

# Material hämtat från arbetsutskottets handlingar på nätet.

## 12 september "Hämta 3" Utdrag sid 51-60

### Förslag till Parkeringsstrategi

#### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar Parkeringsstrategi, daterad 2017-09-04.

#### Sammanfattning

Förvaltningarna för Plan & Bygg, Teknik samt kommunledningskontoret har i samverkan tagit fram ett förslag till Strategi för parkering i Kungsbacka kommun. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2015-06-16 § 165 att strategin skulle skickas på remiss till de partier som är representerade i kommunfullmäktige. Efter att partierna lämnat i sina synpunkter har förslaget omarbetats i enlighet med inkomna synpunkter.

Strategin ska ligga till grund för kommunens arbete med parkering både vid planering och utveckling av befintliga miljöer. Dokumentet utgör kommunens syn på parkering och kommer att komplettera övriga strategiska dokument avseende trafik och översiktsplanering.

Parkeringsstrategin visar antalet parkeringsplatser kopplat till antalet lägenheter (parkeringstal) och vilka prioriteringar kommunen gör när den planerar för parkering och utbyggnad. Tillgången på parkering regleras med hjälp av bland annat regler (exempelvis tidsreglering) och med avgifter. Sammanfattningsvis är parkeringsstrategin ett instrument bland andra som används för att fördela och prioritera markanvändning och fördelningen bland olika transportslag i framförallt i våra tätorter.

Parkeringsstrategin är indelad i mål och inriktningar, rekommendationer samt underlag för parkeringstal med karta. Bilagt finns även ett avsnitt om definitioner.

Föreslagna inriktningar i strategin bedöms uppfylla kommunens vision, mål och översiktsplan men också regionernas målsättningar. Bland annat bedöms strategin kunna leda till att det får plats fler bostäder i centrala delar och nära knutpunkter för resor. Denna förtätning innebär att vi får fler boende nära våra knutpunkter och som därmed kan välja kollektiva transporter till sina arbetsplatser. Kortare avstånd till olika målpunkter i de centrala delarna ökar förutsättningarna för de som väljer gång eller cykel vilket bidrar till minskad miljöpåverkan men också till förbättrad folkhälsa. Ett lägre parkeringstal för bostäder ger möjlighet att använda denna frigjorda yta för andra syften exempelvis till fler bostäder, mötesplatser och andra sociala ytor.

Utifrån strategin för parkering bör riktlinjer tas fram för särskilda områden eller typer av parkering för att ge tydligare inriktning för framtida ställningstaganden. För förändring i befintliga områden och

behov av förändringar tas handlingsplaner fram för olika områden t.ex. utbyggnad av cykelparkering. I handlingsplanerna bör konsekvenserna av eventuella förändringar beskrivas.

Handlingsplaner beslutas av nämnden för Teknik efter samverkan med övriga berörda nämnder.

## Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, 2017-09-05

Parkeringsstrategi, Kungsbacka kommun 2017-09-04

## Beslutet skickas till

Nämnden för Teknik, Byggnadsnämnden

## Beskrivning av ärendet

Förslaget till strategi visar vilket förhållningssätt kommunen har framförallt i våra tätorter och i Kungsbacka stad även om den formellt gäller hela kommunen. I beredningen av förslaget har utgångspunkten bland annat varit kommunens översiktsplan (ÖP 2006) som pekar på att vi ska förtäta staden och bygga längs stråket för att underlätta kollektivtrafikresor med framförallt tåg.

Översiktsplanen pekar bl.a. på *"Möjligheterna att göra centrum mer fotgängarvänlig kan bland annat ske genom att ställa bilen i parkeringshus i centrumkärnans utkanter."* I kommunens Fördjupade översiktsplan för Kungsbacka stad (FÖP 2009) så anges *"En tätare stad ger också visuellt ett mer stadsligt intryck. Den är mer gång- och cykelvänlig eftersom viktiga funktioner ligger nära varandra. Detta gäller framför allt de centrala delarna. Större täthet kan också innebära större trygghet då fördelarna med social kontroll utnyttjas."* I ÖP 2006 sägs att gränserna runt utvecklingsområdena bör samspela med landskapet och vara tydliga. Bland annat sägs att jordbruksmarken ofta lämnats utanför utvecklingsområdets gränser. Något som beskrivs som viktigt att värna om

Vidare har beredningen utgått från våra regionala strategiska dokument i Region Halland (RH) och i Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) där RH pekar på samplanering av bebyggelse och kollektivtrafik och GR pekar på att vi ska bygga i stråket men också bidra till regionens mål om 40 procentig andel för kollektivtrafiken.

Beredning har också i sitt förslag tagit stöd i kommunens Vision 2030 som är kommunens ledstjärna för långsiktig utveckling. I Visionen anges att *"vi ska växa genom att planera och bygga strategiskt. Staden ska växa och bli ett mer framträdande nav och samtidigt vara en sammanhållen, grönskade och lättillgänglig stad. Utbudet av affärer, kultur och nöjen ska vara stort samtidigt som infrastrukturen och kollektivtrafiken ska minimera transporternas miljöpåverkan."* Kommunens nya mål för 2018 och framåt förtydligar Visionen ytterligare genom att peka ut fokusområden inom bl.a. målområdena Attraktivt att bo, verka och vistas i kommunen och inom Hållbar utveckling och en hälsosam miljö. I dessa fokusområden anges bl.a. att *"vi har välkomnade och trygga miljöer, vi har mötesplatser för samvaro, rekreation, upplevelser och kreativa utbyten."*

Utöver ovanstående kommunala och regionala styrdokument har beredningen också granskat ett antal andra kommuner (ex. Örebro, Partille, Västerås, Kiruna, Lerum och Täby) för att få inspiration i beredningen av parkeringsfrågan.

### *Analys*

De inriktningar som föreslås i strategin anger att vi ska ha lägre parkeringstal i anslutning till knutpunkter för kollektivtrafik och att parkeringsplatserna i de centrala delarna i första hand ska vara till för de som arbetar, ska resa vidare och för nöje/fritidsaktiviteter. Innebörden av dessa två inriktningar är att när vi bygger bostäder i de centrala delarna och nära våra knutpunkter kommer dessa att ha lägre parkeringstal och därmed är det möjligt för de som väljer att bo i dessa områden att i första hand ta sig till arbetet via kollektivtrafik, cykel och gång. Då parkeringsstrategin i första hand har bäring på hur vi i de centrala delarna använder marken innebär de föreslagna inriktningarna att staden i dessa delar kan byggas tätare och de ytor som inte blir bostäder i större utsträckning kan användas till mötesplatser och andra sociala nyttor. Kommunen behöver dessutom ta mindre jordbruksmark i anspråk för sin bebyggelseutveckling. Samtidigt minskar också de eventuella störningar som trafiken kan generera i form av buller, partiklar etc.

Föreslagna inriktningar bedöms därmed kunna uppfylla kommunens vision och mål men också regionens målsättningar. Bland annat bedöms strategin kunna leda till att det får plats fler bostäder i centrala delar och nära knutpunkter för resor. Denna förtätning innebär att vi får fler boende nära våra knutpunkter och som därmed kan välja kollektiva transporter till sina arbetsplatser. Kortare avstånd till olika målpunkter i de centrala delarna ökar förutsättningarna för de som väljer gång eller cykel vilket bidrar till minskad miljöpåverkan men också till förbättrad folkhälsa. Ett lägre parkeringstal för bostäder ger möjlighet att använda denna frigjorda yta för andra syften exempelvis till fler bostäder, mötesplatser och andra sociala ytor.

Förslaget till inriktning ger också en tydlighet i parkeringsfrågan i våra detaljplaner vilket gör att vi får en effektivare och mer förutsägbar planeringsprocess vilket gynnar både exploatörer och våra planhandläggare.

Kostnaden för bostäderna och därmed också hyran (boendekostnaderna) minskar med färre parkeringar då exempelvis en parkeringsplats i garage kostar mellan 200-400 tkr. En kostnad som i förlängningen belastar hyran.

### *Framtiden*

Framtidens sätt att lösa transporter kommer sannolikt att vara både miljövänliga men framförallt mindre utrymmeskrävande. Ett val vi då står inför i detta sammanhang är om vi idag ska planera central värdefull mark för parkeringsplatser som i morgon kanske inte behövs för att vi har nya transportlösningar.

Sven Erik Bergström

Specialist Hållbarhet

# Parkeringsstrategi

## Syfte

Kungsbackas parkeringsstrategi är framtagen i samverkan och ska fungera som inspiration, ge underlag till diskussion och vara vägledande för fortsatt arbete med parkering i kommunen. Den tar stöd i kommunens mål och Vision 2030 samt översiktsplan 2006. Strategin visar framförallt vilket förhållningssätt kommunen har i sina tätorter och i Kungsbacka stad även om den formellt gäller hela kommunen.

Parkeringsstrategin visar antalet parkeringsplatser kopplat till antalet lägenheter (parkeringstal) och vilka prioriteringar kommunen gör när den planerar för parkering och utbyggnad. Tillgången på parkering regleras med hjälp av bland annat regler (exempelvis tidsreglering) och med avgifter. Sammanfattningsvis är parkeringsstrategin ett instrument bland andra som används för att fördela och prioritera markanvändning i framförallt i våra tätorter.

Parkeringsstrategin är indelad i mål och inriktningar, rekommendationer samt underlag för parkeringstal med karta. Bilagt finns även ett avsnitt om definitioner.

## Mål och inriktningar

Kungsbacka stad och våra tätorter växer – utrymmeseffektiva trafikslag behöver prioriteras där parkeringsstrategin bidrar till en attraktiv och tillgänglig kommun genom:

- Lägre parkeringstal i centrala delar och nära starka knutpunkter för kollektivtrafik där boende har större möjlighet att gå, cykla och åka kollektivt.
- Att parkeringar i centrala delar i första hand är till för besökare, exempelvis för arbete, resa eller nöje/fritidsaktivitet.

### ***Bilparkering***

- Kommersiella intressen får gärna medverka till att parkeringsplatser samutnyttjas optimalt – vilket är prioriterat.
- Reglering med avgifter och tidsbegränsningar används för att styra parkering – bland annat till de centrumnära parkeringshusen och mot korttidsparkering.
- Det ska finnas möjlighet för boende i centrala delar att parkera även om det inte är i direkt anslutning till bostaden.
- Parkering för motorcyklar och mopeder placeras i lägen där det finns god överblickbarhet, nära till service och andra målpunkter gärna där det under vinterhalvåret är bilparkering.
- Kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer, utökat näringsliv, mötesplatser eller prioritering av andra slag av parkering i centrala delar i våra tätorter kan behöva prioriteras framför mark- och gatuparkering.
- Platser för poolbilar, laddningsplatser för elbilar och andra gemensamma lösningar prioriteras.
- Gatuparkeringens syfte är i första hand till för tillgänglighet ex. för funktionshindrade, för korttidsparkering etc.
- Pendel- och samåkningsparkering för bil ska i första hand stödja boende och verkande utanför områden med god kollektivtrafikförsörjning.

### ***Cykelparkering***

- Attraktiv cykelparkering bidrar till att cykel blir ett naturligt val för resor inom Kungsbacka stad, i våra tätorter och till kollektivtrafiken.
- Vid bostaden ska cykeln kunna förvaras säkert så att den med lätthet kan användas dagligen.
- Uppställningsplatser för cykel - med möjlighet till fastlåsning - prioriteras vid alla typer av målpunkter.
- Vädskyddade dags- och dygnsuppställningsplatser för cykel ska erbjudas.
- Vid alla förändringsarbeten ska möjligheten till laddningsplatser för elcyklar samt effektförvaring utredas. I dimensioneringen för cykelparkering ska lastcyklar och cykelkärror beaktas, i synnerhet vid bostäder och vid längre uppställningstid.

## **Parkeringsstal**

### **... som utgångspunkt för planering**

Parkeringsstalen är ingen norm och parkeringsstalen är inte juridiskt bindande utan avses att användas som utgångspunkt och riktlinjer vid bedömning av lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovärenden.

Parkeringsstalen i Kungsbacka ska användas som utgångspunkt för bedömning av rekommenderat antal bil- och cykelplatser utifrån parkeringsstrategins intentioner i detaljplaner, stadsutveckling eller bygglov. Mer detaljerade riktlinjer för parkeringsstalen ska tas fram i samverkan inom kommunen med utgångspunkt från strategin.

Att analysera kollektivtrafikutbudet på en viss plats är sannolikt det enklaste sättet att ta reda på vad som är en lämplig storlek på parkeringsanläggningen. God kollektivtrafikförsörjning och bra cykelbanor är också ofta en förutsättning för att kunna sänka parkeringsstal utan mobilitetsförluster och sänkt marknadsvärde på lokaler.

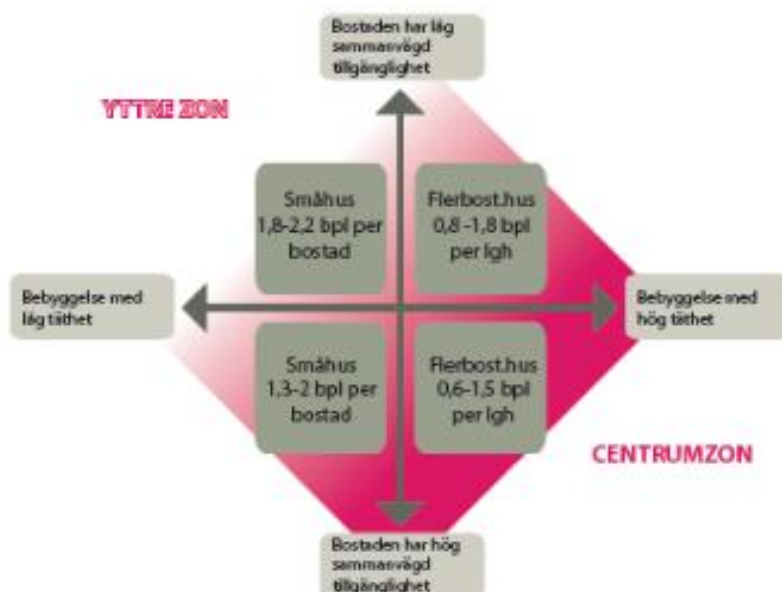
De vägledande parkeringsstalen på nästföljande sida utgörs av intervall. För att få fram ett mer precist parkeringsstal måste man utgå ifrån platsens förutsättningar, projektens ambition, behov av tillgänglighet och möjligheter utifrån sammanvägd tillgänglighet.

## **Byggnorm**

Byggnorm avseende parkering gäller i första hand rörelsehindrade. FRÅN BOVERKET: En angöringsplats ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas. Avståndet max 25 meter från huvudentrén gäller i båda fallen. Är det ett flerbostadshus med flera huvudentréer gäller max 25 meter från varje huvudentré. Reglerna gäller även för småhus (8 kap, PBL).



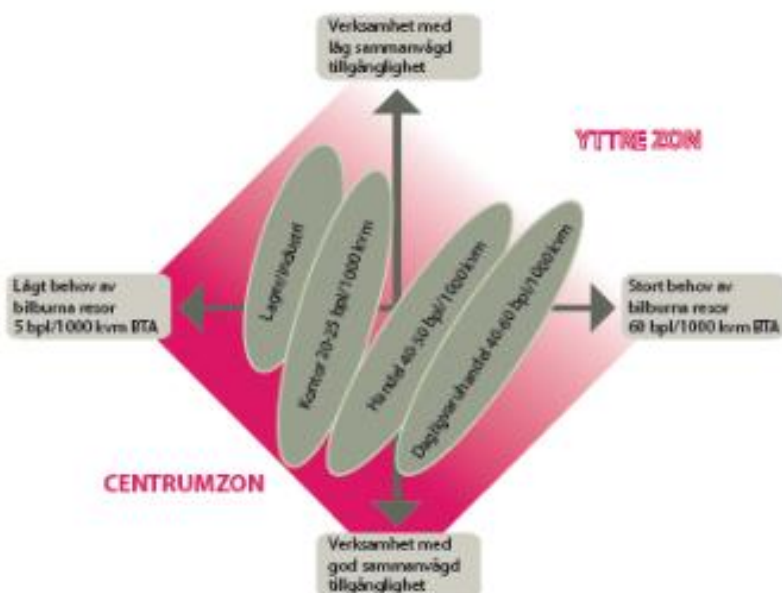
Figur 1: Parkeringstal för bostäder (Inkl besök)



Tabell 1: Parkeringstal för cykel vid bostäder

Parkeringsplats	Antal cykelplatser	Användare
Cykelförråd	1 per invånare	Boende
Anslutning till entré	0,5 cpl/lgh	Boende
Anslutning till entré	0,5 cpl/lgh	Besökande

Figur 2: Parkeringstal för verksamheter (Inkl besök/verksamma)



## Vägledning

FIGUR I TILLSAMMANS MED TABELL I AVSER PARKERING VID BOSTÄDER

Parkeringstalen är en vägledning vid planering av parkering och bör kompletteras med en bedömning av det unika projektet. En beräkning av ett mer precist parkeringstal bör utgå från den sammanvägda tillgängligheten, behov av tillgänglighet, vilken zon som avses och antal invånare per bostad/verksamhet. Målsättningen bör dock vara att inte överstiga parkeringstalen redovisade i figur 1.

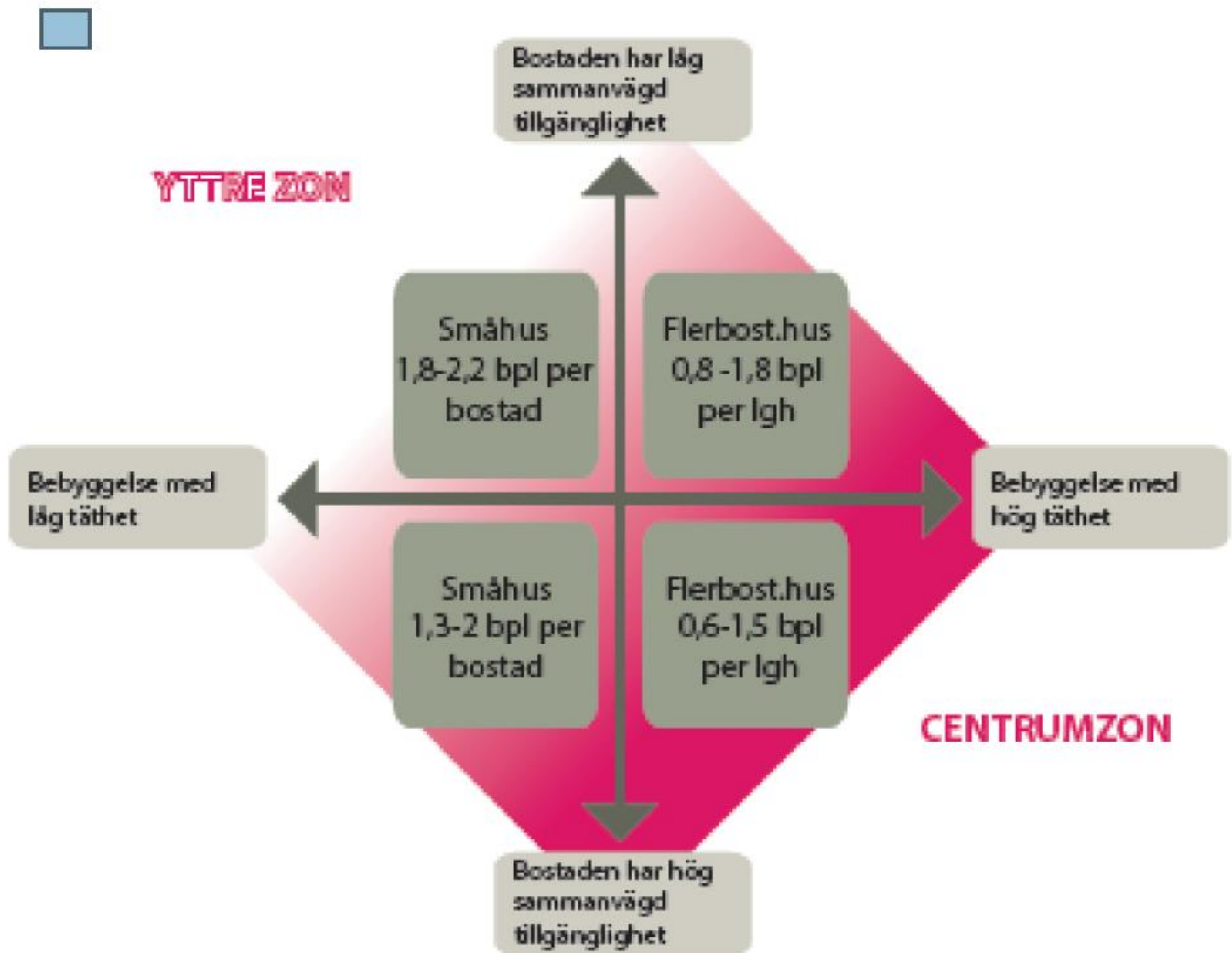
## RIKTLINJER FÖR PLANERING AV PARKERINGSPLATSER VID VERKSAMHETER

Antalet cykelparkeringsplatser bör minst motsvara antalet bilplatser vid verksamheten både inom centrumzon och i tätortszon. Offentliga och publika verksamheter i centrumlägen har högre behov och framförallt verksamheter som riktas mot åldersgrupper med hög andel cyklande (t.ex. skolor).

Behovet av parkeringsplatser för bil är beroende av typen av verksamhet och den sammanvägda tillgängligheten till platsen, enligt figur 2.

## Bättre bild för parkeringstal bostäder från förra sidan.

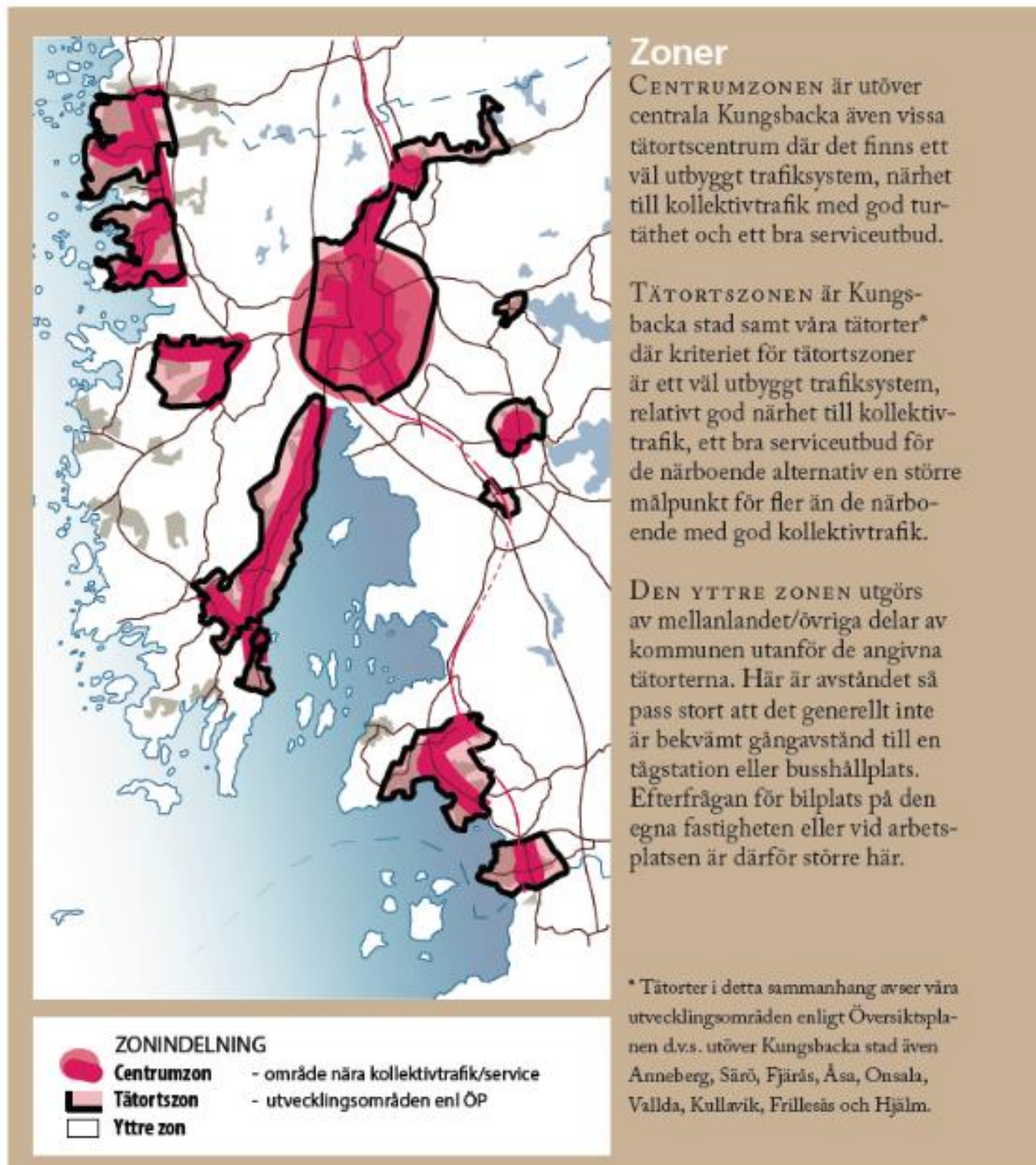
Figur 1: Parkeringstal för bostäder (inkl besök)





## Karta och zoner

För att utgå från platsens förutsättningar har kommunen delats in i zoner utifrån möjligheterna till en sammanvägd bedömning av tillgängligheten. Översiktskartan finns som stöd för bedömningen av förutsättningarna och bedömning om aktuell zon. Någon exakt zonindelning är inte aktuell utan bedömning och ställningstagande får göras i varje enskilt fall.



## Definitioner av strategins nyckelord

### Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin är ett aktiverande dokument där vi visar vad vi ska åstadkomma på eget initiativ och som visar avgörande vägval för att nå målet om ett hållbart Kungsbacka. Strategin anger vilka inriktningar som är viktigast för oss att fokusera på ur ett långsiktigt perspektiv och avgörande val som är av kritisk betydelse för att nå dit. Strategin visar vad vi väljer och väljer bort samt ger ledning avseende riktning och prioriteringar i arbetet med parkering.

### Tillgänglighet

Med tillgänglighet menar vi den sammanvägda tillgängligheten, det vill säga alla trafikslag tillsammans. Sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag innebär att tillgängligheten med bil, cykel, gång och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Med tillgängligheten avses med den lätthet invånare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället de har behov av. Tillgängligheten till parkering påverkas både av tid (reglering) och rum (avstånd). Tillgängligheten för funktionshindrade är högst prioriterad och ska i enlighet med lagen, 8 kap plan- och bygglagen, vara inkluderad i all samhällsplanering.

### Hållbart resande

För att definiera hållbart resande hänvisar vi till Göteborgsregionens kommunalförbunds (GR) definition:

Med hållbart resande menas i första hand resandet med hållbara färd sätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.

### Olika typ av parkering

Parkeringsbehovet är olika för olika ändamål:

- Korttidsparkering är till för angöring (på- och avstigning och lastning och lossning) samt inköp eller korta ärenden.
- Halvdagsparkering behövs för lite längre besök och ärenden till handel och service.

- Heldagsparkering är aktuell vid arbetsplatser och pendelparkering.
- Dygnsparkering behövs för parkering vid bostaden och resecentra.

### **Avgränsningar**

I strategin görs inga nya avvägningar vad gäller utmärkning och information, taxe- och betalsystem eller felparkering och parkeringsövervakning. Bussuppställning är inte medtagen utan bör finnas med i handlingsplaner för geografiskt avgränsade områden utifrån behov. Förhållningssätt och behov av riktlinjer för godshantering, lastning och lossning berörs inte heller specifikt.

---

**Beslutad av:** Förslag 2017-

**Ansvarig förvaltning:** Kommunledningskontoret

**Kontakt:** Kungsbacka direkt 0300-83 40 00, [info@kungsbacka.se](mailto:info@kungsbacka.se)

Kungsbacka kommun, 434 81 Kungsbacka  
[www.kungsbacka.se](http://www.kungsbacka.se)

## **Utdrag ur kommunstyrelsens arbetsutskotts sammanträdesprotokoll 2017-09-12**

**Beslut på ovanstående.**

## **Parkeringsstrategi Dnr KS/2015:222**

### **Beslut – förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen antar Parkeringsstrategi för Kungsbacka stad enligt skrivelse från Hans Forsberg, daterad 2017-09-11.

### **Sammanfattning**

Parkeringsstrategin delar in Kungsbacka kommun i tre zoner: Centrumzon, Tätortszon och en yttre zon. Centrumzonen omfattar centrala Kungsbacka samt även vissa tätortscentrum där det finns ett väl utbyggt trafiksystem, närhet till kollektivtrafik med god turtäthet och ett bra serviceutbud. Tätortszonen omfattar Kungsbacka stad samt kommunens tätorter där det finns ett väl utbyggt trafiksystem, relativt god närhet till kollektivtrafik, ett bra serviceutbud för de närboende/en större målpunkt för fler än de närboende med god kollektivtrafik. Den yttre zonen utgörs av övriga delar av kommunen utanför de angivna tätorterna.

Parkeringsstrategin innehåller parkeringstal för bostäder och riktlinjer för planering av parkeringsplatser vid verksamheter. Parkeringstalen är en vägledning vid planering av parkering. Den sammanvägda tillgängligheten, behov av tillgänglighet, vilken zon som avses och antal invånare per bostad/verksamhet är andra faktorer som vägleder vilket parkeringstal som är aktuellt vid planering av parkering.

Riktlinjerna omfattar antalet cykelparkeringsplatser samt parkeringstal för verksamheter så som lager/industri, kontor, handel och dagligvaruhandel.

### **Beslutsunderlag**

Skrivelse från ledamot Hans Forsberg (M) om parkeringsstrategi för Kungsbacka stad, 2017-09-11

Tjänsteskrivelse, 2017-09-05

Parkeringsstrategi för Kungsbacka kommun, 2017-09-04

### **Yrkanden**

Hans Forsberg (M) yrkar bifall till eget förslag till parkeringsstrategi för Kungsbacka stad, daterad 2017-09-11.

Ulrika Landergren (L) yrkar bifall till Hans Forsbergs (M) yrkande med ändring att parkeringstalen för bostäder ska sänkas med riktvärde 0,2 för samtliga parkeringstal, d v s att parkeringstal för småhus i yttre zon med låg sammanvägd tillgänglighet blir 1,6 – 2,0 bilplatser (bpl) per bostad respektive 1,1 – 1,8 bpl per bostad för småhus i hög sammanvägd tillgänglighet samt att parkeringstal för flerbostadshus i låg sammanvägd tillgänglighet blir 0,6 – 1,6 bpl per lägenhet respektive 0,4 – 1,3 bpl per lägenhet i centrumzon med hög sammanvägd tillgänglighet.

### **Proposition**

Ordförande Hans Forsberg (M) finner att det finns två förslag till beslut, det vill säga eget yrkande om parkeringsstrategi för Kungsbacka stad och Ulrika Landergrens (L) yrkande.

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott bifaller eget förslag.

**Beslutet skickas till**

Nämnden för Teknik, Byggnadsnämnden