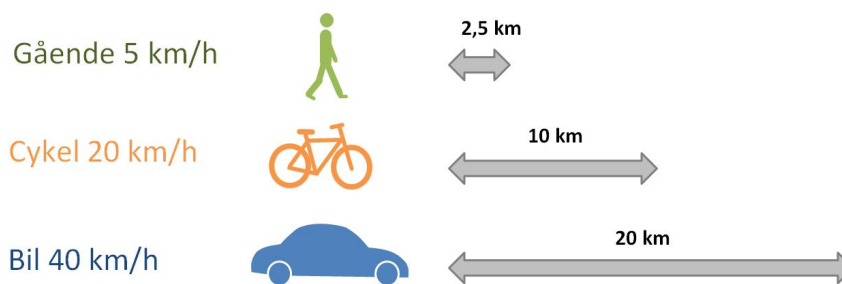


## Parkeringsnorm (bilaga till parkeringsstrategi)

En parkeringsnorm bör vara flexibel och anpassningsbar så att fastighetsägare och byggherrar uppmuntras till åtgärder som gynnar hållbara transporter. Detta kan vara byggnadsåtgärder eller mobilitetstjänster av olika slag. Syftet med dessa mobilitetsåtgärder är att minska krav på bilägande, minska bilberoende och främja klimatsmarta transportval som minimerar negativa miljöeffekter och trängsel. Där är det viktigt att de som bor inom rimlig tid uppmuntras till att välja andra alternativ och lämnar plats åt dem som behöver ta bilen. Vidare handlar det om att vidta åtgärder som ger god ekonomi i bostadsbyggande, attraktiva livsmiljöer och en ökad transparens av samhällsekonomin. Dessutom ges såväl bilägare som de utan tillgång till bil nya möjligheter till mobilitet och därigenom en enklare vardag. Oavsett hur tydlig en parkeringsnorm är så är det dialogen mellan berörda parter som spelar störst roll.

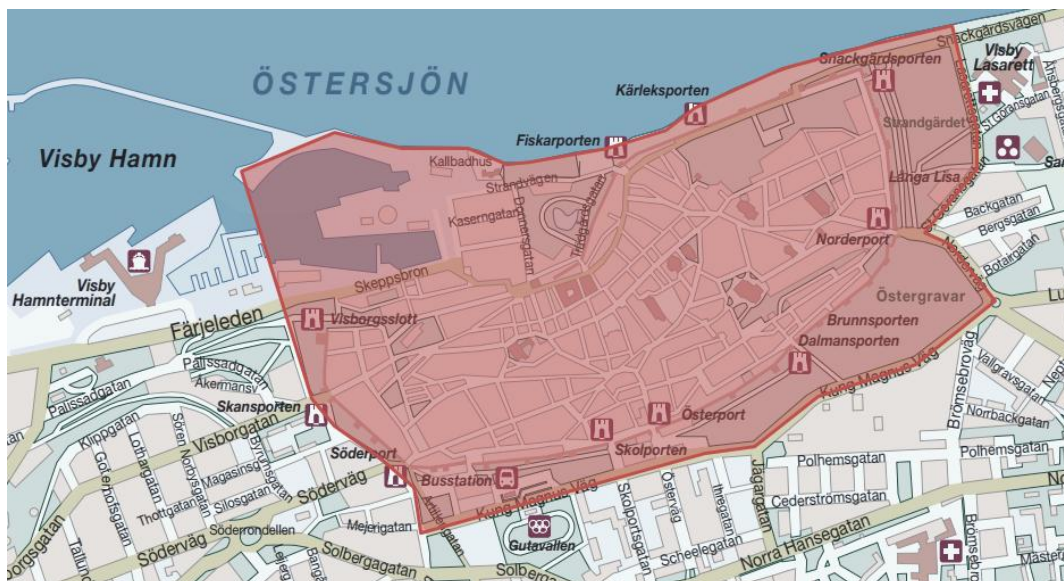
### Sträcka som uppnås vid 30 min "hinderfri" resa i stad



Parkeringsnormen är baserad på fyra typområden, kallade A, B, C och D. Gränserna för område A är en exakt gräns. Gränserna för område B, C och D är inte exakta vilket kan vara såväl positivt som negativt. Vid flytande gränser finns risken att tolkningssvårigheter uppkommer samtidigt som det gör att parkeringsnormen stämmer bättre om delar av kommunen utvecklas. Eventuellt kan det finnas områden som hamnar mellan två typområden men kan då hanteras som det hela vägen till dess att parkeringstal fastställs. Detta är viktigt för att inte låsa fast förutsättningar för tidigt i processen.

#### Typområde A

- Beskrivs i figur 1



Figur 1 Typområde A

#### Typområde B

- Stadsdelar med varierade bostadsformer men även verksamheter och mindre grönområden.
- Lite längre gångavstånd (upp till 2km) till varierad och tät stadsmiljö med handel och kulturutbud eller direkt närhet till mindre centrumkärna.
- Max 750 m till kollektivtrafik med god turtäthet (minst 2 turer/timme i högtrafik).
- Max 500 m till cykelväg.

Exempel: En radie av ca 1,5-3 km från centrala Visby alternativt samhällen på övriga Gotland med handel och visst serviceutbud i centrum.

#### Typområde C

- Glesare stadsdel där huvudsaklig bostadsform är villor.
- Cykelavstånd (max 5 km) till varierad stadsmiljö med handel och samhällsservice alternativt gångavstånd till mindre centrum med begränsat utbud.
- Max 1 km till kollektivtrafik med varierad turtäthet (minst 1 tur/timme i högtrafik).
- Möjlighet till trafiksäker cykling på cykelbana eller i blandtrafik.

Exempel: Centrumnära stadsdelar eller samhällen med mindre centrumkärnor

#### Typområde D

- Övriga delar av kommunen där typområde A-C inte stämmer in

Exempel: Gles bebyggelse med bostäder och/eller arbetsplatser utan handel

Förutsättningarna är unika för varje fastighet och parkeringstalen behöver hanteras enligt de premisserna. Parkeringstal för bilar redovisas med en min- och maxnivå och ska ej frångås om inte mycket särskilda skäl finns. Parkeringstalen för cykel bör dock ses som en min-norm för att underlätta för ett mer hållbart resande på Gotland. Vid tydliga åtgärder som gynnar ett hållbart resande kan parkeringstalet för bil "rabatteras" enligt rabattlistan i slutet på denna bilaga. Generellt sett är Gotland en region där möjligheten till cyklande är goda i avseende på topografi även om avstånden kan vara långa. Cykelmöjligheterna är bättre i centrala lägen även om turismen bidragit till cykelvägar på stora delar av ön. En tydlig koppling till högre cykelinnehav i centrala lägen finns därför inte. Det gör att ingen variation av parkeringstal för cykel gjorts för de olika typområdena. Vid planarbete blir det ibland aktuellt att diskutera hur långt avstånd som är rimligt att gå mellan parkering och målpunkt. Nedan listas de avstånd som bör ses som riktlinjer för att en parkering ska "tillhöra" målpunkten. Avstånden avser faktiskt gångavstånd mellan parkeringsplats och entré (ej fågelvägen). Vid nya detaljplaner bör kollektivtrafikhållplats ligga närmare viktiga målpunkter än vad bilparkeringen gör.

	Maximalt gångavstånd till bilparkering	Maximalt gångavstånd till cykelparkering
Bostad	300 m	100 m
Arbete	400 m	100 m
Handel	300 m	100 m
Angöring	25 m	-
Funktionshindre (handikapplats)	25 m	-

De parkeringstal som redovisas nedan baseras på ett antal faktorer som storlek, struktur, topografi och kommunikationsmöjligheter samt kommunala mål. Parkeringstal baseras ej på kommunens bilinnehav då detta skulle innebära en planering för en situation som på sikt ska förändras.

Cykelparkeringstal för flerbostadshus bör vara fördelade så att hälften av platserna är stödskyddade parkeringar inomhus. Grundprincipen för cykelparkeringar utomhus är att de ska vara väderskyddade. Om möjligt ska tak till parkeringarna vara sedum-ört-grästak, belagda med

solceller eller ha annan lösning som blir en positiv miljöaspekt. De ska även vara anpassade för ramlåsning. Minst fem procent av platserna bör även vara utformade så att transportcyklar får plats. Om möjligt bör laddning av elcykelbatterier i låsbara skåp övervägas.

Parkeringsstalen i denna bilaga baseras i många fall på bruttoarea (BTA).

Flerbostadshus (studentbostäder inom parentes), antal platser per 1000 kvm BTA inkl. besök

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Bilplatser	5 (0-1)	8 (1-2)	10 (1-2)	12 (2-3)
Cykelplatser	35 (60)	35 (60)	35 (60)	35 (60)

Om möjligt bör antal platser per lägenhet användas före antal platser per area. Om detta görs kan tabellen ovan användas för motsvarande 15 lägenheter (en genomsnittlig yta på 67 kvadratmeter per lägenhet).

Villor, radhus och parhus, antal platser per bostad

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Bilplatser	2	2	2	2
Cykelplatser	Regleras ej	Regleras ej	Regleras ej	Regleras ej

För boenden med privat tomt (villor, radhus och parhus) bedöms det rimligt med 2 bilplatser per bostad oavsett placering i kommunen. Detta för att besökande inte ska tvingas parkera på gatan. Antal cykelplatser bedöms inte nödvändigt att reglera i detta fall.

Skolor, antal platser per 1000 kvm BTA

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Bilplatser	1-2	2-3	4-6	6-8
Cykelplatser	60	60	60	60

Skolverksamheter har olika transportbehov där föräldrar ofta följer med yngre barn till skolan medan äldre elever tar sig själv till skolan, ibland även med egen bil. Skolor för de lägre åldrarna bör ha fler korttidsparkeringsplatser och stoppmöjligheter men mindre långtidsparkeringsplatser. För verksamheter med äldre elever gäller i regel lite fler parkeringsplatser. När förskolor/skolor planeras är det viktigt att utrymme ges till att hämta/lämna elever så att behovet av besöksparkering kan minimeras.

Kontor, antal platser per 1000 kvm BTA

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Bilplatser	2-5	5-11	7-16	12-18
Cykelplatser	35	35	35	35

Spannet för kontorsplatser varierar relativt mycket. Detta beror på att det blir allt vanligare med så kallade flexibla arbetsplatser som är en form av samutnyttjande. Detta innebär att det finns färre arbetsplatser än anställda och att ingen har en dedikerad plats. Ett tätare kontor genererar ett större antal resor per ytenhet. Dessa typer av kontor bör således hamna i det högre spannet medan de kontor som ej är flexibla bör hamna i det lägre spannet.

Övriga arbetsplatser/inrättningar, antal platser per 100 anställda/besökare

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Bilplatser	0-15	5-25	10-40	20-70
Cykelplatser	70	70	70	70

Övriga arbetsplatser och inrättningar inkluderar flera olika typer av verksamheter. Allt ifrån större industriverksamheter med få anställda per yta till mindre personaltäta vårdcentraler. Parkeringstalen har därför baserats på antal anställda inklusive besökare istället för yta. Detta är dock mindre exakt då antalet anställda kraftigt kan variera över tid vilket skulle göra parkeringstalen inaktuella. Spansen är därför stora och mer exakta analyser kan krävas.

Handel (dagligvaror), antal platser per 1000 kvm BTA

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Bilplatser	15-20	20-25	23-28	27-33
Cykelplatser	30	30	30	30

Behovet av parkeringsplatser för handel ökar vid sommarsäsongen, men att bygga väldigt stora parkeringsytor för att ta emot alla bilburna kunder vid alla tidpunkter på året bedöms inte rimligt. Om detaljerad och tillförlitlig statistik över relevanta referensområden finns kan detta fungera som underlag. Det bör då kunna påvisas att parkeringsbeläggningen är över 90 procent minst 20 dagar om året för att ytterligare parkeringsplatser ska kunna motiveras. Vid väldigt små handelsetableringar (mindre än 100 kvm BTA) kan parkeringstal 0 för bil accepteras.

Handel (sällanköp), antal platser per 1000 kvm BTA

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Bilplatser	5-12	12-15	14-18	20-25
Cykelplatser	10	10	10	10

Sällanköp bedöms inte påverkas lika mycket som dagligvaror och bör därför inte frångås om inte mycket speciella skäl finns.

Byggherrarna eller fastighetsägarna kan arbeta med flera av nedanstående åtgärder och behöver då inte bygga lika många parkeringsplatser. Nedanstående lista kan ses som en rabattlista där kravet på antalet bilparkeringsplatser minskas med ett antal procent (gäller endast bilparkering). Rabattsatserna är uppskattningar som är gjorda för Gotland och inget som har en vetenskaplig grund. De ska därför ses som riktlinjer och eventuellt justeras om tydligt behov finns.

- Bilpool på fastighetsmark ger 20 procent rabatt på parkeringstal
- Cykelpool med lastcykel ger 5 procent rabatt på parkeringstal
- Parkering som är öppen för allmänheten minst 10h per dygn ger 15 procent rabatt på parkeringstal
- Låne- eller hyrcyklar på fastighetsmark ger 10 procent rabatt på parkeringstal
- Rabatterade (minst 50 procent) eller helt subventionerade kollektivtrafikkort till anställda/boende ger 20 procent rabatt på parkeringstal
- Prioriterade cykelparkeringar med väderskydd, pumpmöjlighet och placering närmast målpunkt ger 5 procent rabatt
- Kylida förvaringsboxar för matleveranser i flerbostadshus ger 5 procent rabatt
- Parkeringsavgifter som täcker alla kostnader för en parkeringsanläggning ger 10 procent rabatt
- Bilfritt boende (med avtal mellan fastighetsägare och boende) ger 90 procent rabatt.

Maximal möjlighet till rabatt

	Typområde A	Typområde B	Typområde C	Typområde D
Procent	80	30	30	30