

Parkeringsstrategi för Härryda kommun och
Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter

10

2022KS534

Sammanträdesdatum
2022-11-21

§ 102

Dnr 2022KS534

Beslut om tjänsteskrivelse rörande parkeringsstrategi och parkeringsnorm

Beslut

Utskottets förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar *Parkeringsstrategi för Härryda kommun* och *Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter*.

Beslutet är enhälligt.

Sammanfattning av ärendet


Kommunstyrelsen beslutade den 22 november 2021 § 270 att uppdra åt kommunstyrelsens utskott för ny översiktsplan att bereda ärendet om parkeringsstrategi och parkeringsnorm och att driva parkeringsfrågorna vidare till ett beslutsunderlag som ska presenteras för kommunstyrelsen under 2022.

Framtagen Parkeringsstrategi för Härryda kommun beskriver kommunens inriktning i arbetet med parkeringsfrågor. Dokumentet innehåller ställningstaganden för den långsiktiga utvecklingen av det kommunala arbetet med parkering, både för cykel och bil, i Härryda kommun. En viktig del av Parkeringsstrategin för Härryda kommun är att ta fram en regleringsplan som ser över dagens parkeringsreglering och kapacitet för att säkerställa god tillgänglighet till centrum.

Parkeringsnormen för Mölnlycke och Landvetter är ett styrdokument för kommunens arbete med parkering för cykel och bil i plan- och bygglovsprocesserna. Parkeringsnormen gäller för Mölnlycke och Landvetter och är vägledande för att beräkna hur många parkeringsplatser för cykel och bil som behöver tillskapas av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus och verksamheter.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 15 november 2022
- Parkeringsstrategi för Härryda kommun
- Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter
- Närmare beskrivning av parkeringstalen
- Kommunstyrelsens beslut den 22 november 2021 § 457

Signatur justerande 	Utdragsbestyrkande
--	--------------------

Kommunstyrelsen

Datum
2022-11-15

Diarienummer
2022KS534 310

Parkeringsstrategi för Härryda kommun och Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter

Förslag till beslut

Utskottets förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar *Parkeringsstrategi för Härryda kommun* och *Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter*.

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 22 november 2021 § 270 att uppdra åt kommunstyrelsens utskott för ny översiktsplan att bereda ärendet om parkeringsstrategi och parkeringsnorm och att driva parkeringsfrågorna vidare till ett beslutsunderlag som ska presenteras för kommunstyrelsen under 2022.

Framtagen Parkeringsstrategi för Härryda kommun beskriver kommunens inriktning i arbetet med parkeringsfrågor. Dokumentet innehåller ställningstaganden för den långsiktiga utvecklingen av det kommunala arbetet med parkering, både för cykel och bil, i Härryda kommun. En viktig del av Parkeringsstrategin för Härryda kommun är att ta fram en regleringsplan som ser över dagens parkeringsreglering och kapacitet för att säkerställa god tillgänglighet till centrum.

Parkeringsnormen för Mölnlycke och Landvetter är ett styrdokument för kommunens arbete med parkering för cykel och bil i plan- och bygglovsprocesserna. Parkeringsnormen gäller för Mölnlycke och Landvetter och är vägledande för att beräkna hur många parkeringsplatser för cykel och bil som behöver tillskapas av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus och verksamheter.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 15 november 2022
- Parkeringsstrategi för Härryda kommun
- Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter
- Närmare beskrivning av parkeringstalen
- Kommunstyrelsens beslut den 22 november 2021 § 457

Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 22 november 2021 § 270 att uppdra åt kommunstyrelsens utskott för ny översiktsplan att bereda ärendet om parkeringsstrategi och parkeringsnorm och att driva parkeringsfrågorna vidare till ett beslutsunderlag som ska presenteras för kommunstyrelsen under 2022. Utskottet för ny översiktsplan har tillsammans med förvaltningen arbetat fram förslag på parkeringsstrategi och parkeringsnorm. Parkeringsstrategin gäller för hela Härryda kommun och parkeringsnormen gäller för orterna Mölnlycke och Landvetter.

Parkeringsstrategi för Härryda kommun

Parkeringsstrategin beskriver Härryda kommuns inriktning i arbetet med parkeringsfrågor för kommunen och dokumentet innehåller ställningstaganden för den långsiktiga utvecklingen av det kommunala arbetet med parkering, både för cykel och bil.

Parkeringsstrategin för Härryda kommun består av tre inriktningar som följs av underliggande strategier. Strategierna är därmed konkretiseringar av inriktningarna och beskriver hur kommunen ska gå till väga för att arbeta vidare.

De tre övergripande inriktningarna för Parkeringsstrategin för Härryda kommun samt underliggande strategier är följande:

1. Parkering i tätortscentrum ska främja stadsmässighet och täthet
 - Omvandla ytkrävande parkeringar i centrum och frigör värdefull mark för förtätning
 - Verka för samlade parkeringsanläggningar för bil
2. Ta riktning mot en smart reglering av parkering
 - Ta fram en regleringsplan
 - Prioritera tillgängligheten till bilparkering mellan olika användargrupper
 - Samverka med fastighetsägare och verksamhetsutövare i syfte att skapa en sammanhängande parkeringsreglering
3. Förbättra de fysiska förutsättningarna för ett hållbart resande
 - Utöka och förbättra parkeringsutbudet för cykel och micromobilitetsfordon i tätorterna, med prioritering på tätortscentrum och bytespunkter för kollektivtrafiken

För att säkerställa god tillgänglighet till centrum rekommenderas att en regleringsplan för Mölnlycke respektive Landvetter tas fram. Genom att göra en översyn av dagens parkeringsreglering och medvetet styra tillgång, närhet och reglering för olika parkeringsanvändare kan parkeringssituationen effektiviseras och tillgängligheten till centrum förbättras. Regleringsplanerna föreslås antas politiskt.

Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter

Parkeringsnormen för Mölnlycke och Landvetter är ett styrdokument för kommunens arbete med parkering av cykel och bil i plan- och

bygglovsprocesserna. I samband med ny-, till- och ombyggnation har kommunen rätt att bestämma mängden parkering som en fastighetsägare måste anlägga. Denna reglering kallas parkeringstal (p-tal). Parkeringsnormen är därmed vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykel- och bilparkeringar som ska tillgodoseas av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus och verksamheter. Normen gäller för orterna Mölnlycke och Landvetter. I Parkeringsnormen för Mölnlycke och Landvetter finns tabeller med parkeringstal för hur många parkeringsplatser byggaktören måste säkerställa i projekten. Parkeringstalet varierar beroende på vart projektområdet ligger där Mölnlycke och Landvetter har delats in i olika zoner.

Om en fastighetsägare eller byggaktör kan visa på åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan genom mobilitetsåtgärder, så som exempelvis bilpool, ska normen även vara ett stöd för hur en reduktion av antal parkeringsplatser ska beräknas samt hur detta ska regleras i avtal. Antalet parkeringsplatser för bil som behövs för att möta efterfrågan kan även sänkas ifall det finns potential för samnyttjande mellan olika användargrupper.

Parkering ska i första hand lösas på egen fastighet men i vissa fall är detta inte möjligt eller önskvärt. För att marken i tätort ska kunna utnyttjas mer resurseffektivt kan det vara lämpligt att byggaktören får ordna sitt parkeringsutbud utanför sin egen fastighet, exempelvis genom parkeringsköp.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen anser att det är viktigt med en parkeringsstrategi och parkeringsnorm för att öka stringensen i hanteringen av parkeringsfrågor. Tidigare har parkeringsfrågorna behandlats från fall till fall i respektive detaljplan. Med Parkeringsstrategin för Härryda kommun och Parkeringsnormen för Mölnlycke och Landvetter ges en inriktning och förutsägbarhet för förvaltningen och de olika aktörer som är intresserade av att bygga i kommunen. Arbetet möjliggör även för en effektivisering av hanteringen av parkering och en hållbar stadsutveckling.

Louise Skålberg
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot
Trafikchef

Parkeringsstrategi

för Härryda kommun

Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin beskriver Härryda kommuns inriktning i arbetet med parkeringsfrågor för kommunen

Inledning

Parkeringsstrategin beskriver Härryda kommuns inriktning i arbetet med parkeringsfrågor för kommunen. Dokumentet innehåller ställningstaganden för den långsiktiga utvecklingen av det kommunala arbetet med parkering, både för cykel och bil. Parkeringsstrategin behandlar inte hur kommunen ska hantera lokaliseringar av pendelparkeringar för bil.

Strategin utgår från Härryda kommuns vision, Agenda 2030 samt mål och strategier redovisade i *”Vi möts i Mölnlycke. Stadsbyggnadsstudie med utredningar för Mölnlycke centrum”*. Exempelvis är flera av de 17 hållbarhetsmålen för Agenda 2030 relevanta för parkeringsstrategin, däribland målen:

3. God hälsa och välbefinnande
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
11. Hållbara städer och samhällen
13. Bekämpa klimatförändringarna

Parkeringsstrategin slår fast vilka strategiska principer som ska gälla för den framtida planeringen av kommunens arbete med parkeringsfrågor.

Utgångspunkten i samtliga inriktningar är att besökare, boende och verksamma ska kunna komma till och parkera sin bil eller cykel i kommunen. Hur kommunen väljer att arbeta med parkering är avgörande för att skapa en god tillgänglighet, ett effektivt transportsystem och en hållbar stadsutveckling.

De tre övergripande inriktningarna för parkeringsstrategin är följande:

- Parkering i tätortscentrum ska främja stadsmässighet och täthet
- Ta riktning mot en smart reglering av parkering
- Förbättra de fysiska förutsättningarna för ett hållbart resande

Nedan presenteras de tre inriktningarna följt av underliggande strategier.

Strategierna är en konkretisering av inriktningarna, och beskriver hur kommunen ska gå till väga för att arbeta vidare.

Inriktning 1: Parkering i tätortscentrum ska främja stadsmässighet och täthet

Marken i centrala miljöer behöver användas mer effektivt för att möjliggöra för kommunen att växa. Samtidigt skapar täthet och närhet möjlighet till en mer resurseffektiv samhällsutveckling och färre transporter. Därmed blir efterfrågan på parkering lägre, och denna mark kan användas till annat. Parkering och förtätning bör därmed samspela för att förstärka de positiva effekterna.

Omvandla ytkrävande parkeringar i centrum och frigör värdefull mark för förtätning

För att möjliggöra utvecklingen av stadsmässiga centrum med fler bostäder och verksamheter behöver parkeringslösningarna ske på annat sätt än genom ytkrävande markparkering i centrala lägen. Gator och torg ska kunna rymma många funktioner, och den plats som upplåts för parkering ska ge största möjliga nytta åt boende, besökare och näringsliv. Det finns ett behov av att omvandla ytkrävande parkeringarna i takt med att Mölnlycke och Landvetter utvecklas.

Verka för samlade parkeringsanläggningar för bil

Olika användargrupper nyttjar parkeringsplatserna under olika tidsintervall på dygnet. Detta medför att samma parkeringsplats kan användas flera gånger under olika tidpunkter och av flera besökare, vilket betyder att den kan samnyttjas.

Samlad parkering innebär att efterfrågan från flera fastigheter möts av en närliggande anläggning. Detta istället för att parkering ordnas på egen fastighet. Att samla och samnyttja parkering frigör värdefull mark i centrala lägen i tätorterna och effektiviserar användandet av varje parkeringsplats.

Inriktning 2: Ta riktning mot en smart reglering av parkering

Parkeringsplatser ska vara tillgängliga för de avsedda användargrupperna vid rätt tidpunkt. Parkerings efterfrågan är olika för boende, verksamma och besökare över dygnet. Genom att medvetet styra tillgång, närhet och reglering kan parkeringens attraktivitet för olika användare påverkas, vilket leder till att användandet effektiviseras och tillgängligheten förbättras. Hur bilparkering på allmän platsmark regleras påverkar även förutsättningarna för fastighetsägare att hyra ut bilplatser på kvartersmark.

Ta fram en regleringsplan

För att styra olika användargrupper till ”rätt” parkering kan kommunen använda sig av olika regleringsmetoder. En regleringsplan bör tas fram för att säkerställa kapaciteten och att parkeringssystemet kan användas på smartast möjliga sätt. Exempel på möjliga regleringsmetoder för att styra parkering är tid och pris. Regleringsplanen bör säkerställa rätt utformad reglering för parkeringarna i området för att uppnå önskad effekt av tillgänglighet.

Prioritera tillgängligheten till bilparkering mellan olika användargrupper

Arbetande, boende och besökare gör anspråk på stadsrummets begränsade ytor, och parkering är bara en av flera funktioner som efterfrågas. För att det ska finnas lediga parkeringsplatser för olika användargrupper vid rätt tidpunkt finns därmed ett behov av att prioritera. Tillgänglighet till bilparkering vid gata och torg ska i första hand prioriteras till nyttotrafiken, personer med funktionsnedsättning och kunder till handel och service, i andra hand till besöksparkering, och därefter boende och verksamma.

Nyttotrafiken och personer med funktionsnedsättning samt kunder till handel och service har störst behov av närhet till entré, och bör därför prioriteras före annan typ av parkering som kan ordnas längre från användarens destination men på ett mindre resurskrävande sätt. På liknande vis värderar besökare närhet högre än boende och verksamma eftersom gångtiden från parkeringsplatsen är en större del av deras ärende vid korta besök.

Samarbeta med fastighetsägare och verksamhetsutövare i syfte att skapa en sammanhängande parkeringsreglering

Parkeringsregleringens effekt på tillgängligheten blir störst om den är sammanhängande över hela orten. Motstridig reglering vid olika parkeringsplatser i ett område kan leda till parkeringsflykt, och att parkeringen används till ett annat syfte än vad den är avsedd för. Det behövs därför en sammanhängande reglering för parkering på allmän plats och på kvartersmark, både för kommunens fastigheter och privata. Kommunen bör verka för en god dialog med fastighetsägare och verksamma vid framtagande av regleringsplan.

Inriktning 3: Förbättra de fysiska förutsättningarna för ett hållbart resande

För att uppnå en högre andel som går, cyklar och åker kollektivt behöver de fysiska förutsättningarna vara goda. Förutom att förbättra förutsättningarna att ta sig till en destination kan parkeringsrelaterade åtgärder göra det mer tryggt och smidigt att resa hållbart. God kvalitet på cykelparkering, exempelvis som låsningsmöjligheter och väderskydd sänker trösklarna för att parkera. Parkering som ligger närmare destinationen kortar ner restiden vilket höjer konkurrenskraften för de hållbara färdmedlen.

Utöka och förbättra parkeringsutbudet för cykel och mikromobilitetsfordon i tätorterna, med prioritering på tätortscentrum och bytespunkter för kollektivtrafiken

För att stärka de lätta fordonens roll i ett hållbart transportsystem är det avgörande att infrastrukturen främjar trygg och användarvänlig parkering. Parkeringsutbudet ska ha god kvalitet och vara utrustad med till exempel låsningsmöjlighet, väderskydd och laddningsmöjlighet efter sitt avsedda ändamål.

Det ska vara enkelt att komma nära till kollektivtrafiken, handel och tjänster, samt även till offentliga platser som badplatser, idrottsanläggningar och samlingsplatser.

Parkeringsnorm

för Mölnlycke och Landvetter

Parkeringsnorm

Parkeringsnormen är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykel- och bilparkeringar som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus och verksamheter

Inledning

Parkeringsnormen är ett styrdokument för kommunens arbete med parkering av cykel och bil i plan- och bygglovsprocesserna. Normen klargör hur plan- och bygglagens (2010:900), PBL, bestämmelser om parkering ska tillämpas i Mölnlycke och Landvetter. Hur kommunen väljer att jobba med parkering är avgörande för att skapa god tillgänglighet, ett effektivt transportsystem och en hållbar stadsutveckling.

Normen är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykel- och bilparkeringar som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus. För verksamheter anges inga fasta parkeringstal för bil eller cykel, utan normen beskriver endast riktlinjer för hur fastighetsägare och byggaktörer kan gå tillväga för att uppskatta parkeringsefterfrågan. Om en fastighetsägare eller byggaktör göra en uppskattning av åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan ska normen även vara ett stöd för hur en reducering av antal parkeringsplatser ska beräknas samt hur detta ska regleras i avtal.

Efterfrågan på parkering påverkas av många faktorer som över tid kan förändras. Exempelvis kan bebyggelsestrukturen, de politiska målsättningarna samt bilanvändningen och bilinnehavet förändras. Parkeringsnormen ska vara ett levande styrdokument som revideras regelbundet för att säkerställa att parkeringstalen och processerna överensstämmer med andra kommunala dokument.

Parkeringstal för bil och cykel

Kommunen har rätt att bestämma mängden parkering som en fastighetsägare måste anlägga i samband med ny-, till- och ombyggnation. Denna reglering kallas parkeringstal (p-tal) och används vid framtagandet av detaljplaner och i bygglovsärenden. I detaljplaneskedet anger parkeringsnormen det antal bil- och cykelparkeringsplatser som detaljplanen bör möjliggöra. I bygglovsskedet fastställs sedan hur stor del av fastighetsägarens byggrätt som ska tas i anspråk för parkering, det vill säga det minsta antalet parkeringsplatser för bil och cykel som fastighetsägaren måste anordna.

Lämpligt utrymme för parkering bör bedömas utifrån en mobilitet- och parkeringsutredning med parkeringsnormen som utgångspunkt.

Grundprincipen som används i Härryda kommun är att parkeringstalet ska dimensioneras utifrån den förväntade parkeringsefterfrågan. Fastighetsägaren ska ordna parkering för att möta hela efterfrågan som deras fastighet ger upphov till. I första hand ska parkeringsefterfrågan försöka lösas inom den egna fastigheten.

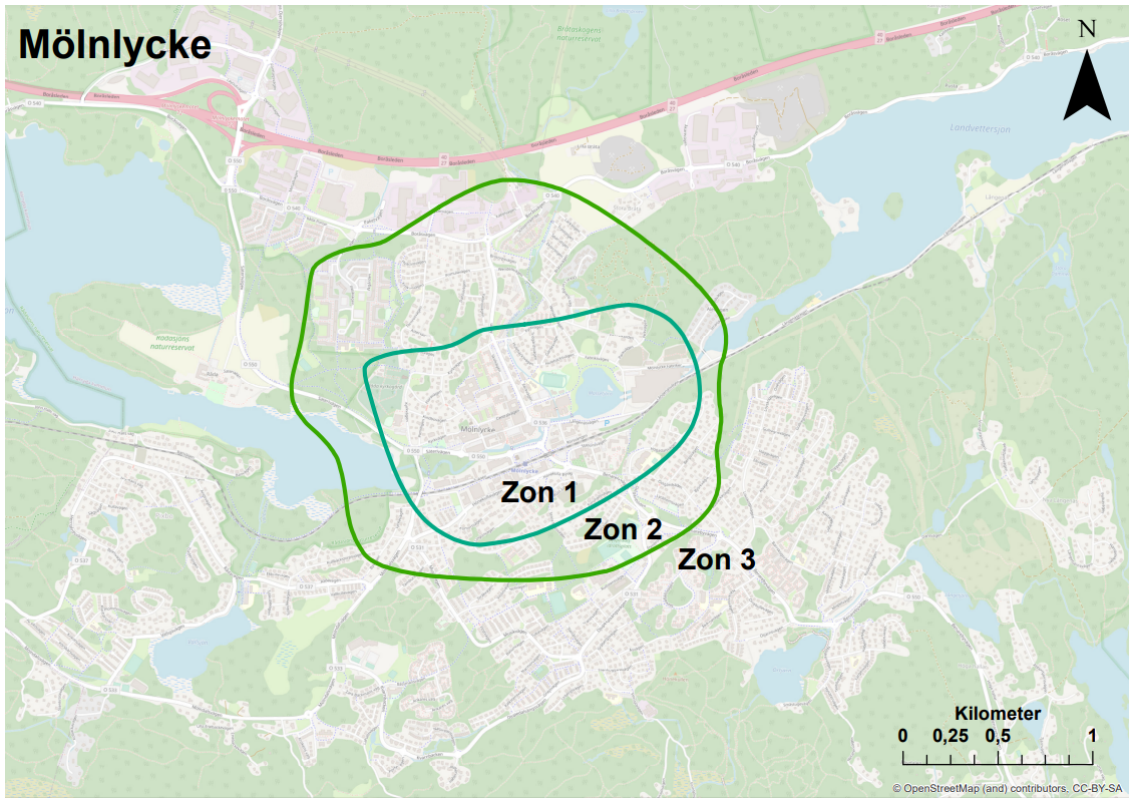
Kommunen bestämmer de krav som ska gälla angående placering och utformning av parkeringsplatser och vilken mark som får, respektive inte får, användas för parkering.

Zonindelning

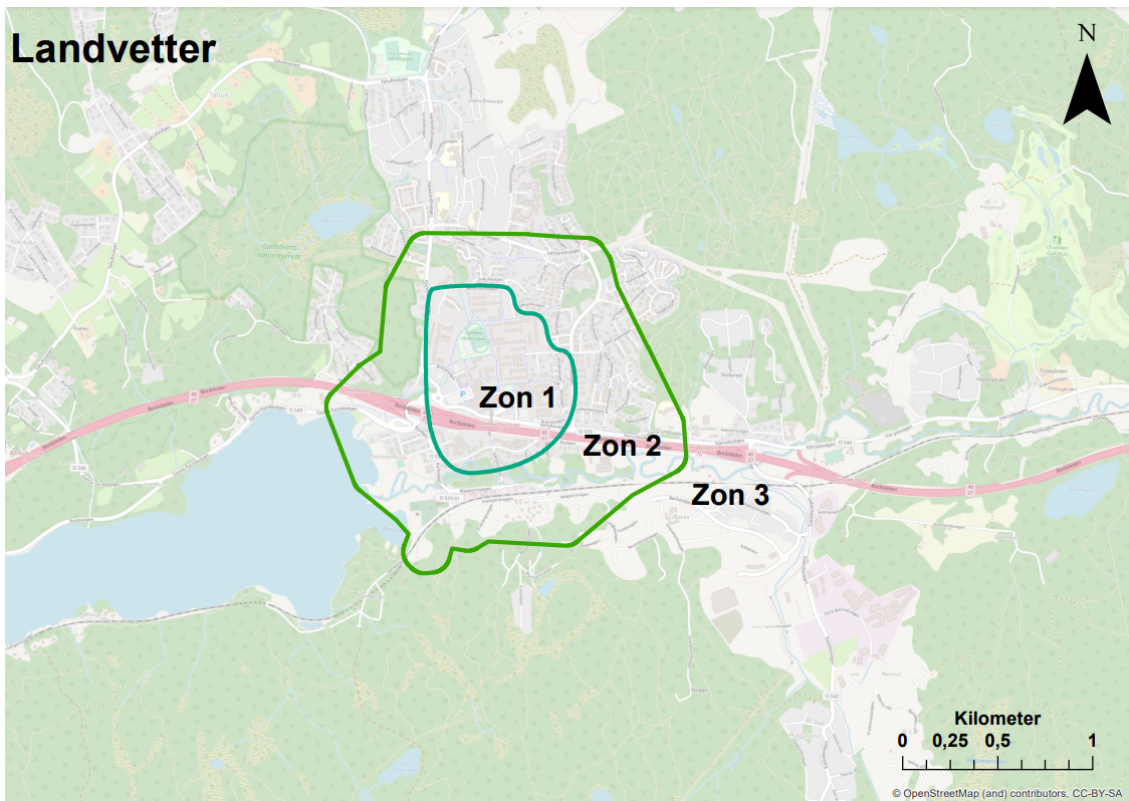
Parkeringsefterfrågan för ett projekt varierar beroende på vart projektområdet ligger. Mölnlycke och Landvetter har delats in i tre zoner baserat på förutsättningarna att med gång, cykel och kollektivtrafik nå daglig service och viktiga målpunkter i tätorten och med kollektivtrafik närliggande orter så som Göteborg. Se figur 1 och 2.

Gränserna på kartmaterialet är schematiskt illustrerade. För att avgöra vilken zon som ska tillämpas om ett projekt ligger på gränsen ska en bedömning göras utifrån hur goda förutsättningarna är att med gång, cykel och kollektivtrafik kunna nå viktiga målpunkter.

Zon 3 har ingen yttre gräns, utan bedömning om det är lämpligt att projektet tillhör zon 3 får göras från fall till fall. Exempelvis bör parkeringstal kopplat till Landvetter södra särskilt utredas utifrån målsättningar och förutsättningar som råder i det unika projektet.



Figur 1. Zonkarta över Mölnlycke tätort



Figur 2. Zonkarta över Landvetter tätort

Parkeringstal för bostäder

Parkeringstalen för boende för bil är baserade på statistiskt underlag om bilinnehav i varje zon medan parkeringstalet för cykel utgår från att alla boende ska ha tillgänglighet till minst en cykelparkering. Se tabell 1 för parkeringstal för bil och cykel vid flerbostadshus.

Parkeringstalen uttrycks som minimala som anger det minsta antalet parkeringar som byggaktören måste ordna. En bedömning av risken för parkeringsflykt bör göras i varje specifikt projekt.

FLERBOSTADSHUS, BIL	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Boende (bpl per 1000 m ² BTA)	5,9	7,0	8,2
Besökare (bpl per 1000 m ² BTA)	1,1	1,1	1,1
FLERBOSTADSHUS, CYKEL	ALLA ZONER		
Boende (cpl per 1000 m ² BTA)	20		
Besökare (cpl per 1000 m ² BTA)	3,5		

Tabell 1. Parkering för bil och cykel vid flerbostadshus

Vid en jämförelse där en genomsnittslägenhet beräknas till mellan 86–100 m² BTA skulle ett parkeringstal på 7,0 parkeringsplatser för bil per 1 000 m² BTA ungefär motsvara ett parkeringstal på 0,6–0,7 parkeringsplatser per lägenhet, inklusive besöksparkering. För en genomsnittslägenhet innebär det också att det ska tillskapas cirka 2 parkeringsplatser för cykel per lägenhet, inklusive besöksparkering.

Parkering vid sammanbyggda och fristående småhus¹

För fristående småhus anges inget parkeringstal varken för bil eller cykel i denna norm. Parkering för bil anordnas enligt krav i PBL. För sammanbyggda småhus ska det, utöver kraven från PBL, finnas minst 0,2 bilparkeringar per bostadsenhet för besökare.

¹ I denna norm används definitioner för småhus enligt Terminologicentrum, *Plan och byggtermer 1994*.

Bedömning av parkeringsefterfrågan för verksamheter

Till skillnad från avsnittet om bostäder så anges det för verksamheter inga fasta parkeringstal för bil och cykel. Istället redovisas här referensvärden som utgångspunkt till en parkeringsutredning. Detta eftersom parkeringsefterfrågan kan skilja sig åt mellan olika verksamheter inom samma kategori.

För att uppskatta hur parkeringsefterfrågan för bil till verksamheter ser ut bör utredningen utgå från hur många verksamma och besökare (eller andra grupper) som förväntas använda fastigheten samtidigt, och hur många av dessa som anländer med bil. Vid andra verksamhetstyper än de som finns i tabell 2 bör lämpligt utrymme för parkering räknas fram utifrån liknande metod. Byggaktören eller fastighetsägaren och kommunens handläggare bör diskutera hur rimliga ingångsvärdena är i den specifika ny-, till- eller ombyggnationen inför beslut om parkeringstal för bil. För diskussionsunderlag och referensvärden, se tabell 2.

Tabell 2. Referenstabell med parkeringstal för bil.

REFERENSTABELL PARKERINGSTAL, BIL		Zon 1		Zon 2		Zon 3	
Verksamhetstyp	Anställnings-/ besökstäthet (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)
	Kontor						
- Verksamma	35	40%	14.0	45%	15.8	50%	17.5
- Besökare	3	40%	1.2	45%	1.4	50%	1.5
Detalj- och centrumhandel							
- Verksamma	10	40%	4.0	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	35	30%	10.5	40%	14.0	45%	15.8
Externhandel							
- Verksamma	10	-	-	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	50	-	-	40%	20.0	45%	22.5
Industri							
- Verksamma	20	40%	8.0	45%	9.0	50%	10.0
- Besökare	2	40%	0.8	45%	0.9	50%	1.0
Lager							
- Verksamma	15	40%	6.0	45%	6.8	50%	7.5
- Besökare	2	40%	0.8	45%	0.9	50%	1.0
Förskola							
- Verksamma	22	40%	8.8	45%	9.9	50%	11.0
- Besökare	10	60%	6.0	65%	6.5	70%	7.0
- Elever	100	-	-	-	-	-	-
Grundskola							
- Verksamma	10	40%	4.0	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	10	50%	5.0	50%	5.0	50%	5.0
- Elever	100	-	-	-	-	-	-
Vårdboende							
- Verksamma	4	30%	1.2	40%	1.6	50%	2.0
- Besökare	5	25%	1.3	30%	1.5	45%	2.3

Med hänsyn till erfarenhet, omvärldsbevakning och aktuella mobilitetstrender har en referenstabell för parkeringstal för cykel tagits fram. Parkeringstalet bör säkerställas genom en utredning eftersom parkeringstalet kan variera beroende på projekt och lokalisering. I referenstabellen nedan redovisas parkeringstalet som den totala andelen cykelparkering, det vill säga cykelparkering för både anställda och besökare.

Tabell 3. Referenstabell med parkeringstal för cykel.

REFERENSTABELL PARKERINGSTAL, CYKEL	ALLA ZONER
VERKSAMHETSTYP	P-tal /1000 m ² BTA
Kontor	10–15
Detalj- och centrumhandel	12–22
Externhandel	12–22
Industri	6–12
Förskola	20–30
Grundskola	40–50
Vårdboende	5–10

Parkering för rörelsehindrade

Tillgänglighetsanpassning för rörelsehindrade ska ske i enlighet med gällande anvisningar från Boverkets byggregler.

Parkering för person med funktionsnedsättning med särskilt parkeringstillstånd ska lokaliseras i direkt anslutning till målpunktens entré. Gångavståndet bör inte överstiga 25 meter. Tillräckligt utrymme ska finnas för rullstolsburna att lätt komma in och ut ur fordonet.

Angöring

Plats för angöring för lastning samt på- och avstigning ska lokaliseras till strategiska målpunkter och prioriteras före annan bilparkering. Vid förskolor och skolor är det viktigt med möjlighet till säker angöring för lämning och hämtning av barn.

Flexibla parkeringstal

Det beräknade parkeringstalet i föregående avsnitt visar hur många parkeringsplatser som efterfrågas om tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik förblir samma som i dagsläget. Om förutsättningarna för dessa färdmedel förbättras kan dock kravet på antalet parkeringsplatser för bil sänkas. Antalet parkeringsplatser för bil som behövs för att möta efterfrågan kan även sänkas ifall det finns potential för samnyttjande mellan olika användargrupper.

I dessa fall tillämpas flexibla parkeringstal och kommunen kan tillåta en reduktion av bilplatser. Ett krav för att reducera parkeringstalet för bil med dessa åtgärder är att byggaktören särskilt redovisar projektets förutsättningar och avsedda parkeringslösningar i en utredning och att sänkningen anses lämplig av kommunen.

Reduktion för mobilitetshöjande åtgärder

Mobilitetsåtgärder ska förbättra förutsättningarna för att resa kollektivt, med cykel eller till fots. Exempel på mobilitetsåtgärder är exempelvis bilpool, cykelpool eller kostnadsfritt prova-på-erbjudande i kollektivtrafiken. De genomförda åtgärderna ska ha en betydande påverkan på efterfrågan för bilparkering. Parkeringstalet för bil bedöms kunna reduceras med 10–20% beroende vilken typ och hur många åtgärder som genomförs. Avtalstiden för mobilitetsåtgärderna ska vara minst 10 år. Lämplighetsbedömning utförs av kommunen.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas måste alla åtgärder i grundpaketet genomföras, se tabell 4.

Tabell 4. Lista över grundläggande åtgärder.

Grundläggande åtgärder
<ul style="list-style-type: none">• Välkomstpaket, marknadsföring och information• Kostnad för bilparkering faktureras separat• Reserverade parkeringsplatser för bil begränsas (tillståndsparkering ska användas)• Plan för uppföljning och utvärdering av åtgärder

Utöver grundåtgärderna som redovisas i tabell 4, ska fastighetsägaren utföra ett paket av åtgärder riktade till den användargrupp de som de vill förbättra tillgängligheten för. För att uppnå en reduktion på 10% rekommenderas att utföra

mellan 3–5 åtgärder och för 20% reduktion rekommenderas mellan 5–8 åtgärder beroende på åtgärdernas storlek och projektets förutsättningar.

För icke-fysiska åtgärder (t.ex. medlemskap i bilpool eller periodkort till kollektivtrafiken) som inte går att redovisa i ansökan om bygglov ska inköpet styrkas med någon form av köpebevis, som avtal eller kvitto. Byggaktören ska även teckna ett mobilitetsavtal med kommunen där de bekräftar sitt åtagande att införa och långsiktigt upprätthålla åtgärderna ur mobilitetsplanen. Syftet med avtalet är att ge kommunen möjlighet till ersättning för ökad belastning på det kommunala parkeringsbeståndet om fastighetsägaren försummar sitt ansvar att ordna parkering.

Reduktion för samnyttjande

Samnyttjande möjliggör att flera användare kan nyttja samma parkeringsplats då behovet av parkering skiljer sig åt vid olika tid på dygnet eller veckan mellan olika användare. Systemet möjliggör därmed ett resurseffektivt nyttjande av marken. En förutsättning är att parkeringsplatsen inte reserveras av någon användare. För att få marginal i systemet ska beläggningen som högst uppgå till 85 %, där de sista 15 % är en marginal för att säkerställa förändringar över tid.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas i projektet ska byggaktören visa hur stor samnyttjandepotentialen är. En bedömning av lämpligheten till samnyttjande ska göras i varje enskilt fall.

Tabell 5. Referenstabell, stöd för bedömning av samnyttjandepotential. Värdena är endast en utgångspunkt, ej vedertagna i hela kommunen. Samtliga ärendetyper kan brytas ner i undergrupper, stor hänsyn bör tas till projektspecifika förutsättningar.

Ärendetyp	mån-tors 10-16	mån-tors 16-23	fre 10-16	fre 16-23	lör-sön 10-16	mån-fre natt	helg natt
Hem	60 %	80 %	50 %	78 %	70 %	95 %	95 %
Besök	20 %	25 %	35 %	43 %	100 %	10 %	20 %
Shopping	10 %	10 %	80 %	35 %	100 %	0 %	0 %
Nöje och kultur	45 %	65 %	20 %	100 %	55 %	0 %	5 %
Arbete	100 %	10 %	100 %	10 %	10 %	0 %	0 %

Reduktion för projektspecifik anpassning

Flexibla parkeringstal kan i vissa fall användas om byggaktören har projektspecifika siffror för parkeringstalets beräkningsvariabler.

Lämplighetsbedömning utförs av kommunen.

Särskild hänsyn bör tas till:

- avvikande boendestorlek och avsedda användare (specialboende).
- faktorer som kan motivera en förändrad zontillhörighet.
- avvikande eller betydande ändringar i bilnehav i närliggande områden.

Kommunen utvärderar i dialog med byggaktören ifall en reduktion är lämplig utifrån det redovisade underlaget och dess förutsättningar.

Ordna parkering utanför egen fastighet

Parkering ska i första hand lösas på egen fastighet men i vissa fall är detta inte möjligt eller önskvärt. För att marken i tätort ska kunna utnyttjas mer effektivt kan det vara lämpligt att byggaktören får ordna sitt parkeringsutbud utanför sin egen fastighet.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas måste all parkering som löses utanför egen fastighet ligga inom ett acceptabelt gångavstånd från entré, se tabell 6.

Tabell 6. Acceptabla gångavstånd för placering av cykel- och bilparkering. Avser längsta acceptabla avstånd.

Grupp	Acceptabelt gångavstånd cykelparkering [m]	Acceptabelt gångavstånd bilparkering [m]
Angöring	25	75
Besöksparkering	25	200
Parkering för boende	50	400
Parkering för sysselsatta	50	600

Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning inrättas genom en lantmäteriförrättning, och initiativ till det kan tas av kommunen eller fastighetsägarna. Denna lösning passar bäst vid en samtidig lösning av parkeringsfrågan för flera fastigheter.

Gemensamhetsanläggningen kan upprättas genom att göra bestämmelser om markreservat redan i detaljplanefasen.

Parkeringsservitut

Ett parkeringsservitut innebär att en fastighet får rätt att till viss del utnyttja en annan fastighet (den tjänande fastigheten – den som har parkeringsanläggningen). Dock kan ansvaret för kostnader och drift inte regleras i servitut.

Parkeringsköp

Parkeringsköp är när byggaktören tecknar avtal med annan fastighetsägare och får tillgång till en anläggning på kvartersmark. All parkering som löses utanför den egna fastigheten ska ligga inom ett acceptabelt gångavstånd från entrén. Avtalet för ett parkeringsköp ska gälla i 25 år. Parkeringsleverantören förbinder sig att ordna parkeringsplats åt fastighetsägaren i denna anläggningen.

Parkeringsleverantören kan vara kommunen eller en privat aktör.

Det finns två typer av ersättning för parkeringsköp, friköp respektive avlösen.

Friköp innebär att byggaktören betalar ett engångsbelopp per bilplats till leverantören och att leverantören sedan förvaltar anläggningen. Tids- och prisreglering är upp till leverantören. Avlösen innebär att fastighetsägaren förbinder sig att under ett visst antal år hyra det antal parkeringsplatser som krävs för fastigheten. Boende utan bil kan undkomma parkeringskostnaden om kostnaden för parkeringsplatsen bryts ut från övriga boendekostnaden.

Datum
2022-10-28

Dnr
2022KS534 310

Närmare beskrivning av parkeringstalen

På kommunstyrelsens utskottsmöte för arbete med ny översiktsplan den 10 oktober 2022 § 68 fick förvaltningen i uppdrag att närmare beskriva och se över om parkeringstalen är rimliga i förhållande till vad 1000 BTA i genomsnittslägenheter innebär.

Förvaltningens bedömning

Parkeringstalen i parkeringsnormen är baserade på bruttoarea (BTA) vilket är en enhet som används i detaljplane- och bygglovsskedet. Denna beräknas som summan av alla våningsplans area och mäts från byggnadsdelarnas utsida. Därmed räknas även eventuella ytor för trappor, hiss etc in i bruttoarean.

Alternativet till att beräkna parkeringstalen /1000 BTA är att beräkna per lägenhet. Anledningen till att parkeringstalen valts att beräknas utifrån BTA är att det blir mer flexibelt i förhållande till att ange ett tal per lägenhet med olika antal rum. Att ange ett parkeringstal per lägenheter medför svårigheter då det i detaljplaneskedet finns en stor osäkerhet kring hur många lägenheter som kommer byggas och därmed också hur stor yta för parkering som behöver ordnas. En effekt med ett parkeringstal /1000 BTA är att projektet som innehåller många små lägenheter får färre parkeringsplatser per bostad eftersom fler lägenheter får plats på samma yta. Det innebär därmed också att projektet med övervägande stora lägenheter får fler parkeringsplatser per lägenhet.

För att räkna om parkeringstalet från 1000 BTA till per lägenhet antas att det i genomsnitt kan byggas 10 lägenheter per 1000 BTA. En lägenhet beräknas därmed till 100 m² BTA. Omräknat till boarea (BOA) skulle en lägenhet hamna på cirka 80 m². Förhållandet mellan boarea och bruttoarea är beroende på hur stor del av fastigheten som används till annat än boende och kan därför också variera mellan projekt. Vanligtvis utgör boarean ungefär 80% av bruttoarean.

Vid en byggnation av ett flerbostadshus i zon 1 med 100 lägenheter skulle det enligt antagandet ovan uppstå ett behov av att bygga 70 parkeringsplatser. Av dessa 70 parkeringsplatser skulle 11 stycken utgöra besöksparkeringar. För en lägenhet ska det också tillskapas 2 parkeringsplatser för cykel, exklusive besöksparkering. Det skulle innebära

att ett projekt med ett flerbostadshus med 100 lägenheter behöver bygga 235 cykelparkeringar, varav 35 stycken utgör besöksparkeringar.

För ett projekt med ett flerbostadshus med 100 lägenheter i zon 3 skulle det i stället behöva byggas 93 parkeringsplatser, varav 11 av dessa skulle vara besöksparkeringar. Antalet cykelparkeringar skulle vara detsamma som i zon 1, alltså 235 stycken.

Parkeringstalen för bil har tagits fram med hänsyn till statistik om dagens bilinnehav för boende i flerbostadshus i Mölnlycke och Landvetter. Avsikten är att parkeringstalet ska stämma väl överens med efterfrågan på parkering i projekten. Vid en omvärldsbevakning i regionen kan det konstateras att parkeringstalet för Härryda kommun ligger i nivå med övriga kommuner. I regionen ligger parkeringstalen på mellan 4,6–9,4 parkeringsplatser /1000 BTA för den mest centrala zonen, se tabell 1. I Härryda kommuns parkeringsnorm redovisas ett parkeringstal på 7,0 /1000 BTA i zon 1.

Gällande besöksparkeringar kan det vid en omvärldsbevakning konstateras att parkeringstalet ligger bland de högsta i regionen. Härryda kommun har ett parkeringstal på 1,1 /1000 BTA och övriga kommuner har ett parkeringstal för besökare på mellan 0,6–1,1 /1000 BTA, se tabell 2.

Konsekvenserna av ett för lågt parkeringstal innebär en risk att bilister söker sig till närliggande parkeringsplatser som inte är avsedda för deras behov. En bedömning av risken för parkeringsflykt bör göras i varje specifikt projekt. Konsekvenserna av ett för högt parkeringstal, där fler parkeringsplatser byggs än vad det finns efterfrågan för, innebär att marken inte nyttjas effektivt. Det blir då dyrare för projekten än vad det hade behövt vara och därmed svårare att genomföra till exempel förtätningsprojekt i centrum. Därför är det viktigt att försöka hitta en bra nivå på parkeringstalen. Parkeringsnormen ska vara ett levande styrdokument som revideras vid behov för att säkerställa att parkeringstalen inte bidrar till oönskade konsekvenser.

Tabell 1 Jämförelse av parkeringstal för flerbostadshus¹

Kommun	P-tal (inkl. besök) /1000 BTA
Härryda	7,0
Mölnadal	4,6–7,6
Lerum	9,4
Alingsås	6,0
Kungälv	8,1
Ale	8,0*

Tabell 2 Jämförelse av parkeringstal för besöksparkering vid flerbostadshus¹

Kommun	P-tal /1000 BTA
Härryda	1,1
Mölnadal	0,6
Lerum	1,0
Alingsås	1,0
Kungälv	1,1
Ale	1,0*

*I tabellen har en omräkning av parkeringstalet för Ale kommun gjorts då Ale använder ett parkeringstal per lägenhet. Parkeringstalet för flerbostadshus i Ale kommuns parkeringsnorm uppgår till 0,8 /lägenhet. För besöksparkering uppgår parkeringstalet till 0,1 /lägenhet. Vid en omräkning till 1000 BTA, där en lägenhet beräknas till 100 m² BTA, bedöms parkeringstalet motsvara ca 8,0 /1000 BTA respektive 1,0 /1000 BTA.

¹ Parkeringstal för den mest centrala zonen

§ 457

Dnr 2021KS270

Entledigande av arbetsgrupp samt utökad uppdrag till utskottet för ny översiktsplan gällande parkeringsstrategi och parkeringsnorm

Beslut

Kommunstyrelsen noterar sammanfattande slutsatser från kommunstyrelsens arbetsgrupp för politiskt inspel på samrådshandlingar för översiktsplan och parkeringsstrategi.

Kommunstyrelsen entledigar kommunstyrelsens arbetsgrupp för politiskt inspel på samrådshandlingar för översiktsplan och parkeringsstrategi.

Kommunstyrelsen uppdrar åt kommunstyrelsens utskott för ny översiktsplan att bereda ärendet om parkeringsstrategi och parkeringsnorm till kommunstyrelsen.

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelse beslutade 29 april 2021 § 168 att tillsätta en arbetsgrupp för politiskt inspel på samrådshandlingar för översiktsplan och parkeringsstrategi. Arbetsgruppen fick i uppdrag att tillsammans med förvaltningen arbeta fram och förankra hur parkeringsplaneringen ska utformas i Härryda kommun, och att uppdraget redovisas på kommunstyrelsens sammanträde 16 december 2021. Parkeringsstrategin och parkeringsnormen ska fungera som stöd och planeringsverktyg för förvaltningen och externa aktörer för att utveckla kommunen i en gemensam riktning.

Under hösten har arbetsgruppen haft fyra möten för att arbeta fram parkeringsstrategi och parkeringsnorm. Arbetsgruppens bedömning är att materialet behöver bearbetas ytterligare och föreslår därför att utskottet för ny översiktsplan får ansvar över att driva parkeringsfrågorna vidare till ett beslutsunderlag som presenteras för kommunstyrelsen under 2022. Utskottet är styrgrupp för arbetet och ett forum för dialog.

Ordförande i arbetsgruppen Mikael Johannison (M) lämnar förslag till beslut i skrivelse daterad 22 november 2021. I bilagan till skrivelsen *Sammanfattande slutsatser från KS arbetsgrupp för parkeringsstrategi och parkeringsnorm* redogörs för ett antal överväganden som det förefaller finnas en majoritet för, vilka beaktas i det fortsatta arbetet i utskottet.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 22 november 2021 från Mikael Johannison (M) ordförande i arbetsgruppen.
- Sammanfattande slutsatser från kommunstyrelsens arbetsgrupp för parkeringsstrategi och parkeringsnorm 2021-10-26.

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

Sammanträdesdatum
2021-12-16

- Kommunstyrelsens beslut 29 april 2021 § 168 - Tillsättande av arbetsgrupp för politiskt inspel på samrådshandlingar för översiktsplan och parkeringsstrategi.

Paragrafen är justerad

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Svar på motion om att öka jämställdhetspotten
i Härryda kommun

11

2022KS225

Kommunstyrelsen

Datum
2022-11-25

Diarienummer
2022KS225 008

Svar på motion om att öka jämställdhetspotten i Härryda kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen avslår motionen om att öka jämställdhetspotten i Härryda kommun.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 28 april 2022 § 64 att till kommunstyrelsen remittera motion från Jonas Andersson (S), Ulla-Karin Johansson (S), Robert Langholz (S) och Gunilla Wathne (S) angående att öka jämställdhetspotten i kommunen. Motionärerna yrkar att jämställdhetspotten dubblas från och med innevarande år och att kostnaden tas från kommunstyrelsens budget.

I Medlingsinstitutets rapport *Löneskillnaden mellan kvinnor och män 2021* uppges en viktig förklaring till varför kvinnors och mäns genomsnittslöner skiljer sig åt vara att arbetsmarknaden är könsuppdelad: kvinnor och män arbetar i stor utsträckning i olika yrken och dessa yrken har olika lönenivåer. Medlingsinstitutets rapport visar även på att löneskillnaderna mellan kvinnor och män varierar beroende på vilken sektor som de arbetar inom. Skillnaden mellan kvinnors och mäns löner i kommuner uppges vara 1,5 procent, att jämföra med statlig sektor 5,5 procent och privat sektor 9,9 procent.

Förvaltningen har arbetat med jämställda löner och med en jämställdhetspott en längre tid. Förvaltningen arbetar systematiskt med lönesättning, lönebildning och lönekartläggning bland annat i syfte att skapa en enhetlig lönestruktur och där målsättningen är att medarbetarna ska ha rätt lön. Rätt lön är i huvudsak relaterad till arbetsmarknaden med motsvarande tjänster. I huvudsak utgör kommunerna inom Göteborgsregionen (GR) basen för jämförelserna. Vissa yrken är svårrekryterade vilket medför att förvaltningen behöver erbjuda en något högre lön för att kunna tillsätta dessa tjänster. En del av dessa yrken är mansdominerade vilket i sin tur påverkar lönenivån på arbetsmarknaden i något större utsträckning. Det är marknadsläget för dessa svårrekryterade grupper som medför ett högre löneläge.

Personalfunktionen stöttar chefer inom kommunen att sätta rätt lön i rekryteringssammanhang, till exempel genom att bidra med statistik och ett helhetsperspektiv på förvaltningens lönestruktur samt löneläge i relation till arbetsmarknaden.

Förvaltningen bedömer att mot bakgrund av ovanstående, statistik och arbetsmarknadsläge, att det finns skäl att fortsätta arbeta med jämställda löner och lönestrukturer samt att utveckla dessa arbetssätt. Att dubblera jämställdhetspotten bedöms dock inte nödvändigt för att uppfylla målsättningen med rätt lön.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 25 november 2022
- Motion om att öka jämställdhetspotten i Härryda kommun

Peter Lönn
Kommundirektör

Anders Pettersson
Personalchef



Socialdemokraterna HÄRRYDA

HÄRRYDA KOMMUN	
Kommunstyrelsen	
2022 -03- 31	
Diarie nr	Diarieplanbeteckn

Motion

Öka Jämställdhetspotten i Härryda kommun.

Härryda kommun har under många år arbetat med jämställda löner via en speciell pott som heter jämställdhetspotten. Detta är en satsning på de grupper som har långt kvar till jämställda löner.

Vi ser mycket positivt på det arbete som pågår men tycker att arbetet skulle kunna snabbas upp genom att öka jämställdhetspotten.

Vi Socialdemokrater yrkar därför:

-att Jämställdhetspotten dubblas från och med innevarande år och att kostnaden tas från kommunstyrelsens budget.

Jonas Andersson

Ulla-Karin Johansson

Robert Langholz

Gunilla Wathne