

Tony Stark

Parkeringsriktlinjer för Bollnäs centrum

Dokumenttyp RIKTLINJER	Diarienummer 2021-00274
Beslutad av Kommunstyrelsen	Datum 2021-11-11 § 208
Dokumentet gäller för	Reviderat
För revidering ansvarar Kommunstyrelsen	Dokumentet gäller till
För uppföljning ansvarar Kommunstyrelsen	Dokumentansvarig Kommunstyrelsen
Dokumentet ersätter Parkeringsstrategi Bollnäs centrum – antagen 2016-09-26	Delgiven i fullmäktige

Förord

Den 5 mars 2015 fick Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en parkeringsstrategi med omarbetade parkeringstal – som är anpassade till möjligheten att förtäta byggandet i centrumnära lägen med ett reducerat antal parkeringsplatser. Dokumentet ska styra utvecklingen mot attraktiv stadsmiljö, effektiv markanvändning, hållbara transportmedel samt planering och samverkan för god tillgänglighet. Styrdokumentet ska utgöra vägledning och underlag för förhandlingar med byggherren vid detaljplaneläggning och bygglov. Grundläggande är att parkeringstalen lämnar utrymme för flexibilitet.

Under åren 2020-2021 har en granskning och omarbetning skett av den av kommunfullmäktige 2016-09-26 § 162 antagna parkeringsstrategin, utifrån kommunfullmäktiges beslut 2019-10-28 § 207, om en översyn av nämndernas samtliga styrdokument (se dnr. 2021-00274). Strategin har arbetats om för att införlivas i den struktur som beslutats i enlighet med ”Riktlinjer för Bollnäs kommuns politiska styrdokument”. Utifrån detta har även ”Parkeringsstrategi Bollnäs centrum” döpts om till ”**Parkeringsriktlinjer för Bollnäs centrum**”.

Parkeringsriktlinjerna har tagits fram tillsammans med konsultbolaget Trivector Traffic AB. Arbetet har genomförts av konsulterna Eric Dahlén, Astrid Michielsen och Malin Gibrand.

Granskning och omarbetning av dokumentet har genomförts av Micaela Nordin – praktikant på Samhällsbyggnadskontoret under sommaren 2020.

Tony Stark – samhällsplanerare på Bollnäs kommun – har varit projektledare för uppdraget.

Samhällsbyggnadskontoret – november 2021.

Tony Stark
Samhällsplanerare

Innehållsförteckning:

• Förord	2
• Innehållsförteckning	3
• Sammanfattning	4
• Inledning och bakgrund	7
• Nulägesbeskrivning	8
○ Cykelparkering	8
○ Bilparkering	10
• Parkeringsriktlinjer	16
○ Användare av parkering	16
○ Prioritering mellan användare/typ av parkering	16
○ Acceptabla gångavstånd till parkering	17
○ Parkeringstal för cykel och bil	19
○ Flexibla parkeringstal	22
○ Samnyttjande av parkering	23
• Parkering som medel för stadsutveckling	27
• Uppföljning och ansvar	31
• Bilaga 1. Bakgrund till parkeringstal	32
• Bilaga 2. Parkeringsriktlinjer för byggherrar	40

Sammanfattning

Bollnäs kommun arbetar aktivt för att utveckla tätorterna och transportsystemet i en mer hållbar riktning. Helt enkelt en kommun som prioriterar och planerar för hållbara resor samt på bästa möjliga sätt hanterar bilen. Det finns tydliga och konkreta ambitioner om att fler ska välja att gå, cykla och åka kollektivt – samtidigt som bilberoendet behöver minskas. I denna strävan blir då parkeringsriktlinjer för cykel och bil ett av kommunens starkaste verktyg för att främja hållbart resande.

Detta kunskapsdokument är uppdelad i tre delar – en nulägesbeskrivning, riktlinjer med nya parkeringstal och en framtidsutsikt med reflektioner kring parkeringsinsatsernas påverkan på Bollnäs stadsutveckling.

Nuläge

I centrala Bollnäs är majoriteten av bilparkeringsplatserna anordnade som markparkering (ca 71 %) – medan en mindre andel finns i parkeringshus (17 %) och som kantstensparkering (12 %). Utifrån den inventering som genomförts framgår det tydligt att beläggningsgraden är låg – både sommar- och vintertid – vilket indikerar att det finns ett relativt stort antal bilparkeringsplatser jämfört med efterfrågan. Eftersom beläggningsgraden generellt är låg och en stor andel av parkeringsplatserna dessutom utgörs av markparkering bedöms det finnas en potential att använda en del av parkeringsytorna till andra ändamål – t.ex. ny bebyggelse, trottoarer, uteserveringar, torg och parker.

När det gäller cykelparkeringar visar inventeringen att beläggningen främst är hög vid Bollnäs resecentrum – där också standarden är bra – med möjlighet till både ramlåsning och väderskydd. Vad gäller standarden i övrigt – vid både skolor och i centrum – saknas ofta möjligheten att låsa fast cykeln i ramen och väderskydd. De mobila cykelställen – som inte är förankrade i marken – bedöms inte vara tillräckligt attraktiva för att parkera sin cykel en längre tid.

Riktlinjer för cykel- och bilparkering

För att styra Bollnäs tätort mot uppsatta mål har riktlinjer för cykel- och bilparkering tagits fram.

Följande riktlinjer avhandlas:

- Prioritering mellan användare
- Acceptabla gångavstånd till parkering
- Parkeringsreglering för att prioritera olika grupper
- Parkeringstal för cykel och bil
- Flexibla parkeringstal
- Samnyttjande av bilparkering

Parkeringstal för cykel

Flerbostadshus

Cykelparkeringstal vid flerbostadshus (antal p-platser per lägenhet):

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
1 rum	1,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,0
2 rum	2,0	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,5
3 rum	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
4+ rum	3,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	4,0

Verksamheter

Cykelparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA):

Verksamhet	Cykelparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	7	1	8
Centrumhandel*	2	12	14
Restaurang	2	14	16
Hotell	0,2 cpl/anst	0,1 cpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

Parkeringstal för bil

Flerbostadshus

Bilparkeringstal vid flerbostadshus (antal p-platser per lägenhet):

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt*	0,50	+ 0,10 bpl**/lägenhet	0,60
1 rum	0,45	+ 0,05 bpl/lägenhet	0,50
2 rum	0,50	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,60
3 rum	0,60	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,70
4+ rum	0,90	+ 0,10 bpl/lägenhet	1,00

Verksamheter

Bilparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA):

Verksamhet	Bilparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	14	2	16
Centrumhandel*	4	14	18
Restaurang	5	21	26
Hotell	0,5 bpl/anst	0,75 bpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

Parkeringsriktlinjer som verktyg för stadsutveckling

Parkeringsriktlinjerna ska användas som ett verktyg för stadsutveckling i Bollnäs. Genom att frigöra ytor för annan bebyggelse uppnår Bollnäs den fördjupade översiktsplanens mål om den hållbara staden med stationsutveckling och förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Med en strategi som prioriterar hållbara transporter såsom gång, cykel och kollektivtrafik samt mer hanterar bilen styr vi utvecklingen mot en effektivare markanvändning och attraktiv stadsmiljö.

Bollnäs centrum har gott om parkeringsplatser för bilar. Det som krävs idag är en övergång till hållbara färdmedel och tillgängliggöra de bilparkeringsplatser som redan finns för de situationer bilden måste användas.

Framtidsutsikter

Med parkeringsriktlinjer som främjar hållbart resande och förtätning i kollektivtrafiknära lägen finns goda möjligheter till utveckling av Bollnäs stad. För en kommun som planerar för hållbara resor är framtidsutsikterna goda! Fler cyklar innebär en utbyggnad av cykelvägnätet och cykelparkeringsplatser nära viktiga målpunkter.

Bilparkeringsplatser bör anläggas utanför centrumkärnan och främst vid Bollnäs resecentrum då pendlings- och besöksparkeringsplatser fungerar bra att samnyttja tillika för att främja hållbart resande.

En framtida möjlighet för cykel- och bilparkeringsplatser samt för att främja hållbara transporter är att anlägga ett så kallat mobilitetshus i anknäring till resecentrum. Här skulle exempelvis parkering för cykel och bil kunna erbjudas tillika samnyttjandemöjligheter såsom cykel- och bilpool.

Inledning och bakgrund

Bollnäs – en kommun på språng

”Det händer i Bollnäs”, är inte bara en kommunslogan utan också en reell verklighet. Här arbetas det dagligen för en hållbar samhällsutveckling som ska generera en utbyggnation av tätorten och dess transportsystem. Det planeras för att förtäta byggandet i stations-, centrum- och kollektivtrafiknära lägen som ett led i stadens utveckling. Det finns uttalade ambitioner om att fler ska välja cykel, gång eller kollektivtrafik för att minska den personbilsdominans som råder i staden. Bollnäs har tagit ett tydligt språng mot det hållbara samhället. Och som ett hjälpmedel i samhällsbyggnaden krävs utredning och uttalade ambitioner om stadens parkeringsmöjligheter. Detta kunskaps- och styrdokument samlar dessa ambitioner och tydliggör riktlinjer för parkering vid nybyggnation och hur kommunen ska handla kring redan existerande parkeringsmöjligheter.

Nya parkeringstal som verktyg för samhällsutvecklingen

I och med rådande samhällsutveckling ser kommunen ett stort behov av förtätning som en del i stadens utveckling – parkeringsriktlinjerna för Bollnäs centrum ska agera möjliggörare för detta. Dokumentet ska även vara en möjliggörare för hållbart resande, funktionsblandning och planering för god tillgänglighet. Parkeringsriktlinjer för Bollnäs centrum är ett kunskaps- och styrdokument som ska kännas relevant gentemot invånare, kommunala verksamheter och externa aktörer. I dokumentet redovisas nuläget, riktlinjer och framtidsvision. De redovisade riktlinjerna går att användas i hela kommunen, men gäller specifikt i det avgränsade området kring Bollnäs centrum.

I och med rådande omständigheten gällande pågående pandemi och covid-19 under sommaren 2020 har inte beläggningsgraden inventerats då en sådan skulle redovisa en missvisande bild av verkligheten. I nulägesrapporten redovisas istället siffror från 2015 års inventering som bedöms vara fortsatt relevanta. Kapaciteten på cykel- och bilparkeringar har dock uppdaterats.

Koppling till andra styrdokument

Parkeringsriktlinjerna ska verka som ett komplement till Bollnäs kommuns översiktsplan samt vara ett verktyg för att uppnå kommunens miljömål.

Utgångspunkter

Med stöd i kommunens översiktsplan och miljömål ska parkeringsriktlinjerna verka som ett kompletterande styrmedel i arbetet med att säkra en hållbar samhällsutveckling.

Parkeringsriktlinjerna utgår från nedanstående punkter:

- Staden måste frigöra yta för ny bebyggelse
- Kommunen ska verka för att främja hållbart resande
- Öka andelen invånare som väljer gång, cykel och kollektivtrafik

Nulägesbeskrivning

Cykelparkering

Cykelparkeringarna inom det avgränsade området inventerades och räknades sommaren 2015 till 424 parkeringar. Inventeringen sommaren 2020 redovisade 312 parkeringsplatser för cykel. Bollnäs stads cykelparkeringar består till största delen av mobila ramlåsningslösningar utställda i centrum, men omfattar också andra varianter med väderskydd och säkerhetsanordningar, som inte erbjuder möjligheten till ramlåsning.



Figur 1 – karta över cykelparkering i Bollnäs centrum

Kapacitet

Antalet cykelparkeringar i Bollnäs centrum är uppräknade till 312. Cykelparkeringar med ett större antal platser återfinns främst vid stadshuset, resecentrum och Långnäs. Annars omfattar Bollnäs cykelparkeringar främst mobila ramlåsningslösningar runt om i centrumkärnan.

Cykelparkering	Kapacitet (#)	Beläggingsgrad (%)
Resecentrum västra	21	43
Resecentrum (stationshuset)*		
Resecentrum (anslutning till pressbyrån)	18	
Brogatan (Collinigatan)	8	63
Brogatan (Krokanen)	5	40
Krokanen	5	0
Västra stationsgatan	10	30
Trädgårdsgatan	10	10
Systembolaget	5	20
Stadshus (Långgatan)	20	50
Stadshus (Nygatan-Våggatan)	25	40
Brotorget (Utanför teamsportia)	18	0
Nordea (Odengatan-V.Stationsgatan)	5	40
Biblioteket Collinigatan)	7	43
Kulturhuset (Collinigatan)	35	6
Kulturhus/Bibliotek	10	30
Bangolf/Karlslundsbadet	20	5
Karlslundsbadet	30	7
Mamma Mos	25	8
Småbåtshamn	5	0
Långnäsparken/Folkets Park	30	7

Tabell 1 – kapacitet och beläggingsgrad på Bollnäs centrums cykelparkeringar

* I och med ombyggnationen och pågående utveckling av Bollnäs resecentrum finns inte dessa parkeringar med.

Standard

Möjligheten att hitta en cykelparkering skiftar. De faktorer som påverkar standarden är olika typer av låsningar och väderskydd. På vissa platser uppfylls kraven för goda parkeringsmöjligheter medan andra har en bit kvar att gå. Vid resecentrum – på andra sidan järnvägen – kan du parkera din cykel under väderskydd och låsa den i en säkerhetsanordning fäst i marken. Cykelparkeringarna utmed Brotorget med omnejd tendera att vara mobila, men med ramlåsningmöjligheter. Cykelparkeringen kring stadshuset erbjuder inga möjligheter till ramlåsning men tak.

Beläggning

Beläggningen på Bollnäs centrala cykelparkeringar är generellt sett låg – förutom vid resecentrum under 2015 års inventering. Denna parkering har sedan dess

plockats bort i och med ombyggnation och pågående utveckling av resecentrum. Men den höga beläggningsgraden indikerar att arbets- och studiependlingen skapar en efterfrågan att få parkera sin cykel vid resecentrums närhet.

Sammanfattning cykelparkering

Beläggningen är generellt sett låg på stadens cykelparkeringar, vilket indikerar att cykel inte är det självklara valet i Bollnäs. Standarderna på parkeringarna skiftar och tenderar främst att vara mobila ramlåsningslösningar eller cykelställ utan möjlighet till ramlåsning. Kapaciteten är låg gentemot målet att öka antalet resor med cykel och de parkeringar som har försvunnit i och med ombyggnationer har inte tillfälligt ersatts.

Bilparkering

I detta kapitel beskrivs kapacitet, beläggning och reglering av bilparkeringar i centrumnära lägen. Kapitlet redogör för antalet bilparkeringsplatser utifrån en kapacitetinventering av parkeringsplatser sommaren 2020.

Beläggningsgraden redovisas utifrån kommunens inventering från 2015. Detta då en ny inventering under pågående pandemi och rådande omständigheterna säkerligen skapar en missvisande bild av situationen. Den samlade bedömningen är dock att beläggningsstatistiken från 2015 fortfarande är relevant då trafikflödet inte förändrats i större utsträckning och antalet parkeringsplatser är likartade.

Utbud och reglering

Inom aktuellt område finns kommunal parkering på allmän gatumark som kantstensparkering och markparkeringsytor. Utöver detta finns tre privatägda parkeringshus som är öppna för allmänheten.

I stort sett all korttidsparkering i Bollnäs är gratis. Vissa parkeringsplatser är tidsreglerade och dessa återfinns främst i stadskärnan. Två av parkeringshusen är förlagda med avgifter.

Kapacitet

Markparkering

Markparkeringar utgör med sina 1189 parkeringsrutor störst del av stadens bilparkeringar, hela 71 %. Dessa är placerade i utkanten av centrum – största delen kring resecentrum, stadshusområdet och på Långnäs. De flesta omfattas av 24 timmars tidsreglering. Vid resecentrum återfinns 44 stycken 7-dygnsarkeringar och på andra områden är parkeringen reglerad till 3 timmar. Figuren nedan visar placeringarna på stadens markparkeringar.



Figur 2 – karta över markparkeringarnas lokalisering i Bollnäs centrum, antalet parkeringsplatser redovisas som siffror i cirkeln.

Tabell 2 nedan visar att det framförallt finns lediga platser på markparkeringsytorna i centrala Bollnäs. Röda siffror indikerar hög beläggning medan de blå siffrorna redovisar en lägre. Även runt stadshuset finns det gott om lediga platser. Vid Bollnäs resecentrum är beläggningen hög under vardagar, vilket indikerar att många av de som dagpendlar till andra orter med buss och tåg använder dessa parkeringsplatser. Parkeringsplatserna vid kulturkvarteret har vid alla inventeringar påvisat en hög beläggning. Torsbergsgymnasiets 24-timmarsparkering hade vid båda inventeringarna en hög beläggning, medan den närliggande parkeringen vid sporthallen hade gott om lediga platser. Den kan dock inte användas av elever och lärare vid gymnasiet på grund av tidsbegränsningen, vilket förhindrar möjligheten till samnyttjande. Beläggningen vid Långnäs och Karlundsbadet var vid båda inventeringarna låg, men är mycket säsons- och väderberoende.

Tabell 2 – Kapacitet och upplysningar kring Bollnäs centrum's markparkeringar.

Markparkering	Kapacitet (#)	Beläggingsgrad (%)			
		Sommar		Vinter	
		Vardag	Lördag	Vardag	Lördag
Stadshusområdet					
Under viadukten	38	42	74	39	63
Stadshusparkering	88	51	22	67	13
Grusplan	28	67	-	79	-
Grusplan vid församlingshemmet	72				
Längs med vattnet	27				
Mellan stadshuset och Vägen	11	64	-	82	-
Rastplats Bollnäs	18	39	-	56	-
Total	282				
Resecentrum					
Resecentrum västra*	134	55	30	64	23
Max Hamburgerrestaurang	49	49	-	83	-
G:a Järnvägsgatan	48	68	-	80	-
Total	231				
Kulturkvarteret					
Kulturhuset*	81	73	-	89	-
Servicekontoret**	21	84	-	100	-
Total	102				
Torsbergs- och sporthallsområdet					
Torsbergsgymnasiet	47	100	-	94	-
Sporthallen	105	32	-	56	-
Total	152				
Röda Kvarn/Mamma Mos					
Röda Kvarn	53	50	-	50	-
Mamma Mos	38	100	-	80	-
Total	91				
Karlslundsbadet					
Strandrestaurangen	48	6	-	8	-
Mekonomen	36	6	-	36	-
Total	84				
Långnäs					
Lekpark	18	23	-	8	-
Hamn	50	8	-	0	-
Parken nya entrén	43	0	-	0	-
Parken gamla entrén	100	0	-	4	-
Camping	37	0	-	0	-
Total	248				
Markparkering totalt	1190				

*I och med ombyggnationen av resecentrum är antalet parkeringsplatser något färre. Enlig detaljplan ängen 1 och 3 förväntas denna mark omvandlas till kontorsverksamhet.

**I och med ombyggnationen av resecentrum är parkeringarna något färre, enligt ny detaljplan ängen 1 och 3 förväntas dessa parkeringar byggas ut till totalt 54 platser.

Parkeringshus

I Bollnäs centrum finns tre parkeringshus, med en total kapacitet på 277 platser. Parkeringshusen står därmed för ungefär 17 % av det totala parkeringsutbudet i centrala Bollnäs.



Figur 3 – karta över parkeringshusens lokalisering, antalet parkeringsplatser redovisas som siffror i cirkeln.

Resultaten i tabell 3 visar att beläggningen, röda siffror, indikerar hög beläggning (över 80 %) medan de blå siffrorna redovisar en lägre. Beläggningen i parkeringshusen är högre under vardagar än på helger. Förutom i parkeringshus Lindex – direkt söder om Brotorget – är beläggningen i parkeringshusen relativt låg. P-hus Lindex har dessutom en övre våning som idag är avstängd. Parkeringshusen har utifrån detta stor potential att utvecklas, inte minst som besöksparkering i centrum.

Tabell 3 – Kapacitet och beläggingsgrad i Bollnäs stads parkeringshus

Parkeringshus	Kapacitet (#)	Beläggingsgrad (%)			
		Sommar		Vinter	
		Vardag	Lördag	Vardag	Lördag
Lindex kv. Kringlan	55	55	38	91	27
Åhléns kv. Vretåker	167	40	25	29	36
Systembolaget kv. Mercurius	55	49	38	73	27
Parkeringshus total	277				

Kantstenparkering

Förutom markparkering och parkeringshus finns det även parkering längs med gatorna, s.k. kantstenparkeringar. Dessa är parkeringar längs med gata och kan bland annat vara ett verktyg för farthållning genom att gatorna smalnas av.



Figur 4 – Lokalisering av Bollnäs centrum's kantstensparkering

Kantstenparkeringarna omfattar med sin totalkapacitet på 198 platser ungefär 12 procent av det totala parkeringsbeståndet i Bollnäs centrum. Beläggningen skiljer sig inte mycket mellan sommar- och vinterperiod. Odengatan, som har stor parkeringskapacitet, har en relativt hög beläggningsgrad vid både vinter- och sommarinventeringen. Röda siffror indikerar hög beläggning (över 80 %) medan de blå siffrorna redovisar en lägre.

Tabell 4 – kapacitet och beläggningsgrad längs Bollnäs stads kantstensparkeringar

Kantstenparkering	Kapacitet (#)	Beläggningsgrad (%)	
		Sommar	Vinter
Collingatan	7	57	43
Trädgårdsgatan	34	41	59
Apoteksgatan	15	50	38
Brogatan	18	28	50
Våggatan	18	44	72
Odengatan	56	81	64
Nygatan	45	73	33
Långnäsväg	5	40	100
Kantstenparkering total	198		

Sammanfattning – bilparkering

Bollnäs kommun har närmare 1400 allmänna parkeringsmöjligheter i centrum – utöver detta även 277 platser i privatägda parkeringshus. Strukturen i parkeringsmöjligheter har förändrats, några ytor har stängts ner för parkering medan nya har öppnat. Sedan 2015 års inventering har antalet parkeringar minskat med 32 stycken parkeringsmöjligheter.

Parkeringsriktlinjer

I detta kapitel beskrivs riktlinjer för parkering i centrala Bollnäs. Riktlinjerna syftar till att beskriva hur kommunen ska prioritera sitt arbete för att uppnå de mål som formulerats.

Följande riktlinjer ingår i förslaget:

- Prioritering mellan användare
- Acceptabla gångavstånd till parkering
- Parkeringsreglering för att prioritera olika grupper
- Parkeringstal för cykel och bil
- Flexibla parkeringstal
- Samnyttjande parkering

Användare av parkering

För att kunna ta fram effektfulla riktlinjer kopplat till parkering är det grundläggande att veta vilka grupper som parkeringen är avsedd för.

I centrala Bollnäs kan man urskilja följande grupper av parkeringsanvändare:

- Besökare
- Arbetspendlare
- Boende
- Pendlarparkerare

Besökare behöver ha tillgång till både cykel- och bilparkering vid bostäder och verksamheter. Deras parkeringstid är relativt kort för att kunna utföra olika ärenden – bankärende, shopping m.m. – och besök. För besökare är det viktigt att parkeringen finns nära målpunkten.

Boende behöver ha tillgång till både cykel- och bilparkering. För att säkra cykelparkering med hög attraktivitet behövs cykelparkeringen både inomhus och utomhus vid bostaden. De boende som äger bil kan delas in i två kategorier – de som använder bil för att pendla till arbetet och behöver ha parkeringsplats inom acceptabelt gångavstånd från hemmet på kvällstid – boende som inte pendlar med bil till arbetet och behöver ha tillgång till parkeringsplats under hela dygnet.

Arbetspendlare till Bollnäs består av dem som arbetar i centrum. De behöver under dagtid cykel- och bilparkering som ligger på acceptabelt gångavstånd från arbetsplatsen.

Pendlarparkerare är de som cyklar eller åker bil till Bollnäs resecentrum för att sedan fortsätta sin resa med buss eller tåg. Cyklister behöver därför stöldsäker och väderskyddad parkering alldeles i närheten av stationen. Bilister behöver parkering inom acceptabelt gångavstånd från stationen.

Prioritering mellan användare och typ av parkering

Denna riktlinje beskriver vilka användargrupper som bör prioriteras till olika typer av parkering i Bollnäs centrum. Hur denna prioritering ska ske beskrivs i senare riktlinjer.

Användare

För att bidra till Bollnäs kommuns målsättningar – om att cykeln ska vara ett prioriterat färdmedel för invånarna samt att planeringen ska medverka till att trafikens miljöbelastning minskar – bör cykelparkering prioriteras framför bilparkering i stadskärnan. Detta innebär exempelvis att cykelparkering alltid bör lokaliseras närmare målpunkt jämfört med motsvarande bilparkering vid nybyggnation av bostäder eller verksamheter.

I stadskärnan bör bilparkering på allmän gatumark i första hand prioriteras för besökare. Anledningen till detta är att skapa en hög tillgänglighet för de som inte har några tillräckligt bra alternativ till att resa med bil för att tillgodose sig utbudet som finns i centrum. Angöring, leveranser och parkering för funktionshindrade har också hög prioritet på kommunal gatumark i och med att deras behov ofta är svåra att tillgodose på annat sätt.

Typ av parkering

I stadskärnan där konkurrensen om marken är stor bör inte kommunens gatumark användas som långtidsuppställning för bilar. Boende i stadskärnan bör i första hand parkera sin bil i parkeringsanläggningar på kvartermark. Detsamma gäller för arbetande i stadskärnan, vilka också har mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik till stadskärnan i och med att Bollnäs resecentrum finns inom gångavstånd.

Acceptabla gångavstånd till parkering

Cykelparkering

Vid planering av cykelparkering är den viktigaste faktorn att cykeln ska kunna parkeras så nära målpunkten som möjligt. Detta betyder att det oftast är bättre med flera mindre cykelparkeringar i anslutning till varje entré, jämfört med en enda större cykelparkering. Om cyklister upplever avståndet till cykelparkeringen som alltför långt kommer de att parkeras nära entrén i alla fall – men oordnat – vilket kan resultera i problem vid drift och underhåll samt för personer med funktionsnedsättning. Kort avstånd till cykelparkering är framförallt viktigt när det gäller besökare. För arbetspendlare som cyklar till arbetet i stadskärnan kan ett något längre gångavstånd accepteras mot att cykelparkeringen håller högre standard med bra stödsäkerhet och väderskydd. För besökare är 25 meter ett lämpligt mått avseende gångavstånd mellan utomhus cykelparkering och målpunkt, medan avståndet kan utökas något för de som ska parkera en längre tid.

Bilparkering

När det gäller bilparkering kan olika användargrupper acceptera olika långa gångavstånd från parkering till målpunkt. Gångavståndet hänger dessutom ihop med vilken tillgänglighet kommunen vill erbjuda respektive användargrupp och färdmedel. I stadskärnan bör dock alltid cykelparkering finnas närmare målpunkten än motsvarande bilparkering.

Riktlinjer för acceptabla gångavstånd i och kring stadskärnan underlättar i tidiga skeden när ny bebyggelse ska exploateras. Riktlinjen är även lämplig att använda vid exploatering i närheten av en befintlig parkeringsanläggning, för att kunna avgöra om exploateringen bilparkeringsbehov kan lösas i denna, eller om gångavståndet blir för långt.

För att stimulera handeln och stadslivet i centrum och erbjuda en tillräckligt god tillgänglighet för **besökare** är det viktigt att gångavståndet mellan parkering och målpunkt inte är för långt. 200 meter bedöms vara ett acceptabelt gångavstånd i

Bollnäs kommun. Figur 4 nedan visar det område som täcks av en cirkel med radie 200 meter från korsningen mellan Odengatan och Brogatan.



Figur 4 – 200 m radie från korsningen mellan Odengatan och Brogatan.

Boende kan acceptera ett något längre gångavstånd jämfört med besökare. 300 meters gångavstånd mellan bostad och bilparkering bedöms rimligt och innebär dessutom att konkurrenskraften för kollektivtrafiken ökar i och med att gångavståndet till närmaste hållplats blir ungefär detsamma som till bilparkeringen. Dessutom ökar incitamenten att gå och cykla, jämfört med om bilen står parkerad i eller direkt vid bostaden. För Bollnäs centrum innebär detta att bilparkering för boende – förutom handikapparkering – bör förläggas på anläggningar i utkanten av centrum.

För **arbetsplatser** är ett gångavstånd till bilparkering som är jämförbart med gångavståndet till Bollnäs resecentrum rimligt. I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Gävleborgs län anges 500 meters gångavstånd som bra standard för närhet till kollektivtrafik. Inom 500 meters gångavstånd nås i stort sett hela centrala Bollnäs. I och med Bollnäs begränsade storlek skapar förflyttning av parkeringsplatser till utkanten av centrum möjligheter för förtätning.



Figur 5 – Acceptabelt gångavstånd för bilparkering vid arbetsplatser – den röda cirkeln illustrerar 400 meters radie från resecentrum vilket ungefär motsvarar ett gångavstånd på 500 meter.

Vid stationen finns också behov av ett visst bilparkeringsutbud för **pendelparkering**. Denna behöver dock inte vara i direkt anslutning till stationen i och med att det är värdefull mark som kan ha en alternativ användning (t.ex. handel och kontor). 200 meter bedöms som ett acceptabelt gångavstånd för att skapa en tillräckligt bra tillgänglighet, men samtidigt inte bjuda in till att den stationsnära marken ytterligare tas i anspråk av markparkering. Pendelparkeringen kan med fördel samnyttjas med parkering för handeln i centrum i och med att de har efterfrågan på parkering under olika tider, pendlare dagtid vardagar och handeln eftermiddag/kväll vardagar och helger. Vid Bollnäs resecentrum behöver även ett antal bilparkeringsplatser säkerställas i direkt anslutning till stationshuset för att möjliggöra angöring av taxi samt en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Parkeringstal för cykel och bil

De parkeringstal som redovisas nedan är desamma som i riktlinjerna från 2016, detta eftersom bil- och cykelinnehavet inte förändrats markant. Dessa anses därför fortfarande rimliga för Bollnäs centrum.

Vad är ett parkeringstal?

Parkeringstal (p-tal) anger hur många cykel- och bilparkeringsplatser som måste anläggas vid en ny exploatering (bostäder, arbetsplatser, idrottsanläggningar m.m.). P-tal anges vanligen som ett minsta antal parkeringsplatser per bostad eller per kvadratmeter bebyggd yta. Det är exploatören som ansvarar för att dessa iordningsställs inom rimligt gångavstånd från exploateringen. Parkeringstal för bil vid bostäder bör motsvara en uppskattad efterfrågan utifrån lokala förutsättningar – och den som väljer att äga en bil bör kunna parkera den inom gångavstånd från bostaden. Parkeringstal för verksamheter bör utgå från möjligheten att resa med andra trafikslag – ju mer (billig) bilparkering som erbjuds, desto fler kommer att ta bilen till verksamheten, även om alternativen är goda.

Hur tas parkeringstal fram?

Parkeringstal beräknas genom att studera faktisk statistik för boende och verksamheter:

Tabell 6 Parkeringstal cykel

Parkeringstal cykel			
P-tal bostäder	=	boendetäthet x cykelinnehav	+ besöksparkering
P-tal verksamheter	=	arbetstäthet x cykelförarandel	+ besöksstäthet x cykelförarandel

Tabell 7 Parkeringstal bil

Parkeringstal bil			
P-tal bostäder	=	boendetäthet x bilinnehav	+ besöksparkering
P-tal verksamheter	=	arbetstäthet x bilförarandel	+ besöksstäthet x bilförarandel

Boendetäthet definieras som antal boende per lägenhet. Arbetstäthet och besöksstäthet definieras som antalet arbetande respektive besökare per verksamhetsyta, till exempel 5 arbetande per 1000 kvadratmeter BTA (BTA står för bruttoarea, vilket är summan av alla våningsplans totalarea).

Bil- och cykelinnehav betyder antalet bilar respektive cyklar boende i genomsnitt äger. Till exempel, om en familj på fem personer har en bil och fem cyklar så blir bilinnehavet 0,2 bilar per person och cykelinnehavet 1,0 cykel per person. Bilförarandel och cykelförarandel till ett visst mål (till exempel en restaurang) är andelen av resenärer som kör bil respektive cykel till målet.

Bakgrundsdata som använts för att beräkna parkeringstalen för Bollnäs redovisas i bilaga 1. Parkeringsnormen bör dock vara flexibel, med möjlighet till avsteg. Cykelparkering ska dessutom öka för att främja ett hållbart resande och öka antalet cyklister i kommunen.

Parkeringstal för cykel i Bollnäs kommun

Flerbostadshus

Följande cykelparkeringstal föreslås i centrala Bollnäs vid nybyggnation av flerbostadshus. Cykelinnehavet per person är uppskattat till 1,5 cyklar per person. Siffrorna är avrundade.

Tabell 8 - Förslag till cykelparkeringstal vid flerbostadshus (antal p-platser per lägenhet)

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
1 rum	1,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,0
2 rum	2,0	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,5
3 rum	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
4+ rum	3,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	4,0

Verksamheter

Följande cykelparkeringstal föreslås för verksamheter i centrala Bollnäs. Cykelparkeringstalet anger antalet parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA. Till ett kontor på 2000 kvadratmeter bör i enlighet med tabellen nedan med p-talet 8/1000 kvm anläggas minst 16 cykelparkeringsplatser.

Tabell 9 - Förslag till cykelparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA)

Verksamhet	Cykelparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	7	1	8
Centrumhandel*	2	12	14
Restaurang	2	14	16
Hotell	0,2 cpl/anst	0,1 cpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras. Vid handel där det finns ett behov (ex. matvarubutiker) bör ett visst antal av parkeringstalet iordningsställas för lastcyklar/lådcyklar.

Parkeringstal för bil i Bollnäs centrum

Flerbostadshus

Tabellen nedan visar parkeringstal för bil i centrala Bollnäs, uttryckt som bilparkeringsplatser per lägenhet. Bilparkeringstal 0,60 anger att 0,60 parkeringsplatser bör förses per lägenhet. Om ett flerbostadshus innehåller till exempel 50 lägenheter bör totalt 30 parkeringsplatser anläggas vid bostadshuset givet bilparkeringstalet 0,6 ($0,6 \times 50 = 30$).

Tabell 10 - Förslag till bilparkeringstal vid flerbostadshus (antal p-platser per lägenhet)

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt*	0,50	+ 0,10 bpl**/lägenhet	0,60
1 rum	0,45	+ 0,05 bpl/lägenhet	0,50
2 rum	0,50	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,60
3 rum	0,60	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,70
4+ rum	0,90	+ 0,10 bpl/lägenhet	1,00

* Det generella talet bör endast användas i tidiga exploateringskedan när rumsfördelningen inte är känd. ** bpl = bilparkeringsplatser

Verksamheter

Följande bilparkeringstal föreslås för verksamheter i centrala Bollnäs. Bilparkeringstalet anger antalet parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA. Ett kontor på 2000 kvadratmeter bör i enlighet med tabellen nedan med p-talet 16/1000 kvm anläggas 32 bilparkeringsplatser.

Tabell 11- Förslag till bilparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA)

Verksamhet	Bilparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	14	2	16
Centrumhandel*	4	14	18
Restaurang	5	21	26
Hotell	0,5 bpl/anst	0,75 bpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

* Butiker med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

Flexibla parkeringstal

I centrumområdet föreslås fastighetsägare och exploatörer erbjudas möjlighet att kunna göra åtgärder för att minska efterfrågan på parkering och i gengäld få ett lägre parkeringstal för bil. Detta kallas för flexibla parkeringstal – vilket innebär avsteg från parkeringstalen ovan – förutsatt att några av nedanstående villkor är uppfyllda. Åtgärderna kan tas vid bostäder och vid verksamheter. Flexibla parkeringstal föreslås endast i centrumområdet – i och med att alternativen att resa hit på annat sätt än med bil är goda.

Bostäder

För att kunna göra avstegen från bilparkeringstalen vid bostäder måste exploatören genomföra ett paket av åtgärder som syftar till att minska bilinnehavet bland de boende, eftersom det är detta som påverkar hur många bilparkeringsplatser som behövs.

Exempel på åtgärder som exploatören kan genomföra för att erbjudas avsteg från parkeringstalen vid bostäder är:

- Förse de boende med gratis medlemskap i bilpool (helst i minst 5 år).
- Tillämpa avgift på boendeparkering, som är skild från bostadshyran.
- Erbjuder prova-på-kort i kollektivtrafiken (minst ett månadskort per hushåll).
- Anlägga kvalitativ cykelparkering inom- och utomhus, som är väderskyddade och har möjlighet till ramlåsning.
- Inrätta cykelpool med olika typer av cyklar – lådcyklar, cykelkarror och elcyklar – som man normalt inte äger själv – men kan ha behov av för att transportera matkassar, vid utflykter eller för att skjutsa barn
- Kommunikations- och informationskampanjer för att marknadsföra de alternativa transportmöjligheterna. Informationen bör gå ut till spekulanter i samband med visning och marknadsföring av bostäderna samt vid inflyttning.
- Årlig uppföljning av bilinnehavet bland de boende som rapporteras till kommunen för att de ska kunna följa utvecklingen och se om det reducerade parkeringstalet motsvarar bilinnehavet bland de boende. Detta är viktig kunskap inför kommande projekt.

Hur stor reduktion som blir aktuell måste bedömas från fall till fall. Åtgärderna ska ses som ett paket eftersom de förhöjer varandra. Det är inte möjligt att välja en av åtgärderna i listan ovan för att sedan diskutera reduktion.

Om bilpool inte inkluderas kan ingen reduktion ges. Om bilpool inrättas samt kostnad för parkering särskiljs från bostadshyran kan parkeringstalet reduceras med 20 procent. Genomförs samtliga åtgärder ovan kan reduktionen uppgå till 30 procent av det aktuella parkeringstalet.

Åtgärderna är ofta enklare att införa vid exploatering i samband med ett större stadsbyggnadsprojekt eftersom det då finns tydliga skalfördelar med exempelvis bilpool, cykelpool och att bygga gemensamma parkeringsanläggningar.

Verksamheter

För att kunna göra avstegen från bilparkeringstalen vid verksamheter måste exploatören genomföra åtgärder som syftar till att minska bilanvändandet bland de anställda och de som besöker verksamheten – eftersom detta påverkar hur många bilparkeringsplatser som behövs.

Exempel på åtgärder för att få lägre p-tal vid exploatering av verksamheter är:

- Införa parkeringsavgifter vid verksamheten.
- Anlägga dusch och omklädningsrum samt uppvärmda parkeringsytor för cyklister för att uppmuntra till cykelpendling.
- Inrätta tjänstebilpool och se till att det finns tjänstecyklar.
- Säkerställa att verksamheterna som flyttar in tar fram en resepolicy eller grön resplan för sina anställdas resor.
- Erbjuder individuell reserådgivning till kommande hyresgäster.
- Ta fram kommunikations- och informationskampanjer för att marknadsföra de alternativa transportmöjligheterna, till exempel prova på kampanjer, såsom testtrampare för cykel och testresenär för kollektivtrafiken.

Även här behöver reduktionens omfång bedömas från fall till fall samt att åtgärderna ska ses som ett paket. Om parkeringsavgifter inrättas kan parkeringstalet reduceras med 20 procent. Genomförs samtliga åtgärder ovan kan reduktionen uppgå till 30 procent av det aktuella parkeringstalet.

Samnyttjande av parkering

Samnyttjande innebär att bilplatserna i en parkeringsanläggning blir tillgängliga för fler och kan användas för olika ändamål under olika tider på dygnet. Hur stor andel av parkeringsplatser som kan samnyttjas beror på beläggningen under olika tider på dygnet. Samnyttjande av parkering för boende i centrum behöver diskuteras från fall till fall.

När en ny parkeringsanläggning ska dimensioneras är det inte önskvärt att räkna med att samnyttja en stor del av boendeparkeringen som arbetsplatsparkering dagtid. Detta eftersom systemet då verkar för att en stor del av de boende ska ta bilen till jobbet för att lämna plats åt de arbetande som ska nyttja anläggningen dagtid. De centrumboendes bil bör därför ha en parkeringsplats under dagtid.

Samnyttjandeprincipen bör därför främst tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser – som även kan utnyttjas för handel och/eller idrottsplatser – som har efterfrågan på parkering olika tider under veckan. Möjligheter till samnyttjande ökar i takt med att alternativa färd sätt till arbetet erbjuds.

Korrektionsfaktorer av parkeringsnormen med samnyttjande

Nedan framgår exempel på korrektionsfaktorer för samnyttjande av bostäders respektive verksamheters behov. Exempelvis innebär 0,75 för bostäder att 75

procent av parkeringsbehovet för bostäder behövs under vardagar, resterande 25 procent kan därmed nyttjas för exempelvis arbetsplatsparkering. Kontor har högt behov (cirka 75 procent) under dagtid, vardagar men lågt behov (10 procent) under lördagar.

Tabell 12 - Samnyttjandetabell för bilparkering.

Lokaltyp	Vardag 10 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Natt
Bostäder	0,75	0,75	0,75	0,85
Boendebesökare	0,30	0,70	0,50	0,40
Kontor	0,75	0,30	0,10	0,10
Centrumhandel	0,40	0,85	1,00	-
Restauranger	0,75	0,40	0,60	-

Räkneexempel

I Tabell 13 nedan redovisas det totala parkeringsbehovet enligt parkeringsnormen för ett exempelkvarter i centrum med 120 lägenheter, 5000 kvadratmeter BTA kontor, 1000 kvadratmeter BTA handel och 500 kvadratmeter BTA restaurang.

Med framtagna parkeringsnorm som redovisats ovan skulle det leda till följande antal bilparkeringsplatser:

- ▶ Antal p-platser bostäder
 = p-platser boende + p-platser besökande
 = p-tal boende x antal lägenheter + p-tal besökande x antal lägenheter¹
 = 0,50 x antal lägenheter + 0,10 x antal lägenheter
 = 0,50 x 120 + 0,10 x 120
 = 60 + 12
 = 72
- ▶ Antal p-platser kontor
 = p-tal kontor² x antal 1000 kvm BTA kontor
 = 16 x 5
 = 80
- ▶ Antal p-platser centrumhandel
 = p-tal centrumhandel³ x antal 1000 kvm BTA centrumhandel
 = 18 x 1
 = 18
- ▶ Antal p-platser restaurang
 = p-tal restaurang⁴ x antal 1000 kvm BTA restaurang
 = 26 x 0,5
 = 13

Totalt behöver därför 183 bilparkeringsplatser anordnas i detta exempel.

Tabell 13 nedan sammanfattar resultaten:

¹ Se tabell 10

² Se tabell 11

³ Se tabell 11

⁴ Se tabell 11

Tabell 13 - Parkeringsbehov för räkneexemplet enligt parkeringsnorm

Exploatering	Antal lägenheter/kvm BTA	Antal bilparkeringar
Bostäder	120 lgh	72 (varav 12 besöksparkering)
Kontor	5 000 kvm	80
Centrumhandel	1 000 kvm	18
Restaurang	500 kvm	13
Summa:		183

Om man använder sig av samnyttjande enligt korrektionsfaktorerna i tabell 12 kan det totala antalet bilparkeringar minska. Nedan redovisas antalet bilparkeringar som behövs om man samnyttjar bostäderna och verksamheterna i räkneexemplet. Det totala parkeringsbehovet – som visas i Tabell 13 – multipliceras med korrektionsfaktorerna.

Tabell 14 visar alla beräkningar för parkeringsbehov med samnyttjande. Som framgår av tabellen blir det totala bilparkeringsbehovet med samnyttjande 127 platser. Den dimensionerande tidpunkten i exemplet är vardagar under kontorstid eftersom parkeringsbehovet då är högst.

Genom samnyttjande har bilparkeringsbehovet reducerats från 183 till 127 platser. Att samnyttja bilparkeringen i en anläggning ger ett mer effektivt markutnyttjande, samtidigt som det innebär ekonomiska besparingar jämfört med om varje exploatör ska bygga så många parkeringsplatser som deras verksamhet/bostad behöver var för sig.

Tabell 14 - Parkeringsbehov (korrektionsfaktor x parkeringsbehov) för räkneexempel med samnyttjande, avrundat till närmsta heltal

Lokaltyp	Vardag 10-16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 – 13	Natt
Bostäder	0,75 x 60 = 45	0,75 x 60 = 45	0,75 x 60 = 45	0,85 x 60 = 51
Boendebesökare	0,30 x 12 = 4	0,70 x 12 = 9	0,50 x 12 = 6	0,40 x 12 = 5
Kontor	0,75 x 80 = 60	0,30 x 80 = 24	0,10 x 80 = 8	0,10 x 80 = 8
Centrumhandel	0,40 x 18 = 8	0,85 x 18 = 16	1,00 x 18 = 18	-
Restauranger	0,75 x 13 = 10	0,40 x 13 = 6	0,60 x 13 = 8	-
Summa:	127	100	86	64

Exempel från andra kommuner

Det finns många goda exempel rörande frågan om parkering och att använda dessa som ett verktyg för att främja stadsutvecklingen och det hållbara resandet i vårt avlånga land. Nedan redovisas två exempel som går att applicera på Bollnäs som kommun och tätort.

- ▶ **Gröna parkeringsinköp.** En kommunal insats för att främja hållbart resande och minska bilinnehavet, där byggherren får möjlighet till sänkt parkeringsnorm genom att genomföra åtgärder som verkar för en hållbar stadsutveckling. I Umeå genomfördes ett stort byggprojekt i stadens centralaste delar. För att svara på efterfrågan av parkeringar erbjöds de boende att parkera i ett parkeringshus en bit från bostaden. Detta frigjorde yta i centrum och startade en fundering kring vikten av bil hos de boende.
- ▶ **Flexibla parkeringstal.** Annat namn men lika syfte – att främja det hållbara resandet och minska bilinnehavet bland de boende vid nybyggnation. Här följer ett exempel från Malmö kommun, som hade beslutat om en

parkeringsnorm för detaljplanen på 1,1 bpl/lgh (1,0 för boende och 0,1 för besökare) och byggherrarna gavs möjligheten att få detta sänkt till 0,8 bpl/lgh (0,7+0,1). Denna sänkning förutsatte att samtliga byggherrar gemensamt åtog sig att genomföra ett paket av åtgärder som leder till lägre efterfrågan på parkering i området. En av de viktigaste åtgärderna var att byggherrarna skulle säkerställa en bilpool i området och betala den fasta månadsavgiften för denna för alla lägenheter och verksamhetslokaler i fem år räknat från inflyttningsdatum i respektive hus – samt att friköpa minst 170 parkeringsplatser vardera à 100 000 kr till kommunen som istället åtog sig att anordna dessa i större gemensamma parkeringsanläggningar. De byggherrar som var inblandade i överenskommelsen valde en gemensam extern aktör som bilpoolsleverantör. Detta företag har i sin tur haft löpande dialog med det kommunala parkeringsbolaget för att säkerställa parkeringsplatser för poolens bilar. En annan åtgärd byggherrarna förband sig vid var att rapportera in hur bilinnehavet utvecklar sig i deras fastighet över tid. Den första boende enkäten visade att det generellt bodde två personer per lägenhet och att det fanns 0,6 bilar per lägenhet i kvarteret. Drygt hälften av de boende var anslutna till bilpoolen och i detta kvarter var bilinnehavet lägre än kvarter som inte hade utvecklat omfattande beteendepåverkansåtgärder.

Parkering som medel för stadsutveckling

Bollnäs kommun verkar för en befolkningstillväxt och förtätning av centralorten. Något som understryks i den fördjupade översiktsplanen för Bollnäs stad. Samma dokument tydliggör även vikten av att främja hållbart resande och bryta den rådande personbilsdominansen. Den fördjupade översiktsplanen verkar även för gång- och cykeltrafik och andra kollektiva färdmedel.

Parkeringsriktlinjerna ska vara ett komplement och stöd till ovannämnda plan i beslut rörande samhällsutvecklingen i kommunen.

Utbyggnad av cykelparkering

Inventeringen av Bollnäs stads cykelparkering visar att stora delar av parkeringarna inte omfattas av goda låsningsmöjligheter och väderskydd. Några av cykelställen är såklart av högre säkerhetsanordning och har väderskydd, men en stor del av stadens cykelparkeringar omfattas av mobila ramlåsningslösningar, som då enkelt kan förflyttas. Detta kan bland annat komma att försvåra för drift och underhåll. Som ett led i att främja hållbart resande måste också cykelparkeringarna få ett uppsving och kräver viss utbyggnation. Att Bollnäs invånare väljer cykeln framför bilen främst vid kortare resor, innebär både att fler bilparkeringar frigörs och främjar klimat och folkhälsa. Kommunen måste skapa förutsättning för cykling, både med goda parkeringsmöjligheter – men också som bekvämlighetsåtgärder – som att det finns möjlighet att serva sin cykel i anslutning till parkeringen.

Detaljplaner

I enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Bollnäs stad ska avsaknaden av detaljplan aldrig vara ett problem när en exploatör visar intresse för ny bebyggelse i kommunen. Som en led i detta kan det krävas att mark som tidigare använts som parkering frigörs och står redo när utomstående aktörer vill investera i Bollnäs samhällsutveckling. Ett exempel rörande detta är detaljplanen för Ängen 1 och 3 (Kulturhusparkeringen). I och med att den nya detaljplanens laga kraft försvinner parkeringsmöjligheter till förmån för ny bebyggelse. Kommunen måste vara medveten om vad bortfall av dessa parkeringsmöjlighet gör för stadens besöksnäring och hantera dessa. Hanteringen i detta fall blir att hitta andra markytor som inte anses attraktiva eller är obrukbara för ny bebyggelse samt hänvisa invånare och besökare till andra existerande parkeringsplatser. Kommunen har också i uppdrag förvärva mark, främst i anslutning till resecentrum. Detta innebär att det finns ett långsiktigt tänkande kring att skapa bilparkeringsmöjligheter med närhet till pendlingsmöjligheter som också kan samnyttjas med besökare.

Hållbart resande med resecentrum som verktyg

Bollnäs kommun är tydliga – hållbart resande ska främjas. Detta genom att öka gång-, cykel- och kollektivtrafik. I denna omställning har kommunen ett fantastiskt verktyg genom det nybyggda resecentrumet – med det förträffliga läget mitt i staden, kommunen och länet. Denna plats ska fungera som navet i kommunens resande men också som en viktig knutpunkt i Gävleborg. Nybyggnationen har planerats utifrån resenären med ledord som trygghet, tillgänglighet, säkerhet och bekvämlighet. Slutresultatet blev ett område utan etager och trappsteg med markvärme och en väntsal med värmeslingor i bänkarna – allt för tillgängligheten och bekvämligheten. Detta område knyter ihop tågtrafiken med busstrafiken, men slussar också via de tydliga stråken resenären mot Bollnäs centrumkärna. Kollektivtrafiken och Bollnäs resecentrum är grundläggande i arbetet med att frigöra parkeringsplatser i centrum – besökare och arbetare ska i och med ombyggnationens bekvämlighet och lättillgänglighet välja det kollektiva färdmedlet. En ökad användning av resecentrum kan dock komma att ställa krav på

tillgång till parkering i närhet. Att tillgängliggöra ny parkering i detta område är därför legitimt och skapar en stor möjlighet till samnyttjande. Under dagarna kan dessa parkeringar användas av pendlare medan besökare under kvällstid och helger kan parkera där för att sedan slussas via resecentrums förtydligade stråk mot stadskärnan.

Mobilitetshus i anslutning till resecentrum som lösning

En framtida insats för att möta den ökade efterfrågan på parkeringsmöjligheter kring resecentrum skulle kunna vara ett mobilitetshus. Ett hus med goda möjligheter till parkering av bil och cykel men också tillgängliggörande av transporttjänster såsom bil- och cykelpooler. Ett mobilitetshus skulle vara ett verktyg i ett hållbart resande från dörr till dörr, inte bara från resecentrum till annan station. Införande av ett mobilitetshus skulle också ligga i linje med det nya resecentrumets ledord om att det ska vara bekvämt att välja det hållbara alternativet.

Parkering med motprestation

Idag krävs ingen motprestation för att parkera på kommunens allmänna parkering, vilket symboliserar bilen som allsmäktig. Att kräva en motprestation ställer högre krav på den som parkerar och tydliggör kommunens tankegångar kring att ”planera för cykeln och hantera bilen”. Att kräva motprestation skulle kunna leda till att de kortare resorna med bil minskar. Motprestation i denna bemärkelse kan vara avgift eller p-skiva. För införande av avgift eller annan prestation vid parkering av bil krävs vidare utredning, men är ett viktigt verktyg för att främja det hållbara resandet och försvåra i och med det mindre hållbara valet.

Förutsättning för förtätning

Programmet för parkeringstal är en förutsättning för att uppnå den fördjupade översiktsplanens mål om förtätning. Parkeringsriktlinjer med fokus på att flytta markparkering från centrumkärnan kan frigöra yta för annan samhällsnytta än bilism. Flyttas bilparkering till arealer nära resecentrum och in i redan existerande parkeringshus möjliggör detta annan bebyggelse. Programmet tydliggör att parkering inte ska stå i vägen för marker med god möjlighet att exploatera för nya bebyggelse på. Med en effektiv markanvändning återfinns bilparkering på områden där exploatering för ny bebyggelse inte är möjlig eller anses attraktiv.

Ekonomiska fördelar

Att anlägga ny bilparkering är kostsamt. För att tydliggöra detta och påvisa vad dessa kostnader skulle kunna användas till för att främja ett hållbart resande och stadsutveckling presenteras därför bygg och konstruktionskostnader och alternativ användning nedan.

Bygg-och konstruktionskostnader

Eftersom byggandet av ett parkeringsgarage eller parkeringshus påverkas av flera platsspecifika faktorer är det svårt att göra en generell kostnadsuppskattning. Exempelvis kan ett nytt parkeringsdäck i ett industriområde med goda markförutsättningar och stora fria ytor att tillgå utformas yteffektivt och utan kostnadsdrivande krav på att anpassa byggnaden till omgivningen. Motsvarande anläggning i centrumnära bebyggelse skulle sannolikt bli betydligt dyrare.

Förutom platsspecifika egenskaper och design beror kostnaden per parkeringsplats i en anläggning mycket på hur effektivt ytan disponeras. Generellt brukar 30 kvadratmeter per parkeringsplats anges som en övre gräns för en effektivt utformad parkeringsanläggning.

Tabell 15 - Anläggningskostnader för olika typer av parkering

Typ av parkering	Anläggningskostnad/plats (sek)
Markparkering	15 000 – 50 000
P-hus	100 000 – 200 000
Garage	200 000 – 500 000

* Kostnaden kan variera stort beroende på förutsättningar. Inte minst när de anläggs i garage där kostnaden per parkeringsplats kan variera kraftigt.

Kostnaden för drift av en parkeringsplats på gatumark är svårt att uppskatta exakt, eftersom den oftast är en del av den allmänna gatudriftskostnaden, så även i Bollnäs kommun.

Alternativanvändning/-intäkter

Ett bra sätt att analysera kostnaden eller värdet av att ha en parkeringsplats är genom att titta på alternativanvändningen av platsen och den relaterade kostnaden. Alternativkostnaden för att använda en resurs för ett visst ändamål är den nytta eller det värde som resursen skulle kunna ge med annan användning. För en parkeringsplats betyder det de intäkter som ytan skulle kunna skapas vid annan användning. Man kan därför peka ut några alternativa användningar för en parkeringsplats beroende på om det är en kantstensparkering eller markparkeringsyta, exempelvis:

- Cykelbanor
- Busskörfält
- Breddning av trottoarer, som kan användas av gående eller som uteserveringsplats
- Byggbar yta för bostäder eller verksamheter

Intäkterna för cykelbanor, busskörfält och trottoarer är relativt komplex att beräkna – eftersom de handlar om samhällsnyttiga effekter – däremot är det åtgärder som ligger i linje med kommunens målsättningar om att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande.

Gratis parkering betyder dessutom att de som inte åker bil också betalar för parkering – i form av skatter och andra avgifter – för att anlägga och underhålla parkeringsplatsen. Till exempel är det sannolikt att en butik med flera parkeringsplatser lastar över delar av denna (hyr-/anläggnings-) kostnad på kunderna i form av högre priser på varor.

Ökad tillgänglighet av sociala mötesplatser och fysisk aktivitet i centrum ställer krav

Bollnäs stads fördjupade översiktsplan styr mot ökad tillgänglighet av fysiska aktiviteter och sociala mötesplatser i centrumkärnan. I och med detta lockas också fler personer att besöka Bollnäs centrum. Vid ökat tryck från besökare krävs noggrann planering och tillgängligheten till transporter ska inte utesluta någon från att delta. Frågan om parkeringar vid större evenemang måste därför tas i beaktande även i dessa riktlinjer. Omställningen mot hållbara färdmedel är en viktig del i att frigöra parkering till de personer som måste använda bilen. För att främja cykel- och gångtrafik samt kollektiva transporter krävs utbyggnation av cykelparkeringar, fler busssturer, ett tillgängligt resecentrum m.m. Bollnäs centrum är kompakt, vilket möjliggör gångavstånd till stora delar av centrumkärnan, därför går det att parkera på ena sidan centrum och delta på evenemang på andra sidan. Samnyttjande av

parkering blir i denna fråga också viktig, resecentrums parkeringar står generellt tomt under kvällstid och helger då de inte används som pendlarparkering, detta frigör en stor mängd parkeringsplatser för besökare. Bilparkeringsplatser finns det gott om i Bollnäs kommun – här handlar det istället om att kunna slussa ut besökarna till de olika parkeringar som redan finns – bland annat genom bättre skyltning.

Uppföljning och ansvar

Miljö- och byggnämnden ansvarar för att implementera programmet, som ett verktyg till beslutsfattande i detaljplane- och bygglovsförfarandet.

Teknik- och fritidsnämnden med sin utförarroll ansvarar för att säkerställa att visionerna kring omstrukturering av parkeringsplatser för framtidens samhällsutveckling efterföljs i teorin gällande kommunens allmänna parkeringar.

Bilaga 1. Bakgrund till parkeringstal för bil och cykel

Vad är parkeringstal?

Parkeringstal (p-tal) anger hur många cykel- och bilparkeringsplatser som måste anläggas vid en ny exploatering (bostäder, arbetsplatser, idrottsanläggningar etc.). P-tal anges vanligen som ett minsta antal parkeringsplatser per bostad eller per kvadratmeter bebyggd yta. Det är exploitören som ansvarar för att dessa iordningsställs inom rimligt gångavstånd från exploateringen.

Parkeringstal för bil vid bostäder bör motsvara uppskattad efterfrågan utifrån lokala förutsättningar – den som väljer att äga en bil bör kunna parkera den inom gångavstånd från bostaden. Parkeringstal för verksamheter bör utgå från möjligheten att resa med andra trafikslag – ju mer (billig) bilparkering som erbjuds, desto fler kommer att ta bilen till verksamheten, även om alternativen är goda.

Hur parkeringstal tas fram

Parkeringstal beräknas genom att studera faktisk statistik för boende och verksamheter:

Tabell 1 Parkeringstal bil

Parkeringstal bil				
P-tal bostäder	=	boendetäthet	x bilinnehav	+ besöksparkering
P-tal verksamheter	=	arbetstäthet	x bilförarandel	+ besökstäthet x bilförarandel

Tabell 2 Parkeringstal cykel

Parkeringstal cykel				
P-tal bostäder	=	boendetäthet	x cykelinnehav	+ besöksparkering
P-tal verksamheter	=	arbetstäthet	x cykelförarandel	+ besökstäthet x cykelförarandel

Boendetäthet definieras som antal boende per lägenhet. Arbetstäthet och besökstäthet definieras som antalet arbetande respektive besökare per verksamhetsyta, exempelvis 5 arbetande per 1000 kvadratmeter BTA (BTA står för bruttoarea, vilket är summan av alla våningsplans totalarea).

Bil- och cykelinnehav betyder antalet bilar respektive cyklar boende i genomsnitt äger. Till exempel om en familj på fem personer har en bil och fem cyklar så blir bilinnehavet 0,2 bilar per person och cykelinnehavet 1,0 cykel per person. Bilförarandel och cykelförarandel för ett visst mål (till exempel en restaurang) är andelen av resenärer som kör bil respektive cykel till målet.

Bakgrundsdata som använts för att beräkna parkeringstalen för Bollnäs framgår nedan. Parkeringsnormen bör dock vara flexibel med möjlighet till avsteg. Cykelparkering ska dessutom planeras så att antalet cykelresor kan öka.

Bakgrundsdata p-tal

Som det framgår ovan behövs bakgrundsdata om kommunens boende- och arbetstäthet, cykel- och bilinnehav och resvanor för att kunna ta fram parkeringstal utifrån de lokala förutsättningarna. Nedan visas siffrorna som ligger till grund för de framtagna parkeringstalen i Bollnäs kommun.

Tabell 3 visar den generella boendetätheten för Bollnäs centrum (Nyko-område 1141) som är 1,5 samt en uppskattad fördelning per lägenhetstyp. Bilinnehavet i

centrumområdet⁵ är ungefär 36 procent⁶. Cykelinnehavet antas ligga på mellan en och två cyklar per invånare, i genomsnitt 1,5 per invånare.

Tabell 3 Boendetäthet per lägenhetstyp och samt cykel- och bilinnehav

Lägenhetstyp	Boendetäthet	Bilnehav	Cykelinnehav
Generellt	1,5	0,356	1,5
1 rum*	1,1		
2 rum*	1,2		
3 rum*	1,5		
4+ rum*	2,4		

* Boendetätheten för 1-4+ rum har uppskattats. I genomsnitt är boendetätheten 1,5.

För att beräkna parkeringstal för verksamheter behövs data om färdmedelfördelningen till/från utredningsområdet, se Tabell 4. Fördelningen för hela Bollnäs kommun kommer från den senaste nationella RVU (resvaneundersökning), vilken tyder på att bil är huvudsakligt färdmedel vid 76 procent av samtliga resor för hela kommunen. Den är dock baserad på få svar (155).

Tabell 4 Färdmedelfördelning i Bollnäs kommun och Bollnäs centrum

Färdmedel	Fördelning i kommunen
Gång	12 %
Cykel	5 %
Kollektiv	3 %
Bil	76 %
Annat	5 %

Den generella fördelningen för färdmedelsfördelningen i Bollnäs kommun som visas i Tabell 5 – behöver dock modifieras för att bättre spegla resor som genomförs i centrumområdet och för att ta hänsyn till de olika verksamheterna. Den antagna färdmedelsfördelningen visas i Tabell , resonemang finns i texten nedan. Tabellen visar även arbetstätheten och besökstätheten för de olika verksamheterna⁷.

Tabell 5 - Arbets- och besökstäthet samt färdmedelfördelning för verksamheter i Bollnäs centrum

Verksamhet	Täthet (per 1000 BTA)		Bilandel		Cykelandel	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Kontor	35	4	40 %	40 %	20 %	20 %
Centrumhandel*	10	40	40 %	35 %	20 %	30 %
Restaurang	10	70	50 %	30 %	20 %	20 %
Hotell	5	25	50 %	-	20 %	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning					

Parkeringstal för bil i Bollnäs centrum

I detta kapitel redovisas förslag till parkeringstal för bil. Resonemang och beräkningar till hur de har tagits fram finns nedan.

⁵ avser NYKO-område 1141

⁶ Bollnäs kommun

⁷ Kommer främst från Henriksson (1990), *Parkeringslexikon*

Flerbostadshus

Genom att använda data från Tabell 5 – ovan fås följande bilparkeringstal, se Tabell . Siffrorna är avrundade.

Tabell 6 Förslag till bilparkeringstal vid flerbostadshus.

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt*	0,50	+ 0,10 bpl**/lägenhet	0,60
1 rum	0,45	+ 0,05 bpl/lägenhet	0,50
2 rum	0,50	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,60
3 rum	0,60	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,70
4+ rum	0,90	+ 0,10 bpl/lägenhet	1,00

* Det generella talet bör endast användas i tidiga exploateringsskeden när rumsfördelningen inte är känd.

** bpl = bilparkeringsplatser

Bilparkeringstal 0,60 anger att 0,60 parkeringsplatser bör förses per lägenhet. Om ett flerbostadshus innehåller till exempel 50 lägenheter så bör totalt 30 parkeringsplatser anläggas vid bostadshuset givet bilparkeringstal 0,6.

Bakgrund till bilparkeringstal för flerbostadshus

För att beräkna bilparkeringstal för flerbostadshus behövs information om bilinnehavet samt boendetäthet (se Tabell). Bilinnehavet baseras på nuläget i centrumzonen i Bollnäs, som är 0,356 bilar per invånare. För hela Bollnäs kommun ligger bilinnehavet lite högre, på 0,436 bilar per invånare, vilket visar att biltätheten i centrum är lägre jämfört med genomsnittet för kommunen och visar på att efterfrågan på boendeparkering är lägre i centrum jämfört med kommunen som helhet. Statistik angående bilinnehav och antalet boende per lägenhet kommer från Bollnäs kommun.

Bilparkeringstalen för bostäder i Bollnäs centrum⁸ utgår från det befintliga bilinnehavet och antal boende per lägenhet. För att möjliggöra lägre parkeringstal för bostäder måste åtgärder genomföras som syftar till att minska bilinnehavet bland invånarna, se mer i kapitlet om flexibla parkeringstal.

Översätta p-tal per lägenhet till p-tal per 1000 kvadratmeter BTA

I tidiga skeden kan det vara lämpligt att ha parkeringstal per 1000 kvadratmeter BTA. Dessa bör dock inte kommuniceras utåt utan fungera som internt planeringsmått. För att översätta parkeringstal per lägenhet till parkeringstal per 1000 kvadratmeter BTA krävs att man antar en genomsnittlig bruttolägenhetsstorlek. I de föreslagna parkeringstalen har lägenhetsytan uppskattats till 90 kvadratmeter BTA⁹. Det betyder att en BTA på 1000 kvadratmeter rymmer 11,11 lägenheter. P-talet för en lägenhet föreslås vara 0,6 parkeringsplatser (se Tabell). Följande beräkning används om man vill översätta p-tal per lägenhet till p-tal per 1000 kvadratmeter BTA:

$$\begin{aligned} P - \text{tal per 1000 kvm BTA} &= p - \text{tal per lägenhet (90 kvm BTA)} * \frac{\text{antal lägenheter}}{1000 \text{ kvm BTA}} \\ &= 0,6 * 11,11 \\ &= 6,7 \end{aligned}$$

⁸ avser NYKO-område 1141

⁹ Notera att den faktiska lägenhetsytan är mindre än bruttoytan. Cirka 30 % mindre -> 90*0,7=63 m²

För Bollnäs blir det generella p-talet för 1000 kvadratmeter BTA därför 6,7. Vilket motsvarar 0,6 bilparkeringar per lägenhet, givet lägenhetsstorlek på 90 kvadratmeter BTA.

Verksamheter

Följande bilparkeringstal föreslås för verksamheter i centrala Bollnäs. Bilparkeringstalet anger antalet parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA.

Tabell 5-8 Förslag till bilparkeringstal vid verksamheter

Verksamhet	Bilparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	14	2	16
Centrumhandel*	4	14	18
Restaurang	5	21	26
Hotell	0,5 bpl/anst	0,75 bpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

* Butiker med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

Bakgrund till bilparkeringstal för verksamheter

För att beräkna bilparkeringstal för verksamheter behövs information om färdmedelsfördelningen (andelen bilåkande) i centrum till och från de olika verksamheterna (se Tabell). Därför har trolig bilförarandel bland anställda och besökare uppskattats, se Tabell . Vidare behövs information om arbets- och besökstäthet, vilken också visas i Tabell .

Parkeringstalen för verksamheter avser de som arbetar och besöker verksamheten, eventuella tjänstebilar som verksamheten har ingår inte i beräkningen.

Resonemanget för de olika verksamheterna beskrivs här:

► Kontor

Den arbetstäthet som har legat till grund för beräkningarna är 35 anställda/1 000 kvadratmeter BTA med en besökstäthet på 4 besökare/1 000 kvadratmeter BTA. Arbetstätheten kan dock variera kraftigt, mellan 20 och 50 anställda/1 000 kvadratmeter BTA, bl.a. beroende på vilken typ av verksamhet och om det är öppet kontorslandskap eller enskilda rum. Om arbetstätheten är känd i planeringsstadiet bör parkeringstalet justeras efter detta, se Korrektionsfaktorer beroende på arbetstäthet i kontorsfastigheten.

För centrum antas en bilförarandel på 40 procent för både anställda och besökare. Detta innebär att det behövs 16 parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA, där 14 platser är för anställda.

Följande korrektionsfaktorer kan användas beroende på hur många anställda som finns per 1000 kvadratmeter BTA. Korrigeringen görs genom att multiplicera faktorn i tabellen nedan med 14, dvs. det beräknade parkeringstalet för anställda.

Tabell 5-9 Korrektionsfaktorer beroende på arbetstäthet i kontorsfastigheten Korrektionsfaktorer beroende på arbetstäthet i kontorsfastigheten

Typ av kontor	Korrektionsfaktor
20 anställda / 1000 kvm BTA	0,57
30 anställda / 1000 kvm BTA	0,86
40 anställda / 1000 kvm BTA	1,14
50 anställda / 1000 kvm BTA	1,43

► Centrumhandel

En närbutik har, till skillnad från en vanlig handelsetablering, ett mer lokalt kundupptagningsområde. Därmed kan man räkna med att fler har möjlighet att ta sig till affären till fots eller med cykel. Arbetstätheten uppskattas till 10 anställda per 1 000 kvadratmeter BTA, och besökstätheten till 40 besökande per 1 000 kvadratmeter BTA vilket är något lägre än för en större handelsetablering. Bilförarandelen bland besökare antas vara 35 procent och bland personal något högre 40 procent. Detta ger ett parkeringstal på 18 parkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter BTA, varav 4 avser arbetsplatsparkering.

► Restaurangverksamhet

Parkeringsbehovet för denna typ av verksamhet kan skilja sig avsevärt beroende på om det är café, gatukiosk, restaurang, snabbmatsrestaurang, etc. Parkeringstalet baseras på antaganden om en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 kvadratmeter BTA, samt 70 besökande per 1 000 kvadratmeter BTA.

Bilförarandel till verksamheten för personal uppskattas till 50 procent och till 30 procent för besökare, detta gäller främst vid lokalisering i centrum. Bilförarandel för personal är högre jämfört med kontor och handel därför att det är vanligt att anställda i restauranger arbetar sent på kvällarna och saknar bra alternativ till att åka bil. För besökare kan bilförarandelen förväntas vara lite lägre jämfört med centrumhandel och kontor, eftersom man ofta åker i sällskap om två eller fler till. Dessutom väljer vissa besökare att låta bilen stå hemma vid restaurangbesök för att kunna dricka alkohol till maten.

Utifrån dessa antaganden hamnar parkeringstalet på 26 parkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter BTA för restaurangverksamhet, varav 5 platser avses för anställda.

Om en restaurang lokaliseras långt ut från centrum föreslås att en särskild utredning genomförs.

► Hotell

Hotellet Scandic Bollnäs har ungefär 100 parkeringsplatser för besökare och 114 rum, vilket resulterar i 0,88 parkeringsplatser per rum, vilket uppges vara ”tillräckligt”¹⁰. Räknar man med att ytan per rum på ett hotell uppgår till ungefär 50 kvadratmeter (inklusive biytor såsom korridorer, kök, konferensanläggning)¹¹, så motsvarar det ett p-tal som ligger på nästan 18 bilparkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA. Detta bedöms som högt och förslaget till p-tal för besökare blir därför 0,75 bilparkeringsplatser per rum.

För anställda uppskattas bilförandelen vara 50 procent i centrum.

Bilförarandel är lite högre jämfört med kontor och handel därför att det är

¹⁰ Från kommunikation med Malin Ahlman, Front Office Manager på Scandic Bollnäs, den 25:e januari 2016

¹¹ Göteborgs Stad, 2011, Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov

vanligt att anställda i hotell arbetar senare på kvällarna eller tidigare på morgnarna. I särskilt bilorienterade lägen kan bilförarandelen ibland vara väsentligt högre. P-tal för anställda på hotell blir därmed 0,5 bilparkeringsplatser per anställda.

Vid eventuella hotell utanför staden föreslås att en särskild utredning genomförs.

► Idrottsplats

Vad gäller idrottsplatser rekommenderas att kommunen gör en särskild parkeringsstudie. Generellt kan noteras att parkering för anställda borde finnas inom acceptabelt gångavstånd, parkering för besökare bör kunna samnyttjas i befintliga parkeringsanläggningar, eftersom dessa har efterfrågan på parkering kvällar och helger när stor del av de som arbetar i centrala Bollnäs inte efterfrågar parkering. Däremot måste parkering för funktionsnedsatta och angöring/leveransplatser iordningsställas nära entrén. Dessutom måste möjligheten att sig till idrottsplatsen till fots, med cykel eller kollektivtrafik vägas in eftersom det påverkar bilförarandelen.

Parkeringsstal för cykel i Bollnäs centrum

Här visas parkeringsstal för cykel. Resonemang och beräkningar till hur de har tagits fram redovisas nedan.

Flerbostadshus

Följande cykelparkeringstal föreslås i centrala Bollnäs vid nybyggnation av flerbostadshus. Cykelinnehavet per person är uppskattat till 1,5 cyklar per person. Siffrorna är avrundade.

Tabell 5-10 Förslag till cykelparkeringstal vid flerbostadshus.

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
1 rum	1,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,0
2 rum	2,0	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,5
3 rum	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
4+ rum	3,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	4,0

Bakgrund till cykelparkeringstalen vid flerbostadshus

För att beräkna cykelparkeringstal vid flerbostadshus behövs information om cykelinnehavet samt boendetäthet. Antagningen är att cykelinnehavet är 1,5 cykel per boende. Med hjälp av boendetätheten per lägenhetstyp i Tabell 4 kan man då räkna fram cykeltal för boende. För besökare läggs till i genomsnitt en halv parkering per lägenhet för besökare. Summan av båda resulterar i cykelparkeringstalen. Parkering ska anordnas inom fastigheten.

Verksamheter

Verksamhet	Cykelparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	7	1	8
Centrumhandel*	2	12	14
Restaurang	2	14	16

Hotell	0,2 cpl/anst	0,1 cpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

Följande cykelparkeringstal föreslås för verksamheter i centrala Bollnäs.
Cykelparkeringstalet anger antalet parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA

Tabell 5-1, Förslag till cykelparkeringstal vid verksamheter.

*Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras. Vid handel där det finns ett behov (ex. matvarubutiker) bör ett visst antal av parkeringstalet iordningsställas för lastcyklar/lådcyklar.

Ett kontor på 2000 kvadratmeter bör enligt det förslaget p-talet av 8/1000 kvadratmeter anlägga 16 cykelparkeringsplatser.

Bakgrund till cykelparkeringstalen vid verksamheter

För verksamheter har en uppskattning av andelen arbetande och besökare som färdas med cykel under sommarmånaderna gjorts. Uppskattningen utgår från att en större andel av både verksamma och besökare kommer att cykla till och från centrum jämfört med dagens andel för att – dels motsvara Bollnäs ambitioner och högre cyklande i framtiden – dels att situationen ska fungera i dagsläget under en dag då fler än normalt väljer att cykla. Som riktmärke kan man säga att det bör finnas fler cykelparkeringar än dagens behov under sommarmånaderna.

► Kontor

Den arbetstäthet som har legat till grund för beräkningarna är 35 anställda/1 000 kvadratmeter BTA med en besökstäthet på 4 besökare/1 000 kvadratmeter BTA (se Tabell). Arbetstätheten kan dock variera kraftigt, mellan 20-50 anställda/1000 kvadratmeter BTA, bland annat beroende på vilken typ av verksamhet och om det är öppet kontorslandskap eller enskilda rum. Om arbetstätheten är känd i planeringsstadiet kan det därför finnas skäl att justera parkeringstalet efter detta.

Parkeringstalet utgår från en cykelandel på 20 procent för anställda och 20 procent för besökare. Detta ger ett parkeringsbehov på 8 cykelparkeringar per 1000 kvadratmeter BTA, varav 7 avser anställda.

► Centrumhandel

För handel antas en arbetstäthet på 10 anställda per 1000 kvadratmeter BTA och en besökstäthet på 40 besökare per 1000 kvadratmeter BTA. Cykelandelen bland anställda antas vara 20 procent och bland besökare 30 procent. Detta ger ett parkeringstal på 14 cykelparkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA, där 2 platser avses för anställda.

Vid handel där det finns ett behov (exempelvis matvarubutiker) bör ett visst antal av parkeringstalet iordningsställas för lastcyklar/lådcyklar.

► Restaurangverksamhet

Beräkningar utgår från en arbetstäthet om 10 anställda och en besökstäthet på 70 besökare per 1000 kvadratmeter BTA samt ett antagande om en cykelandel på 20 procent bland såväl besökare som anställda (se Tabell). Detta ger ett parkeringstal för cykel på 16 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter BTA, varav 14 avses för besökande.

► Hotell

Beräkningen av antalet parkeringsplatser för hotellverksamhet utgår ifrån en arbetstäthet på 5 anställda per 1 000 kvadratmeter BTA och 25 besökande per 1 000 kvadratmeter BTA.

Det är troligen få besökare som ankommer till hotellet med cykel. Däremot kan ett antal cykelparkeringar behövas för besökare till restaurangbarer som ofta finns i hotellet. 10 platser per 100 gästrum antas rimligt för att möta efterfrågan vid hotell i centrala Bollnäs. P-talet blir därmed för besökare 0,1 cykelparkeringsplats per rum.

För anställda uppskattas cykelandelen vara 20 procent. P-tal för anställda på hotell blir därmed 0,2 cykelparkeringsplatser per anställda.

Vid eventuella hotell utanför staden föreslås att en särskild utredning genomförs.

► **Idrottsplats**

Vad gäller idrottsplatser rekommenderas att kommunen gör en särskild parkeringsstudie. Generellt kan noteras att cykelparkering för besökare bör ligga så nära entrén som möjligt. Cykelparkering för anställda behöver förses med möjlighet till ramlåsning samt väderskydd. Det är viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringsplatser vid idrottsplatser i och med att det ofta finns många barn och ungdomar som cyklar till anläggningen.

Bilaga 2. Parkeringsriktlinjer för byggherrar

Parkeringstal för cykel i Bollnäs kommun

Flerbostadshus

Följande cykelparkeringstal föreslås i centrala Bollnäs vid nybyggnation av flerbostadshus. Cykelinnehavet per person är uppskattat till 1,5 cyklar per person. Siffrorna är avrundade.

Tabell 1 - cykelparkeringstal vid flerbostadshus (antal p-platser per lägenhet).

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
1 rum	1,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,0
2 rum	2,0	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	2,5
3 rum	2,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	3,0
4+ rum	3,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet	4,0

Verksamheter

Följande cykelparkeringstal föreslås för verksamheter i centrala Bollnäs. Cykelparkeringstalet anger antalet parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA. Ett kontor på 2000 kvadratmeter bör i enlighet med tabellen nedan med p-talet 8/1000kvm anlägga minst 16 cykelparkeringsplatser.

Tabell 2 - cykelparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA).

Verksamhet	Cykelparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	7	1	8
Centrumhandel *	2	12	14
Restaurang	2	14	16
Hotell	0,2 cpl/anst	0,1 cpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras. Vid handel där det finns ett behov (ex. matvarubutiker) bör ett visst antal av parkeringstalet iordningsställas för lastcyklar/lådcyklar.

Parkeringstal för bil i Bollnäs centrum

Flerbostadshus

Tabellen nedan visar parkeringstal för bil i centrala Bollnäs, uttryckt som bilparkeringsplatser per lägenhet. Bilparkeringstal 0,60 anger att 0,60 parkeringsplatser bör förses per lägenhet. Om ett flerbostadshus innehåller till exempel 50 lägenheter bör totalt 30 parkeringsplatser anläggas vid bostadshuset givet bilparkeringstalet 0,6 (0,6 x 50 = 30).

Tabell 3 - Förslag till bilparkeringstal vid flerbostadshus (antal p-platser per lägenhet).

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal (antal platser per lägenhet)		
	Boende	Besökande	Totalt
Generellt*	0,50	+ 0,10 bpl**/lägenhet	0,60
1 rum	0,45	+ 0,05 bpl/lägenhet	0,50
2 rum	0,50	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,60
3 rum	0,60	+ 0,10 bpl/lägenhet	0,70
4+ rum	0,90	+ 0,10 bpl/lägenhet	1,00

* Det generella talet bör endast användas i tidiga exploateringskedan när rumsfördelningen inte är känd. ** bpl = bilparkeringsplatser

Verksamheter

Följande bilparkeringstal Bilparkeringstalet anger antalet parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter BTA. Ett kontor på 2000 kvadratmeter bör i enlighet med tabellen nedan med p-talet 16/1000kvm anlägga 32 bilparkeringsplatser.

Tabell 4 - bilparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA).

Verksamhet	Bilparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Anställda	Besökande	Totalt
Kontor	14	2	16
Centrumhandel *	4	14	18
Restaurang	5	21	26
Hotell	0,5 bpl/anst	0,75 bpl/rum	-
Idrottsplats	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning		

* Butiker med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

Flexibla parkeringstal

I centrumområdet erbjuds fastighetsägaren eller exploatören möjlighet att kunna åta sig att göra åtgärder för att minska efterfrågan på parkering och i gengäld få ett lägre parkeringstal för bil. Detta kallas för flexibla parkeringstal, vilket innebär avsteg från parkeringstalen ovan, förutsatt att nedanstående villkor är uppfyllda. Åtgärderna kan tas vid bostäder och vid verksamheter. Flexibla parkeringstal används i Bollnäs centrumområdet, i och med att alternativen att resa hit på annat sätt än med bil är goda.

Bostäder

För att få göra avsteg från bilparkeringstalen vid bostäder måste exploatören genomföra ett paket av åtgärder, som syftar till att minska bilinnehavet bland de boende. Exempel på åtgärder som exploatören kan genomföra för att erbjudas avsteg från parkeringstalen vid bostäder är:

- ▶ Förse de boende med gratis medlemskap i bilpool (helst i minst 5 år)
- ▶ Tillämpa avgift på boendeparkering som är skild från bostadshyran
- ▶ Erbjudna prova-på-kort i kollektivtrafiken (minst ett månadskort per hushåll)

- ▶ Anlägga kvalitativ cykelparkering inom- och utomhus som är väderskyddade och har möjlighet till ramlåsning
- ▶ Inrätta cykelpool med olika typer av cyklar (lådcyklar, cykelkärror och elcyklar) som man normalt inte äger själv men kan ha behov för att transportera matkassar, vid utflykter eller för att skjutsa barn
- ▶ Kommunikation- och informationskampanjer för att marknadsföra de alternativa transportmöjligheterna. Informationen bör gå ut till spekulanter i samband med visning och marknadsföring av bostäderna, samt vid inflyttning.
- ▶ Årlig uppföljning av bilinnehavet bland de boende som rapporteras till kommunen för att de ska kunna följa utvecklingen och se om det reducerade parkeringstalet motsvarar bilinnehavet bland de boende. Detta är viktig kunskap inför kommande projekt.

Hur stor reduktion som blir aktuell måste bedömas från fall till fall. Åtgärderna ses som ett paket eftersom de förhöjer varandra – det är inte möjligt att välja en av åtgärderna i listan ovan som ett argument till reduktion.

Om bilpool inte inkluderas kan ingen reduktion ges. Om bilpool inrättas, samt kostnad för parkering särskiljs från bostadshyran kan parkeringstalet reduceras med 20 procent. Genomförs samtliga åtgärder ovan kan reduktionen uppgå till 30 procent av det aktuella parkeringstalet. Detta prövas alltid i varje enskilda fall.

Verksamheter

För att kunna göra avstegen från bilparkeringstalen vid verksamheter måste exploatören genomföra åtgärder, som syftar till att minska bilanvändandet bland de anställda och de som besöker verksamheten, eftersom det är detta som påverkar hur många bilparkeringsplatser som behövs. Exempel på åtgärder för att få lägre p-tal vid exploatering av verksamheter är:

- ▶ Införa parkeringsavgifter vid verksamheten.
- ▶ Anlägga dusch och omklädningsrum samt uppvärmda parkeringsytor för cyklisterna för att uppmuntra till cykelpendling.
- ▶ Inrätta tjänstebilpool och se till att det finns tjänstecyklar.
- ▶ Säkerställa att verksamheterna som flyttar in tar fram en resepolicy eller grön resplan för sina anställdas resor.
- ▶ Erbjuder individuell reserådgivning till kommande hyresgäster.
- ▶ Ta fram kommunikations- och informationskampanjer för att marknadsföra de alternativa transportmöjligheterna, till exempel prova på kampanjer, såsom testtrampare för cykel och testresenär för kollektivtrafiken.

Även här behöver reduktionens omfattning bedömas från fall till fall samt att åtgärderna ska ses som ett paket. Om parkeringsavgifter inrättas kan parkeringstalet reduceras med 20 procent. Genomförs samtliga åtgärder ovan kan reduktionen uppgå till 30 procent av det aktuella parkeringstalet.

Samnyttjande av parkering

Samnyttjande innebär att bilplatserna i en parkeringsanläggning blir tillgängliga för fler och kan användas för flera olika ändamål under olika tider på dygnet. Hur stor andel av parkeringsplatser som kan samnyttjas beror på beläggningen under olika tider på dygnet. Samnyttjande av parkering för boende i centrum behöver diskuteras från fall till fall.

När en ny parkeringsanläggning ska dimensioneras är det inte önskvärt att räkna med att samnyttja en stor del av boendeparkeringen som arbetsplatsparkering dagtid. Detta eftersom systemet då verkar för att en stor del av de boende ska ta

bilen till jobbet för att lämna plats åt de arbetande som ska nyttja anläggningen dagtid. De centrumboendes bil bör därför ha en parkeringsplats under dagtid.

Samnyttjandeprincipen bör därför främst tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser, som även kan utnyttjas för handel och/eller idrottsplatser, som har efterfrågan på parkering olika tider under veckan. Möjligheter till samnyttjande ökar i takt med att alternativa färd sätt till arbetet erbjuds.

Korrektionsfaktorer av parkeringsnormen med samnyttjande

Nedan framgår exempel på korrektionsfaktorer för samnyttjande av bostäders respektive verksamheters behov. Exempelvis innebär 0,75 för bostäder att 75 procent av parkeringsbehovet för bostäder behövs under vardagar, resterande 25 procent kan därmed nyttjas för exempelvis arbetsplatsparkering. Kontor har högt behov (cirka 75 procent) under dagtid vardagar, men lågt behov (10 procent) under lördagar.

Tabell 5 - Samnyttjandetabell för bilparkering.

Lokaltyp	Vardag 10 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Natt
Bostäder	0,75	0,75	0,75	0,85
Boendebesökare	0,30	0,70	0,50	0,40
Kontor	0,75	0,30	0,10	0,10
Centrumhandel	0,40	0,85	1,00	-
Restauranger	0,75	0,40	0,60	-

Räkneexempel

I Tabell 4-8 nedan redovisas det totala parkeringsbehovet enligt parkeringsnormen för ett exempelkvarter i centrum med 120 lägenheter, 5000 kvadratmeter BTA kontor, 1000 kvadratmeter BTA handel och 500 kvadratmeter BTA restaurang. Med framtagen parkeringsnorm som redovisats ovan skulle det leda till följande antal bilparkeringsplatser:

- ▶ Antal p-platser bostäder
 = p-platser boende + p-platser besökande
 = p-tal boende x antal lägenheter + p-tal besökande x antal lägenheter¹²
 = 0,50 x antal lägenheter + 0,10 x antal lägenheter
 = 0,50 x 120 + 0,10 x 120
 = 60 + 12
 = 72
- ▶ Antal p-platser kontor
 = p-tal kontor¹³ x antal 1000 kvm BTA kontor
 = 16 x 5
 = 80
- ▶ Antal p-platser centrumhandel
 = p-tal centrumhandel¹⁴ x antal 1000 kvm BTA centrumhandel
 = 18 x 1
 = 18
- ▶ Antal p-platser restaurang
 = p-tal restaurang¹⁵ x antal 1000 kvm BTA restaurang
 = 26 x 0,5

¹² Se Tabell

¹³ Se Tabell

¹⁴ Se Tabell

¹⁵ Se Tabell

= 13

Totalt behöver därför 183 bilparkeringsplatser anordnas i detta exempel. Tabell 6 sammanfattar resultaten.

Tabell 6 - Parkeringsbehov för räkneexemplet enligt parkeringsnorm.

Exploatering	Antal lägenheter/kvm BTA	Antal bilparkeringar
Bostäder	120 lgh	72 (varav 12 besöksparkering)
Kontor	5 000 kvm	80
Centrumhandel	1 000 kvm	18
Restaurang	500 kvm	13
Summa:		183

Om man använder sig av samnyttjande enligt korrektionsfaktorerna i Tabell 5 kan det totala antalet bilparkeringar minska. Nedan redovisas antalet bilparkeringar som behövs om man samnyttjar bostäderna och verksamheterna i räkneexemplet. Det totala parkeringsbehovet, som visas i Tabell 6, multipliceras med korrektionsfaktorerna.

Tabell 7 visar alla beräkningar för parkeringsbehov med samnyttjande. Som framgår av tabellen blir det totala bilparkeringsbehovet med samnyttjande 127 platser. Den dimensionerande tidpunkten i exemplet är vardagar under kontorstid eftersom parkeringsbehovet då är högst.

Genom samnyttjande har bilparkeringsbehovet reducerats från 183 till 127 platser. Att samnyttja bilparkeringen i en anläggning ger ett mer effektivt markutnyttjande, samtidigt som det innebär ekonomiska besparingar jämfört med om varje exploatör ska bygga så många parkeringsplatser som deras verksamhet/bostad behöver var för sig.

Tabell 7 - Parkeringsbehov (korrektionsfaktor x parkeringsbehov) för räkneexempel med samnyttjande, avrundat till närmsta heltal.

Lokaltyp	Vardag 10-16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Natt
Bostäder	0,75 x 60 = 45	0,75 x 60 = 45	0,75 x 60 = 45	0,85 x 60 = 51
Boendebesökare	0,30 x 12 = 4	0,70 x 12 = 9	0,50 x 12 = 6	0,40 x 12 = 5
Kontor	0,75 x 80 = 60	0,30 x 80 = 24	0,10 x 80 = 8	0,10 x 80 = 8
Centrumhandel	0,40 x 18 = 8	0,85 x 18 = 16	1,00 x 18 = 18	-
Restauranger	0,75 x 13 = 10	0,40 x 13 = 6	0,60 x 13 = 8	-
Summa:	127	100	86	64