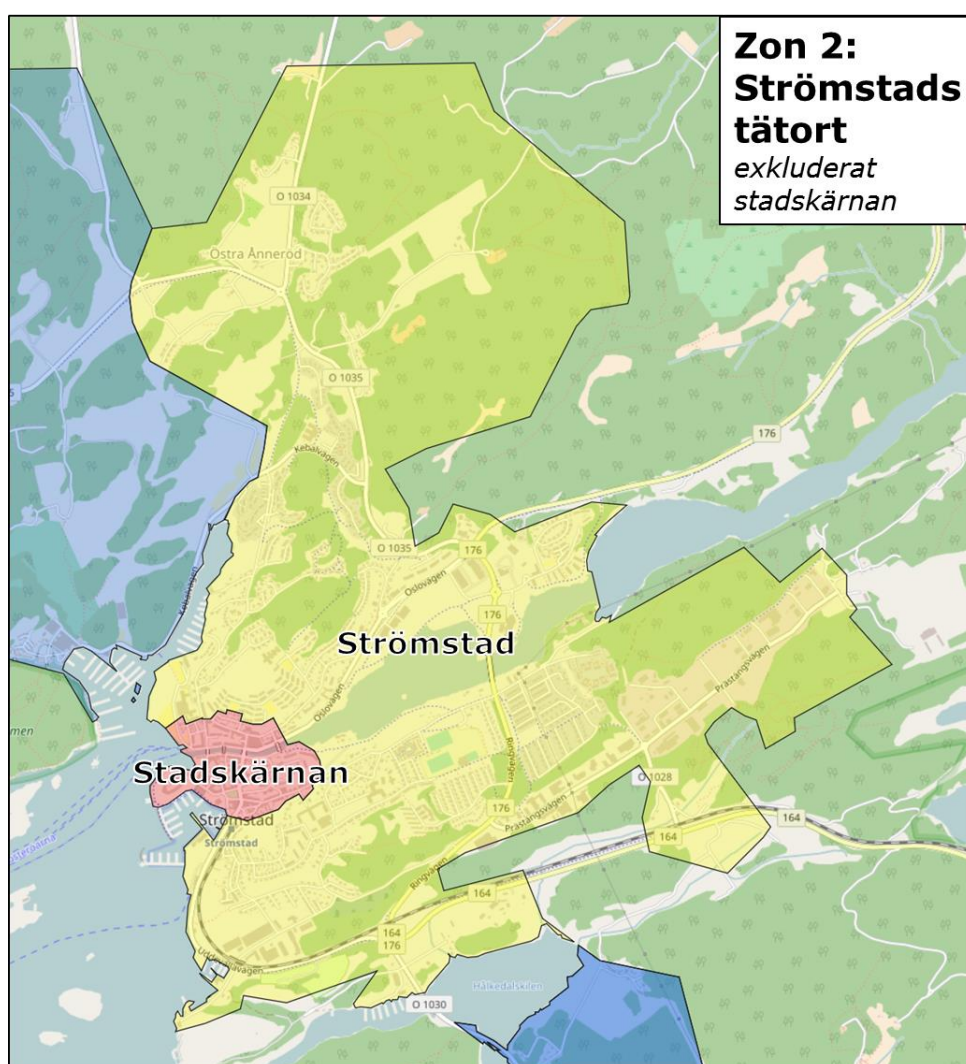


Figur 1. Rödmarkerat område utgör zon 1.

#### 4.1.2 Zon 2

Zon 2 omfattar övriga delar av Strömstads tätort. I zon 2 är områdena mer homogena med bostäder och verksamheter var för sig. Befolkningsstrukturen är mer blandad än i stadskärnan med större andel barnfamiljer, vilket innebär högre bilinnehav. En stor del av resorna i vardagen kan företas till fots eller med cykel eftersom avstånden inom tätorten i regel är korta. Detta medför en lägre efterfrågan på besöksparkering.

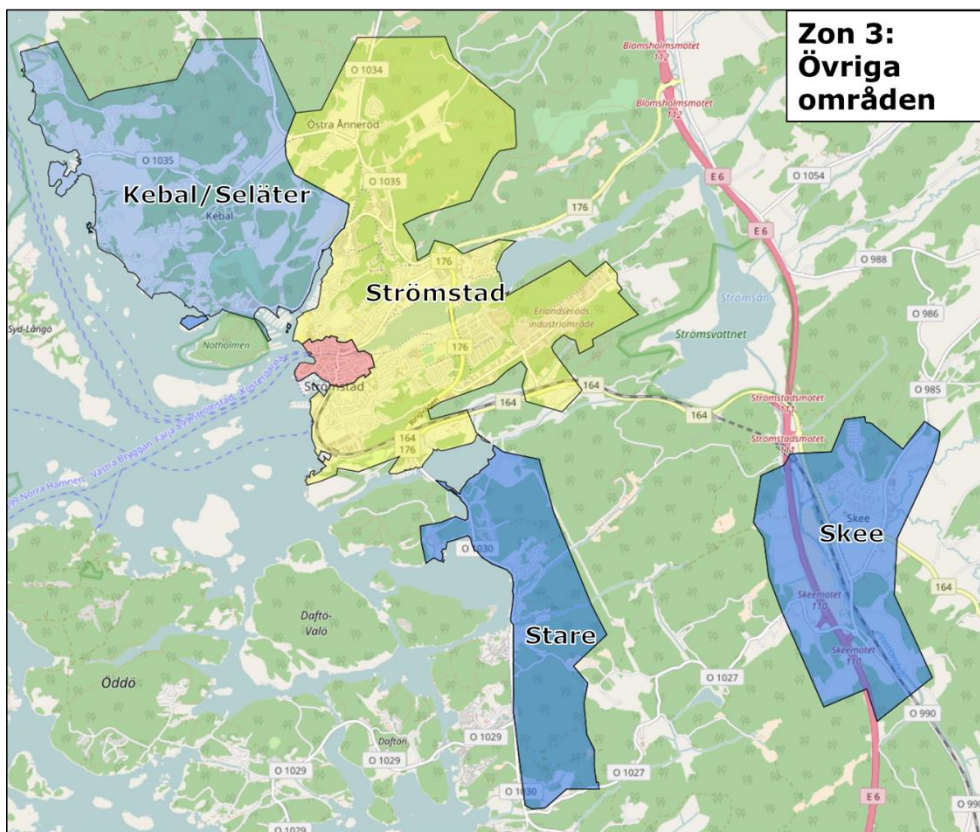
I norra delen av tätorten finns planer för utbyggnadsprojekt varför dessa områden har inkluderats i zon 2.



Figur 2. Gulmarkerat område utgör zon 2.

### 4.1.3 Zon 3

Zon 3 omfattar tätorter som pekas ut för tätortsutveckling i översiktsplanen. Dessa orter är mindre med begränsad service inom orten. Bilen är i många fall en förutsättning för att kunna ta del av samhällets utbud på ett enkelt sätt. Detta gör att bilinnehavet är högre än i Strömstads tätort och bilresorna står för en större del av färdmedelsfördelningen.



Figur 3. Blåmarkerade områden utgör zon 3.

## 4.2 Normtal

### 4.2.1 Bostäder

Boende ska ha tillgång till sin parkeringsplats hela dygnet. I annat fall tvingas de välja bilen som färdmedel, trots att andra färdmedel kan vara möjliga och mer lämpliga.

Normtal avseende bil och cykel för flerbostadshus baseras på bostadens storlek, Tabell 2. För villor, radhus och parhus förutsätts att tillräcklig parkering för cykel kan anordnas på den egna tomten. Antalet parkeringsplatser för bil per bostad för ett område med villor, radhus och parhus kan reduceras om gemensam parkering anordnas, Tabell 3.

I normtalen för bostäder inkluderas 0,1 parkeringsplatser per bostad för besökande, förutom när parkering sker på den egna tomten.

Lägenheter		Antal parkeringsplatser per 1000 m <sup>2</sup> BTA							
		1 rum	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]	2 rum	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]	3 rum	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]	Fler än 3 rum	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]
för cykel	Zon 1-3	2	4	2	4	3	6	4	8
för bil	Zon 1	0,5	13	0,6	15	0,9	23	1,1	28
	Zon 2 och 3	0,5	13	0,8	20	1,1	28	1,3	33

Tabell 2. Parkeringstal för lägenheter baserat på lägenhetens storlek

Villa/Radhus/Parhus		Antal parkeringsplatser för bil per bostadsenhet	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]	Antal parkeringsplatser för cykel per bostadsenhet	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]
Parkering på tomten	Zon 1	1,0	25	-	-
	Zon 2 och 3	2,0	50	-	-
Gemensam parkering	Zon 1	0,9	23	-	-
	Zon 2 och 3	1,6	40	-	-

Tabell 3. Parkeringstal för villor, radhus och parhus baserat på bostadsenhet

### 4.2.2 Verksamheter

#### 4.2.2.1 Kontor/Industri

Kontor och industrier har ett stort antal sysselsatta i förhållande till antalet besökare. Efterfrågan på parkering i förhållande till byggnadens area varierar mycket beroende på typ av verksamhet. Tätheten av sysselsatta är högre för kontor än för större industrier.

Kontor	Antal parkeringsplatser för bil per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]	Antal parkeringsplatser för cykel per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Ytbehov [m <sup>2</sup> ]
Zon 1 (nybyggnad)	16	392	7	14
Zon 2	20	498	7	14
Zon 3	24	592	3	6

Tabell 4. Parkeringstal för kontor.

<b>Industri</b>	<b>Antal parkeringsplatser för bil per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Antal parkeringsplatser för cykel per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>
Zon 1 (nybyggnad)	10	252	1	2
Zon 2	12	289	1	2
Zon 3	13	326	1	2

Tabell 5. Parkeringstal för industri.

#### 4.2.2.2 Handel

Handelsetableringar har ett stort antal besökare i förhållande till antalet sysselsatta. Efterfrågan på parkering varierar beroende på typ av handelsetablering.

En stor del av de besökande till handelsetableringar i Strömstad kommer från Norge och huvudsakligen i bil, vilket har stor påverkan på efterfrågan på parkering i Strömstad. Handeln attraherar flest besökare sommartid och under storhelger, vilket ger stora variationer i efterfrågan över året.

<b>Handel</b>	<b>Antal parkeringsplatser för bil per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Antal parkeringsplatser för cykel per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>
Zon 1 (nybyggnad)	35	875	18	36
Zon 2	35	875	23	46
Zon 3	41	1 018	8	16

Tabell 6. Parkeringstal för handelsetableringar.

<b>Livsmedel</b>	<b>Antal parkeringsplatser för bil per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Antal parkeringsplatser för cykel per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>
Zon 1 (nybyggnad)	45	1 125	13	26
Zon 2	45	1 125	17	34
Zon 3	51	1 268	8	12

Tabell 7. Parkeringstal för livsmedelshandel.

#### 4.2.2.3 Skola och förskola

För skolor och förskolor finns ett större behov av korttidsparkering avsedda för hämtning och lämning i förhållande till övrig parkering, i synnerhet desto yngre barn det rör sig om.

<b>Förskola</b>	<b>Antal parkeringsplatser för bil per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Antal parkeringsplatser för cykel per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>
Zon 1 (nybyggnad)	7	176	12	24
Zon 2	10	249	14	28
Zon 3	13	319	5	10

Tabell 8. Parkeringstal för förskola.

<b>Grundskola</b>	<b>Antal parkeringsplatser för bil per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Antal parkeringsplatser för cykel per 1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>Ytbehov [m<sup>2</sup>]</b>
Zon 1 (nybyggnad)	3	81	15	30
Zon 2	5	122	19	38
Zon 3	8	192	7	14

Tabell 9. Parkeringstal för grundskola

#### 4.2.2.4 Restaurang

Förutsättningarna vad gäller parkering till restauranger kan variera mycket beroende på inriktning och plats. Vid större eller särskilt komplicerade ärenden bör särskild parkerings- och mobilitetsutredning genomföras.

<b>Restaurang</b>	<b>Antal parkeringsplatser för bil per 1000 m2 BTA</b>	<b>Ytbehov [m2]</b>	<b>Antal parkeringsplatser för cykel per 1000 m2 BTA</b>	<b>Ytbehov [m2]</b>
Zon 1 (nybyggnad)	20	497	8	16
Zon 2	37	913	11	22
Zon 3	52	1 309	5	10

Tabell 10. Parkeringstal för restaurang.

#### 4.2.3 Övriga verksamheter

För övriga verksamheter i redan gällande detaljplaner som inte behandlar parkeringsfrågan, bör parkerings- och mobilitetsutredning genomföras i samband med bygglovsarbete, om det finns en äldre detaljplan som inte behandlar parkeringsfrågan. Detta gäller även vid förhandsbesked eller vid bygglov efter förhandsbesked inom zon 2 och zon 3.

Vissa typer av verksamheter, till exempel idrottsanläggningar, hotell, vårdinrättningar och gymnasium byggs sällan. Förutsättningarna kan också variera mycket beroende på verksamhetens inriktning. Det är därför svårt att ange generella normtal för parkering i dessa fall.

### 4.3 Utformning och placering av parkering

Vid ombyggnation och uppförande av nya byggnader används de föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och utformning som framgår av Boverkets byggregler (BBR). Som komplement till BBR kan även Vägar och gators utformning (VGU) användas. Som komplement till BBR och VGU, har Strömstads kommun valt att använda nedanstående riktlinjer avseende utformning och placering av parkering för bil respektive cykel.

#### 4.3.1 Bilparkering

##### 4.3.1.1 Mått

En parkeringsplats för bil ska vara minst 2,5 meter bred och 5,0 meter lång.

##### 4.3.1.2 Parkeringsplatser för rörelsehindrade

Av det totala antalet parkeringsplatser som anordnas på en allmän parkering, ska minst 3 % ges sådan lokalisering och utformning att de kan fungera som bilplats för rörelsehindrade med särskilt tillstånd. Placering och utformning av sådana platser regleras i BBR.

#### 4.3.1.3 Parkering och laddplats för elbil

Som ett led i kommunens mål att vara fossiloberoende år 2030 bör användningen av elbilar underlättas. Utvecklingen inom elbilsområdet går fort, både vad gäller teknologi och efterfrågan, vilket gör det svårt att i dagsläget förutse framtidens behov.

Av parkeringsplatser som nyanläggs eller byggs om bör minst 25 % förses med laddstolpar för elbilar. Samtliga nya parkeringsplatser bör förberedas för en framtida utbyggnad av laddstolpar. Vid nyetablering ska det utredas vilken typ av teknisk lösning för laddning av elbilar som är mest lämplig.

#### 4.3.2 Cykelparkering

Cykelparkeringar för boende, besökare och anställda placeras nära entréer och utrustas gärna med väderskydd då det höjer attraktiviteten. Vid cykelparkeringar ska det även finnas möjlighet att låsa fast sin cykel. Cykelparkeringars placering ska prioriteras framför bilparkeringar.

#### 4.3.3 Parkering för motorcykel och moped

Efterfrågan på parkering för motorcykel och moped varierar mycket beroende på geografiskt läge, typ av verksamhet och tid på året. Därför har inga normtal tagits fram för detta, utan det är upp till respektive fastighetsägare att avgöra hur mycket parkering som efterfrågas.

Parkeringar för motorcykel och moped ska ha jämn ytbeläggning. Det ska även finnas möjlighet att låsa fast sitt fordon.



## 4.4 Samnyttjande av bilparkeringsplatser

Parkeringsplatser kan samnyttjas av flera verksamheter eller fastigheter om efterfrågan på parkering för de olika ändamålen varierar över tid. Samnyttjande av parkeringsplatser har flera fördelar. Eftersom färre parkeringsplatser behöver anläggas för att möta samma efterfrågan minskar kostnaderna. Även ytbehovet minskar vilket möjliggör en tätare stadsbebyggelse. Parkeringsplatserna får också en jämnare och högre beläggning, vilket både ger ett effektivare utnyttjande av ytorna och skapar trygghet när det finns mänsklig närvaro under större del av tiden.

Lämpligheten för samnyttjande bör utvärderas i varje enskilt fall. Om samnyttjande ska tillämpas måste det föregås av en särskild utredning. Planeringen av parkering ska utgå från en långsiktigt varaktig nivå. Vilka verksamheter som finns i ett område kan dock variera över tid, vilket medför att de förutsättningar som har använts i plan- och bygglovsskedet kanske inte stämmer på längre sikt. Samnyttjande kan även användas vid parkeringsköp.

Ett effektivt samnyttjande förutsätter en variation av verksamheter. Parkeringsplatser får inte reserveras eller regleras på sådant sätt att möjligheten att använda dem begränsas.

Parkering åt verksamheter i centrum kan med fördel samnyttjas på grund av den stora variationen av verksamheter i området. Det förutsätter dock att det är känt hur efterfrågan av parkering varierar över tid. Samnyttjande av boendeparkering kan däremot vara svårare eftersom boende ska ha tillgång till sin parkeringsplats hela dygnet.

För att beräkna potentialen för samnyttjande bör beläggningsstudier genomföras. Som schablon kan värdena i Tabell 11 användas.

Efterfrågan på parkering	Vardag			Lördag			Natt
	Förmiddag	Eftermiddag	kväll	Förmiddag	Eftermiddag	kväll	
<b>Ändamål</b>							
<b>Bostäder</b>							
Boende	70%	70%	80%	75%	55%	60%	100%
Besökande	45%	45%	100%	80%	85%	100%	75%
<b>Handel</b>							
Verksamma	45%	50%	85%	95%	100%	50%	5%
Besökande	35%	45%	85%	90%	100%	50%	0%
Kontor	100%	100%	15%	10%	10%	10%	10%
Industri	100%	100%	10%	10%	10%	10%	10%
Hotell	65%	65%	65%	50%	50%	100%	100%
Restaurang	100%	100%	55%	85%	85%	85%	5%
Skola	100%	100%	10%	5%	5%	5%	0%
Sjukhus/Vårdinrättning	100%	100%	75%	40%	40%	65%	65%
Äldreboende	100%	100%	90%	70%	35%	85%	85%
Samlingslokaler	25%	45%	100%	75%	95%	65%	0%
Idrottsplats	10%	10%	65%	100%	100%	65%	0%
Pendelparkering	100%	100%	30%	15%	10%	5%	5%

Tabell 11. Uppskattad variation på efterfrågan på parkering vid olika tider.

## 4.5 Parkeringsköp

Det kan uppstå situationer där en byggherre vid ny- eller ombyggnad inte kan tillhandahålla det antal fasta parkeringsplatser som krävs enligt normen, varken på egen fastighet eller på närliggande fastighet. Miljö- och byggnämnden kan då pröva frågan om parkeringsköp av en eller flera platser i någon annan parkeringsanläggning. Lämpligheten prövas i det enskilda fallet och det finns inte någon generell rättighet för fastighetsägaren att tillämpa parkeringsköp i stället för att anordna parkeringar när detta är möjligt inom fastigheten.

Förfarandet innebär att fastighetsägaren deltar finansiellt i en anläggning som drivs av kommunen, vilket regleras i ett civilrättsligt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren. Taxan för parkeringsköp bestäms av kommunfullmäktige.

Parkeringsköp kan bli aktuellt om kommunen har färdiga planer på att anlägga parkeringsplatser eller parkeringshus. Avståndet till parkering för bostäder får vara högst 200 meter om parkeringsköp ska kunna tillämpas. För verksamheter kan längre avstånd godkännas.

## 5 Konsekvensbeskrivning

Syftet med parkeringsnormer är att reglera att den efterfrågan av parkering som skapas vid nybyggnation inte konkurrerar med befintliga parkeringsplatser.

Parkeringsnormer började införas när bilinnehavet ökade under mitten av 1900-talet som ett svar på problemet att gatumark och omgivande fastigheter blev alltmer belamrade av parkerade bilar. Parkeringsnormer ska säkerställa att varje fastighet anordnar det antal parkeringsplatser som boende och verksamheter på fastigheten efterfrågar, något som fastighetsägare annars saknar incitament att göra, eftersom det är dyrt och ytkrävande att anlägga parkeringsplatser och att det är svårt att få dem att generera motsvarande intäkter.

Inga eller för låga parkeringsnormer kan innebära att ett underskott på parkeringsplatser skapas, vilket kan leda till att efterfrågan av parkering belastar omgivningen. Det skulle krävas en aktiv parkeringspolitik från samhällets sida för att utbudet av parkeringsplatser annars skulle motsvara den efterfrågan av parkering som inte inryms på fastigheterna.

Parkeringsnormer säkerställer också möjligheten att ha tillgång till bil för de som anser sig behöva det. För lågt utbud, för hög kostnad eller för långa avstånd till parkeringsplatser i ett område kan göra att vissa grupper med särskilt stort behov av bil, till exempel barnfamiljer, väljer bort att bosätta sig i det området.

Parkeringsnormer innebär dock indirekt att samhället subventionerar fordonsinnehav och i synnerhet bilinnehav. Samhället garanterar dels att det alltid finns parkering i närheten av bostaden eller målpunkten, men också att priset för att parkera är lågt, ofta lägre än vad parkeringen kostar att tillhandahålla. Parkeringsnormerna bidrar till att det skapas ett överutbud av parkeringsplatser eftersom exploitörer måste anlägga ett visst antal parkeringsplatser, oavsett om det finns efterfrågan på dem eller inte. Möjligheten att ta betalt för parkeringstjänsten påverkas därför av hur parkeringsnormerna ser ut eftersom avgifterna för parkeringen måste sättas på en nivå så att parkeringarna fylls när de väl är på plats, snarare än att tillgången på parkeringsplatser matchas med efterfrågan på ett sätt som gör parkeringarna lönsamma eller självfinansierade. Få som hyr parkeringsplats för bil betalar så mycket per månad som anges i Tabell 12.

<b>Typ av parkering</b>	<b>Anläggningskostnad per parkeringsplats [kr]</b>	<b>Total kostnad per år och parkeringsplats [kr]</b>	<b>Total kostnad per månad och parkeringsplats [kr]</b>
<i>Markparkering</i>	15 000 - 30 000	10 000	900
<i>Parkeringshus</i>	100 000 - 300 000	15 000 - 25 000	1 500 - 2 500
<i>Garage, plan -1</i>	250 000 - 400 000	15 000 - 25 000	1 500 - 2 500
<i>Garage, plan -2</i>	350 000 - 600 000	20 000 - 35 000	2 000 - 3 000
<i>Garage, Plan -3</i>	400 000 - 750 000	25 000 - 40 000	2 500 - 3 500

*Tabell 12. Kostnad per parkeringsplats för bil. Den totala kostnaden baseras på uppskattade anläggnings, drifts- och alternativkostnader*

Att de som parkerar inte betalar den fulla kostnaden för parkeringen innebär att någon annan måste betala. Kostnaden fördelas på exempelvis hyror, varupriser och lägre löner (VTI, 2010). Även de som väljer annat färdmedel tvingas alltså att vara med och betala kostnaden för parkeringsplatserna.

Dessa subventioner påverkar också efterfrågan av parkeringsplatser. Den som parkerar får sällan möjlighet att göra en avvägning mellan den egna nyttan av att parkera och den faktiska kostnaden för att tillhandahålla parkeringsplatsen. Detta gör att efterfrågan på parkeringsplatser är högre än vad den hade varit om marknadsmässiga priser rådde på parkeringar.

Kravet på att uppfylla parkeringsnormer genom att anlägga parkeringar som man inte kan ta fullt betalt för innebär att byggprocessen fördyras.

## 6 Framtida översyn av normen

Parkeringsnormen anger vilken inriktning som ska gälla för parkering så länge normen är gällande. För att vara rustad för ett samhälle som måste förändras mot ett mer hållbart resande, och särskilt det kommunala målet att vara fossiloberoende år 2030, finns anledning att successivt fortsätta arbetet att utreda frågeställningar kring parkering och mobilitet i Strömstads kommun.

Ett antal frågeställningar har identifierats som relevanta att utreda vidare även då aktuell parkeringsnorm är antagen och gällande. Frågor kring trafik och parkering i Strömstads tätort behandlas redan i den FÖP för Centrum-Skee, som är under framtagande för att kunna antas under 2018. De parkeringsfrågor som inte berörs i denna FÖP kan lämpligen samlas ihop i en långsiktig parkerings- och mobilitetspolicy, för att ange tonen för parkeringsfrågor då arbetet mot Strömstads *Vision 2030* fortskrider.

### 6.1 Användning av gatumark

I Strömstads centrala delar där marken är som mest värdefull för invånare, verksamma och besökare är det viktigt att prioritera användningen av gatumark på bästa sätt. Parkering är ytkrävande med cirka 15-30 m<sup>2</sup> per plats beroende på utformning och placering. Mest effektivt är längsgående parkering utmed en gata då tillfartsyta redan finns i form av körbanan.

Även om tillgänglighet med bil till många målpunkter alltid kommer att behövas bland vissa trafikanter, exempelvis personer med rörelsehinder eller för lastning och lossning, så kan det finnas anledning att ifrågasätta vilket utrymme bilparkering ska ges i centrala lägen. Platsen för parkering konkurrerar med andra alternativ såsom möjlighet till cykelbanor, bredare gångbanor för fler gående eller till och med gågator, samt plats för uteserveringar. En omlokalisering av parkeringar och införande vissa gator där biltrafik inte tillåts kan vara ett effektivt sätt att bidra till en förbättrad stadsmiljö vilket även ger en ökad omsättning hos den lokala handeln, något som flera genomförda exempel visar på (Trivector, 2003).

I och med Strömstads befintliga infartsparkeringar finns redan en grundstruktur för besöksplatser utanför de mest centrala delarna. Därmed kan det även finnas en möjlig potential i att omlokalisera ytterligare parkeringsplatser från centrum till nya lägen utanför centrum.

## 6.2 Parkeringsbeläggning, användning och avgifter

I syfte att upprätthålla kunskapsnivån och ge underlag för fortsatt planering, bör det kartläggas vilken beläggning befintliga parkeringsplatser har idag, hur de används samt vilka åtgärder i form av regleringar och avgifter som kan genomföras för att uppnå en önskvärd parkeringssituation.

En sådan kartläggning kan identifiera potentiella problem, som exempelvis att avgifter på vissa parkeringsplatser kan driva besöks- och arbetsparkerande att ställa sig i närliggande bostadsområden. I samband med en sådan utredning kan även potentialen för samnyttjande av parkering behandlas.

## 6.3 Tillgång till bilpool, utbyggt gång- och cykelvägnät samt utökad kollektivtrafik

En genomgående sänkning av normtalen skulle kunna bli aktuell i framtiden i takt med att resvanor förändras. De viktigaste faktorerna att arbeta med för att nå dit är bilpool, gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik.

Bilpool är ett sätt att minska behov av egen bil, vilket även ger ett effektivare utnyttjande av parkeringsplatser. Undersökningar visar att när en bil står parkerad cirka 95 % av tiden finns det en potential för effektivare utnyttjande genom bilpool. Studier av effekter i Stockholm, Göteborg och Malmö har visat att en bilpoolsbil i genomsnitt ersätter cirka 4-5 privatägda bilar som en direkt följd av att det finns tillgång till bilpool (Trivector, 2014). Potentialen att ha bilpool i Strömstad bör därför studeras närmare. Bilpool är inte längre ett fenomen enbart för storstäder, då även mindre orter som exempelvis Båstad, Vellinge och Älmhult har kommersiella bilpooler. Strömstads kommun kan ha en möjlighet att attrahera en extern leverantör av bilpool genom att exempelvis erbjuda dem tillgång till parkeringsplatser i strategiska lägen.

En fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägnätet skulle innebära att framförallt resor i storleksordningen 5 kilometer, som i nuläget görs med bil, till viss del kan ersättas med cykling. Detta förutsätter ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät, men också prioritering av drift och underhåll, välplacerade och väderskyddade cykelparkeringar, samt att kontinuerliga cyklingskampanjer genomförs riktade mot medborgare och verksamheter.

Införande av mer kollektivtrafik i Strömstads kommun är ytterligare något som på sikt kan bidra till en lägre parkeringsnorm i mer centrala lägen, inte minst om en bebyggelseutveckling sker i form av förtätning nära befintlig kollektivtrafik.

## 7 Källförteckning

Lantmäteriet (2017). Utdrag ur lägenhetsregistret genomfört den 20 april 2017

Plan- och bygglagen (2010). *SFS 2010:900 ändrad t.o.m. 2017:181*

SKL (2016). *Parkeringshandbok, Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning*

Statistiska centralbyrån (2017).

[http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_BE\\_\\_BE0101\\_\\_BE0101A/BefolkningNy/?rxid=04bb3200-487c-4cde-b5f3-277eae6ba8ab](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101A/BefolkningNy/?rxid=04bb3200-487c-4cde-b5f3-277eae6ba8ab)

Strömstads kommun (2016). *Bostadsförsörjningsplan 2016-2030*

Strömstads kommun (2013). *Översiktsplan för Strömstads kommun, KS/2008-0180*

Trafikverkets trafikstringsverktyg (2017).

<https://applikation.trafikverket.se/trafikalstring>

Trafikanalys (2017). [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Transportstyrelsen (2017). Utdrag från vägtrafikregistret för Strömstads tätort genomfört den 23 mars 2017

Trivector (2003). *Bilfria centumgator – litteraturstudie och enkät i svenska kommuner, rapport 2003:42*

Trivector (2014). *Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner, rapport 2014:84*

VTI (2010). *Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, VTI notat 23-2010*