



FALKENBERG
STADSBYGGNADSKONTORET

Parkeringsnormer för Falkenbergs kommun

Antagna av Kommunfullmäktige 2011-03-29 § 46

Parkeringsnormer för Falkenbergs kommun
2010-09-22, reviderad 2011-03-01
Antagna av Kommunfullmäktige 2011-03-29 § 46

Beställare Falkenbergs kommun
311 80 Falkenberg
Tel 0346-88 60 00
www.falkenberg.se

Beställarens representant Johan Risholm

Konsult Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg
Tel 031-50 70 00
www.norconsult.se

Uppdragsledare Erland Kjellson
Handläggare Anna-Lena Frennborn

Uppdragsnummer 101 33 90

Filnamn och sökväg N:\101\33\1013390\0-Mapp\Beskrivningar utredningar
PM\Utredningar - PM\Parkeringsnormer för Falkenbergs
kommun, antagna av Kf 2011-03-29.doc

Innehållsförteckning

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Lagstiftning om parkering	6
1.3	Mål	7
	Övergripande mål	7
	Mål för parkeringen	7
2	Parkeringsnormer	8
2.1	Geografisk indelning	8
2.2	Parkeringsnormer för bilar	8
	Behovstal	8
	Tillämpning	9
	Kommentarer till speciella lokalkategorier och enskilda normtal	9
	Samnyttjande	12
2.3	Parkeringsnormer för cyklar	13
3	Lokalisering och utformning av parkeringsplatser	13
3.1	Lokalisering av parkering	13
3.2	Utformning av parkering	14
4	Begreppsförklaringar och definitioner	15

Utredningsmaterial – redovisas separat

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Gällande parkeringsnormer för kommunen antogs 1985 och behöver av ett antal skäl förnyas. Lagstiftningen har förändrats, bilinnehavet har ökat, vissa av normtalen är otidsenliga och i några fall låga, och såväl bebyggelseplanering som parkeringsförhållanden i Falkenbergs centralort ställer nya krav. Behovstal för cykelparkering har också blivit erforderliga.

Några påtagliga problem med tillämpningen av parkeringsnormerna under den gångna perioden har dock inte rapporterats. Utförda parkeringsundersökningar har redovisat ett visst överskott av allmänna parkeringsplatser i Falkenbergs centrum. Detta har inneburit att eventuella underskott av parkeringsplatser vid byggande kunnat kompenseras av ett utnyttjande av allmänna parkeringsplatser.

Överskottet har dock minskat under den senaste tioårsperioden. Översiktliga kalkyler baserade på parkeringsräkningar visar att antalet lediga platser på allmänna parkeringar i centrum vid tider med högst efterfrågan har minskat från drygt 400 till omkring 200.

Vad gäller centralortens utveckling har kommunen nu gått in i en fas av expansion och byggnation. Den 2007 antagna ”Delöversiktsplan (DÖP) för Falkenbergs Centralortsområde” uppmuntrar förtätning i centrumkärnan och möjliggör omfattande nybebyggelse för bostäder och verksamheter på obebyggd mark i utkanten av centralorten. För nybebyggelsen erfordras utbyggnad av parkeringsplatser motsvarande behovet, och även vid förtätning i centrum blir parkeringsutbyggnad nödvändig om kommunen vill behålla nuvarande flexibla parkeringssituation.

Nya parkeringsnormer är således motiverade av flera skäl.

1.2 Lagstiftning om parkering

Tillämplig lagstiftning om parkering redovisas i Plan- och bygglagen (PBL) från 1987.

Kommunen har ansvaret för den övergripande planeringen av parkeringen. I propositionen om PBL anges under ”Allmänna motiveringar” att:

*I kommunens övergripande planering bör utredas efter vilka principer parkeringsfrågorna skall lösas i fråga om t. ex. fördelningen på gatumark och tomtmark, bestämmande av **parkeringsnormer** för beräkning av utrymmesbehovet, val av parkeringsanläggningar, huvudmannskap och kommunens engagemang m.m. Ställningstagandet i dessa och liknande frågor bör leda fram till utformande av en **parkeringspolitik** och en **parkeringsplanering** för kommunen.*

Behovet av parkering fastställs i en detaljplan. Det åligger sedan fastighetsägaren att tillgodose och utforma parkeringen på lämpligt sätt.

De grundläggande kraven på parkering vid **nybebyggelse** redovisas i PBL 3 kap. 15 §:

15 § Tomter som tas i anspråk för bebyggelse skall anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Dessutom skall tillses att

...

- 6. lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna.*

Vad avser **befintlig bebyggelse**, ”bebyggda tomter”, får enligt 3 kap. 16 § första stycket bestämmelsen i 15 § punkt 6 tillämpas ”i skälig utsträckning”. Vid **ändring av byggnad som kräver byggnämnan** skall tomten anordnas så att den uppfyller ovanstående bestämmelser ”i den utsträckning som efter omständigheterna kan krävas med hänsyn till kostnaderna för arbetet och tomtens särskilda egenskaper” (3 kap. 16 § andra stycket).

Beträffande lokalisering och utformning av parkeringsplatser gäller följande generella bestämmelse i PBL 2 kap.:

3 § Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

- 1. de boendes och övrigas hälsa och säkerhet,*

...

- 3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning och avlopp samt annan samhällsservice,*

- 4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar,*

...

1.3 Mål

Övergripande mål

Ur **Delöversiktsplan för Falkenbergs centralortsområde** citeras följande övergripande mål, med relevans för parkeringsfrågorna:

- De nationella miljömålen skall genomsyra all kommunal verksamhet och kommunens framtida planering.
- Falkenbergs kommun skall vara en miljökommun avseende satsningar på god miljö och energiplanering. Kretsloppstänkandet skall vara den grund på vilken all kommunal verksamhet skall vila för ett uthålligt samhälle.
- God livsmiljö skall eftersträvas.
- Ett bra näringslivsklimat skall eftersträvas som en förutsättning för en positiv utveckling av Falkenbergs kommun.

Vad avser miljöfrågorna redovisas i **Falkenbergs kommuns plan för den ekologiska hållbarheten** konkreta lokala mål och åtgärder för en bättre miljö. Kommunen har valt att fokusera på 8 av de 16 nationella miljömålen. Kommunala delmål som har bäring på biltrafikens omfattning redovisas under miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*.

I **Plan för hållbar energiomvandling 2007-2010** redovisas beträffande transporter målet *Energieffektivisering och energiomställning för transporter*.

Mål för parkeringen

Arbetsgruppen har formulerat följande mål för parkeringen och parkeringsnormerna:

- Parkeringsnormerna, behovstalen för parkering, skall bestämmas så att det faktiska behovet av parkering tillgodoses utan onödigt slöseri med mark och kostnader för exploitör, boende eller näringsidkare.
- Parkeringsnormerna skall innehålla möjligheter till undantag och avvägningar i det enskilda fallet.
- Parkeringsplatser skall lokaliseras och utformas så att onödig söktrafik, felaktig gatuparkering och olägenheter för omgivningen minimeras.
- Åtgärder beträffande parkeringen skall medverka till skapandet av en helhetsmässigt god och attraktiv stadsmiljö.

2 Parkeringsnormer

Parkeringsnormer antas av kommunen och tillämpas dels vid detaljplaneläggning och dels vid bygglovgivning.

2.1 Geografisk indelning

Behovstal för parkering redovisas differentierat på följande områden, se avgränsningar i **figur 1**:

- Falkenbergs centrum.
- Övriga Falkenbergs centralort.
- Övriga tätorter och detaljplanelagda områden i kommunen.

2.2 Parkeringsnormer för bilar

Behovstal

Behovstal för parkering för olika kategorier av lokaler och användningar av lokaler redovisas i **tabell 1**. Utöver parkeringen skall behovet av angöringsplatser för lastning/lossning eller påstigning/avstigning tillgodoses.

Redovisade behovstal utgör **planeringsnorm**. Planeringsnormen täcker det långsiktiga behovet av parkering, givet en fortsättning av de senaste årens trend med långsam ökning av biltätheten i kommunen.

Revidering av behovstalen bör ske med regelbundna tidsintervall, men även om biltäthetsutvecklingen bryts eller förändras påtagligt.

Vid planering av bebyggelse skall som regel tillses att det kommer att vara möjligt att anordna parkering i enlighet med planeringsnormen, dvs enligt redovisade behovstal.

Någon särskild **byggnorm** motsvarande det parkeringsbehov som måste tillgodoses och byggas ut enligt bygglov redovisas inte. Parkering skall då anordnas i enlighet med parkeringsnormerna, med hänsyn till de byggnadsvolymer som får byggas ut enligt det erhållna bygglovet. Byggnadsnämnden skall dock alltid ha möjlighet att göra avvikelser från normerna med hänsyn till särskilda skäl.

Tillämpning

Undantag från och särskilda avvägningar gentemot redovisade behovstal kan göras av Byggnadsnämnden enligt följande:

- Vid mindre etableringar inom Falkenbergs centrum av handel, kontor, restauranger eller hotell kan kravet på utbyggnad av ny parkering sänkas eller efterges helt förutsatt att parkeringsbehovet bedöms kunna tillgodoses på allmänt upplåten parkering.
- Generellt kan efter särskild behovsutredning avvägningar göras så att kravet på parkeringsutbyggnad utifrån nedan redovisade behovstal modifieras.

Kommentarer till speciella lokalkategorier och enskilda normalt

Bostäder

Behovstalen för *flerbostadshus* utgår från en genomsnittlig lägenhetsstorlek om 100 m² BTA. Om ett stort inslag av små lägenheter planeras kan det vara motiverat att höja kravet på parkering. Behovet av parkering för besökare utgör omkring 10 % av angivna behovstal. I Falkenbergs centrum förutsätts detta parkeringsbehov kunna tillgodoses på gata eller allmän plats.

Med *enbostadshus* avses villa, radhus, parhus, kedjehus m m.

För *enbostadshus med gemensam/samlökaliserad parkering* i Falkenbergs centrum skall 1,2 reserverad bilplats finnas per hus. Behovet av parkering till besökare kan här tillgodoses på gata eller allmän plats.

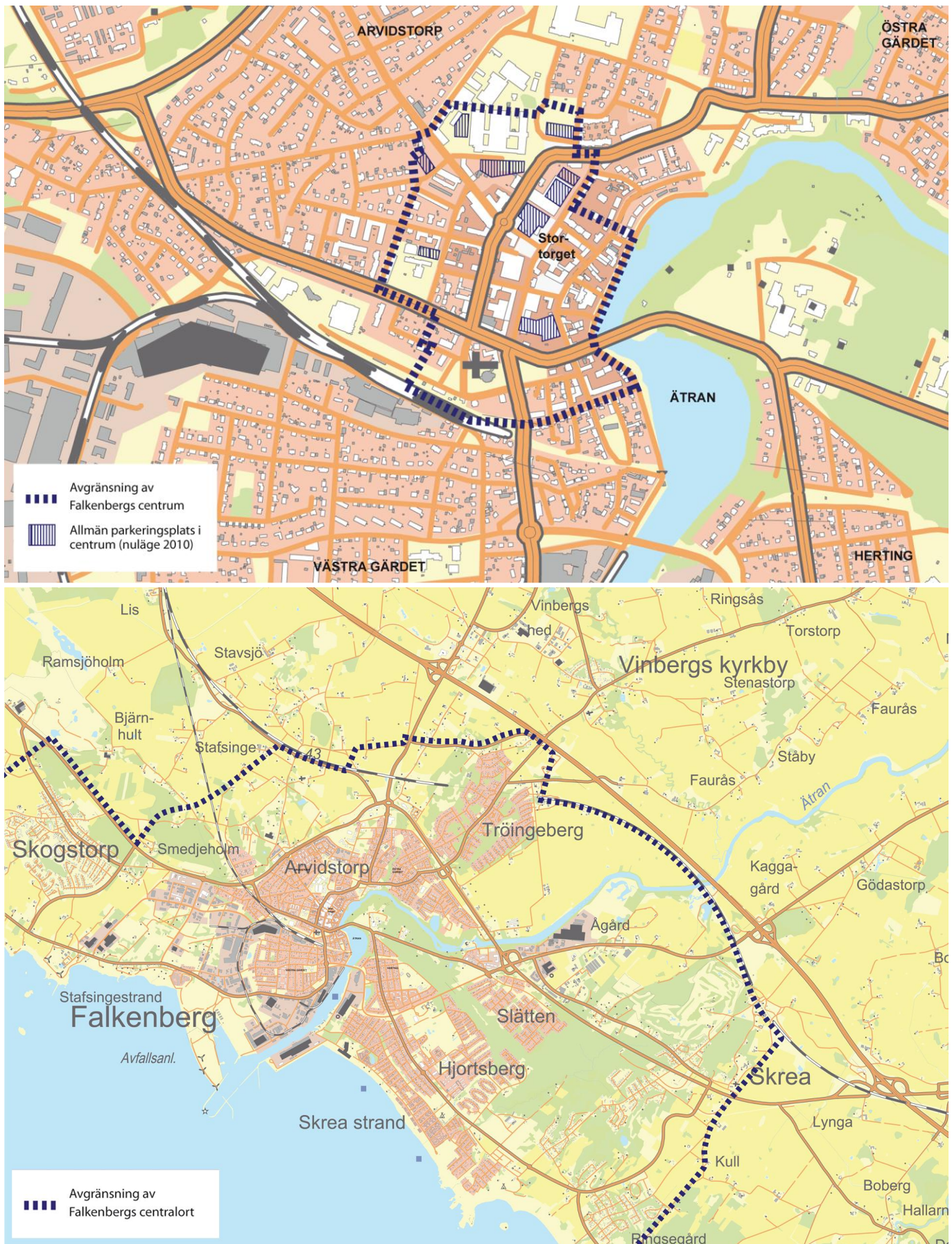
För *enbostadshus med parkering på respektive tomt* förutsätts att större behov av besöksplatser vid speciella tillfällen tillgodoses på gata. Om besökande inte kan parkera på (alltför trånga) gator i närheten av respektive hus skall gemensam besöksparkering anordnas, inom ett avstånd av 150 m.

För *speciella bostadskategorier*, som studentbostäder och äldreboende, kan kravet på parkering sänkas efter särskild utredning av behovet. För äldreboende utan särskilda vårdfunktioner används dock som regel behovstalen för bostäder. Vad avser studentbostäder är det en förutsättning för att sänka kravet på parkering att det gäller ett *varaktigt* användande för studentbostäder.

Industri

Behovstal redovisas inte för industri i Falkenbergs centrum då sådan etablering inte förutsätts bli aktuell.

Om i övriga områden industrin har inslag av handel eller ett större inslag av kontor måste parkeringsbehovet justeras med hänsyn till detta.



Figur 1 Avgränsning av Falkenbergs centrum respektive Falkenbergs centralort.

Tabell 1 Behovstal för bilparkering (bilplatser/1000 m² BTA)

Lokalkategori	Falkenbergs centrum	Övriga Falkenbergs centralort	Övriga tätorter och detaljplanelagda områden
Bostäder			
Flerbostadshus	8	11	11
Enbostadshus			
- med gemensam/ samlokaliserad parkering	1,2 bpl/hus	1,7 bpl/hus	1,7 bpl/hus
- med parkering på respektive tomt	2 bpl/hus	2 bpl/hus	2 bpl/hus
Kontor	18	21	21
Industri			
- tillverkning	--	10	10
- lager	--	5	5
Handel			
Butik			
- livsmedel	25	30	30
- övrig handel	15	20	20
Stadsdelscentrum/köpcentrum			
- livsmedel	35	40	40
- övrig handel	20	25	25
Externt köpcentrum	--	30	40
Hotell/vandrarhem/ Bed & Breakfast	20	25	25
Restaurang	30	40	50
Övrigt			
Skola upp t o m högstadiet	5	5	8
Gymnasium/ övrig utbildning		Särskild utredning	
Vårdlokal		Särskild utredning	
Samlingslokal		Särskild utredning	

Handel

För handeln har en indelning gjorts med hänsyn till handelns belägenhet, storlek och innehåll:

- *Butik.* Enstaka butik (närbutik, livsmedelsbutik, specialbutik m fl) eller kluster av butiker (exempelvis Gallerian i kv. Hjulet).
- *Stadsdelscentrum/köpcentrum.* Befintliga exempel är Tångaområdet (Willys, Lidl m fl), kv. Spettet (Coop Forum), Lokstallsområdet (Kvantum m m) och Hjortsbergs centrum.
- *Externt köpcentrum.* Exempel är kv. Transportören (Fynda m fl) och Ullareds handelscentrum. Ett nytt större köpcentrum motsvarande t ex Torp i Uddevalla bedöms som osannolikt och erfordrar, om det ändå blir aktuellt, en särskild utredning av parkeringsbehovet.

Skolor

Behovet av angöringsplatser för att lämna och hämta skolelever bör särskilt uppmärksammas för skolor med förskoleklass och klasserna 1-3. Behovet av parkering för personalen vid förskolor, som ibland kan vara högre än för skolor mätt i bilplatser per 1000 m², beaktas i varje enskilt fall.

Samnyttjande

Kravet på ny parkering kan minskas om detaljplan innehåller flera lokalkategorier med olikartade beläggningstal under olika tidsintervall. Följande **tabell 2** används då tillsammans med behovstalen i tabell 1 för beräkning av planens parkeringsbehov.

Tabell 2 **Parkeringsbeläggning, underlag för samnyttjandeavdrag**

Lokalkategori	Beläggning i procent under olika tidsintervall					
	Fredag, kl			Lördag, kl		
	8-10	10-17	17-20	8-11	11-14	14-16
Bostäder	55	40	80	80	50	50
Kontor, industrier	100	100	10	10	10	5
Handel	20	55	85	80	100	50
Skolor	90	90	10	5	5	5
Övriga lokaler	Bestäms i varje särskilt fall					

Något generellt mått på avdrag av parkeringsbehovet vid samnyttjande redovisas inte, då möjligt samnyttjandeavdrag i hög grad beror på den aktuella sammansättningen av olika lokalkategorier.

2.3 Parkeringsnormer för cyklar

Behovstal för cykelparkering redovisas i **tabell 3**.

Tabell 3 Behovstal för cykelparkering (cykelplatser/1000 m² BTA)

Lokalkategori	Falkenbergs centrum	Övriga Falkenbergs kommun
Flerbostadshus	25	25
Kontor	10	10
Industrier	--	6
Handel	15	15
Skolor	Utreds i varje särskilt fall	Utreds i varje särskilt fall

3 Lokalisering och utformning av parkeringsplatser

3.1 Lokalisering av parkering

Parkering anordnas på kvartersmark. Detta kan ske inom den egna fastigheten eller på annan fastighet som utgör kvartersmark.

För att undvika olägenheter för människors hälsa tas vid lokalisering av parkering hänsyn till följande punkter:

- Markparkering bör normalt ej förläggas närmare bostad än 15 m. Vid kortare avstånd bör mur eller dylikt uppföras som skydd.
- Parkering förläggs så att ljuskäglor inte träffar bostad.
- Garage förläggs så att olägenheter av ventilation undviks vid bostad.

Med hänsyn till trafiksäkerheten bör infart till samlad parkering vara placerad minst 15 m från gatukorsning och så att god sikt erhålls.

Gångavstånd till bilparkering bör inte överstiga 200 m till bostad respektive 300 m till arbetsplats. För besökare bör gångavståndet till bilparkering som regel inte överskrida 100 m. Cykelparkering bör förläggas inom 50 m gångavstånd från entré.

Avståndet till angöringsplats bör inte överstiga 50 m. Parkeringsplats för handikappad skall vara belägen inom 25 m avstånd till vårdinrättning och andra välbesökta lokaler.

3.2 Utformning av parkering

För tvärställda eller snedställda parkeringsplatser bör bredden inte understiga 2,5 m. Vid längsgående parkering krävs minst 2,1 m bredd.

Som regel utformas 2 % av parkeringsplatserna som handikapplatser.

Enstaka tväreställd handikapplats ges bredden 5,0 m. Breddmåtten kan minskas vid angränsande gångyta eller vid flera handikapplatser i bredd. Vid längsgående handikapplats kan breddkravet variera mellan 2,0 och 2,5 m.

Parkeringsplatser för cyklar skall anordnas, så att det både finns lättillgängliga besöksparkeringar och skyddade boendeparkeringar. Cykelparkering utformas så att bra stöd ges för cykeln och så att cykeln kan låsas fast. Utomhus förläggs cykelparkering synligt för att undvika stöld och vandalisering.

4 Begreppsförklaringar och definitioner

Angöring	Kortvarig uppställning för lastning och lossning eller på- och avstigning.
Angöringsplats	Yta avsedd för angöring.
Behovstal	I parkeringsnormer angivet antal bilplatser eller cykelplatser per ytenhet (eller lägenhet).
Bilplats (bpl)	Uppställningsplats för <i>en</i> bil.
Bilplatsbehov (analogt för cykelplatsbehov)	Vid varje byggnad finns ett visst behov av bilplatser, eftersom den del av dem som bor i, arbetar i eller besöker byggnaden utnyttjar bil som färdmedel. Storleken av bilplatsbehovet beror av den verksamhet som sker i byggnaden. Vid beräkning av bilplatsbehovet sker därför indelning i skilda lokalkategorier. Som enhet för bilplatsbehovet används antalet bilplatser per 1.000 m ² bruttoarea i lokalen. För bostäder används även enheten bilplatser per lägenhet.
Biltäthet (bilinnehav)	Antal personbilar per 1000 invånare inom visst område. Vanligen avses med biltäthet antalet personbilar i trafik, därutöver finns personbilar som är avställda, samt andra bilkategorier (lastbilar och bussar).
Bruttoarea (BTA), m ²	Omfattar den totala arean för en lokal eller en våning, inklusive trapphus, ytterväggar etc (definieras närmare i Svensk Standard).
Byggnorm	Det antal bilplatser per ytenhet (eller lägenhet) som fastighetsägaren skall anordna för byggnad eller byggnader, lokal eller verksamheter för vilken eller vilka bygglov ges.
Cykelplats (cpl)	Uppställningsplats för <i>en</i> cykel (eller moped klass II), inklusive stöd- och låsfunktioner.

Lokalkategori	Kategori av användning av byggnad eller lokal i byggnad, där huvudgrupperna utgörs av bostäder, kontor, industri, handel och övrigt (skola, vård m m). Byggnad kan således innehålla flera lokalkategorier.
Parkering	Uppställning av fordon, dock ej lastning/lossning eller påstigning/avstigning.
Parkeringsplats	Uppställningsplats för flera bilar.
Planeringsnorm	Det antal bilplatser per ytenhet (eller lägenhet) som skall finnas utrymme för i detaljplan och som avspeglar ett framtida parkeringsbehov.
Samnyttjande	När bilplatser anordnas gemensamt för två eller flera lokal-typer och bilplatserna inte reserveras för enskilda fordon, kunder etc uppnås så kallat <i>samnyttjande</i> . Detta innebär att det totala bilplatsbehovet minskas, eftersom parkeringsbehovet har olika tidsvariation för de olika lokalkategorierna.



FALKENBERG
STADSBYGGNADSKONTORET

Nya parkeringsnormer för Falkenbergs kommun

Utredningsmaterial

2010-09-22, reviderad 2011-03-01

Nya parkeringsnormer för Falkenbergs kommun
Utredningsmaterial

2010-09-22, reviderad 2011-03-01

Beställare Falkenbergs kommun
311 80 Falkenberg
Tel 0346-88 60 00
www.falkenberg.se

Beställarens representant Johan Risholm

Konsult Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg
Tel 031-50 70 00
www.norconsult.se

Uppdragsledare Erland Kjellson
Handläggare Anna-Lena Frennborn

Uppdragsnummer 101 33 90

Filnamn och sökväg N:\101\33\1013390\0-Mapp\Beskrivningar utredningar
PMUtredningar - PMNya parkeringsnormer-
utredningsmaterial 2011-02-15.doc

Innehållsförteckning

1	Analys av tillgången till parkering i Falkenbergs centrum	4
	Inventering av parkeringen i Falkenbergs centrum 2001	4
	Tillgänglig parkering i nuläget - överslagskalkyl	5
2	Målen – kommunala delmål och dimensionering av parkering	5
	Kommunala delmål för miljön som är av betydelse för biltrafikens omfattning	5
	Hänsynstagande till miljömålen vid utarbetandet av nya parkeringsnormer	6
3	Geografisk indelning av kommunen	7
4	Nivå för föreslagna behovstal	8
5	Inventering av befintliga parkeringsnormer i näraliggande kommuner	11
6	Föreslagna behovstal jämförda med de gällande	13
	Gällande parkeringsnormer från 1985	13
	Föreslagna parkeringsnormer 2010	14
	Kommentarer	14

Bilagor

Bilaga 1	Sammanställning av parkeringsnormer i näraliggande kommuner för olika lokalkategorier.
Bilaga 2	Sammanställning av parkeringsnormer för handel i näraliggande kommuner.
Bilaga 3.	Biltäthet i näraliggande kommuner.

1 Analys av tillgången till parkering i Falkenbergs centrum

Inventering av parkeringen i Falkenbergs centrum 2001

I utredningen ”Översyn av parkeringsförhållandena i Falkenbergs centrum. Tillgång till och efterfrågan på parkering” (GF Konsult AB 2000) drogs följande slutsatser:

- Tillgängliga mark- och gatuparkeringar i centrumkärnan är under den mesta tiden bara delvis utnyttjade, men vid större efterfrågan – låglördagar, under sommaren m m – fylls denna parkering snabbt upp.
- Motsatsen gäller P-husen, vilka alltid har ett visst utnyttjande, men där belägningsgraden ökar ganska litet vid högbelastade tider.
- För hela Falkenbergs centrum finns alltid ett överskott av lediga parkeringsplatser, beräknat till 440 bilplatser.
- Tider med högst beläggning av parkeringen infaller genomgående under icke skoltid.
- Det finns alltså (med stor marginal) tillräckligt med parkering, men om denna erbjuds med rimlig tillgänglighet och attraktivitet (gångavstånd, avgifter, uppställningstider, skyltning m m) är i sista hand en politisk fråga.
- En ökning av P-husens utnyttjande skulle också avlasta övriga parkeringsplatser i centrumkärnan.
- En översyn av vad gäller avgifter, tidssättning, skyltning m m bör baseras på nuvarande system. Ett införande av P-skiva skulle i och för sig öka centrumets attraktivitet i och med att avgifterna bortfaller, detta skulle dock innebära en minskning av kommunens parkeringsintäkter med omkring 1 Mkr netto. Dessutom skulle med P-skiva avgifterna som styrmedel försvinna, och följden skulle då bli en förstärkning av de negativa dragen i nuvarande parkeringssituation, dvs trycket på de mest centralt belägna parkeringsplatserna.

Förändringar av parkeringsvillkoren har senare skett, i huvudsak i enlighet med parkeringsutredningens slutsatser.

Tillgänglig parkering i nuläget - överslagskalkyl

I ovannämnda rapport från år 2000, baserad på då tillgängligt antal parkeringsplatser och parkeringsräkningar under 1990-talet, beräknades således överskottet av lediga bilplatser till som lägst **omkring 440**.

Antalet tillgängliga platser på samlade markparkeringar (nr 1-9, dvs Vårdcentralen ligger utanför) har sedan dess minskat med 105 bilplatser. Antalet bilplatser på gata har minskat med ett 30-tal, i och med att Nygatan och Storgatan sommartid stängs för biltrafik och då används som gågator. Ombyggnaden av kv Drivbänken kommer dock att ge ett tillskott av allmän parkering med 52 bilplatser.

Nya parkeringsräkningar har utförts under sommaren 2010. Högst beläggning av de allmänna parkeringarna erhöles en lördagsförmiddag i mitten av juli, med förhållanden som är typiska för maxbelastning (mulet efter en mycket varm vecka; intensivt regn som slutade kl 10.30; fullt i stan, musik på gatorna). Parkeringsbeläggningen uppmättes då till nära 80 %.

En ny överslagskalkyl ger därmed att överskottet av lediga platser har minskat till som lägst **omkring 200** bilplatser år 2010.

2 Målen – kommunala delmål och dimensionering av parkering

Kommunala delmål för miljön som är av betydelse för biltrafikens omfattning

Kommunen har i anslutning till de 16 nationella miljömålen antagit kommunala delmål ("Falkenbergs kommuns plan för den ekologiska hållbarheten", antagna 2007-10-25). Delmål som har koppling till eller är av betydelse för biltrafikens omfattning redovisas under miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*.

Begränsad klimatpåverkan

1. *Utsläppen av växthusgaser i Falkenbergs kommun skall som ett medelvärde för perioden 2008-2012 vara minst 4 % lägre än utsläppen 1990, räknat som koldioxidekvivalenter.*
2. *Nettotsläppen av koldioxid från landstransporter inklusive arbetsmaskiner ska i absoluta tal ha minskat med minst 5 % mellan år 2000 – 2010 och den*

koncernägda bilparken ska öka sitt bestånd av koldioxidneutrala bilar i enlighet med tagna beslut.

3. *Antalet resenärer i kollektivtrafik ska öka med minst 30 % mellan 2000 och 2010.*
4. *Alla företag, organisationer och myndigheter med mer än 50 anställda ska anta en resepolicy med tydlig miljöprofil. Till 2008 ska alla verksamheter bli informerade om målet.*

God bebyggd miljö

1. *Senast 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för:*
 - a. *hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service, och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras,*

...

Hänsynstagande till miljömålen vid utarbetandet av nya parkeringsnormer

Ovan redovisade kommunala delmål innebär – liksom målet för hållbar energiomvandling och i praktiken även vissa övergripande mål – starka krav på förändringar av biltrafiken i hållbar riktning. Kraven kan innebära förändringar av teknisk och resursmässig natur som t ex effektivare motorer, byte till miljövänligare bränslen och resurssnålare körsätt. Målen uttrycker dock även krav på minskningar av biltrafikens omfattning.

Frågan uppkommer då hur dessa mål bör avspeglas i förslaget till nya parkeringsnormer. Utredningens resonemang kan sammanfattas i följande punkter:

- Det är osannolikt att sänkta behovstal för parkeringen medför någon påtaglig dämpning av bilinnehavet och därmed trafiken. Möjligheterna att lösa parkeringen, även om det skulle finnas ett underskott av bilplatser på kvartersmark, bedöms som alltför stora i en ort som Falkenberg. Detta gäller särskilt för dem som upplever att alternativet till att inneha bil är väsentligt sämre.
- För en dämpning av biltrafiken bedöms andra åtgärder ha större effekt. Bland åtgärder som kommunen mer eller mindre kan styra över finns höjningar av parkeringsavgifterna, sänkt framkomlighet för trafiken och förbättringar av kollektivtrafiken.
- Även om således målen inte bedöms böra få ett omedelbart genomslag i parkeringsnormerna, så föreslås en särskild observans på utvecklingen av bilinnehavet. Som

framgår av följande avsnitt finns det en stor osäkerhet i bedömningarna av framtida biltäthet. Skulle biltäthetsutvecklingen brytas eller påverkas väsentligt bör detta föranleda revidering av parkeringsnormerna.

3 Geografisk indelning av kommunen

Föreslagen geografisk differentiering av behovstalen – se avgränsning i **figur 1** i del 1- utgår från dels åtskillnaden mellan Falkenbergs centralort och övriga tätorter i kommunen, dels skillnaderna i butiks- och serviceutbud, bebyggelsestäthet, kollektivtrafikförsörjning m m mellan olika delar av centralorten. Vad avser de centrala delarna av centralorten anknyts till avgränsningar och definitioner i ”Handelspolicy för Falkenbergs kommun”, antagen 2004.

Falkenbergs centrum. Detta innehåller Centrumkärnan, den innersta kärnan, fotgängarcentrum, det område där de absolut bästa butiks- och serveringsstråken finns. Därutöver innefattas centrumområden i vidare bemärkelse, vilka inrymmer stadens officiella symboler som gymnasieskola, bibliotek, myndigheter samt kyrka och station. Alla samlade allmänna markparkeringar och P-hus ligger inom detta område.

Övriga Falkenbergs centralort, vilket inkluderar näraliggande tätortsbebyggelse i Skogstorp, Stafsinge, Tröingeberg och Skrea. Här finns i huvudsak områden med bostäder, verksamheter och skolor, samt några stadsdelscentrum och vårdcentraler. Vidare innefattas områden i ytterkanten av vad som i Handelspolicyen benämns Centrala Falkenberg, vilka utgör mer kulturellt förknippade områden och rekreationsområden; dessa har dock vad avser parkering inte någon särskild centrumkaraktär.

Övriga tätorter och detaljplanlagda områden. Detta omfattar bl a orterna Slöinge, Heberg, Ugglarp, Olofsbo, Glommen, Morup, Långås, Vinberg, Vessigebro, Ullared, Fegen, Ätran och Älvsered. Ytterligare områden kan bli aktuella, avgörande är då om detaljplan föreligger eller skall upprättas.

Behovstalen har huvudsakligen satts lika för Övriga Falkenbergs centralort och Övriga tätorter. Skäl för en differentiering är främst skillnader i bebyggelsestäthet, kollektivtrafikförsörjning, och särskilt bilinnehav. Kompletterande bilinnehavsstatistik visar följande tal för antalet personbilar i trafik per 1000 invånare vid årsskiftet 2009/2010:

- Hela Falkenbergs kommun: 516 (index 100)
- Falkenbergs centrum: 400 (index 78)
- Övriga Falkenbergs centralort: 450 (index 87)
- Övriga Falkenbergs kommun inklusive övriga tätorter: 560 (index 109)

Biltätheten i Falkenbergs centrum är alltså 22 % lägre än genomsnittet för hela kommunen och ca 30 % lägre än i övriga Falkenbergs kommun. Huvudförklaringen är rimligen att det i Falkenbergs centrum är möjligt att bo och leva utan bil.

4 Nivå för föreslagna behovstal

Valet av allmän ”nivå” för behovet av bilparkering är en central fråga vid bestämningen av behovstal. En hög nivå innebär god tillgång på parkering och därmed flexibilitet, samt att olika problem som följer av parkeringsknapphet kan undvikas. En hög nivå innebär också att såväl mark som ekonomiska resurser måste tas i anspråk för parkeringen och belastar exploatörer, det allmänna och i förlängningen olika hyresgäster. Om i stället en låg nivå väljs får man i stort sett de motsatta effekterna.

Vid valet av nivå för nya parkeringsnormer i Falkenberg har följande faktorer haft betydelse:

- Hur väl har de befintliga parkeringsnormerna fungerat?
- Mål – övergripande och specifikt för parkering.
- Framtida utveckling av bilinnehav.
- Jämförelse med parkeringsnormerna i andra kommuner.

Vad gäller hur befintliga parkeringsnormer har fungerat finns inga uppgifter om att de har inneburit några påtagliga problem. En bidragande förklaring till detta kan vara det som olika parkeringsundersökningar visat: att det i centrala delar av Falkenberg alltid finns ett – i och för sig minskande - överskott av ledig parkering. Under de tider då nämnda lokal-kategorier har sina maximala parkeringsbehov finns ledig gatuparkering och/eller ledig parkering på samlade markparkeringar.

Hur nivån i parkeringsnormerna skall väljas med hänsyn till gällande mål i kommunen har behandlats i avsnitt 2 ovan.

En jämförelse med parkeringsnormerna i andra kommuner redovisas i avsnitt 5. Den visar att behovstalen i Falkenberg i stort sett är i linje med andra kommuner, men är låga vad gäller bostäder.

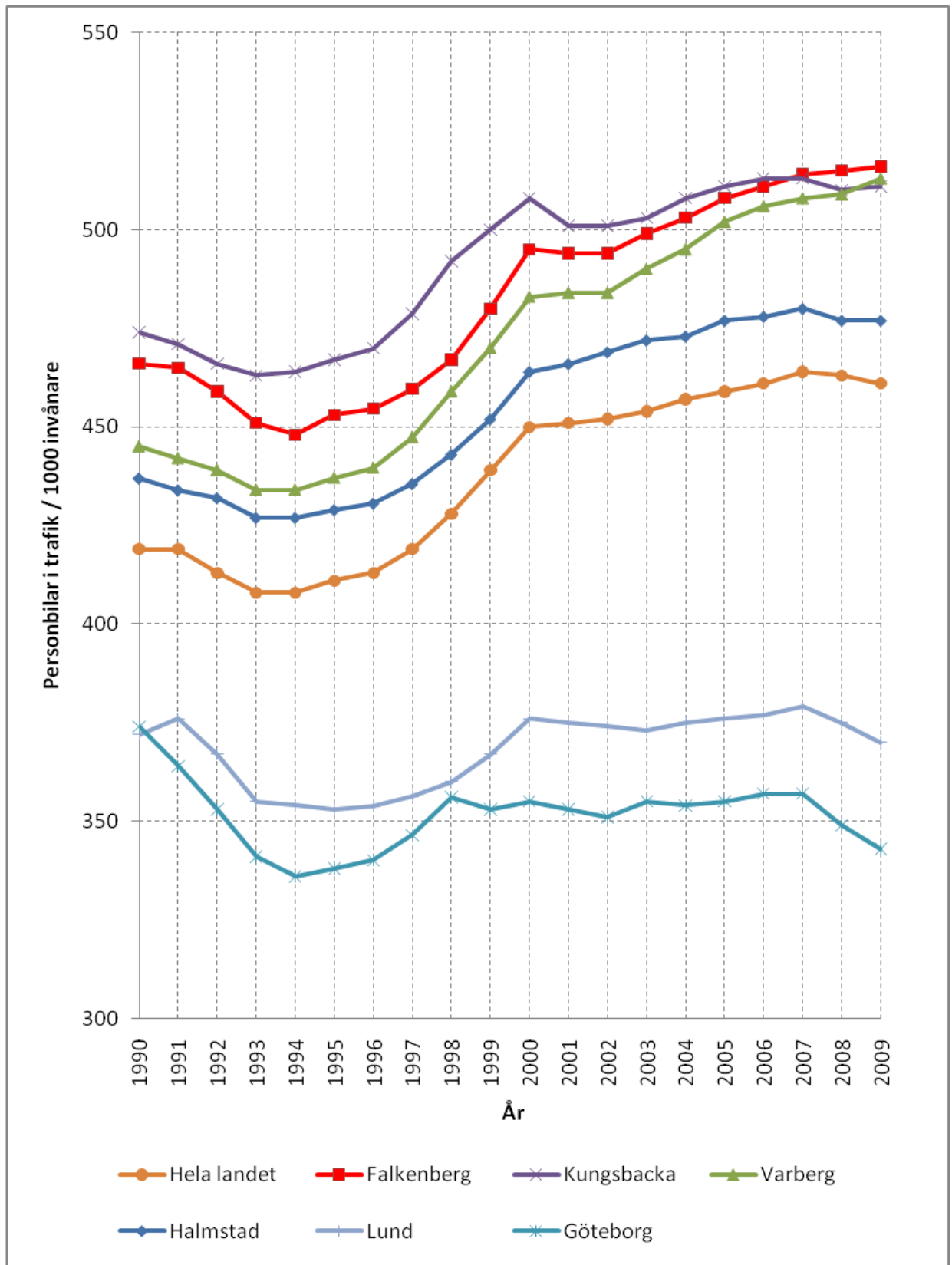
Hur biltätheten utvecklats i Falkenberg och näraliggande kommuner redovisas i **figur 1**. I Falkenberg har biltätheten ökat från 466 bilar/1.000 invånare år 1990 till 516 år 2009, dvs med 11 %. Ökningen de senaste åren har dock varit måttlig, detta är ett tecken på att biltätheten närmar sig ett mättnadsvärde.

Jämfört med andra kommuner och även hela landet har Falkenberg haft en likartad utveckling. Biltätheten i Falkenbergs kommun ligger i nuläget 12 % över riksgenomsnittet och 2 % över länsgenomsnittet.

Prognostisering av framtida biltäthet är i nuläget förenade med stora osäkerheter: den ekonomiska turbulensen, framtida oljekriser, ökning av skatter och avgifter på biltrafiken, förändrade attityder och värderingar m fl.

Den senaste centrala bilinnehavsprognosen från SIKÄ ("Prognos för persontransporter år 2020", rapport 2005:8) redovisade en prognostiserad ökning av biltätheten i hela landet om 14 % mellan 2001 och 2020. Tillämpat på Falkenbergs kommun skulle det innebära en ökning av biltätheten till ca 560 bilar i trafik per 1000 invånare år 2020.

Den valda nivån för parkeringsnormerna medger en viss framtida ökning av biltätheten, i storleksordningen 5-10 % på en period av 10-20 år (motsvarar parkeringsnormernas "högsta livslängd"). Biltätheten skulle då hamna på omkring 550 bilar per 1.000 invånare (jämför Laholms kommun som nu har en biltäthet om 592 personbilar per 1000 invånare).



Figur 1 Biltäthetsutveckling 1990-2009 i Falkenbergs kommun jämfört med hela landet och några näraliggande kommuner.

5 Inventering av befintliga parkeringsnormer i näraliggande kommuner

Inventering av befintliga parkeringsnormer har gjorts för ett antal näraliggande kommuner. Totalt har 13 kommuner kontaktats: Ale, Halmstad, Varberg, Kungsbacka, Göteborg, Lerum, Partille, Mölndal, Kungälv, Stenungsund, Borås, Härryda och Alingsås.

Två kommuner, Ale och Lerum, har uppdaterat sina parkeringsnormer på senare år (2008 respektive 2010). Flertalet kommuner har mer än 10 år gamla parkeringsnormer, upprättade mellan 1985 och 1998. Flera kommuner är på gång (har varit länge) att uppdatera sina parkeringsnormer. De flesta kommuner har parkeringsnormer som underlag för planeringen medan några kommuner planerar från fall till fall.

Antal bilplatser (bpl) redovisas på olika sätt i kommunernas parkeringsnormer: bl a bpl/lgh och bpl/1000 m² BTA. För att kunna jämföra på ett hanterligt sätt har antagits 100 m² BTA per bostadslägenhet. Vad gäller bostäder har antalet platser för boende och besökande summerats.

I **bilaga 1** redovisas planeringsnormer för:

- Flerbostadshus
- Enbostadshus utan gemensam parkering
- Enbostadshus med gemensam parkering
- Kontor
- Industrier
- Hotell
- Restaurang

Vad gäller parkeringsnormer för handel redovisas de separat i **bilaga 2**. Skälet är att typer av handel redovisas på så många olika sätt.

En sammanställning har också gjorts av biltätheten i näraliggande kommuner, se **bilaga 3**. Denna visar att biltätheten ökat i alla kommuner utom en, med 6-15 % mellan åren 1990 och 2009. Undantaget är Göteborgs stad där biltätheten minskat med 8 %. I Falkenberg var biltätheten år 2009 516 personbilar per 1000 invånare. Falkenberg har tillsammans med Kungälv och Stenungsund den högsta biltätheten bland de studerade kommunerna.

Gällande parkeringsnormer för Göteborg är från 1996. Göteborg håller nu på att revidera parkeringsnormerna, några beslutade normer finns alltså ännu inte. En övergripande rapport *Parkeringspolicy för Göteborgs stad* har dock tagits fram och antagits av kommunfullmäktige 2009. Även Mölndals kommun arbetar med nya parkeringsnormer.

6 Föreslagna behovstal jämförda med de gällande

Gällande parkeringsnormer från 1985

LOKALTYP 3)	Bilplatsbehov bilpl/1.000 m ² BTA			
	Falkenbergs tätort			Övriga tätorter 1)
	Centrum		Övriga 1) tätorts- delar	
	Ej samnyttjande	Samnyttjande		
BOSTÄDER				
- flerbostadshus	5	-	11.5 2)	11.5 2)
- enbostadshus,gr	10	-	12 2)	12 2)
" - ,ensk	2/hus	-	2/hus	2/hus
KONTOR	15	10	18	18
BUTIKER				
- livsmedel	30	21	45	30
- övriga	20	14	25	20
BANK	18	12	18	18
POSTEXP	35	24	35	35
SYSTEMBOLAG	65	45	-	-
RESTAURANG	60	40	60	60
HOTELL	25	17	25	25
SKOLA (LMH)	5	4	5	5
INDUSTRI M M				
- tillverkning	6	4	8	8
- lager,grosshandel	5	4	6	6
- småind,service	14	10	18	18
VÄRDLOKAL } SAMLINGSLOKAL }	Särskild utredning			

- 1) Samnyttjande kan bli aktuellt även i dessa fall
 2) Utbyggnadsreserv till 14 bilpl/1.000 m² BTA bör finnas
 3) Se kommentar bil 7:a

Föreslagna parkeringsnormer 2010

Tabell 1 Behovstal för bilparkering (bilplatser/1000 m² BTA)

Lokalkategori	Falkenbergs centrum	Övriga Falkenbergs centralort	Övriga tätorter och detaljplanelagda områden
Bostäder			
Flerbostadshus	8	11	11
Enbostadshus			
- med gemensam/ samlökaliserad parkering	1,2 bpl/hus	1,7 bpl/hus	1,7 bpl/hus
- med parkering på respektive tomt	2 bpl/hus	2 bpl/hus	2 bpl/hus
Kontor	18	21	21
Industri			
- tillverkning	--	10	10
- lager	--	5	5
Handel			
Butik			
- livsmedel	25	30	30
- övrig handel	15	20	20
Stadsdelscentrum/köpcentrum			
- livsmedel	35	40	40
- övrig handel	20	25	25
Externt köpcentrum	--	30	40
Hotell/vandrarhem/ Bed & Breakfast	20	25	25
Restaurang	30	40	50
Övrigt			
Skola upp t o m högstadiet	5	5	8
Gymnasium/ övrig utbildning		Särskild utredning	
Vårdlokal		Särskild utredning	
Samlingslokal		Särskild utredning	

Kommentarer

En jämförelse mellan föreslagna behovstal och behovstalen i gällande parkeringsnormer visar på såväl höjningar som sänkningar av behovstalen.

För *flerbostadshus* och *enbostadshus med gemensam parkering* innebär det nya förslaget påtagliga höjningar. Dessa höjningar motsvarar enligt utredningens bedömningar faktiska behov, detta stöds också av jämförelser med behovstalen i andra kommuner. Att de låga behovstalen har kunnat tillämpas i Falkenberg utan större olägenheter för parkeringssituationen, bedöms framförallt bero på att de boende har kunnat utnyttja lättillgänglig

parkering på gata. I och med såväl planeringen av nya bostadsområden på ny mark i centralortens ytterkanter som förtätning i centrala delar av staden, blir det mycket angelägnare att nya parkeringsbehov tillgodoses med parkering på kvartersmark.

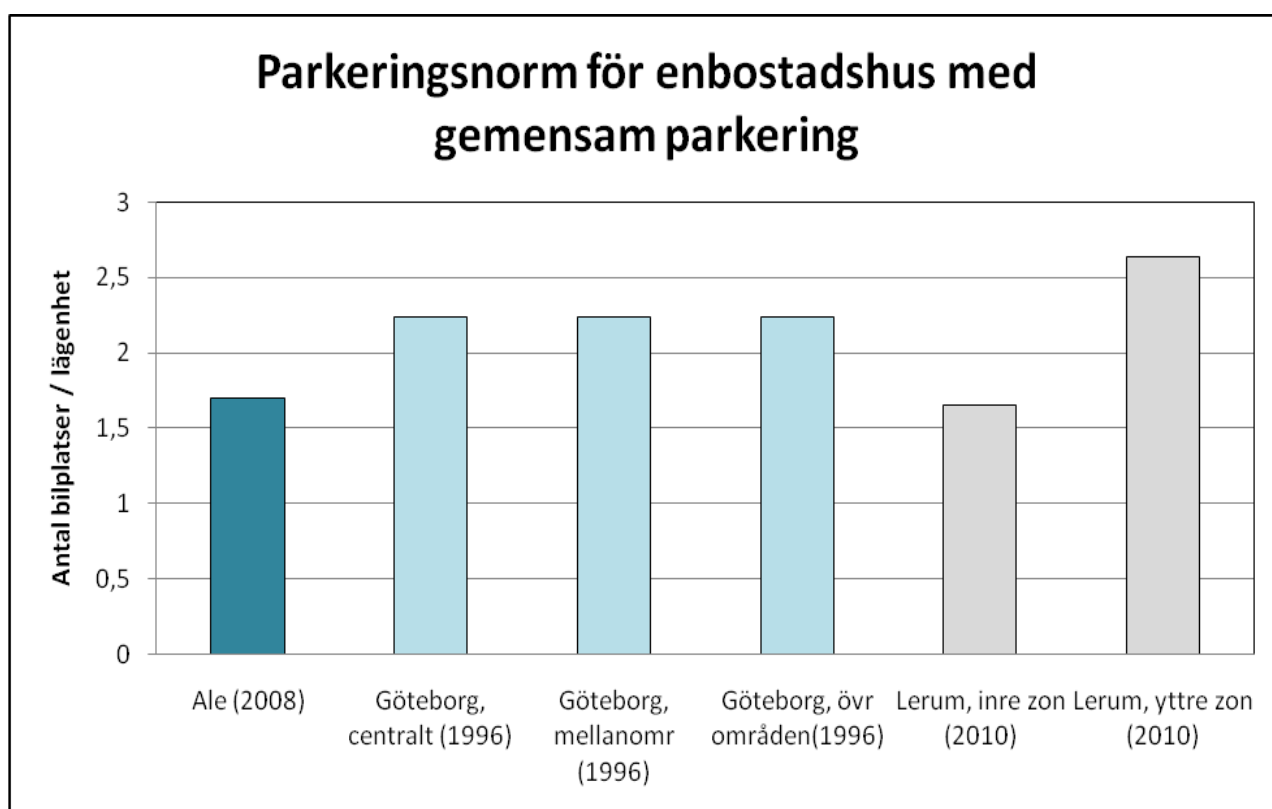
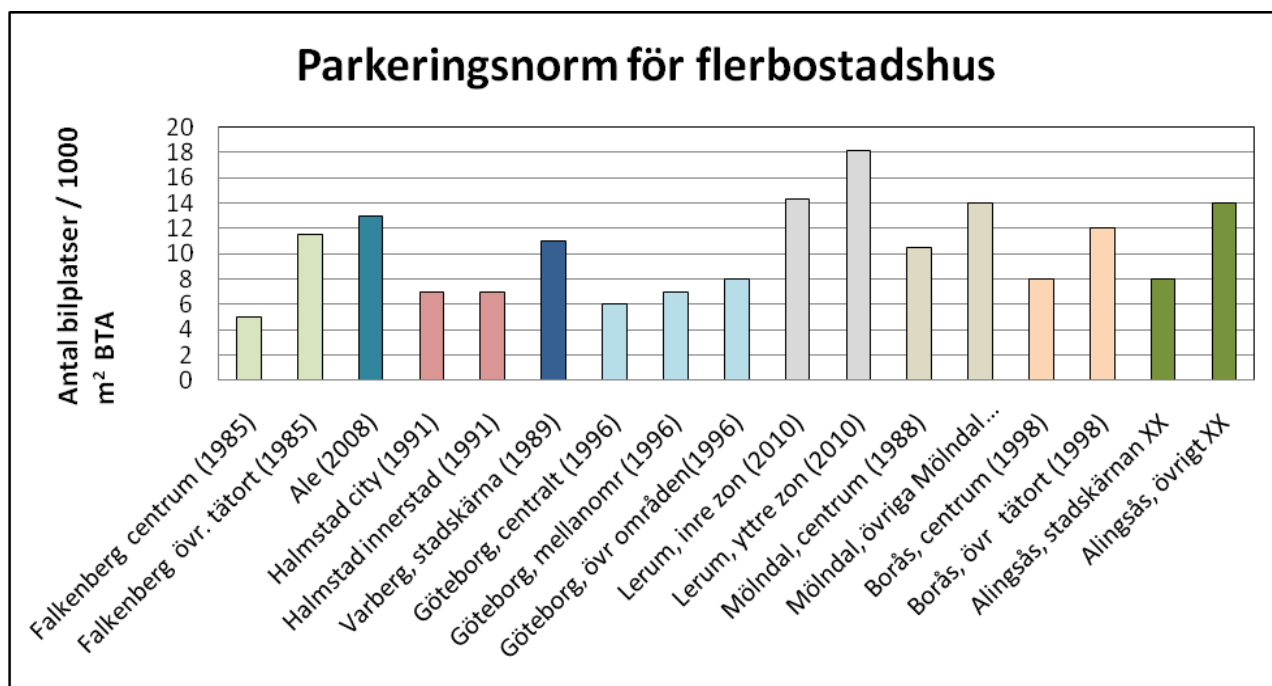
För *kontor* redovisas smärre öknings av behovstalen, även här är resonemanget ovan relevant.

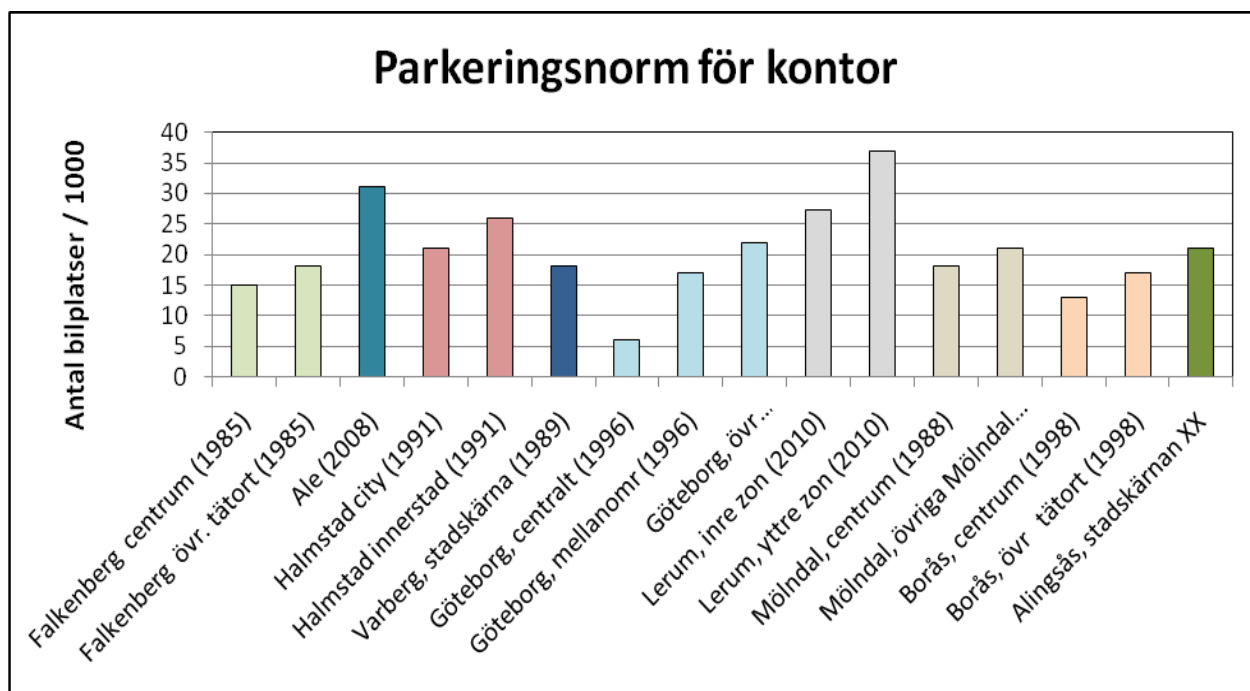
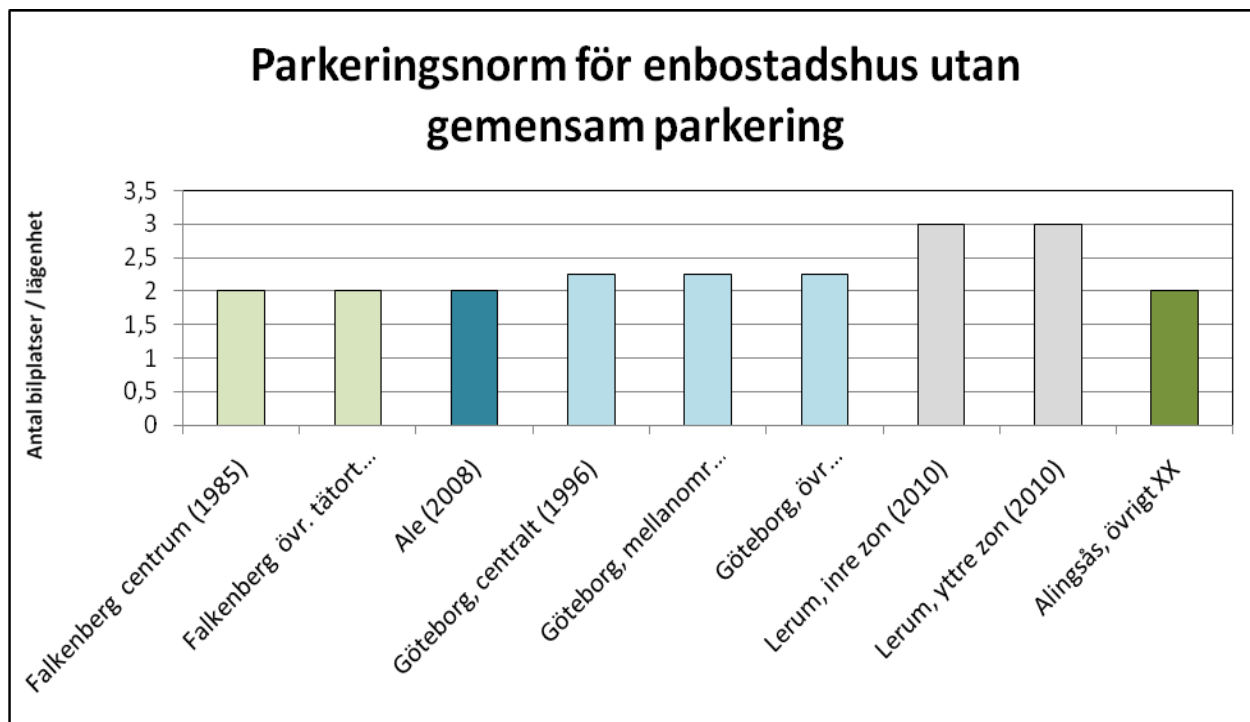
För *handel*, kategorin butiker, redovisas vissa sänkningar av behovstalen, de avspeglar senare tids erfarenheter. Däremot tillfogas en ny kategori, stadsdelscentrum/köpcentrum, för vilken parkeringsbehovet är större.

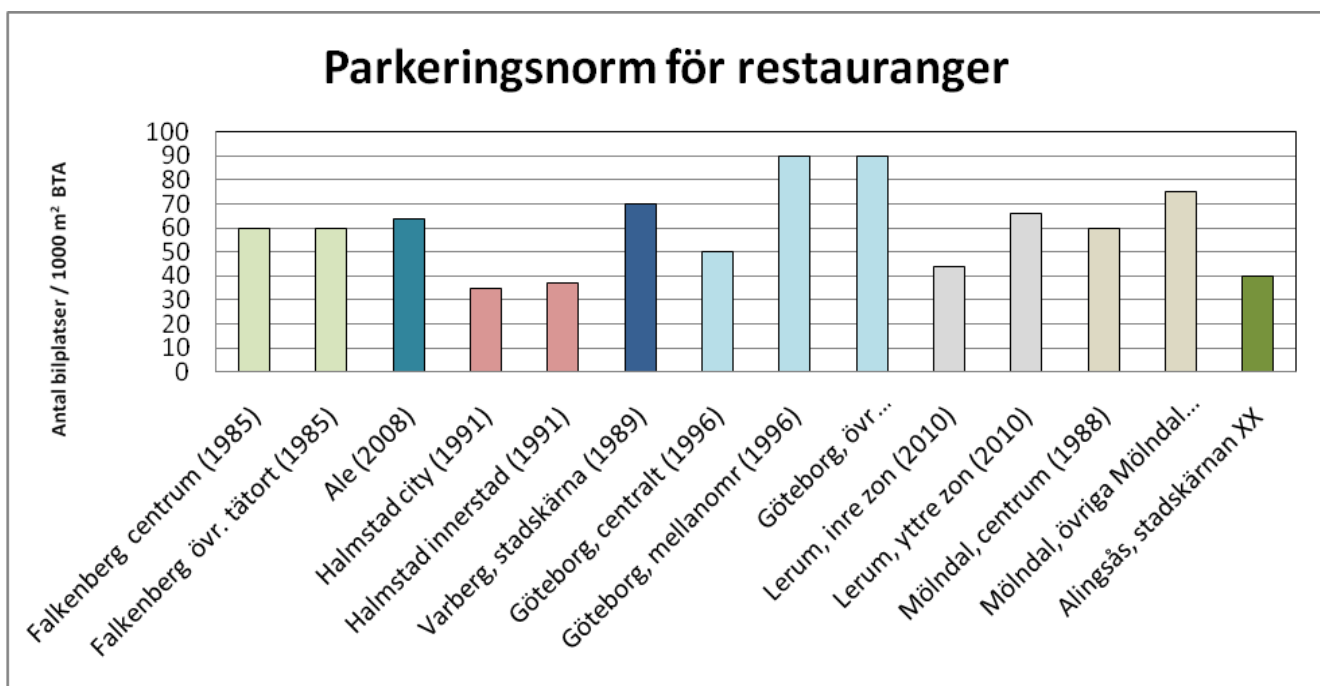
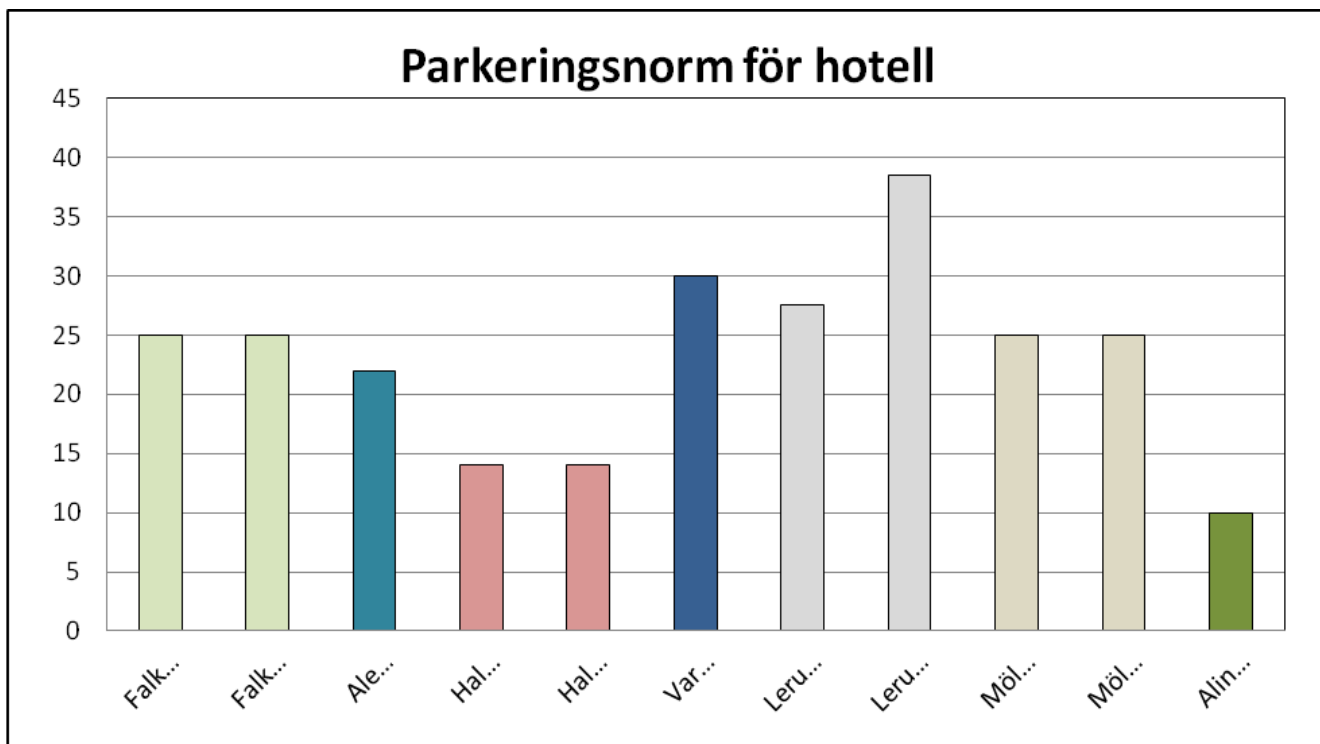
För flera kategorier som är mindre ofta förekommande kommer närmast regelmässigt särskilda, verksamhetsanpassade utredningar av parkeringsbehovet att behöva göras.

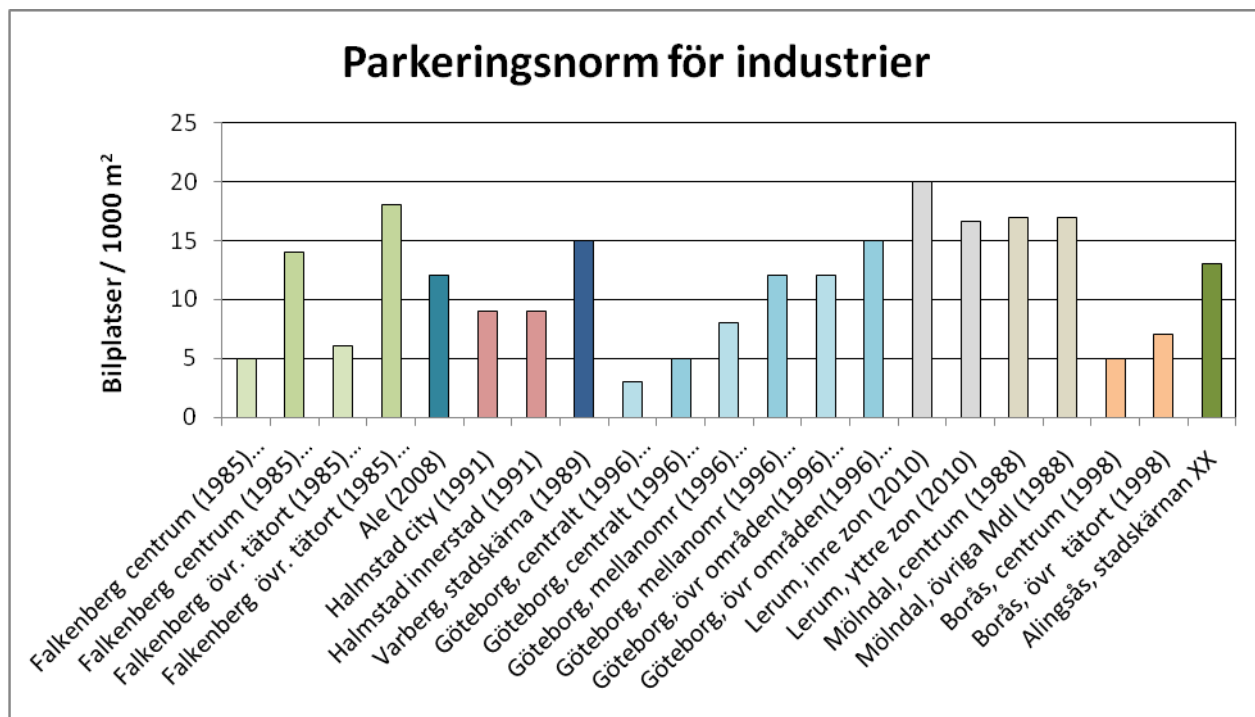
Bilaga 1. Sammanställning av parkeringsnormer i näriliggande kommuner för olika lokalkategorier.

- Flerbostadshus
- Enbostadshus utan gemensam parkering
- Enbostadshus med gemensam parkering
- Kontor
- Industrier
- Hotell
- Restauranger









Bilaga 2:1. Sammanställning av parkeringsnormer för handel i näraliggande kommuner.

Typ	P-norm (bpl/1000 m ² BTA)	Kommun	Del
Handel	59	Ale	--
	30	Halmstad	City
	33	Halmstad	Innerstad
	30	Borås	Centrum
	37	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Enstaka butik	22	Lerum	Inre zon
	27,5	Lerum	Yttre zon
Grannskapscentrum	33	Lerum	Inre zon
	38,5	Lerum	Yttre zon
	32	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Tätorts-/köpcentrum	44	Lerum	Inre zon
	55	Lerum	Yttre zon
Övriga centra	28-41	Göteborg	>5.000-20.000 lägenheter
Extern butik	45	Mölndal	Övriga Mölndal
Regiondelscentrum	64	Göteborg	>20.000 lägenheter
Externt köpcentrum	55	Mölndal	Övriga Mölndal
Stormarknad	61	Ale	--
	47	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Externhandelscentrum	76-112	Göteborg	Hela regionen

Bilaga 2:2. Sammanställning av parkeringsnormer för handel i näraliggande kommuner.

Typ	P-norm (bpl/1000 m ² BTA)	Kommun	Del
Livsmedel	30	Falkenberg	Centrum
	45	Falkenberg	Övriga tätortsdelar
	30	Falkenberg	Övriga tätorter
	40	Varberg	Stadskärnan
	45	Mölnadal	Centrum
	45	Mölnadal	Övriga Mölnadal
	45	Alingsås	Stadskärnan
Sällanköpshandel	29	Ale	--
	22-27	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Butiker	42	Ale	--
Övriga	20	Falkenberg	Centrum
	25	Falkenberg	Övriga tätortsdelar
	20	Falkenberg	Övriga tätorter
	30	Varberg	Stadskärnan
	35	Mölnadal	Centrum
	35	Mölnadal	Övriga Mölnadal
	35	Alingsås	Stadskärnan

Bilaga 3. Biltäthet i näraliggande kommuner.

Kommun	Personbilar i trafik per 1000 invånare 1990	Personbilar i trafik per 1000 invånare 2009	Procentuell förändring 1990-2009
Falkenberg	466	516	11%
Ale	423	486	15%
Halmstad	437	477	9%
Varberg	445	513	15%
Kungsbacka	474	511	8%
Göteborg	374	343	-8%
Lerum	423	467	10%
Partille	392	414	6%
Mölndal	410	437	7%
Kungälv	451	515	14%
Stenungsund	473	515	9%
Borås	436	461	6%
Härryda	432	466	8%
Alingsås	428	467	9%
Riket	419	463	11%



FALKENBERG
STADSBYGGNADSKONTORET

Nya parkeringsnormer för Falkenbergs kommun

Utredningsmaterial

2010-09-22, reviderad 2011-03-01

Nya parkeringsnormer för Falkenbergs kommun
Utredningsmaterial

2010-09-22, reviderad 2011-03-01

Beställare Falkenbergs kommun
311 80 Falkenberg
Tel 0346-88 60 00
www.falkenberg.se

Beställarens representant Johan Risholm

Konsult Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg
Tel 031-50 70 00
www.norconsult.se

Uppdragsledare Erland Kjellson
Handläggare Anna-Lena Frennborn

Uppdragsnummer 101 33 90

Filnamn och sökväg N:\101\33\1013390\0-Mapp\Beskrivningar utredningar
PMUtredningar - PM\Nya parkeringsnormer-
utredningsmaterial 2011-02-15.doc

Innehållsförteckning

1	Analys av tillgången till parkering i Falkenbergs centrum	4
	Inventering av parkeringen i Falkenbergs centrum 2001	4
	Tillgänglig parkering i nuläget - överslagskalkyl	5
2	Målen – kommunala delmål och dimensionering av parkering	5
	Kommunala delmål för miljön som är av betydelse för biltrafikens omfattning	5
	Hänsynstagande till miljömålen vid utarbetandet av nya parkeringsnormer	6
3	Geografisk indelning av kommunen	7
4	Nivå för föreslagna behovstal	8
5	Inventering av befintliga parkeringsnormer i näraliggande kommuner	11
6	Föreslagna behovstal jämförda med de gällande	13
	Gällande parkeringsnormer från 1985	13
	Föreslagna parkeringsnormer 2010	14
	Kommentarer	14

Bilagor

Bilaga 1	Sammanställning av parkeringsnormer i näraliggande kommuner för olika lokalkategorier.
Bilaga 2	Sammanställning av parkeringsnormer för handel i näraliggande kommuner.
Bilaga 3.	Biltäthet i näraliggande kommuner.

1 Analys av tillgången till parkering i Falkenbergs centrum

Inventering av parkeringen i Falkenbergs centrum 2001

I utredningen ”Översyn av parkeringsförhållandena i Falkenbergs centrum. Tillgång till och efterfrågan på parkering” (GF Konsult AB 2000) drogs följande slutsatser:

- Tillgängliga mark- och gatuparkeringar i centrumkärnan är under den mesta tiden bara delvis utnyttjade, men vid större efterfrågan – låglördagar, under sommaren m m – fylls denna parkering snabbt upp.
- Motsatsen gäller P-husen, vilka alltid har ett visst utnyttjande, men där belägningsgraden ökar ganska litet vid högbelastade tider.
- För hela Falkenbergs centrum finns alltid ett överskott av lediga parkeringsplatser, beräknat till 440 bilplatser.
- Tider med högst beläggning av parkeringen infaller genomgående under icke skoltid.
- Det finns alltså (med stor marginal) tillräckligt med parkering, men om denna erbjuds med rimlig tillgänglighet och attraktivitet (gångavstånd, avgifter, uppställningstider, skyltning m m) är i sista hand en politisk fråga.
- En ökning av P-husens utnyttjande skulle också avlasta övriga parkeringsplatser i centrumkärnan.
- En översyn av vad gäller avgifter, tidssättning, skyltning m m bör baseras på nuvarande system. Ett införande av P-skiva skulle i och för sig öka centrumets attraktivitet i och med att avgifterna bortfaller, detta skulle dock innebära en minskning av kommunens parkeringsintäkter med omkring 1 Mkr netto. Dessutom skulle med P-skiva avgifterna som styrmedel försvinna, och följden skulle då bli en förstärkning av de negativa dragen i nuvarande parkeringssituation, dvs trycket på de mest centralt belägna parkeringsplatserna.

Förändringar av parkeringsvillkoren har senare skett, i huvudsak i enlighet med parkeringsutredningens slutsatser.

Tillgänglig parkering i nuläget - överslagskalkyl

I ovan nämnda rapport från år 2000, baserad på då tillgängligt antal parkeringsplatser och parkeringsräkningar under 1990-talet, beräknades således överskottet av lediga bilplatser till som lägst **omkring 440**.

Antalet tillgängliga platser på samlade markparkeringar (nr 1-9, dvs Vårdcentralen ligger utanför) har sedan dess minskat med 105 bilplatser. Antalet bilplatser på gata har minskat med ett 30-tal, i och med att Nygatan och Storgatan sommartid stängs för biltrafik och då används som gågator. Ombyggnaden av kv Drivbänken kommer dock att ge ett tillskott av allmän parkering med 52 bilplatser.

Nya parkeringsräkningar har utförts under sommaren 2010. Högst beläggning av de allmänna parkeringarna erhöles en lördagsförmiddag i mitten av juli, med förhållanden som är typiska för maxbelastning (mulet efter en mycket varm vecka; intensivt regn som slutade kl 10.30; fullt i stan, musik på gatorna). Parkeringsbeläggningen uppmättes då till nära 80 %.

En ny överslagskalkyl ger därmed att överskottet av lediga platser har minskat till som lägst **omkring 200** bilplatser år 2010.

2 Målen – kommunala delmål och dimensionering av parkering

Kommunala delmål för miljön som är av betydelse för biltrafikens omfattning

Kommunen har i anslutning till de 16 nationella miljömålen antagit kommunala delmål ("Falkenbergs kommuns plan för den ekologiska hållbarheten", antagna 2007-10-25). Delmål som har koppling till eller är av betydelse för biltrafikens omfattning redovisas under miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*.

Begränsad klimatpåverkan

1. *Utsläppen av växthusgaser i Falkenbergs kommun skall som ett medelvärde för perioden 2008-2012 vara minst 4 % lägre än utsläppen 1990, räknat som koldioxidekvivalenter.*
2. *Nettotsläppen av koldioxid från landstransporter inklusive arbetsmaskiner ska i absoluta tal ha minskat med minst 5 % mellan år 2000 – 2010 och den*

koncernägda bilparken ska öka sitt bestånd av koldioxidneutrala bilar i enlighet med tagna beslut.

3. *Antalet resenärer i kollektivtrafik ska öka med minst 30 % mellan 2000 och 2010.*
4. *Alla företag, organisationer och myndigheter med mer än 50 anställda ska anta en resepolicy med tydlig miljöprofil. Till 2008 ska alla verksamheter bli informerade om målet.*

God bebyggd miljö

1. *Senast 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för:*
 - a. *hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service, och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras,*
- ...

Hänsynstagande till miljömålen vid utarbetandet av nya parkeringsnormer

Ovan redovisade kommunala delmål innebär – liksom målet för hållbar energiomvandling och i praktiken även vissa övergripande mål – starka krav på förändringar av biltrafiken i hållbar riktning. Kraven kan innebära förändringar av teknisk och resursmässig natur som t ex effektivare motorer, byte till miljövänligare bränslen och resurssnålare körsätt. Målen uttrycker dock även krav på minskningar av biltrafikens omfattning.

Frågan uppkommer då hur dessa mål bör avspeglas i förslaget till nya parkeringsnormer. Utredningens resonemang kan sammanfattas i följande punkter:

- Det är osannolikt att sänkta behovstal för parkeringen medför någon påtaglig dämpning av bilinnehavet och därmed trafiken. Möjligheterna att lösa parkeringen, även om det skulle finnas ett underskott av bilplatser på kvartersmark, bedöms som alltför stora i en ort som Falkenberg. Detta gäller särskilt för dem som upplever att alternativet till att inneha bil är väsentligt sämre.
- För en dämpning av biltrafiken bedöms andra åtgärder ha större effekt. Bland åtgärder som kommunen mer eller mindre kan styra över finns höjningar av parkeringsavgifterna, sänkt framkomlighet för trafiken och förbättringar av kollektivtrafiken.
- Även om således målen inte bedöms böra få ett omedelbart genomslag i parkeringsnormerna, så föreslås en särskild observans på utvecklingen av bilinnehavet. Som

framgår av följande avsnitt finns det en stor osäkerhet i bedömningarna av framtida biltäthet. Skulle biltäthetsutvecklingen brytas eller påverkas väsentligt bör detta föranleda revidering av parkeringsnormerna.

3 Geografisk indelning av kommunen

Föreslagen geografisk differentiering av behovstalen – se avgränsning i **figur 1** i del 1- utgår från dels åtskillnaden mellan Falkenbergs centralort och övriga tätorter i kommunen, dels skillnaderna i butiks- och serviceutbud, bebyggelsestäthet, kollektivtrafikförsörjning m m mellan olika delar av centralorten. Vad avser de centrala delarna av centralorten anknyts till avgränsningar och definitioner i ”Handelspolicy för Falkenbergs kommun”, antagen 2004.

Falkenbergs centrum. Detta innehåller Centrumkärnan, den innersta kärnan, fotgängarcentrum, det område där de absolut bästa butiks- och serveringsstråken finns. Därutöver innefattas centrumområden i vidare bemärkelse, vilka inrymmer stadens officiella symboler som gymnasieskola, bibliotek, myndigheter samt kyrka och station. Alla samlade allmänna markparkeringar och P-hus ligger inom detta område.

Övriga Falkenbergs centralort, vilket inkluderar näraliggande tätortsbebyggelse i Skogstorp, Stafsinge, Tröingeberg och Skrea. Här finns i huvudsak områden med bostäder, verksamheter och skolor, samt några stadsdelscentrum och vårdcentraler. Vidare innefattas områden i ytterkanten av vad som i Handelspolicyen benämns Centrala Falkenberg, vilka utgör mer kulturellt förknippade områden och rekreationsområden; dessa har dock vad avser parkering inte någon särskild centrumkaraktär.

Övriga tätorter och detaljplanlagda områden. Detta omfattar bl a orterna Slöinge, Heberg, Ugglarp, Olofsbo, Glommen, Morup, Långås, Vinberg, Vessigebro, Ullared, Fegen, Ätran och Älvsered. Ytterligare områden kan bli aktuella, avgörande är då om detaljplan föreligger eller skall upprättas.

Behovstalen har huvudsakligen satts lika för Övriga Falkenbergs centralort och Övriga tätorter. Skäl för en differentiering är främst skillnader i bebyggelsestäthet, kollektivtrafikförsörjning, och särskilt bilinnehav. Kompletterande bilinnehavsstatistik visar följande tal för antalet personbilar i trafik per 1000 invånare vid årsskiftet 2009/2010:

- Hela Falkenbergs kommun: 516 (index 100)
- Falkenbergs centrum: 400 (index 78)
- Övriga Falkenbergs centralort: 450 (index 87)
- Övriga Falkenbergs kommun inklusive övriga tätorter: 560 (index 109)

Biltätheten i Falkenbergs centrum är alltså 22 % lägre än genomsnittet för hela kommunen och ca 30 % lägre än i övriga Falkenbergs kommun. Huvudförklaringen är rimligen att det i Falkenbergs centrum är möjligt att bo och leva utan bil.

4 Nivå för föreslagna behovstal

Valet av allmän ”nivå” för behovet av bilparkering är en central fråga vid bestämningen av behovstal. En hög nivå innebär god tillgång på parkering och därmed flexibilitet, samt att olika problem som följer av parkeringsknapphet kan undvikas. En hög nivå innebär också att såväl mark som ekonomiska resurser måste tas i anspråk för parkeringen och belastar exploatörer, det allmänna och i förlängningen olika hyresgäster. Om i stället en låg nivå väljs får man i stort sett de motsatta effekterna.

Vid valet av nivå för nya parkeringsnormer i Falkenberg har följande faktorer haft betydelse:

- Hur väl har de befintliga parkeringsnormerna fungerat?
- Mål – övergripande och specifikt för parkering.
- Framtida utveckling av bilinnehav.
- Jämförelse med parkeringsnormerna i andra kommuner.

Vad gäller hur befintliga parkeringsnormer har fungerat finns inga uppgifter om att de har inneburit några påtagliga problem. En bidragande förklaring till detta kan vara det som olika parkeringsundersökningar visat: att det i centrala delar av Falkenberg alltid finns ett – i och för sig minskande - överskott av ledig parkering. Under de tider då nämnda lokal-kategorier har sina maximala parkeringsbehov finns ledig gatuparkering och/eller ledig parkering på samlade markparkeringar.

Hur nivån i parkeringsnormerna skall väljas med hänsyn till gällande mål i kommunen har behandlats i avsnitt 2 ovan.

En jämförelse med parkeringsnormerna i andra kommuner redovisas i avsnitt 5. Den visar att behovstalen i Falkenberg i stort sett är i linje med andra kommuner, men är låga vad gäller bostäder.

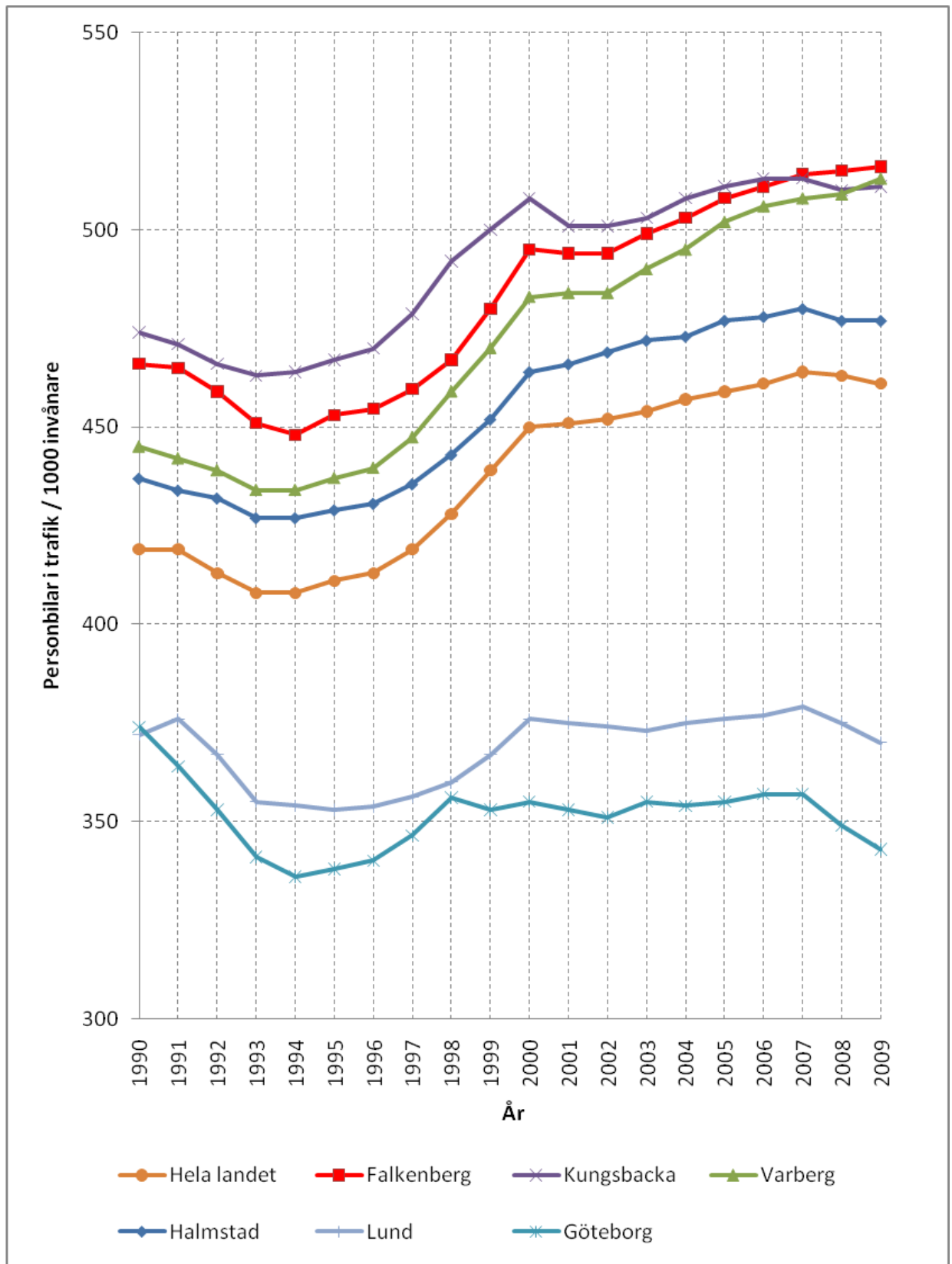
Hur biltätheten utvecklats i Falkenberg och näraliggande kommuner redovisas i **figur 1**. I Falkenberg har biltätheten ökat från 466 bilar/1.000 invånare år 1990 till 516 år 2009, dvs med 11 %. Ökningen de senaste åren har dock varit måttlig, detta är ett tecken på att biltätheten närmar sig ett mättnadsvärde.

Jämfört med andra kommuner och även hela landet har Falkenberg haft en likartad utveckling. Biltätheten i Falkenbergs kommun ligger i nuläget 12 % över riksgenomsnittet och 2 % över länsgenomsnittet.

Prognostisering av framtida biltäthet är i nuläget förenade med stora osäkerheter: den ekonomiska turbulensen, framtida oljekriser, ökning av skatter och avgifter på biltrafiken, förändrade attityder och värderingar m fl.

Den senaste centrala bilinnehavsprognosen från SIKKA ("Prognos för persontransporter år 2020", rapport 2005:8) redovisade en prognostiserad ökning av biltätheten i hela landet om 14 % mellan 2001 och 2020. Tillämpat på Falkenbergs kommun skulle det innebära en ökning av biltätheten till ca 560 bilar i trafik per 1000 invånare år 2020.

Den valda nivån för parkeringsnormerna medger en viss framtida ökning av biltätheten, i storleksordningen 5-10 % på en period av 10-20 år (motsvarar parkeringsnormernas "högsta livslängd"). Biltätheten skulle då hamna på omkring 550 bilar per 1.000 invånare (jämför Laholms kommun som nu har en biltäthet om 592 personbilar per 1000 invånare).



Figur 1 Biltäthetsutveckling 1990-2009 i Falkenbergs kommun jämfört med hela landet och några näraliggande kommuner.

5 Inventering av befintliga parkeringsnormer i näraliggande kommuner

Inventering av befintliga parkeringsnormer har gjorts för ett antal näraliggande kommuner. Totalt har 13 kommuner kontaktats: Ale, Halmstad, Varberg, Kungsbacka, Göteborg, Lerum, Partille, Mölndal, Kungälv, Stenungsund, Borås, Härryda och Alingsås.

Två kommuner, Ale och Lerum, har uppdaterat sina parkeringsnormer på senare år (2008 respektive 2010). Flertalet kommuner har mer än 10 år gamla parkeringsnormer, upprättade mellan 1985 och 1998. Flera kommuner är på gång (har varit länge) att uppdatera sina parkeringsnormer. De flesta kommuner har parkeringsnormer som underlag för planeringen medan några kommuner planerar från fall till fall.

Antal bilplatser (bpl) redovisas på olika sätt i kommunernas parkeringsnormer: bl a bpl/lgh och bpl/1000 m² BTA. För att kunna jämföra på ett hanterligt sätt har antagits 100 m² BTA per bostadslägenhet. Vad gäller bostäder har antalet platser för boende och besökande summerats.

I **bilaga 1** redovisas planeringsnormer för:

- Flerbostadshus
- Enbostadshus utan gemensam parkering
- Enbostadshus med gemensam parkering
- Kontor
- Industrier
- Hotell
- Restaurang

Vad gäller parkeringsnormer för handel redovisas de separat i **bilaga 2**. Skälet är att typer av handel redovisas på så många olika sätt.

En sammanställning har också gjorts av biltätheten i näraliggande kommuner, se **bilaga 3**. Denna visar att biltätheten ökat i alla kommuner utom en, med 6-15 % mellan åren 1990 och 2009. Undantaget är Göteborgs stad där biltätheten minskat med 8 %. I Falkenberg var biltätheten år 2009 516 personbilar per 1000 invånare. Falkenberg har tillsammans med Kungälv och Stenungsund den högsta biltätheten bland de studerade kommunerna.

Gällande parkeringsnormer för Göteborg är från 1996. Göteborg håller nu på att revidera parkeringsnormerna, några beslutade normer finns alltså ännu inte. En övergripande rapport *Parkeringspolicy för Göteborgs stad* har dock tagits fram och antagits av kommunfullmäktige 2009. Även Mölndals kommun arbetar med nya parkeringsnormer.

6 Föreslagna behovstal jämförda med de gällande

Gällande parkeringsnormer från 1985

LOKALTYP 3)	Bilplatsbehov bilpl/1.000 m ² BTA			
	Falkenbergs tätort			Övriga tätorter 1)
	Centrum		Övriga 1) tätorts- delar	
	Ej samnytt- jande	Samnytt- jande		
BOSTÄDER				
- flerbostadshus	5	-	11.5 2)	11.5 2)
- enbostadshus,gr	10	-	12 2)	12 2)
" - ,ensk	2/hus	-	2/hus	2/hus
KONTOR	15	10	18	18
BUTIKER				
- livsmedel	30	21	45	30
- övriga	20	14	25	20
BANK	18	12	18	18
POSTEXP	35	24	35	35
SYSTEMBOLAG	65	45	-	-
RESTAURANG	60	40	60	60
HOTELL	25	17	25	25
SKOLA (LMH)	5	4	5	5
INDUSTRI M M				
- tillverkning	6	4	8	8
- lager,grosshandel	5	4	6	6
- småind,service	14	10	18	18
VÄRDLOKAL SAMLINGSLOKAL }	Särskild utredning			

- 1) Samnyttjande kan bli aktuellt även i dessa fall
 2) Utbyggnadsreserv till 14 bilpl/1.000 m² BTA bör finnas
 3) Se kommentar bil 7:a

Föreslagna parkeringsnormer 2010

Tabell 1 Behovstal för bilparkering (bilplatser/1000 m² BTA)

Lokalkategori	Falkenbergs centrum	Övriga Falkenbergs centralort	Övriga tätorter och detaljplanelagda områden
Bostäder			
Flerbostadshus	8	11	11
Enbostadshus			
- med gemensam/ samlökaliserad parkering	1,2 bpl/hus	1,7 bpl/hus	1,7 bpl/hus
- med parkering på respektive tomt	2 bpl/hus	2 bpl/hus	2 bpl/hus
Kontor	18	21	21
Industri			
- tillverkning	--	10	10
- lager	--	5	5
Handel			
Butik			
- livsmedel	25	30	30
- övrig handel	15	20	20
Stadsdelscentrum/köpcentrum			
- livsmedel	35	40	40
- övrig handel	20	25	25
Externt köpcentrum	--	30	40
Hotell/vandrarhem/ Bed & Breakfast	20	25	25
Restaurang	30	40	50
Övrigt			
Skola upp t o m högstadiet	5	5	8
Gymnasium/ övrig utbildning		Särskild utredning	
Vårdlokal		Särskild utredning	
Samlingslokal		Särskild utredning	

Kommentarer

En jämförelse mellan föreslagna behovstal och behovstalen i gällande parkeringsnormer visar på såväl höjningar som sänkningar av behovstalen.

För *flerbostadshus* och *enbostadshus med gemensam parkering* innebär det nya förslaget påtagliga höjningar. Dessa höjningar motsvarar enligt utredningens bedömningar faktiska behov, detta stöds också av jämförelser med behovstalen i andra kommuner. Att de låga behovstalen har kunnat tillämpas i Falkenberg utan större olägenheter för parkeringssituationen, bedöms framförallt bero på att de boende har kunnat utnyttja lättillgänglig

parkering på gata. I och med såväl planeringen av nya bostadsområden på ny mark i centralortens ytterkanter som förtätning i centrala delar av staden, blir det mycket angelägnare att nya parkeringsbehov tillgodoses med parkering på kvartersmark.

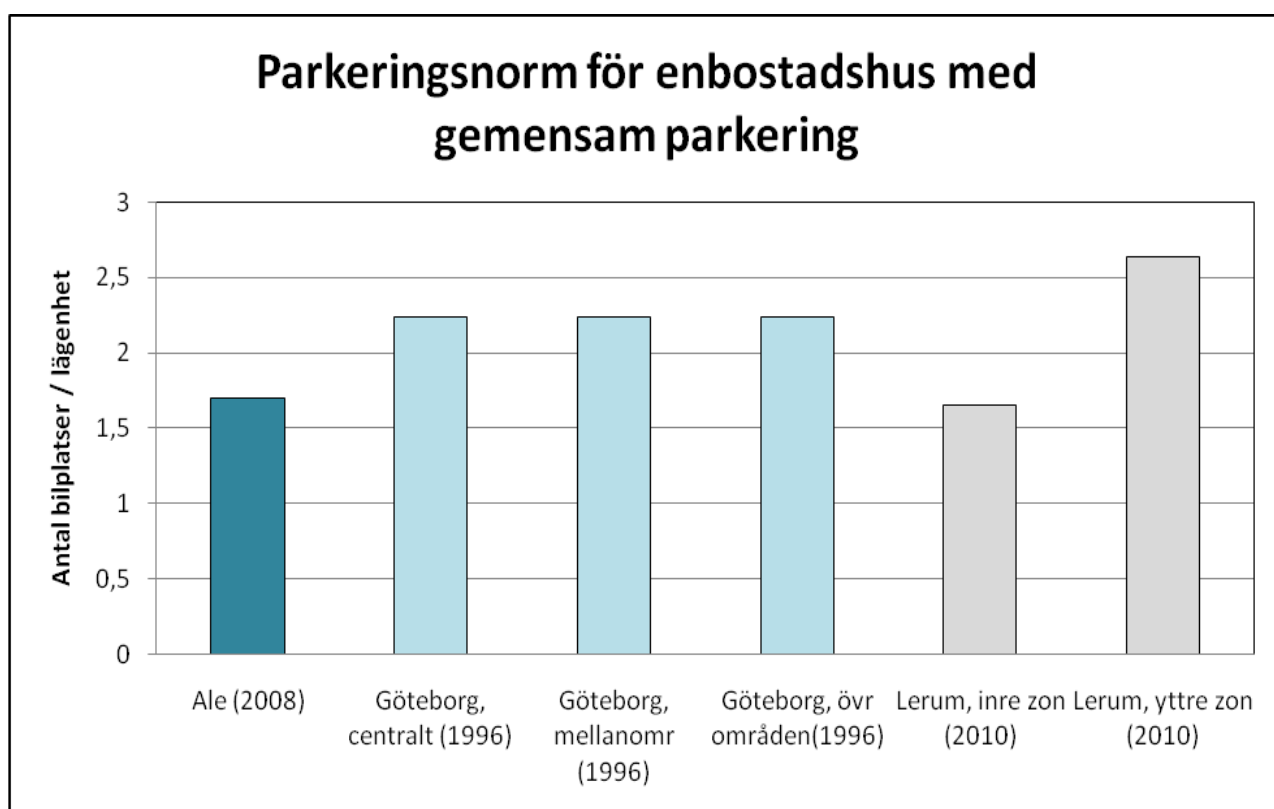
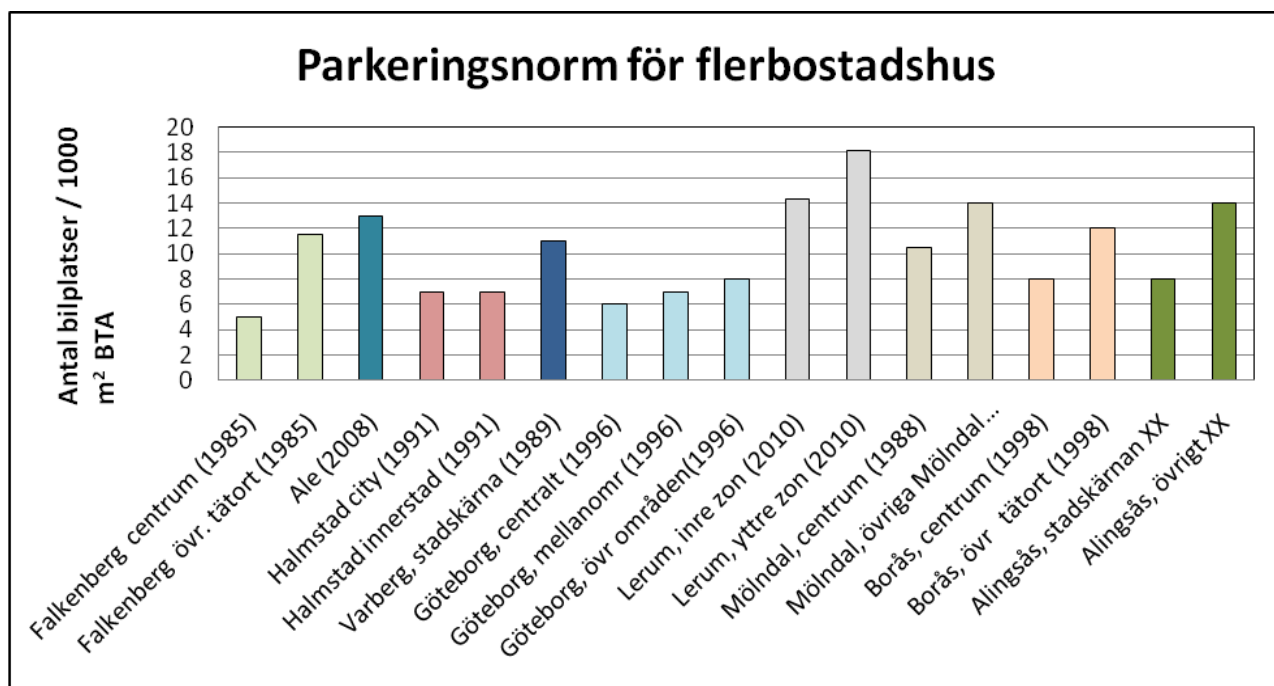
För *kontor* redovisas smärre öknings av behovstalen, även här är resonemanget ovan relevant.

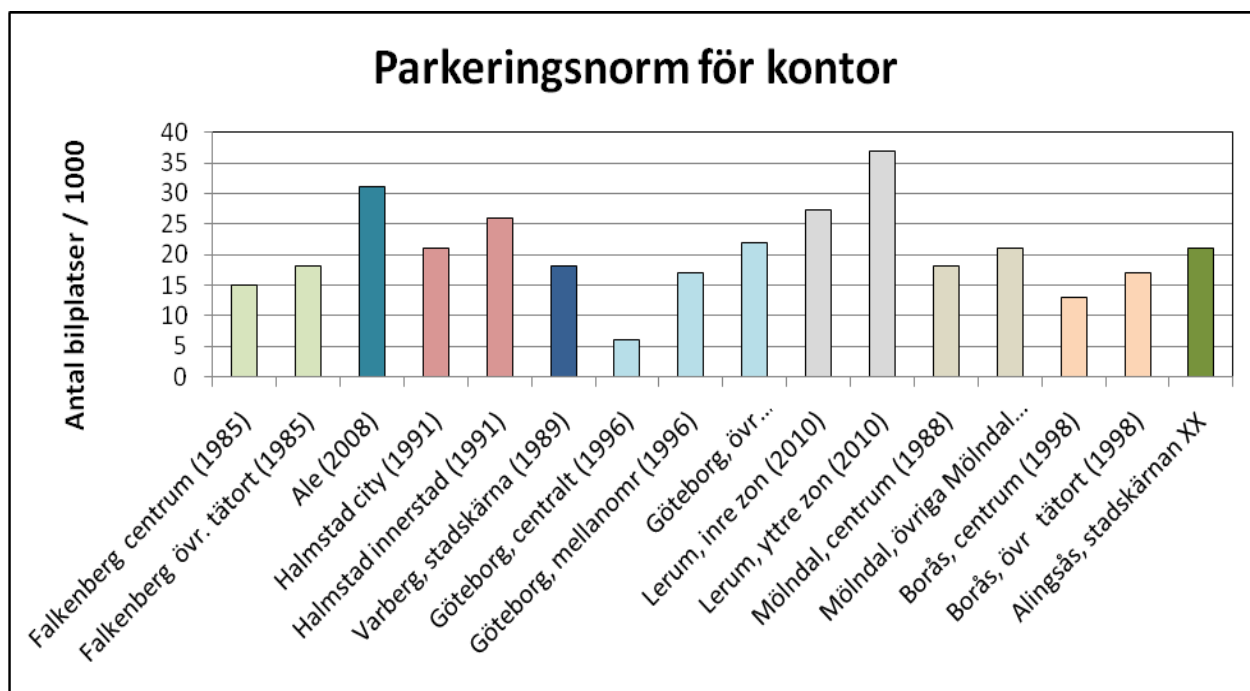
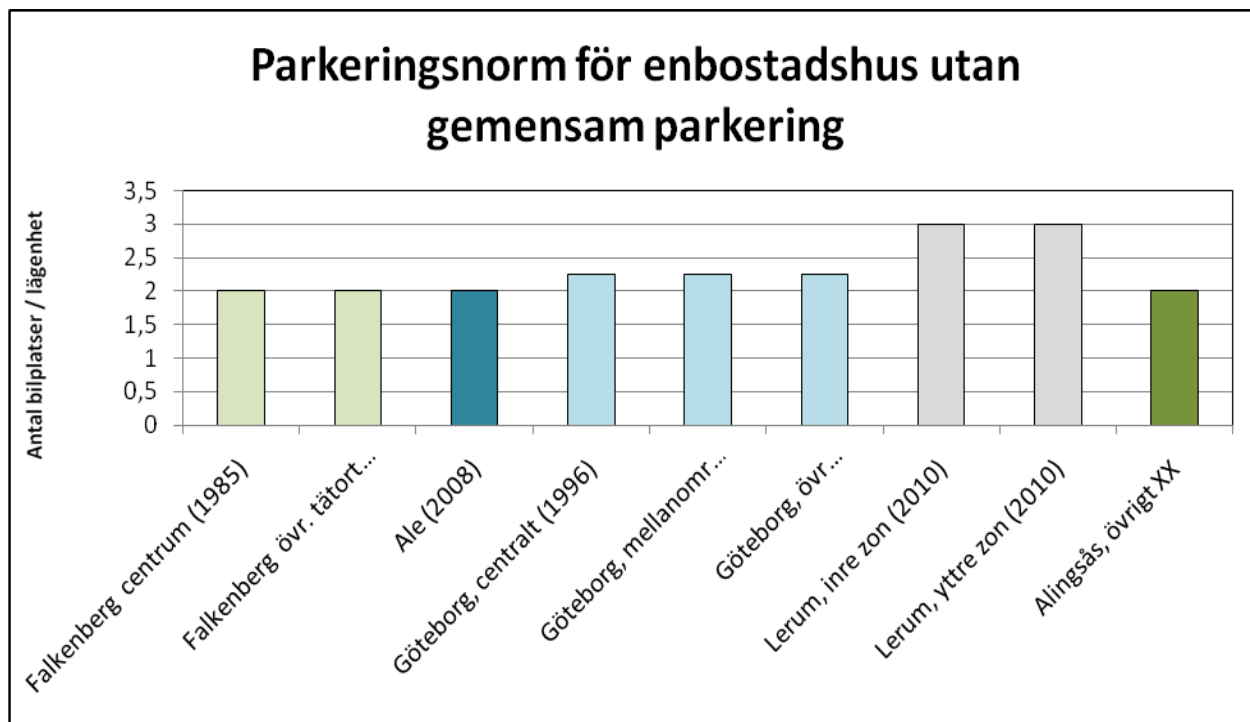
För *handel*, kategorin butiker, redovisas vissa sänkningar av behovstalen, de avspeglar senare tids erfarenheter. Däremot tillfogas en ny kategori, stadsdelscentrum/köpcentrum, för vilken parkeringsbehovet är större.

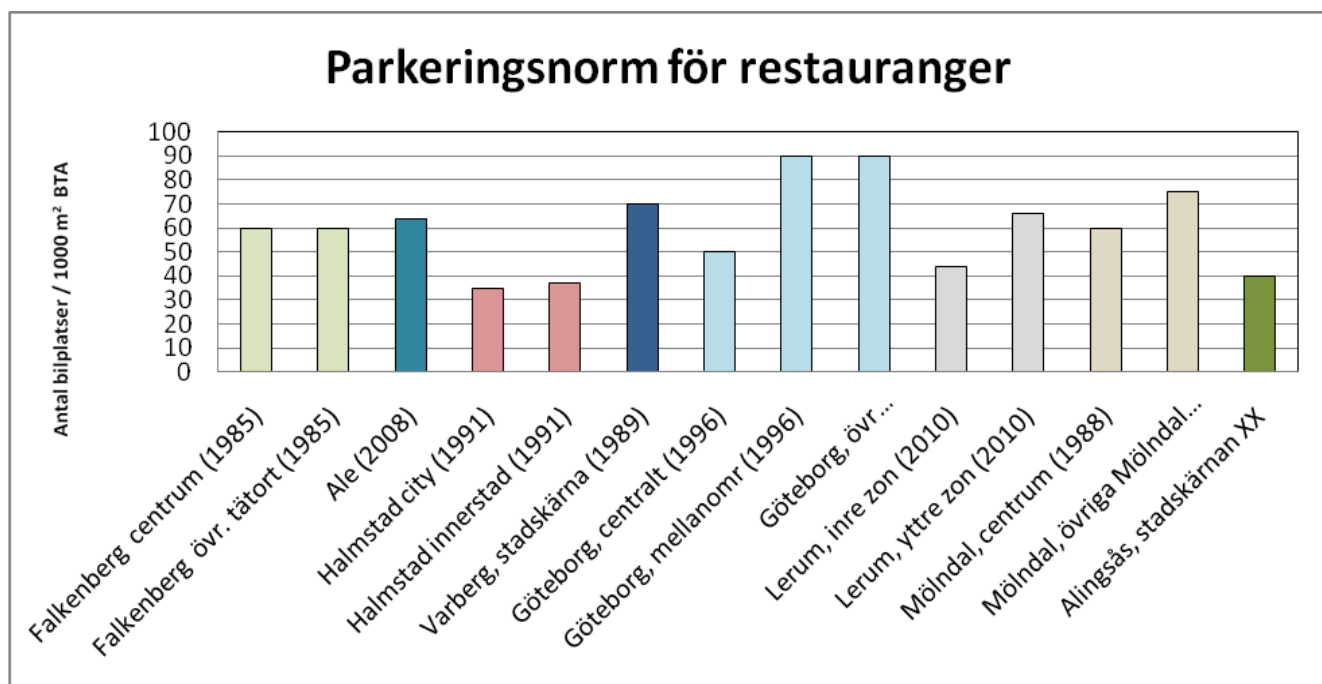
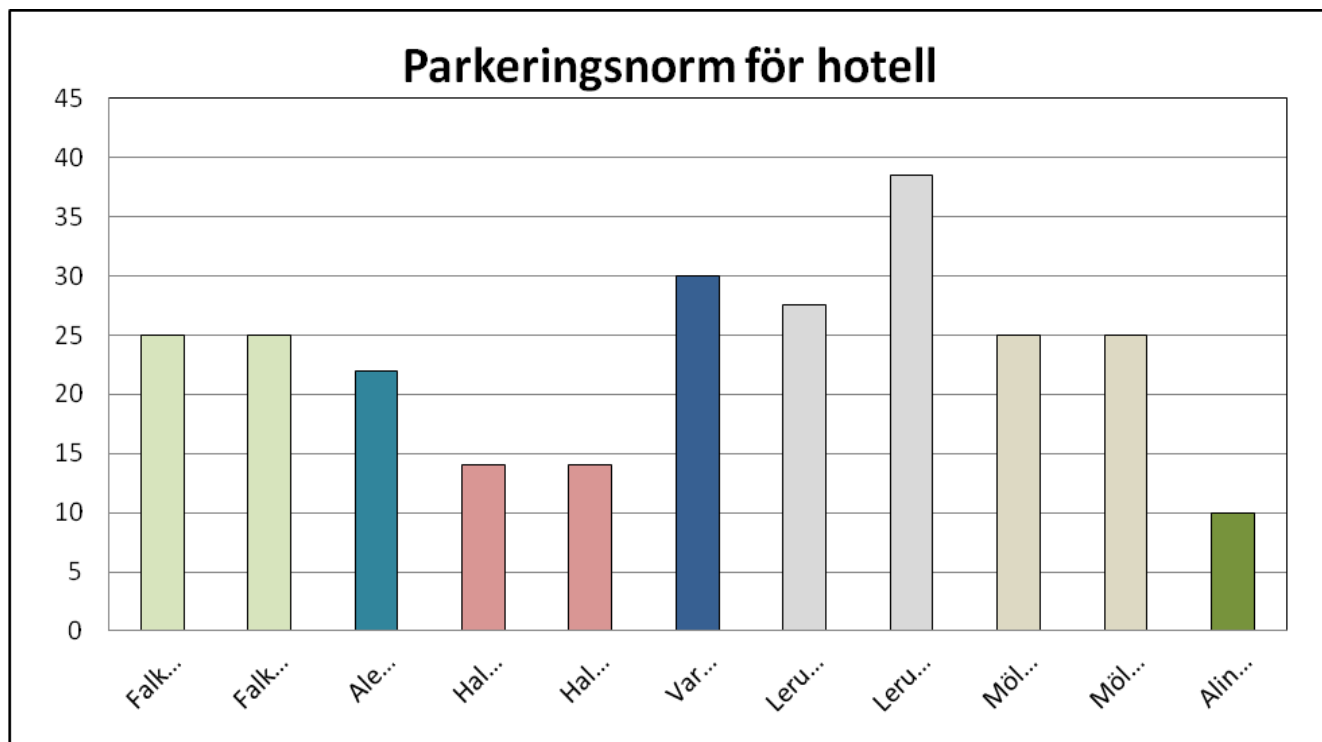
För flera kategorier som är mindre ofta förekommande kommer närmast regelmässigt särskilda, verksamhetsanpassade utredningar av parkeringsbehovet att behöva göras.

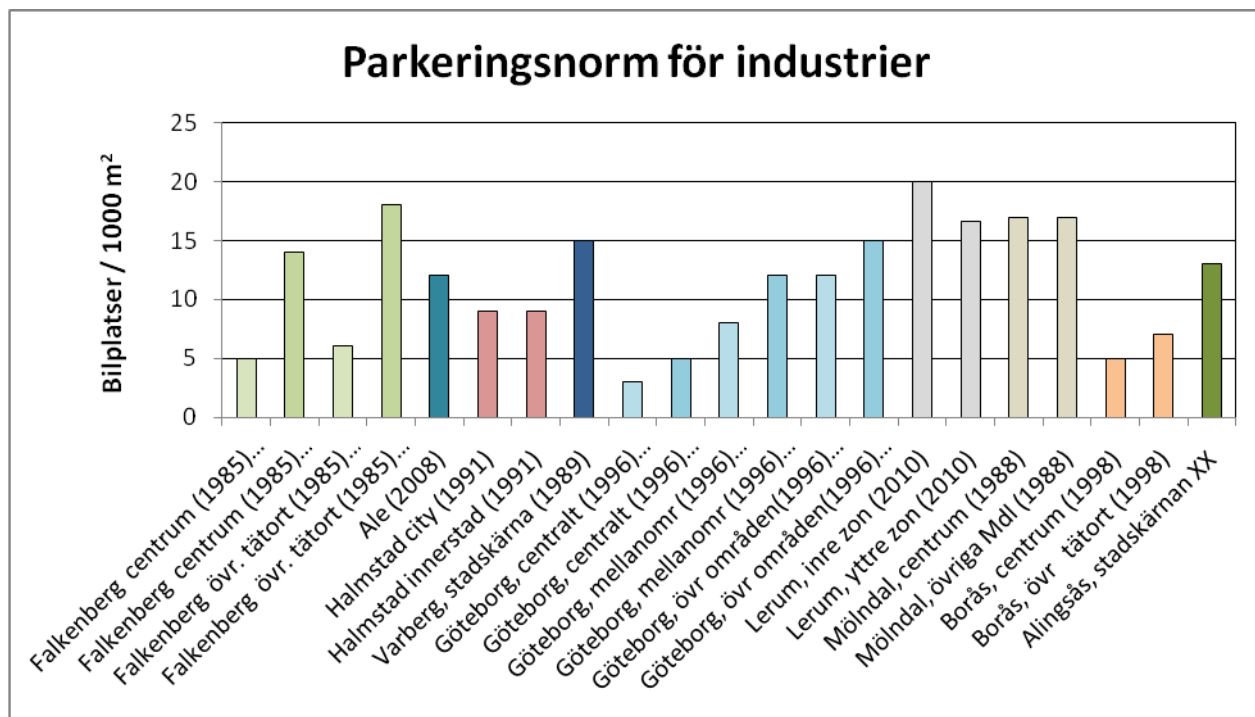
Bilaga 1. Sammanställning av parkeringsnormer i näriliggande kommuner för olika lokalkategorier.

- Flerbostadshus
- Enbostadshus utan gemensam parkering
- Enbostadshus med gemensam parkering
- Kontor
- Industrier
- Hotell
- Restauranger









Bilaga 2:1. Sammanställning av parkeringsnormer för handel i näraliggande kommuner.

Typ	P-norm (bpl/1000 m ² BTA)	Kommun	Del
Handel	59	Ale	--
	30	Halmstad	City
	33	Halmstad	Innerstad
	30	Borås	Centrum
	37	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Enstaka butik	22	Lerum	Inre zon
	27,5	Lerum	Yttre zon
Grannskapscentrum	33	Lerum	Inre zon
	38,5	Lerum	Yttre zon
	32	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Tätorts-/köpcentrum	44	Lerum	Inre zon
	55	Lerum	Yttre zon
Övriga centra	28-41	Göteborg	>5.000-20.000 lägenheter
Extern butik	45	Mölndal	Övriga Mölndal
Regiondelscentrum	64	Göteborg	>20.000 lägenheter
Externt köpcentrum	55	Mölndal	Övriga Mölndal
Stormarknad	61	Ale	--
	47	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Externhandelscentrum	76-112	Göteborg	Hela regionen

Bilaga 2:2. Sammanställning av parkeringsnormer för handel i näraliggande kommuner.

Typ	P-norm (bpl/1000 m ² BTA)	Kommun	Del
Livsmedel	30	Falkenberg	Centrum
	45	Falkenberg	Övriga tätortsdelar
	30	Falkenberg	Övriga tätorter
	40	Varberg	Stadskärnan
	45	Mölnadal	Centrum
	45	Mölnadal	Övriga Mölnadal
	45	Alingsås	Stadskärnan
Sällanköpshandel	29	Ale	--
	22-27	Borås	Utanför centrum + övriga tätorter
Butiker	42	Ale	--
Övriga	20	Falkenberg	Centrum
	25	Falkenberg	Övriga tätortsdelar
	20	Falkenberg	Övriga tätorter
	30	Varberg	Stadskärnan
	35	Mölnadal	Centrum
	35	Mölnadal	Övriga Mölnadal
	35	Alingsås	Stadskärnan

Bilaga 3. Biltäthet i näraliggande kommuner.

Kommun	Personbilar i trafik per 1000 invånare 1990	Personbilar i trafik per 1000 invånare 2009	Procentuell förändring 1990-2009
Falkenberg	466	516	11%
Ale	423	486	15%
Halmstad	437	477	9%
Varberg	445	513	15%
Kungsbacka	474	511	8%
Göteborg	374	343	-8%
Lerum	423	467	10%
Partille	392	414	6%
Mölndal	410	437	7%
Kungälv	451	515	14%
Stenungsund	473	515	9%
Borås	436	461	6%
Härryda	432	466	8%
Alingsås	428	467	9%
Riket	419	463	11%