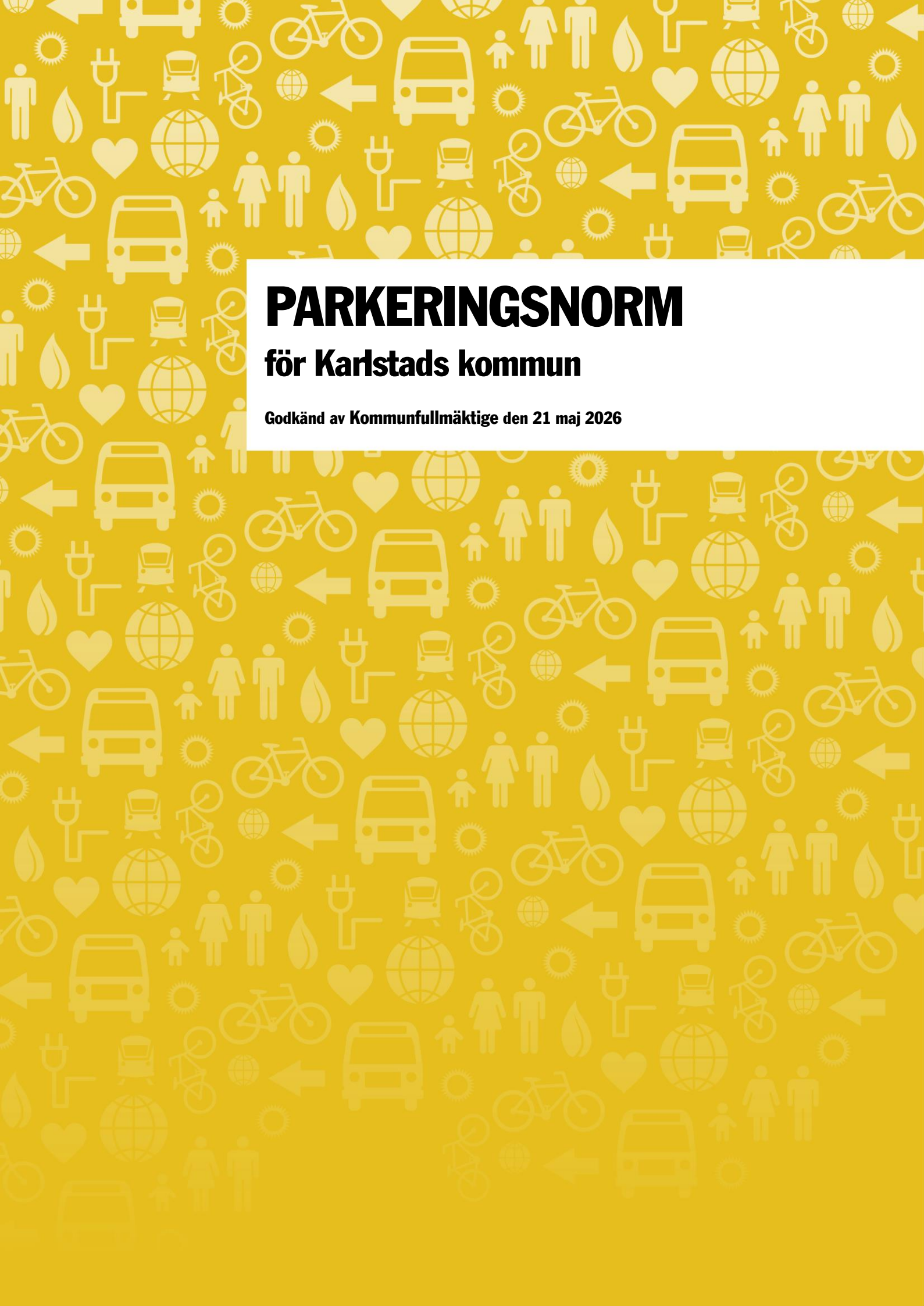




PARKERINGSNORM

för Karlstads kommun

Godkänd av Kommunfullmäktige den 21 maj 2026

BAKGRUND

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för parkeringsnormen och dess tillämpning. Med parkeringsnormen styr kommunen hur parkering ska lösas vid detaljplanering och bygglovspliktig om- och nybyggnad av till exempel bostäder, kontor och handel.

Grundläggande är plan- och bygglagens 3 kap 15 § ”lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna.”...”Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att anordna både parkering och friyta, skall i första hand friyta anordnas.”

Parkeringsnormen stödjer den inriktning av Karlstads utveckling som beslutats av kommunen. I denna strävan ingår att minska bilanvändningen för korta resor. En attraktiv stad erbjuder goda parkeringsmöjligheter, men inte nödvändigtvis alldeles intill målpunktens entré.

Denna parkeringsnorm är en revidering av den parkeringsnorm som godkändes av kommunstyrelsen 2021, där det också ingick ett uppdrag att följa upp parkeringsnormen. I arbetet med att revidera parkeringsnormen gjordes inledningsvis en uppföljning av parkering vid bostäder samt en översyn av parkering vid verksamheter. En större översyn och omvärldsbevakning gjordes för grön resplan. Den reviderade parkeringsnormen skiljer sig mot föregående parkeringsnorm i framförallt följande punkter:

- Parkeringszonerna är justerade något för att följa definitionen av zongränser.
- Parkeringstalen för bil vid verksamheter angavs tidigare i ett spann. Nu anges ett fast tal, men i kombination med grön resplan finns möjlighet till reduktion.
- Parkeringstalen för bil vid kontor är höjda något för att följa den utveckling som skett med ökad personaltäthet på arbetsplatserna.
- Parkeringstalen för cykel vid bostäder är sänkta för att bättre spegla statistiken kring hur många boende det är i de olika lägenhetstyperna.
- Parkeringstalen för cykel vid verksamheter angavs tidigare i ett spann, vilket nu har ändrats till ett fast tal.
- Mobilitetsåtgärderna som kan ge möjlighet till reduktion av parkeringstalet i och med grön resplan är förändrade för att ge möjlighet till större reduktion.

Ovanstående punkter förväntas ge ett incitament för att fler fastighetsägare ska införa mobilitetsåtgärder genom grön resplan och därmed få en reducering i parkeringskravet. På så vis erbjuds de boende mobilitetsåtgärder som underlättar att välja bort bilen. Att parkeringstalen för kontor är höjda beror på att de tidigare byggde på ett föråldrat antagande avseende personaltäthet, dagens kontor är betydligt mer yteffektiva och rymmer därmed fler anställda. Att parkeringstalet för cykel är justerat något nedåt beror dels på att de tidigare parkeringstalen ställde lite väl höga krav på antalet cykelplatser och dels att det vid uppföljningen framkom att det finns ett stort överskott på cykelparkering mot vad behovet är. Då även cykelparkeringar tar utrymme i anspråk och detta ofta blir asfalterade ytor på gården kan ett överflöd av cykelparkeringar med fördel ersättas med till exempel lek- eller grönyta som ger en trevligare gårdsmiljö. Kravet på cykelparkeringar är dock ändå så pass högt att det främjar ett cykelinnehav hos de boende.

TABELLER OCH SAMMANFATTNING

Bilen är det vanligaste transportmedlet. För att kunna göra resandet mer miljövänligt måste trafiksystemen formas mer mot vad människor och miljön tål. Då läggs också grunden till en attraktivare stadsmiljö och ökad livskvalité i Karlstad.

I dagens transportsystem dominerar biltrafiken vilket innebär störningar av olika slag. Samtidigt står biltrafiken för ett stort antal positiva värden i människors liv. En del av dagens biltrafik är onödig, till exempel korta arbetsresor som i högre grad kan ersättas av gång, cykel och kollektivtrafik.

Den nödvändiga biltrafiken måste anpassas för att bli mer hållbar och vårt bilberoende måste minska, mer alternativa färdmedel måste börja användas. Teknisk utveckling och alternativa, ickefossila bränslen är nödvändiga men inte tillräckliga åtgärder i transportsystemet.

ZONINDELNING

Olika delar av Karlstad har olika förutsättningar gällande tillgång till service, boendetäthet, arbetstäthet, biltäthet, stadsstruktur, kollektivtrafiktillgång och tillgång till alternativ till bilen som färdmedel. Till följd av detta har fyra olika zoner med olika normtal för bil definierats i Karlstads kommun:

- **Zon 1** omfattar stadens mest centrala delar: Tingvallastaden, Klara och Haga.
- **Zon 2** omfattar det område som ligger i direkt anslutning till zon 1.
- **Zon 3** omfattar bebyggelse som ligger inom 500 meters avstånd från basbusslinjenätet. Smålägenheter med närhet till universitetet har egna parkeringstal för bil och cykel. Det har även smålägenheter i stadsdelscentrum men då enbart för bil. Se tabeller nedan.
- **Zon 4** omfattar övriga delar av Karlstad.

PARKERINGSNORM FÖR CYKEL

För att få en hållbar och trevlig stad att leva i krävs att fler väljer andra färdmedel än bilen. För att nå dit behöver stadens planering underlätta för de som väljer eller skulle kunna tänka sig att välja andra färdmedel än bil. Ett sätt är att se till att antalet cykelparkeringsplatser vid bostäder, arbetsplatser och verksamheter med mera är tillräckligt. Det kan till viss del styras genom att ha en cykelparkeringsnorm som ska följas vid nyetableringar.

Tabellen nedan visar parkeringsnorm för cykel uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 m² bruttoarea för kontor och handel.

Parkeringstal för cykel

Lokalkategori	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Flerbostadshus lgh $\leq 35 \text{ m}^2$	1,2	1,2	1,2	1,0
Flerbostadshus lgh $> 35 \text{ m}^2 \leq 70 \text{ m}^2$	1,45	1,45	1,45	1,3
Flerbostadshus lgh $> 70 \text{ m}^2$	2,5	2,5	2,5	2,0
Kontor	25	25	15	15
Dagligvaruhandel	14	23	25	15
Sällanvaruhandel	14	17	18	12

Tabellen visar parkeringstal för cykel uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel. Smålägenheter inom 400 m till universitetet har ett parkeringstal för cykel på 1,0 per lägenhet.

PARKERINGSNORM FÖR BIL

Ett mer hållbart transportsystem förutsätter minskat bilresande. Det är enklare att påverka användandet av bilen än själva bilinnehavet. Därför är det viktigt att hitta en bra balans där vi erbjuder tillräckligt med boendeparkering men ändå inte mer än att de som faktiskt inte behöver bil kan tänka sig att välja bort den. Boendeparkeringen behöver inte nödvändigtvis vara i direkt anslutning till bostaden. Arbetsplatsparkering planeras mer restriktivt och alternativen till arbetspendling med bil utvecklas och blir både bättre och fler. På så sätt skapas förutsättningar för fler att låta bilen stå hemma under arbetstid och istället använda sig av mer hållbara alternativ för arbetspendling.

Tabellen nedan visar parkeringstal för bil uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel. Smålägenheter inom 400 m till universitetet har ett parkeringstal för bil på 0,1 per lägenhet.

Parkeringstal för bil

Lokalkategori	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Flerbostadshus lgh $\leq 35 \text{ m}^2$	0,2	0,3*	0,5*	0,6*
Flerbostadshus lgh $> 35 \text{ m}^2 \leq 70 \text{ m}^2$	0,65	0,7	0,85	0,85
Flerbostadshus lgh $> 70 \text{ m}^2$	0,9	1,0	1,0	1,0
Småhus, gemensam parkering	1,0	1,0	1,1	1,2
Kontor	4,5	7,5	12	18
Dagligvaruhandel	25	30	35	40
Sällanvaruhandel	16	20	35	35

Tabellen visar parkeringstal för bil uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel.

*Små lägenheter inom 400 meter till stadsdelscentrum har ett parkeringstal för bil på 0,2 per lägenhet och inom 400 m till universitetet har ett parkeringstal för bil på 0,1 per lägenhet.

Besöksparkering tillkommer med 0,02 platser per lägenhet för flerbostadshus och småhus i zon ett och 0,02-0,05 platser per lägenhet för flerbostadshus och småhus i zon två till fyra beroende på läge och tillgång till allmän parkering. Till smålägenheter nära universitetet eller stadsdelscentrum tillkommer besöksparkeringar med 0,02 platser per lägenhet. Hur många platser som tillkommer avgörs av kommunen. Parkeringsplatser för rörelsehindrade tillkommer till samtliga parkeringstal.

Kategorierna bostäder och kontor har flexibla parkeringstal. Flexibla parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen kan erbjudas mot att byggherren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska

efterfrågan på parkering. Detta sammanställs i en grön resplan som byggherren tar fram. Att erbjuda möjlighet till att nyttja de flexibla parkeringstalen är ingen rättighet byggherren har utan avgörs av kommunen. För handelsetableringar kan samlokalisering med andra verksamheter ge möjlighet till sänkta parkeringstal. De parkeringstal som anges ovan i tabellen är normtalet och det kan sedan reduceras nedåt. Normtalet är även ett maxtal och om byggherren vill bygga fler bilplatser än vad parkeringstalen anger ska detta ske i dialog med kommunen.

PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE

Av det antalet parkeringsplatser som krävs för en etablering ska minst en plats kunna ordnas för rörelsehindrade med ett särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska vara särskilt anpassade till människor med nedsatta funktioner. Behovet ska dimensioneras utifrån avsedd användning, antal bostäder och långsiktigt behov. Ett vanligt mått är att två till tre procent av parkeringsplatserna ska kunna anpassas för rörelsehindrade med ett särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska placeras nära entrén och skyltas upp för rörelsehindrade. Gångavståndet ska inte överstiga 25 meter. Bostäder för rörelsehindrade bör om möjligt lokaliseras till byggnader och byggnadsdelar som är lättillgängliga för biltrafik.

Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på platser för rörelsehindrade, till exempel vid vårdinrättning, sjukhus eller handel, ska särskild utredning av behovet utföras. Det kan vara så att mer än en tillgänglig och användbar parkeringsplats behöver kunna anordnas, till exempel om en byggnad har flera huvudentréer som är placerade långt ifrån varandra.

GRÖN RESPLAN – REDUKTION AV PARKERINGSNORMENS KRAV

Den gröna resplanen ger parkeringsnormen dess flexibilitet, då den medger möjlighet att justera normen om det på specifika platser eller projekt finns potential eller skäl för en sänkt norm. För sådana fall krävs det att en grön resplan, som motiverar en sänkning av parkeringsnormen, tas fram. Ansvar för att ta fram en grön resplan som beskriver de lokala förhållandena eller de åtgärder som ska genomföras åligger byggherren. De åtgärds paket som tagits fram som kan leda till en sänkning av parkeringsnormen innefattar olika cykelfrämjande åtgärder, bil- respektive cykelpool eller en blandning av åtgärder som stödjer en hållbar mobilitet.

INNEHÅLL

BAKGRUND	1
TABELLER OCH SAMMANFATTNING	2
ZONINDELNING	2
PARKERINGSNORM FÖR CYKEL.....	2
PARKERINGSNORM FÖR BIL	3
PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE	4
GRÖN RESPLAN – REDUKTION AV PARKERINGSNORMENS KRAV	4
INNEHÅLL	5
MÅL: PARKERINGSNORM SOM STÖD FÖR EN HÅLLBAR UTVECKLING	6
HÅLLBART RESANDE EN NÖDVÄNDIG UTVECKLING	6
STRATEGISK PLAN.....	6
PARKERINGSNORM FÖR CYKEL OCH BIL.....	8
ZONINDELNING	8
LOKALKATEGORI	10
CYKELPARKERINGSNORM	10
TABELL	12
BILPARKERINGSNORM	12
TABELL	14
PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE	15
PARKERING FÖR MOTORCYKEL OCH MOPED	15
PARKERING OCH LADDPLATSER FÖR ELBILAR	15
KOSTNADER FÖR BILPARKERING	16
PARKERINGSKÖP	17
SAMNYTTJANDE AV PARKERING	17
Räkneexempel samnyttjande	19
GRÖN RESPLAN – REDUKTION AV PARKERINGSNORMENS KRAV	19
Paket cykel.....	20
Paket mobilitetspool.....	20
Paket övriga mobilitetsåtgärder	21
Paket Innovation	21
Kommunikation, marknadsföring och uppföljning	21

MÅL: PARKERINGSNORM SOM STÖD FÖR EN HÅLLBAR UTVECKLING

HÅLLBART RESANDE EN NÖDVÄNDIG UTVECKLING

Bilen är det allra vanligaste transportmedlet och för att kunna göra resanden mer miljövänligt måste trafiksystemen formas mer mot vad människor och miljön tål. Då läggs också grunden till en attraktivare stadsmiljö och ökad livskvalité i Karlstad.

I dagens transportsystem dominerar biltrafiken vilket innebär störningar av olika slag. Samtidigt står biltrafiken för ett stort antal positiva värden i människors liv. En del av dagens biltrafik är onödig, till exempel korta arbetsresor som i högre grad kan ersättas av gång, cykel och kollektivtrafik.

Den nödvändiga biltrafiken måste anpassas för att bli mer hållbar och vårt bilberoende måste minska, mer alternativa färdmedel måste börja användas. Teknisk utveckling och alternativa, ickefossila bränslen är nödvändiga men inte tillräckliga åtgärder i transportsystemet.

STRATEGISK PLAN

Från och med 2024 har Karlstads kommun en ny styrmodell och strategisk plan. I den nya strategiska planen finns tre samverkansområden med tillhörande mål vilka omfattar all verksamhet inom det kommunala uppdraget.

Kommunens tre samverkansområden är ”Utveckla och förvalta en växande stad och landsbygd”, ”Utbilda för lärande och sysselsättning genom livets alla skeden” och ”Skapa förutsättningar för jämlika livsvillkor och ett självständigt liv”.



Till den nya styrmodellen kopplas också de tre hållbarhetsdimensionerna; social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. De tre hållbarhetsdimensionerna ska genomsyra all verksamhet och visa hur det hänger ihop, att det ena inte kan verka utan det andra. De ska tillsammans vägas samman vid all verksamhetsplanering och utveckling.

Trafik anses generellt vara en faktor av stor betydelse för städers och regioners hållbara utveckling, där frågor om social hållbarhet är en viktig del. Hållbara färdmedel spelar en avgörande roll i resan mot att kommunen ska vara klimatneutral år 2030, utgöra en regional och nationell tillväxtmotor samt motverka segregation, vilka alla utgör mål i den strategiska planen.

Hållbara färdmedel spelar en viktig roll för social hållbarhet, jämlikhet och jämställdhet. Det gör det möjligt för fler människor att vara delaktiga i samhället, oavsett tillgång till bil. Genom att arbeta med hållbara färdmedel kan man ge människor möjlighet att leva på jämlika villkor oavsett var man bor. Det kan också skapa andra nyttor genom att minska barriärer, skapa mer ytor för vistelse och förbättra integrationen samt minska segregationen mellan olika stadsdelar.

Parkeringsnormen ska bidra till att främja hållbara färdmedel genom att balansera tillgången till bilparkering med insatser för gång, cykel och kollektivtrafik, i linje med kommunens mål.

PARKERINGSNORM FÖR CYKEL OCH BIL

Parkeringsnormen redogör för zonindelning och lokalkategori. Dessa delar är gemensamma för bil och cykel. I övrigt har parkeringsnormen delats upp i en del för cykel och en del för bil. För båda delarna redovisas en textdel och en del med parkeringstal i tabellform. Förutom avsnitten om zonindelning, lokalkategori, cykelparkeringsnorm och bilparkeringsnorm finns avsnitt som behandlar kostnader för bilparkering, parkeringsköp, samnyttjande och grön resplan.

I avsnittet för bilparkeringsnorm finns underavsnitt om parkering för rörelsehindrade, motorcykel eller moped och laddplatser för elbilar.

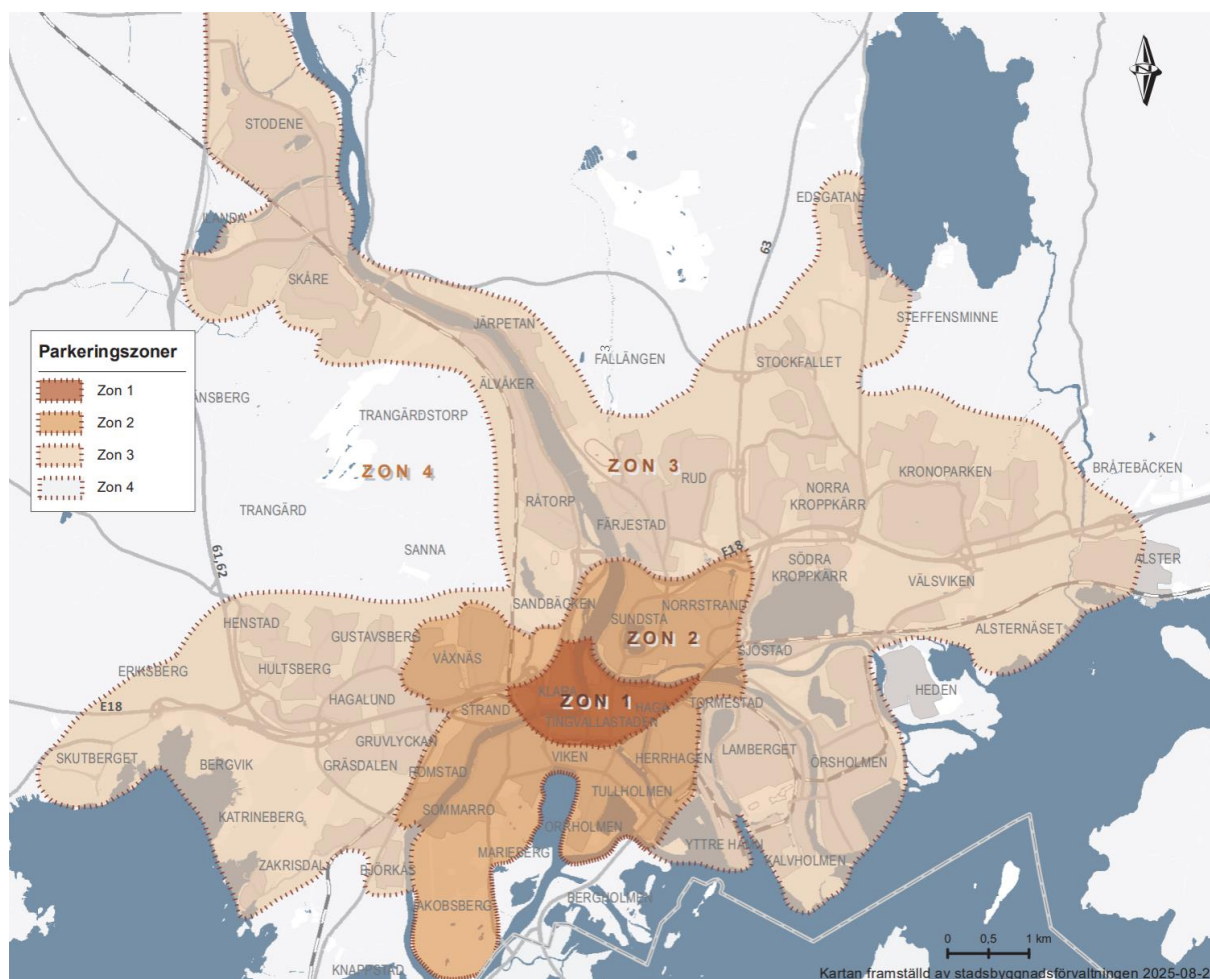
Parkeringsnormen gäller såväl vid hantering av detaljplanering som vid bygglovsansökan. Byggherren ska i samband med bygglovets redovisa att parkeringstalen för både cykel och bil är uppfyllda. Vid ombyggnation beräknas behovet av parkering på samma sätt som vid nybyggnation i enlighet med denna norm. Byggherren behöver sedan redovisa hur den eventuella differensen mellan redan befintliga parkeringar och beräknat behov ska lösas. Vid tillbyggnad beräknas behovet av parkering för den tillkommande delen. Här finns möjlighet att tillgodoräkna sig befintliga parkeringsplatser om befintlig byggnad har ett överskott av parkeringsplatser. Dock kräver inte en tillbyggnad att befintlig byggnad kommer upp i dagens parkeringskrav i de fall antalet parkeringsplatser inte är tillräckligt.

ZONINDELNING

Staden växer och på senare år har bebyggelsen i staden förtätats och områden strax utanför stadskärnan har både förtätats och brett ut sig mer i omfång. En liknande utveckling förväntas fortgå framöver och staden kommer att växa ännu mer. Beroende på var i kommunen man bor samt vilken service som erbjuds ser efterfrågan på både cykelparkering och bilparkering olika ut.

Olika delar av Karlstad har olika förutsättningar gällande tillgång till service, boendetäthet, arbetstäthet, biltäthet, stadsstruktur, kollektivtrafiktillgång och tillgång till alternativ till bilen som färdmedel. Till följd av detta har fyra olika zoner med olika normtal för bil definierats i Karlstads kommun. Zonindelningen gäller både för cykel- och bilparkering och generellt sett bedöms efterfrågan på cykelparkeringsplatser vara störst i centrala lägen, zon 1 och 2, medan efterfrågan på bilparkeringsplatser bedöms vara störst i mer perifera lägen, zon 3 och 4. Zonindelningen avser att ge stöd för att matcha utvecklingen av Karlstads bebyggelse, dess användning och dess tillgänglighet. Zonindelningen är vägledande och nya planer kan medföra att en zon ökar i sitt omfång.

Zonindelningen är en av flera anledningar till att parkeringsnormen behöver vara ett levande dokument som med fördel bör uppdateras efter ett antal år. Två till tre år efter godkännandet av parkeringsnormen bör en uppföljning genomföras där bland annat bilinnehav samt användning av allmänna parkeringar som boendeparkering följs upp.



Bilden visar parkeringszoner i Karlstads kommuns tätort.

Zon 1 omfattar Tingvallastaden, Klara och Haga. I zon 1 är tillgängligheten god med gång-, cykel och kollektivtrafik och där kostar bilparkeringen mycket att ordna. Efterfrågan på boendeparkering sjunker i detta område när andra färdmedel lyfts fram och parkeringens kostnad tydliggörs.

Zon 2 omfattar ett område som ligger i direkt anslutning till zon 1. I zon 2 är tillgängligheten god med gång-, cykel och kollektivtrafik och där kostar bilparkeringen i vissa fall mindre än i zon 1 att ordna. Efterfrågan på boendeparkering sjunker inte lika mycket i detta område när andra färdmedel lyfts fram och parkeringens kostnad tydliggörs, eftersom kostnaden att ordna parkeringen är något lägre.

Zon 3 omfattar all bebyggelse som ligger inom 500 meters avstånd från basbusslinjenätet. I zon 3 är tillgängligheten mindre god med gång-, cykel och god kollektivtrafik men där kostar bilparkeringen mindre än i zon 2 att ordna. Efterfrågan på boendeparkering sjunker inte lika mycket i detta område när andra färdmedel lyfts fram och parkeringens kostnad tydliggörs, eftersom kostnaden är lägre än i zon 2. Smålägenheter med närhet till Universitetet har egna parkeringstal för bil och cykel. Det har även smålägenheter i stadsdelscentrum men då enbart för bil. Se tabeller.

Zon 4 omfattar övriga delar av Karlstad. I zon 4 är tillgängligheten mindre god med gång-, cykel och kollektivtrafik. I zon 4 är bilparkeringen billig att ordna. Efterfrågan på boendeparkering är hög.

LOKALKATEGORI

Följande lokalkategorier gäller:

- Flerbostadshus, lägenheter 35 kvadratmeter eller mindre
- Flerbostadshus, lägenheter större än 35 kvadratmeter och mindre än eller lika med 70 kvadratmeter
- Flerbostadshus, lägenheter större än 70 kvadratmeter
- Småhus, gemensam parkering
- Kontor
- Dagligvaruhandel
- Sällanvaruhandel

Antalet lokalkategorier skulle kunna vara fler än de som finns idag. Men istället för att ha parkeringstal för alla tänkbara former av lokaler finns parkeringstal för de kategorier som är vanligast och där ett antal nybyggnationer förväntas årligen. För resterande lokalkategorier krävs särskilda utredningar avseende parkeringstal för cykel och bil. Dessa utförs då det är aktuellt. Exempel på övriga kategorier är vårdbostäder, industri, lager, förskola, grundskola, gymnasium, hotell, restauranger, idrottsanläggningar, museer och bytespunkter för olika trafikslag i kombination.

För småhus med tomtparkering är det upp till varje fastighetsägare att bedöma behovet av antalet parkeringsplatser för cykel respektive bil. Minst en bilparkeringsplats samt yta för uppställning av cyklar ska dock finnas. Småhus med tomtparkering har ingen egen kategori.

Småhus med gemensam parkering har ingen egen kategori i cykelparkeringsnormen då det förutsätts att cykelparkering löses på den egna tomten i den utsträckning som varje enskild fastighetsägare önskar.

CYKELPARKERINGSNORM

För att få en hållbar och trevlig stad att leva i krävs att fler väljer andra färdmedel än bilen. För att nå dit behöver stadens planering underlätta för de som väljer eller skulle kunna tänka sig att välja andra färdmedel än bil. Ett sätt är att se till att antalet cykelparkeringsplatser vid bostäder, arbetsplatser och verksamheter med mera är tillräckligt. Det kan till viss del styras genom att ha en cykelparkeringsnorm som ska följas vid nyetableringar.

Cykelparkeringstalen anger det lägsta antal platser som ska tillföras fastigheten. Kommunen ställer sig positiv till att fler cykelparkeringsplatser skapas än vad som anges i parkeringstalen.

Karlstads kommuns cykelparkeringsnorm är relativt ny och erfarenheten av hur väl cykelparkeringstalen stämmer överens med efterfrågan av cykelparkeringsplatser är ännu inte så stor. Två uppföljningar har genomförts och parkeringstalen har justerats sedan de första cykelparkeringstalen togs fram.

Parkeringstalen är framtagna utifrån vanligt förekommande mått i andra cykelkommuner tillsammans med statistik och undersökningar från Karlstad, samt för att spegla framtidens behov och målsättning om att öka andelen cyklande i Karlstad. Parkeringstalen för cykelparkering redovisas per lägenhet för bostäder

och per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel. För att cykelparkeringar ska vara attraktiva och enkla att använda krävs att de är lättillgängliga. Därför ska ett visst antal av cykelparkeringarna vara i markplan samt ett visst antal av parkeringarna vara väderskyddade. Cykelparkering i förråd ska vara säkra, upplevas trygga och möjlighet ska finnas att låsa fast den egna cykeln. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samutnyttjande.

Flerbostadshus

Parkeringstalen för flerbostadshus grundar sig på genomsnittligt antal boende per lägenhet för olika storlek på lägenhet och inkluderar plats för besökare. Minst hälften av de kravställda cykelparkeringsplatserna ska vara förrådsplatser. För att förrådet ska vara attraktivt ska det placeras lättåtkomligt, nära entrén, vara säkert, upplevas tryggt och innehålla möjlighet att låsa fast den egna cykeln. Minst hälften av cykelparkeringsplatserna ska vara till för användning dagligen och då vara i markplan samt placerade närmare entrén än bilparkeringen. Av dessa platser ska i sin tur minst hälften vara väderskyddade med minst skärmtak och bör ge möjlighet till fastlåsnings av cykeln.

Kontor

Behovet av cykelparkeringsplatser för kontor beror på arbetstätheten och antalet besökare. I centrala lägen antas cykeln vara ett vanligare transportmedel än i lite mer perifera lägen. Parkeringstalet baseras på en arbetstäthet om cirka 45 anställda och 4,5 besökare per 1000 kvadratmeter lokalyta. Samtliga platser ska vara i markplan och minst hälften av platserna väderskyddade. Vid etableringar där arbetstätheten skiljer sig markant från angivna siffror kan det bli aktuellt att ta fram en särskild utredning för att säkerställa att tillräckligt mycket cykelparkering tillskapas.

Dagligvaruhandel

Både när det gäller dagligvaruhandel och sällanvaruhandel så påverkas behovet av cykelparkeringar både av antalet kunder men också av omsättningstiden på parkeringen. En annan viktig faktor är butikens läge i förhållande till cykelvägar samt närheten till andra butiker och möjligheterna till gemensam cykelparkering. Vid stora etableringar kan det bli aktuellt att ta fram en egen parkeringsutredning för att se över parkeringstalen och behovet av både cykel- och bilparkeringsplatser. Behovet av antalet cykelparkeringsplatser är beräknat med utgångspunkten från 15 anställda och 60 besökare per 1000 kvadratmeter lokalyta och uttrycks i antal cykelparkeringsplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea. Minst hälften av cykelparkeringsplatserna ska vara väderskyddade.

Sällanvaruhandel

Sällanvaruhandeln behöver färre parkeringsplatser för cykel, då den vänder sig till en kundgrupp som är mindre cykelburen än den till dagligvaruhandeln generellt. Här har parkeringstalet reducerats något. Minst hälften av cykelparkeringsplatserna ska vara väderskyddade.

Övriga

För övriga verksamheter som inte anges ovan, till exempel vårdbostäder, industri, lager, förskola, grundskola, gymnasium, hotell, restauranger, idrottsanläggningar, museer och bytespunkter för olika trafikslag i kombination ska särskild utredning genomföras. Minst hälften av cykelparkeringsplatserna ska vara väderskyddade.

TABELL

Tabellen nedan visar parkeringstal för cykel uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel. Smålägenheter med närhet till universitetet har egna parkeringstal. Se text under tabellen.

Parkeringstal för cykel

Lokalkategori	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Flerbostadshus lgh $\leq 35 \text{ m}^2$	1,2	1,2	1,2*	1,0
Flerbostadshus lgh $> 35 \text{ m}^2 \leq 70 \text{ m}^2$	1,45	1,45	1,45	1,3
Flerbostadshus lgh $> 70 \text{ m}^2$	2,5	2,5	2,5	2,0
Kontor	25	25	15	15
Dagligvaruhandel	14	23	25	15
Sällanvaruhandel	14	17	18	12

Tabellen visar parkeringstal för cykel uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel.

*Smålägenheter inom 400 m till universitetet har ett parkeringstal för cykel på 1,0 per lägenhet.

För både bostäder och verksamheter ska minst fem procent av platserna medge möjlighet till parkering för lådcyklar, cykelvagnar mm. Möjlighet till laddning av elcyklar bör också ges. En broschyr riktad till dem som bygger cykelparkeringar är framtagen, ”Cykelparkering – inspiration, idéer och fakta för dig som bygger cykelparkering i Karlstad”. Den finns tillsammans med parkeringsnormen på kommunens webb och kan utgöra ett stöd till byggherrar och fastighetsägare.

BILPARKERINGSNORM

Ett mer hållbart transportsystem förutsätter minskat bilresande. Det är enklare att påverka användandet av bilen snarare än själva bilinnehavet. Därför är det viktigt att hitta en bra balans där vi erbjuder tillräckligt med boendeparkering men ändå inte mer än att de som faktiskt inte behöver bil kan tänka sig att välja bort den. Boendeparkeringen behöver inte nödvändigtvis vara i direkt anslutning till bostaden.

Arbetsplatsparkering planeras mer restriktivt och alternativen till arbetspendling med bil utvecklas och blir både bättre och fler. På så sätt skapas förutsättningar för fler att låta bilen stå hemma under arbetstid och istället använda sig av mer hållbara alternativ för arbetspendling.

Kategorierna bostäder och kontor har flexibla parkeringstal. Flexibla parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen kan erbjudas mot att byggherren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. Åtgärderna sammanställs i en grön resplan som byggherren tar fram. För att en sänkning ska bli aktuell behöver exploateringen ske i ett läge med goda förutsättningar till exempel genom god tillgång till kollektivtrafik och närhet till kommersiell och offentlig service samt höga parkeringstal.

Färre parkeringsplatser kan också i vissa fall leda till att fler bostäder kan anläggas och att mindre ytor används till parkering vilket gör gårdsmiljöerna större. De parkeringstal som anges i tabellen är normtalet och det kan sedan reduceras nedåt. Normtalet är även ett maxtal och om byggherren vill bygga fler bilplatser än vad parkeringstalen anger ska detta ske i dialog med kommunen. Det är extra viktigt när byggherren avser att bygga markparkering, då markparkering dels kan motverka ambitionen om att bygga en tät stad men även påverka stadsbilden negativt.

Att erbjudas möjlighet till att nyttja de flexibla parkeringstalen är ingen rättighet byggherren har utan avgörs av kommunen. Upplägget medför totalt sett en subvention för byggherren i form av lägre anläggningskostnader, samtidigt som kommunen får ett fastighetsbestånd där potentialen är större att dess användare ska använda hållbara färdvägar.

För kategorierna inom handel avgör kommunen om parkeringstalet kan reduceras beroende på läge, möjligheter till samordning av parkeringsplatser, kollektivtrafikläget med mera.

Flerbostadshus

Parkeringstalen för flerbostadshus är baserad på bakgrundsfakta i form av antal bilar per person, antal boende per bostad, geografiskt läge, dag- och nattbefolkning per områden men också med hänsyn till de mål kommunen har för hållbart resande. Besöksparkering tillkommer med 0,02–0,05 platser per lägenhet beroende på läge och tillgång till allmän parkering. Hur många platser som tillkommer avgörs av kommunen. Parkeringsplatser för rörelsehindrade tillkommer också till parkeringstalen, se särskilt stycke längre ned i detta kapitel.

I små lägenheter är oftast bilinnehavet hos de boende betydligt lägre än för större lägenheter i samma zon. Det medför att behovet av bilparkeringar inte är lika stort. Parkeringstalen för små lägenheter har därför satts betydligt lägre än för flerbostadshus med större lägenheter.

Småhus, gemensam parkering

Småhus med gemensam parkering innefattar fristående villor, parhus, kedjehus eller radhus som har sin parkering gemensamt i ett garage/garagelänga och/eller öppet på en gemensam yta. Även här tillkommer parkeringsplatser för besök och rörelsehindrade.

Kontor

På senare år har arbetstätheten, antalet anställda per 1000 kvadratmeter bruttoarea, ökat inom kontorsområdet. Öppna kontorslandskap ökar oftast arbetstätheten. Behovet av parkeringsplatser vid kontor beror främst på antalet anställda och på besöksbehovet. Har verksamheten behov av egna fordon som används inom verksamheten kan det bli aktuellt att höja parkeringstalen. Det är av stor vikt att påverka färdmedelsvalet vid arbetsresor i strävan att uppnå ett mer hållbart transportsystem.

Parkeringspolitiken spelar här en viktig roll, då utbudet av arbetsplatsparkering har stor betydelse för huruvida en person väljer att ta bilen till jobbet. Parkeringstalet baseras på en arbetstäthet om cirka 45 anställda och 4,5 besökare per 1000 kvadratmeter lokalyta. Besöksparkering är inkluderad men hänsyn

måste naturligtvis tas till de fall där kontoret har en särskilt besöksstärkt verksamhet. Vid etableringar där arbetstätheten skiljer sig markant från angivna siffror kan det bli aktuellt att ta fram en särskild utredning för att säkerställa att tillräckligt mycket parkering tillskapas

Dagligvaruhandel

Både när det gäller dagligvaruhandel och sällanvaruhandel så påverkas behovet av bilparkeringar både av antalet kunder men också av omsättningstiden av parkeringarna. En annan viktig faktor är butikens läge i förhållande till cykelvägar, kollektivtrafik samt närheten till andra butiker och möjligheterna till gemensam parkering. Behovet av antalet parkeringsplatser är beräknat med utgångspunkten från 15 anställda och 60 besökare per 1000 kvadratmeter lokalyta och uttrycks i antal parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea.

Sällanvaruhandel

Sällanvaruhandel bör vara belägen utanför stadskärnan. Behovet baseras på tio anställda och 70 besökare per 1000 kvadratmeter lokalyta och uttrycks i antal parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea.

Övriga kategorier

För övriga verksamheter som inte anges ovan, till exempel vårdboenden, industri, lager, förskola, grundskola, gymnasium, hotell, restauranger, idrottsanläggningar, museer och bytespunkter för olika trafikslag i kombination ska särskild utredning genomföras.

TABELL

Tabellen visar parkeringstal för bil uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel. Smålägenheter med närhet till Universitetet eller till stadsdelscentrum har egna parkeringstal, se text under tabellen. Besöksparkering tillkommer för bostäder.

Parkeringstal för bil

Lokalkategori	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Flerbostadshus lgh $\leq 35 \text{ m}^2$	0,2	0,3*	0,5*	0,6*
Flerbostadshus lgh $> 35 \text{ m}^2 \leq 70 \text{ m}^2$	0,65	0,7	0,85	0,85
Flerbostadshus lgh $> 70 \text{ m}^2$	0,9	1,0	1,0	1,0
Småhus, gemensam parkering	1,0	1,0	1,1	1,2
Kontor	4,5	7,5	12	18
Dagligvaruhandel	25	30	35	40
Sällanvaruhandel	16	20	35	35

Tabellen visar parkeringstal för bil uttryckt i antal platser per lägenhet för bostäder samt antal platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor och handel.

*Små lägenheter inom 400 meter till stadsdelscentrum har ett parkeringstal för bil på 0,2 per lägenhet och inom 400 m till universitetet har ett parkeringstal för bil på 0,1 per lägenhet.

Besöksparkering tillkommer med 0,02 platser per lägenhet för flerbostadshus och småhus i zon ett och 0,02-0,05 platser per lägenhet för flerbostadshus och småhus i zon två till fyra beroende på läge och tillgång till allmän parkering. Till smålägenheter nära universitetet eller stadsdelscentrum tillkommer

besöksparkeringar med 0,02 platser per lägenhet. Hur många platser som tillkommer avgörs av kommunen. Parkeringsplatser för rörelsehindrade tillkommer till samtliga parkeringstal.

PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE

Av det antalet parkeringsplatser som krävs för en etablering ska minst en plats kunna ordnas för rörelsehindrade med ett särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska vara särskilt anpassade till människor med nedsatta funktioner. Behovet ska dimensioneras utifrån avsedd användning, antal bostäder och långsiktigt behov. Ett vanligt mått är att två till tre procent av parkeringsplatserna ska kunna anpassas för rörelsehindrade med ett särskilt parkeringstillstånd. Parkeringsplatserna ska placeras nära entrén och skyltas upp för rörelsehindrade. Gångavståndet ska inte överstiga 25 meter. Bostäder för rörelsehindrade bör om möjligt lokaliseras till byggnader och byggnadsdelar som är lättillgängliga för biltrafik. Vid behov bör fastighetsägaren vid bostäder möjliggöra väderskyddade uppställningsplatser med möjlighet till laddning för trehjuliga mopeder.

Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på platser för rörelsehindrade, till exempel vid vårdinrättning, sjukhus eller handel, ska särskild utredning av behovet utföras. Det kan vara så att mer än en tillgänglig och användbar parkeringsplats behöver kunna anordnas, till exempel om en byggnad har flera huvudentréer som är placerade långt ifrån varandra.

PARKERING FÖR MOTORCYKEL OCH MOPED

En parkering för motorcykel eller moped behöver ha en jämn ytbeläggning så att fordonet står stadigt. Precis som för cykelparkering efterfrågas ofta möjligheten att låsa fast motorcykeln eller mopeden.

Beroende på det geografiska läget och typ av verksamhet varierar efterfrågan på parkering. Därför har inga parkeringstal för motorcykel och moped tagits fram. Det är upp till byggherren att undersöka behovet av sådana parkeringsplatser och vid behov skapa dem. Vid nybyggnation av större parkeringsanläggningar bör alltid parkering för motorcykel och moped märkas ut och förses med möjlighet till fastlåsnings av fordonet.

PARKERING OCH LADDPLATSER FÖR ELBILAR

Enligt plan- och bygglagen samt plan- och byggförordningen finns regler för parkering och laddplatser för elbilar. Reglerna innebär i korthet att nya bostadshus med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur, förberedelse med tomrör eller liknande, till alla parkeringsplatser.

Övriga nya uppvärmda byggnader, som inte är bostadshus, med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till samtliga parkeringsplatser och minst en laddningspunkt för elfordon. Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad, påtaglig förnyelse, av en byggnad.

För ouppvärmade byggnader ställs inga krav.

Därutöver ställs retroaktiva krav, det vill säga krav som omfattar befintliga byggnader även om några andra åtgärder inte vidtas: Uppvärmade byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon. Dessa krav ska

vara uppfyllda senast den 1 januari 2025.

För ouppvärmade byggnader och för bostadshus ställs inga retroaktiva krav. Detsamma gäller byggnader avsedda för totalförsvaret.

För exakta ordalydelsen av reglerna se plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap. 4 § Första stycket 11 samt plan- och byggförordningen (2011:338) 3 kap 20 b §, 3 kap 22 § och 3 kap 20 c §.

Boverket har beslutat om en ny författning benämnd föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon som började gälla den 1 februari 2021. Boverkets regler innebär krav på hur laddutrustningen ska utformas. Av boverkets regler framgår bland annat att laddningspunkter ska ha uttag av typ två eller combo två, som är en vanligt förekommande typ av laddningskoppling. Ett vanligt jordat uttag (schuko) räcker därmed inte i de fall det ställs särskilda krav på en laddningspunkt. Vilken effekt som är lämplig och eventuella system för elmätning och debitering är däremot upp till byggherren.

För att uppmuntra elbilsanvändning bör laddplatser för elbilar införas vid nybyggnation. Det är svårt att veta hur många laddplatser som behövs eller hur stor andel av antalet parkeringsplatser inom ett område som bör vara laddplatser. Vid både boende- och arbetsplatsparkering är det framför allt platser för långsamladdning som är aktuellt. Installation av långsamladdplatser är inte lika kostsamt som snabbaddplatser därför kan det vara rimligt att minst 25 procent av parkeringsplatserna bör förses med stolpar för långsamladdning. Vid handelsparkeringar och andra korttidsparkeringar kan snabbaddningsplatser vara av större intresse. Snabbaddplatser är dock i dagsläget relativt dyrt att införa. Därför känns det inte rimligt att ställa krav på enskilda fastighetsägare att skapa snabbaddplatser om inte etableringen är stor.

KOSTNADER FÖR BILPARKERING

Till viss del hänger efterfrågan på parkeringsplatser ihop med kostnaden för parkeringsplatser. Antagligen betalar parkeringsanvändarna idag sällan eller aldrig fullt pris för vad det kostar att anlägga och sköta de parkeringsplatser som de nyttjar. En totalkostnad för en parkeringsplats i garage där byggkostnad, markpris, ränta, avskrivning och driftskostnader ingår landar troligtvis någonstans i spannet 300 000–500 000 kronor. Ett samnyttjande av parkeringen har inte räknats in. Markpriserna och kostnaderna varierar i olika delar av landet, men kostnadsuppgifterna ger en fingervisning om vad parkeringsanvändare skulle behöva betala för att parkeringskostnaden inte ska sponsras av till exempel hyror, lägenhetspriser eller skattebetalare.

I flera äldre bostadsområden är bristen på särskilt ordnad boendeparkering stor. Erfarenheten visar att de som saknar boendeparkering väljer att lösa sin parkeringsfråga på annat sätt i första hand, exempelvis genom att parkera på gator eller i grannområdet, snarare än att göra sig av med bilen. Det bidrar bland annat till ett onödigt resande vid sökande efter parkeringsplats samt en sämre trafiksituation då gatorna fylls av parkerande bilar. Byggherren bör uppmuntras att särskilja kostnad för boende respektive för parkering.

PARKERINGSKÖP

Parkeringsköp är ett verktyg som kommunen har som ambition att använda för att styra mot mer samordnade, yteffektiva och hållbara parkeringslösningar. Det möjliggör för byggherren att genom avtal ordna de parkeringsplatser som krävs för bygglov på annan plats än inom den egna fastigheten, exempelvis i en privat eller kommunalt ägd parkeringsanläggning. Detta kan ofta öka genomförbarheten i projekt genom att kostnaderna för att ordna parkering minskar.

Genom villkor och godkännande för parkeringsköp kan kommunen styra var och hur många parkeringsplatser som byggs. Samlade parkeringslösningar kan främja samnyttjande, minska behovet av parkering på kvartersmark och bidra till ett mer effektivt markutnyttjande i staden. Parkeringsköp bör prioriteras i centrala lägen, större förtätningsprojekt och i nya stadsdelar framför andra lösningar.

Parkeringsköp regleras i plan och bygglagen (2010:900) 8 kap. 9 § och måste godkännas av kommunen och är ingen rättighet för byggherren. Kommunen anger de krav som ska uppfyllas för att avtalet ska godkännas som ett giltigt parkeringsköp. Dessa krav rör exempelvis varaktighet, rimlig närhet och omfattning.

Det finns två former för parkeringsköp: friköp och avlösen. Vid friköp betalar byggherren ett engångsbelopp, ett bestämt belopp per parkeringsplats, till anläggningsägaren. Vid avlösen upprättas ett avtal där byggherren förbinder sig att betala en årlig avgift för de avtalade parkeringsplatserna. I och med parkeringsköpet har byggherren inte längre något ansvar för att ordna eller tillgängliggöra parkering till fastigheten. I stället förbinder sig anläggningsägaren att bistå fastigheten med parkering och hålla den tillgänglig. Vid parkeringsköp bör inte fasta platser erbjudas utan endast tillstånd att parkera vid en särskild anläggning. På så sätt kan parkeringarna genom samnyttjande användas maximalt. Anläggningsägaren hyr ut parkeringsplatser till dem som är knutna till den parkeringsköpande fastigheten. En fastighet skall inte ha längre än 500 meter till sin parkering för att avståndet ska anses rimligt.

För att parkeringsköp ska kunna tillämpas krävs att det finns kapacitet i befintliga eller planerade parkeringsanläggningar. I stadsplaneringen behöver därför gemensamma parkeringslösningar beaktas och utvecklas, särskilt i strategiska lägen där samordnade parkeringsanläggningar kan bidra till ett mer effektivt markutnyttjande.

SAMNYTTJANDE AV PARKERING

Olika slags parkering gör anspråk på parkering i olika omfattning och under olika tider på dygnet. Om flera användargrupper kan samnyttja samma parkeringsplatser skapas ett mer effektivt utnyttjande. En förutsättning för samnyttjande är att brukargrupper med olika behov finns inom acceptabelt gångavstånd.

Om samnyttjande av parkeringsplatser kan säkerställas kan parkeringstalen sänkas. I vilken grad beror på sammansättningen av verksamheter i området, i vilken grad samnyttjande är möjlig samt genomförande.

Till skillnad mot övriga reducerande åtgärder för sänkt parkeringstal finns inte ett procentuellt tak för samnyttjande utan det räknas fram i särskild utredning. Vid parkeringsköp kan reduktion för samnyttjande inte tillgodoräknas byggherren eftersom parkeringsköp i sig redan är en form av samnyttjande. För att ett samnyttjande ska vara praktiskt möjligt får inte bilplatserna vara reserverade och samnyttjandet måste vara bestående.

Nedanstående beläggningstabell anger nyttjandegraden för olika typer av verksamheter vid olika tider för bostäder, kontor, handel och skola/förskola. För andra verksamhetstyper krävs en särskild utredning som tar hänsyn till tider för den specifika verksamheten. Tabellen kan användas som ett rådgivande underlag vid beräkningar av samnyttjande. Tabellen bygger på bedömda beläggningsgrader utifrån Parkeringslexikon samt andra kommuners beläggningstabeller och har sedan anpassats för Karlstad, t.ex. genom att öka nyttjandegraden för bostäder under dagtid med hänsyn till kommunens målsättning att man inte ska behöva ta bilen till jobbet. För skolor och förskolor gäller den bedömda beläggningsgraden för personal. Besökarna till dessa verksamheter har en besöksstopp på morgonen och en på eftermiddagen och särskild hänsyn får tas till dessa vid beräkningar av samnyttjande.

Samnyttjande bör i första hand användas för verksamhetsparkering (handel och arbetsplatser) och med stor försiktighet avseende bostadsparkering. Samtliga boende bör ha möjlighet att vid arbetspendling lämna bilen hemma till förmån för hållbara färdmedel.

Samnyttjande räknas ut genom att först beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för respektive kategori. Multiplicera sedan antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori med de definierade samnyttjandetalen. Se vid vilken tidpunkt den största efterfrågan på parkering infaller. Resultatet för den tidpunkten är det antal parkeringsplatser som behöver anläggas. Se räkneexempel i efterföljande avsnitt.

Lokalkategori	Beläggning i procent under olika tidsintervall			
	mån-fre		natt	helg
	09-17	17-20	22-06	10-15
Bostäder	85	90	100	90
Kontor	100	20	5	10
Handel	50	80	0	100
Skolor/Förskolor	100	10	0	5
Övriga lokaler	Bestäms i varje enskilt fall			

Parkeringsbeläggning, beräkningsunderlag för samnyttjandeavdrag

När byggherren identifierat en potential för samnyttjande initierar denne samtal med kommunen och eventuellt den part som byggherren avser ingå samnyttjandeavtal med. Är det olika byggherrar/fastighetsägare som ska samnyttja en parkering på antingen den ena fastighetsägarens mark eller på en tredje fastighetsägares mark krävs avtal fastighetsägarna emellan som följer med i bygglovsskedet. Samnyttjande kräver ett långsiktigt arbete där avtal tecknas mellan parterna över lång tid. Det är kommunen som slutligen bestämmer hur stort samnyttjandet kan vara.

För att kunna besluta om samnyttjandet kan godtas behöver följande beskrivas:

- Beräkning av behovet av antal platser utifrån tabellen ovan, se räkneexempel.
- Presentera ett avtal mellan den fastighetsägare som äger parkeringsplatserna och den eller de fastighetsägare/hyresgäster/verksamhetsutövare som ska samnyttja parkeringsplatserna.

Räkneexempel samnyttjande

En fastighet ska bebyggas med bostäder, kontor och handel. För bostäderna krävs 50 bilparkeringsplatser, för kontoret krävs 70 bilparkeringsplatser och för handeln krävs 30 bilparkeringsplatser. Sammanlagt behöver totalt 150 bilparkeringsplatser anläggas.

Mån-fre 09-17

Bostäder: $50 \times 85 \% = 43$

Kontor: $70 \times 100 \% = 70$

Handel: $30 \times 50 \% = 15$

Totalt = 128 parkeringsplatser

Mån-fre 17-20

Bostäder: $50 \times 90 \% = 45$

Kontor: $70 \times 20 \% = 14$

Handel: $30 \times 80 \% = 24$

Totalt = 83 parkeringsplatser

Natt

Bostäder: $50 \times 100 \% = 50$

Kontor: $70 \times 5 \% = 4$

Handel: $30 \times 0 \% = 0$

Totalt = 54 parkeringsplatser

Helg

Bostäder: $50 \times 90 \% = 45$

Kontor: $70 \times 10 \% = 7$

Handel: $30 \times 100 \% = 30$

Totalt = 82 parkeringsplatser

I detta fall infaller den högsta efterfrågan på parkering en vardag mellan klockan 09-17. Antalet bilparkeringsplatser som behöver anläggas är 128 stycken.

GRÖN RESPLAN – REDUKTION AV PARKERINGSNORMENS KRAV

Den gröna resplanen ger parkeringsnormen dess flexibilitet, då den medger möjlighet att justera parkeringstalen om det på specifika platser eller projekt finns potential för ett sänkt tal. Att erbjudas möjlighet till att nyttja de flexibla parkeringstalen är ingen rättighet byggherren har utan avgörs av kommunen. Genom möjligheten att sänka parkeringstalen inbjuds även byggherrar till att påverka resvanorna, vilket är positivt då det krävs bred förankring för att samhällsförändringar ska ske. För att få möjlighet till sänkt parkeringstal krävs det att en grön resplan, som motiverar en sänkning av parkeringstalen, tas fram. Ansvaret för att ta fram en grön resplan som beskriver de lokala förhållandena eller de åtgärder som ska genomföras åligger byggherren. Byggherren presenterar resplanen för kommunen. Kommunen fattar sedan beslut om och i vilken omfattning parkeringstalen kan sänkas till

följd av resplanens innehåll. Mobilitetstjänster värderas utifrån potentialen att påverka efterfrågan på bilparkering.

Nedan beskrivs några av de förutsättningar eller åtgärdspaket som kan leda till en sänkning av parkeringstalen. En mer detaljerad beskrivning av förutsättningar och åtgärder för grön resplan finns att läsa i dokumentet ”Vad behöver redovisas i en grön resplan”.

- Paket cykel – upp till 20 procent sänkning.
- Paket mobilitetspool – upp till 30 procent sänkning.
- Paket övriga mobilitetsåtgärder – upp till 20 procent sänkning.
- Innovation: Karlstads kommun uppmuntrar till att egna förslag tas fram, utöver de som finns angivna. Sänkningen avgörs av kommunen.

Genom en undertecknad grön resplan säkerställs dess långsiktighet, tillämpning och uppföljning. Visar det sig vid uppföljningen att mobilitetsåtgärderna inte blivit av, inte finns kvar eller att bilinnehavet är lika högt i fastigheten som i området i övrigt kan krav ställas på fastighetsägaren att ordna med parkeringsköp upp till ordinarie parkeringstal.

Paket cykel

I cykelpaketet samlas åtgärder som syftar till att underlätta användandet av cykel. Det omfattar bland annat säker och lättillgänglig förvaring av cyklar, enklare utrustning för daglig service samt möjlighet till rabatterad årlig service av professionell utövare. Det är en blandning av platskrävande åtgärder som fysiskt måste planeras in i fastigheten och avtalslösningar som bidrar till ett förenklat användande av cykel i vardagen.

Paket mobilitetspool

Åtgärdspaketet omfattar två olika poollösningar, en för bil och en för cykel. Med fördel implementeras dessa två tillsammans för att nå maximalt utnyttjande och bidra till att användarna vågar göra sig av med den egna bilen. Det är möjligt att välja endast en av lösningarna.

Genom medlemskap i bilpool har boende och verksamma tillgång till bil utan att behöva äga den och då fler använder samma fordon minskar efterfrågan på parkeringsplatser. För att bilpoolen ska ge sänkning av normtalet krävs att byggherren visar en prissättningsmodell som begränsar efterfrågan på parkering för dem med egen bil. De som väljer bort bil ska inte med hjälp av ökade hyror eller insatser vara med och finansiera parkeringsplatserna för dem som har bil. Platserna för bilpoolsbilar tillkommer utöver det normen anger, eftersom platsen inte kan användas av andra än poolbilen.

För att kunna få reduktion från bilparkeringstalen krävs åtgärder för cykel som är utöver de krav som parkeringsnormen för cykel anger, till exempel genom att erbjuda medlemskap i en cykelpool med elcyklar och lastcyklar i olika utsträckning som finns lättillgängligt för användaren. För att få rabatt krävs att samtliga kriterier för paketet uppnås samt att det bland annat framgår hur cykelpoolen sköts och drivs, vilken typ av cyklar som finns att välja på samt hur många olika cyklar som ingår.

Paket övriga mobilitetsåtgärder

I paketet för övriga mobilitetsåtgärder samlas olika lösningar av enklare slag men som tillsammans ger en stor förmån för användarna i valet av hållbara färdmedel. Några exempel på åtgärder för bostäder kan vara gratis eller subventionerat kollektivtrafikkort vid inflyttning, kylrum för hemleveranser av beställda matkassar eller realtidsinformation för busshållplats på skärm i byggnaden. För verksamheter kan arbetsplatser och företag ta fram reseriktlinjer för verksamheten och anställda skulle kunna få subventioner som stödjer ett val av hållbara färdmedel.

Paket Innovation

Karlstads kommun uppmuntrar till att egna förslag tas fram, utöver de som finns angivna. Det finns egentligen obegränsat med olika lösningar som kan minska parkeringsbehovet och det är bara fantasin som sätter gränserna. Det är dock viktigt att kunna motivera varför parkeringsbehovet skulle minska på grund av den valda åtgärden.

Kommunikation, marknadsföring och uppföljning

Marknadsföringen och kommunikationen kring boendets eller verksamhetens parkerings- och mobilitetslösningar är en viktig del för att uppnå syftet med gröna resplaner. Att kommunicera och marknadsföra åtgärderna för slutkunderna ger ingen reducering i parkeringstalet men det är ett krav att det genomförs för att den gröna resplanen ska bli godkänd. Det är viktigt för projektets slutkunder att veta i god tid innan inflytt vilka fördelar och förutsättningar som finns. Dessutom ska en plan finnas för uppföljning av de åtgärder som föreslås, inklusive frekvens, för att säkerställa att effekten av åtgärden är enligt förväntan och att det vid behov ges en möjlighet till justering, inom ramen för åtgärdspaketet.



KARLSTADS KOMMUN

Karlstads kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen, 651 84 Karlstad

Tel: 054-540 00 00 E-post: karlstadskommun@karlstad.se Webbplats:
karlstad.se