



Parkeringspolicy för ett hållbart Östersund

Inklusive flexibla parkeringstal

Antagen av Kommunfullmäktige 28 april 2016

Vad vill Östersunds kommun?

Samhället förändras. Megatrenderna klimat, urbanisering, globalisering och digitalisering påverkar oss alla. Samhällsplaneringen måste hela tiden stå i överensstämmelse med förändringskraven och medverka till en hållbar utveckling. Parkeringsfrågorna är en del av samhällsplaneringen.

Östersund vill erbjuda sina invånare en tät och attraktiv stad med plats för liv mellan husen. Ett intensivare stadsliv ger i sin tur innerstadens näringsliv ekonomisk kraft. Vi ska kunna erbjuda en livsmiljö som innebär renare luft, mindre buller samt lockar till olika sätt att färdas, helst med musklerna som motor. Det bidrar till en bättre folkhälsa samt målet om ett fossilbränslefritt och energieffektivt Östersund senast år 2030. För att klara det kan biltrafiken inte fortsätta att växa som idag. Istället behöver fler resor göras med andra, mindre ytkrävande och miljövänligare transportmedel. Parkeringsfrågan kan påverka färdmedelsvalen betydligt (se vidare i bilaga 2).

Bilar tar mycket plats och utrymmet i staden är begränsat. I översiktplanen Östersund 2040 har vi en viljeinriktning att bygga staden inåt. Det betyder att vi blir fler som ska dela på samma utrymme. Vad vill vi att marken ska användas till? Bilen står parkerad 95 procent av tiden (LTH 2005). Att prioritera boen-

deparkeringar på kvartersmark, optimalt utnyttjade besöksparkeringar samt cykelparkeringar framför arbetsplatsparkeringar medför att marken istället kan användas till ytor för möten mellan människor, till exempel uteserveringar, grönytor och utökade gågator eller nya byggnader för bostäder. Det är fullt möjligt eftersom redan idag har 75 procent av stadsinvånarna 5 km eller mindre (fågelvägen) mellan bostad och arbete (SCB:s supercross).

Östersund vill att fler väljer att bo i kommunen. Vi vill också att fler ska bo i centrum eftersom boende bidrar till liv dygnet runt. Tillväxtplanen och Östersund 2040 ger vägledning för att öka befolkningen i kommunen med flera tusen personer. För att spara plats krävs det ibland garage under jord, vilket innebär ökade byggkostnader. Många gånger går det inte att få ekonomi i nya lägenheter med garage. Med dagens sammanslagna kostnader för parkering och boendeyta subventionerar hyresgäster utan bil de hyresgäster som har bil, vilket generellt leder till högre hyreskostnader. Byggandet av parkeringsplatser ökar byggkostnaderna. Parkeringsfrågan är en viktig bricka i spelet om fler invånare eftersom lägre byggkostnader är viktigt för att kunna erbjuda attraktiva bostäder.

Vad säger plan- och bygglagen?

Parkering vid nybyggnad av hus och parkeringsanläggningar regleras i plan- och bygglagen (PBL). Plan- och bygglagen säger att när en obebyggd tomt ska bebyggas ska det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering samt lastning och lossning av fordon. Detta ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. PBL säger också att om det är en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet så ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och

parkering ska man i första hand ordna friyta. För förskola och grundskola anges i Boverkets allmänna råd en rekommendation om 40 kvm respektive 30 kvm per barn samt att totalytan för lek helst bör överstiga 3000 kvm.

Det är kommunen som avgör vad som är parkering i skälig utsträckning och vad som är i närheten av tomten. Det är bilägarens ansvar att hitta en parkeringsplats. Det är också viktigt att poängtera att det i PBL inte står att kommunen måste ha miniminivåer för parkering, det finns alltså inget lagkrav att det till exempel måste byggas en parkeringsplats per lägenhet. Kommunen har möjlighet att öka eller minska bil- och cykelparkeringens omfattning.

Riktlinjer för parkeringstal

När ska parkeringstalen användas?

Parkeringstalen ska användas vid planläggning och bygglovprövning (ny-, om- och tillbyggnad samt ändrad användning). Vid ombyggnad, men med samma användning som tidigare ska en bedömning göras från fall till fall om parkeringstalen är lämpliga att använda för att uppnå det som Östersunds kommun eftersträvar (se under "Vad vill Östersunds kommun?").

Vid omvandling till bostäder

Vid ombyggnad av befintliga lokaler till bostäder inom centrum (zon 1) och innerstaden (zon 2) ställs inte krav på ytterligare bilplatser utöver de som redan är knutna till lokalen. För cykelparkering ska däremot parkeringstalen användas.

Prioriteringar och platsbrist

PBL anger vissa prioriteringar mellan olika ytanspråk vid exempelvis bostäder, förskola och skola. Det vill säga att friyta ska prioriteras före parkering, lastning och lossning. Utifrån detta anser kommunen att innergårdar som huvudregel inte ska användas för bilplatser. Vid ändrad användning till exempel från kontor till bostad ska därför en målsättning vara att skapa en så hög kvalitet på friytan på innergården som möjligt.

I praktiken kan det innebära att i de fall det finns fler bilplatser än de parkeringstal som gäller för bostäder kan fastighetsägaren behöva ta bort överskottsantalet och använda ytan till att skapa en grön friyta. I dessa fall behöver fastighetsägaren och kommunen föra en dialog om hur denna målsättning kan uppnås. I de fall det inte finns några bilplatser knutna till lokalen kan fastighetsägaren ändå behöva skapa en grön friyta till bostäderna.

Utöver denna prioritetsordning mellan friyta och parkering anser kommunen att cykelparkering ska prioriteras högre än bilparkering och också att cykelparkering ska placeras närmare målpunkten än bilparkering. På tomtmark ska boendeparkering prioriteras före besöks- och kundparkering. För boendeparkering och avgifter för dessa är det viktigt att de ordnas så att de boende får möjlighet och incitament att inte flytta bilen dagtid.

Detta för att inte skapa ett system som medför att den boende känner att det är fördelaktigt att ta bilen till arbetet framför andra färdmedel. Behovet av arbetsplatsparkering ska tillgodoses i sista hand för att stimulera till andra färdmedelsval. Rörelsehindrades behov av parkering ska alltid tillgodoses.

När det gäller prioritering av hur gatumarken ska användas anser kommunen

För att skapa en anpassad tillgänglighet för de olika trafikslagen bör gatorna i första hand användas för den rörliga trafiken. I centrum utgör gatorna också ett viktigt mötesrum som är grundläggande för det attraktiva stadslivet. Där efterfrågan finns kan delar av utrymmet istället användas för att möjliggöra möten mellan människor. I andra hand används gatumarken för angöring, lastning och lossning. I tredje hand för cykelparkering, parkering för rörelsehindrade och bilpoolsparkering. I fjärde hand för korttidsbesöksparkering. I femte hand kan boendeparkering på gatumark (avgiftsbelagd) bli aktuell i zon två och tre. Arbetsplatsparkering ska genom reglering av tid och avgift styras till samutnyttjade parkeringsanläggningar inom cirka 600 meter från centrala stan.

Acceptabla gångavstånd till parkering

Vad som är acceptabla gångavstånd mellan parkering och målpunkt i de fall parkeringsplatsen inte kan ordnas på tomten är färgat av det som Östersunds kommun vill uppnå. För att exempelvis öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är det viktigt att bilen inte blir så lättillgänglig att man just av det skälet väljer bilen före andra transportmedel. Det finns därför skäl att jämställa det accepterade gångavståndet mellan bostaden och parkeringsplatsen med de avstånd som brukar accepteras till kollektivtrafiken. Avståndet mellan arbetsplatsen och dess tillhörande parkering kan vara ännu längre. För cykelparkering gäller att de ska placeras så nära entrén som möjligt, i normalfallet inte mer än 25 meter från entrén.

Verksamhet	Acceptabla gångavstånd till bilparkering
Boende	300 meter
Arbete	600 meter
Besökande	
Bostäder	200 meter
Butiker	300 meter
Angöring	75 meter

Parkering för rörelsehindrade (enligt TSFS 2009:73)

Av samtliga bilplatser ska tre procent, dock minst en plats, vara utformade och placerade så att de är lämpliga för personer med nedsatt rörelseförmåga. Bilplatsen ska vara minst fem meter bred och markeras med att den är avsedd för rörelsehindrade. Gångavståndet till målpunkten/entrén ska inte överstiga 25 meter. Lutningen på förflyttningssvägen mellan bilplatsen och entrén bör inte överstiga 1:50 (två procent). Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri.

Parkeringsköp och samutnyttjande

I bland kan det vara tekniskt svårt eller olämpligt att anlägga de nya bil- och cykelplatser som krävs vid nybyggnad eller ändrad användning, inom den egna fastigheten. Det gäller exempelvis fastigheter vid gågator där lämpliga tillfarter saknas. I sådana fall kan Östersunds kommun mot ersättning istället anordna de parkeringsplatser som krävs i en (framtida) allmän parkeringsanläggning. Parkeringsköp, även kallade friköp, medges enbart inom zon ett och zon två (för cykel endast inom zon ett) och det är kommunen som avgör om det är aktuellt att erbjuda parkeringsköp. Ärenden om parkeringsköp handläggs av Mark- och exploateringskontoret.

Parkeringsköp gör att det blir enklare att samutnyttja parkeringsplatser. Studier visar att en arbetsplatsparkering bara nyttjas en tredjedel så många timmar som en välbesökt gatumarksparkering i centrum (LTH 2005). För att samutnyttjande ska fungera måste olika grupper ha olika parkeringsbehov under dygnet. Att samutnyttja med boendeparkering är därför begränsat eftersom det inte får medföra att boende tvingas ta bilen till arbetet.

Gatumarksparkering genererar enligt studier mer söktrafik än vad samlade parkeringsanläggningar gör. Genom att samla parkeringsplatser i större anläggningar kan man minska trafikbelastningen och frigöra ytor. En annan effekt av större anläggningar för bilar

kan vara att gångavstånden för användarna ökar vilket i förlängningen kan påverka deras färdmedelsval. För att få fler att parkera i bilparkeringsanläggningar krävs det dock att parkeringsavgiften är lägre än vad den är på gatumark. (LTH 2005) Parkeringsköp är ett verktyg att skapa dessa större anläggningar med samutnyttjande.

Infartsparkering

För att skapa bättre luftkvalitet i staden samt god tillgänglighet till Östersund för dem som bor utanför staden är infartsparkeringar intressanta. Översiktsplanen Östersund 2040 har ställningstagande som stödjer detta. Bra infartsparkeringarna erbjuder både någon form av skytteltrafik med elfordon in till centrum och laddinfrastruktur och motorvärmare. Detta bör studeras vidare för att hitta en genomförbar lösning.

Synliggöra parkeringskostnaderna

Kostnader för att ordna bilparkering varierar kraftigt beroende på typ av parkering. Markparkering är billigast, medan olika former av parkeringshus ovan eller under mark kostar flera hundratusen kronor per plats. När dessa kostnader ska omsättas i månadshyresavgift blir det en mycket högre avgift än vad man idag förväntar sig att en bilplats ska kosta. Det gör att fastighetsägaren oftast tar ut en lägre avgift och därmed indirekt subventionerar bilplatserna.

Subventionen betalas av alla hyresgäster i form av högre hyror för bostäder och lokaler. Genom att dela upp kostnaderna på bostad/lokal och bilplats synliggörs kostnaderna och hyresgästen kan själv göra ett aktivt val om denne vill prioritera en bilplats. Det medför också att den som inte har bil inte behöver vara med och betala för de som har bil. Totalt sett kan förhoppningsvis boende- och lokalkostnaderna minska. Detta är inget kommunen kan styra över, men fastighetsägare uppmuntras att redovisa dessa kostnader differentierat för hyresgästerna och bostadsrättsköpare vid uthyrning/försäljning.

Exempel på kostnader

Typ av parkering	Byggekostnad/bilplats	Totalkostnad/bilplats och år	Totalkostnad/bilplats och månad
Markparkering	15 000	8 000	700
P-hus	120 000	20 000-25 000	1 500-2 000
Garage plan -1	250 000	30 000-35 000	2 500-3 000
Garage plan -2	350 000	35 000-45 000	3 000-4 000
Garage plan -3	450 000	45 000-55 000	4 000-4 500

Källa: Malmö stad 2010. Markpriset är satt till 12 000 kr/bilplats, det vill säga 400-500 kr/kvm.

I totalkostnaden ingår såväl ett uppskattat markpris, ränta, avskrivning och driftkostnader.

Utformning av parkeringsplatser

Cykelparkering

Cykelparkeringens placering och utformning är avgörande för hur väl de kommer att användas. Cykelparkeringar ska vara trygga, säkra och utformade så att de är både tillgängliga och ser inbjudande ut. Med tillgängliga avses att exempelvis källarparkeringar ordnas så att cyklisten inte behöver öppna dörrar för hand samt att ramper inte är för branta (1:12) och smala.

Det kan även innebära att parkeringar rensas från gamla övergivna cyklar. Trygga och säkra parkeringar innebär att det dels finns möjlighet att låsa fast cykelns ram, både ute och inne, dels att det finns belysning och naturlig övervakning med god insyn från omgivningen. Utomhusparkeringar bör vara väderskyddade och gratis. Cykelparkeringar är ofta väl synliga och det är därför viktigt att de estetiskt passar in i stadsmiljön. PBL anger att hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Floran av cykeltyper har förändrats de senaste åren i takt med att fler cyklar. Trehjuliga lastcyklar och cykelkärror är cykeltyper som platsmässigt behöver tas hänsyn till i utformningen. Som vägledning kan användas att en cykelplats på 1000 bruttoarea (BTA) ska vara så stor att dessa cykeltyper ryms. Vid val av utformning bör även möjlighet till rengöring och snöröjning beaktas. För cykelparkering gäller att de ska placeras så nära entrén som möjligt, i normalfallet inte mer än 25 meter från entrén. Ovanstående utformningsråd ska vara vägledande när kommunen skriver markupplåtelseavtal.

Bilparkering

Stor omsorg ska läggas på parkeringsanläggningarnas estetiska gestaltning, det gäller både för parkeringshus och för markparkeringar. Det finns stöd för det i PBL som anger att hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild samt natur- och kulturvärden.

Närboende ska inte uppleva sig störda av vare sig bilanvändningen eller anläggningens gestaltning. De ska utformas så att de anpassas efter omgivningen och ambitionen bör vara att skapa parkeringar med inslag av planteringar eller andra gröna element. Utformningen ska också bidra till att minska risken för störningar från bilstrålkastarnas ljuskäglor, avgaser och buller. Dagvatten från parkeringsytor innehåller normalt sett föroreningar. Ett renande omhändertagande av dagvatten är därför, förutom det estetiska, en viktig aspekt i valet av utformning.

Vid gestaltning av parkeringshus inom zon 1 behöver extra arbete läggas på att skapa levande fasader i bottenvåningen, helst med någon form av verksamhet till exempel kontor, butik och bokal (lokal med bakomliggande bostad). Belysning, färgsättning och öppenhet är viktiga element för att skapa trygghet för den som parkerar, särskilt i parkeringshus och parkeringsgarage. För att skapa en väl fungerande infrastruktur för eldrivna fordon ska vid nybyggnad eller renovering av parkeringshus/garage eller andra större parkeringsplatser följande gälla: De ska ha laddmöjligheter för eldrivna fordon (minst 20 procent av platserna) eller vara förberedda för senare installation (kanalisation) av de samma. Fastigheten ska dessutom vara uppsäkrad för att klara den ökande elbelastningen. Ovanstående utformningsråd ska vara vägledande när kommunen skriver markupplåtelseavtal.

Zonindelning

Efterfrågan på parkering, både för cyklar och för bilar ser olika ut i olika delar av kommunen. Det beror bland annat på närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivåer på bilparkeringar. I Östersund finns fyra zoner:

Zon 1 – Centrum innefattar rutnätsstaden med följande gränser; Fältjägargränd, Regementsgatan, Stuguvägen/Grängsgatan samt stranden mot Östersundet.

Zon 2 – Innerstaden, med flerbostadshus och blandad bebyggelse innefattar stadsdelarna Karlslund, Odenslund, Hornsberg, Lövsta, Norr och Söder.

Zon 3 - Staden i övrigt samt tätorter.

Zon 4 – Landsbygden.



Flexibla parkeringstal – en valfrihet

För att nå målen krävs stort fokus på gång, cykel och kollektivtrafik vid all infrastrukturplanering. Men det krävs också ordentliga satsningar på mjuka, beteendeförändrande åtgärder. I arbetet med översiktsplanen Östersund 2040 fanns målbilden "Det ska vara lätt att välja rätt". Det innebär att det ligger i samhällets ansvar att underlätta för individen att göra egna val som gynnar både individen och samhället.



"Det ska vara lätt att välja rätt" – Baserat på Göran Hallmans arbete.

De flexibla parkeringstalen erbjuder fastighetsägaren/byggherren att minska sina kostnader för bilparkering genom att satsa på hållbara transportlösningar. Genom avtalsskrivning erbjuder kommunen reduktion av bilparkeringstalen utifrån de åtgärder som fastighetsägaren/byggherren väljer att genomföra. Kommunen vill på så sätt öppna upp för olika kreativa lösningar för att minska bilbehovet. Nedan ges exempel på åtgärder, men fastighetsägaren/byggherren är välkommen att

komma med andra åtgärdsförslag. I detaljplaneringen och bygglovprövningen kommer en diskussion hållas för att finna en lösning som båda parter tror på. Maximal reduktion av angivna parkeringstal eller från parkeringstal utifrån särskild utredning är 30 procent (parkeringstalen avrundas alltid nedåt). Det förutsätter att en bilpool är inkluderad. I övriga fall är den maximala reduktionen 25 procent.

Exempel på åtgärder som erbjuds:

Åtgärd	Möjlig reduktion av parkeringstal
Avtal om bilpool för hyresgäster	-25%
Elcykel som ingår i hyran för lägenheten	-15%
Avtal om elcykelpool för hyresgäster	-15%
Förbättrade cykelfaciliteter i form av fast installerad tryckluftspump, ladduttag för elcykel och automatisk dörröppnare. Lokaler för arbetsplatser ska även anordna omklädningsrum med dusch. Bostäder ska anordna reparationsrum med cykeltvättmöjlighet.	-15%
Realtidsskylt för kollektivtrafiken i trapphuset	-10%
Avsättning till fond för cykelparkeringshus	-10%
Tillskapande av högkvalitativ grön innegård i zon 1	-10%
Parkering som är öppen för allmänheten del av dygnet/veckan	-5%

Exempel 1

En fastighetsägare vill bygga ett flerfamiljshus med 70 hyresrätter i centrum. Den totala bruttoarean på huset är 7000 kvm. Enligt parkeringstalen skulle det innebära att fastighetsägaren behöver bygga 42 bilparkeringsplatser. På tomten finns inte plats för alla dessa parkeringsplatser så antingen behöver fastighetsägaren bygga underjordiskt garage eller minska byggytan. Kostnaden för 42 bilplatser i underjordiskt garage blir 10,5 miljoner kronor.

Genom att satsa på en bilpool där medlemskapet för hyresgästen ingår i hyran i 5 år (420 000 kr) samt erbjuda en elcykel till hyresgästen som ingår i hyran men som tillhör lägenheten (en tredjedel av lägenheterna) (575 000 kr) kan fastighetsägaren få kravet på antalet bilplatser sänkt med 30 procent, till 31 bilparkeringsplatser (inklusive en bilpoolsplats). Sammantaget, med betalda åtgärder, ger det en besparing på 1 755 000 kronor.

Exempel 2

En fastighetsägare vill bygga ett flerfamiljshus med hyresrätter. För att både byggnad, parkeringsplatser och gröna friytor ska rymmas på tomten får det plats 18 lägenheter. För att få bättre ekonomi i projektet vill fastighetsägaren bygga fler lägenheter. Genom att satsa på olika mobilitetslösningar kan fastighetsägaren få kravet på antalet bilplatser sänkt med 25 procent. Det ger då möjlighet att istället bygga 24 lägenheter.

Parkeringsstal

Parkeringsstalen i tabellerna är angivna efter antalet parkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter bruttoarea (BTA). Med BTA menas i det här fallet den totala bruttoarean exklusive garageytor. För vissa av lokaltyperna finns maxantal när det gäller markparkering för bilar. Detta för att undvika att värdefull mark tas i anspråk av bilparkering.

Maxtalen är, precis som övriga parkeringstal, angivna per 1 000 BTA. Om maxtalet överskrids behöver över-skjutande antal lösas i anläggningar ovan eller under jord alternativt med parkeringsköp där kommunen bedömer det lämpligt. I detaljplanearbeten är det särskilt viktigt att uppmärksamma maxtalen. För de marktyper som inte behövs för att klara bedömt parkeringstal bör planbestämmelsen ej parkering användas.

Enbostadshus

För enbostadshus inklusive radhus och parhus förut-

sätts cykelparkering anordnas på tomten eller i/vid garage och carport. Av den anledningen anges därför inga särskilda parkeringstal för cyklar. Bilparkeringen anordnas normalt sett på den egna fastigheten och består oftast av garage/carport samt en plats framför denna på garageuppfarten. Avståndet ska enligt Boverkets byggregler vara max 25 meter mellan bilplats och entré. Vid gemensamma parkeringslösningar finns möjlighet till samordning, inte minst av besöksparkeringar. Parkeringsstalet kan då minskas.

Enskild parkering: 2 platser/bostad, varav en besöks-parkering.

Gemensam parkering: 1,6 platser/bostad, varav minst 0,2 besöksparkeringar per bostad.

Flerbostadshus

Vid bedömning av ytor för cykelparkeringar ska även behovet av utrymmen för exempelvis cykelkärror och lådcyklar beaktas.

Parkeringsstal flerbostadshus

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering		
	Inomhus för boende	Utomhus för boende/besökare	För boende	För besökare	Max antal mark-parkeringar
Zon 1	20	15	5,2	0,8	6
Zon 2	20	15	7	1	8
Zon 3	20	15	8	1	-
Zon 4	15	10	9	1	-

Speciella boendeformer

För vårdboenden (gruppboendestäder och äldreboenden) och studentbostäder bedöms bilanvändandet vara lägre än för vanliga bostäder. Det motiverar därför egna parkeringstal. Behovet bedöms vara samma i hela kommunen, varför inga zoner tillämpas. Vid gruppboenden ska behovet av yta för trehjuliga cyklar med vinter-

förvaring inomhus beaktas. Likaså ska behovet av generellt större parkeringsplatser för funktionshindrade beaktas.

För studentbostäder med korridorsrum bör en särskild utredning göras. Som vägledning kan 60 cykelplatser per 1 000 kvadratmeter bruttoarea gälla.

Parkeringsstal vård- och studentbostäder

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering	
	Inomhus	Utomhus	För boende	För besökare
Vårdboendestäder	(boende i gruppboendestad) 3	(boende i gruppboendestad) 3 (anställda) 2 (besökare) 3	1	1,5
Studentbostäder	(boende) 16	(boende) 36 (besökare) 3	3,5	0,5

Kontor

Östersunds kommun vill att så många som möjligt väljer gång, cykel eller kollektivtrafik som färd sätt till arbetet. Av alla kommunens invånare har 63 procent 5 km

eller mindre (fågelvägen) till arbetet från bostaden vilket är att betrakta som cykelavstånd. För staden Östersund är motsvarande siffra 75 procent. Parkeringsstalen är utformade för att bidra till ändrade transportvanor.

Parkeringstal kontor

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering		
	För anställda	För besökare	För anställda	För besökare	Max antal mark- parkeringar
Zon 1	22	3	6	1	7
Zon 2	22	3	7	1	8
Zon 3	22	3	8	1	12
Zon 4	17	2	9	1	-

Handel och övrig service

Handel kan variera till sin art. Allt ifrån dagligvaruhandel, sällanköpshandel och handel med skrymmande varor. I begreppet handel kan i det här dokumentet även centrumverksamheter och övrig service inkluderas.

Exempel på övrig service är restaurang, café, bank,

apotek, gym, frisör, resebyrå, konstgalleri, hälsocentral, tandläkarmottagning, mäklare, allmänt tillgängliga lokaler för exempelvis försäkringskassa och arbetsförmedling. I vissa fall kan det finnas behov av en särskild parkeringsutredning.

Parkeringstal handel och övrig service

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering		
	För anställda	För besökare	För anställda	För besökare	Max antal mark- parkeringar
Zon 1	6	24	2	11	13
Zon 2	6	24	4	11	15
Zon 3	6	19	5	20	30
Zon 4	5	14	5	20	-

Industri

Industriområden är oftast lokaliserade separat från annan bebyggelse för att undvika störningar. Generellt är de relativt dåligt försörjda med kollektivtrafik varför man måste utgå från högre andel bilresande än för övriga arbetsplatser.

Parkeringstal Industri

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering	
	För anställda	För besökare	För anställda	För besökare
Hantverk och småindustri	8	1	6	1
Övriga industrier	8	2	7	1

Förskola

Vid bedömning av ytor för cykelparkeringar ska även behovet av utrymmen för exempelvis cykelkärror och lådcyklar beaktas. Angöringsplatser vid hämta/lämna

är inte inkluderade i parkeringstalen för bilar. Vid förskola är friytan särskilt viktig varför den ska prioriteras före bilparkering vid platsbrist. Inom zon 1 får parkeringsbehovet i sådana fall lösas genom parkeringsköp.

Parkeringsstal förskola

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering	
	För anställda	För föräldrar, barn och besökare	För anställda	För besökare
Zon 1	7	15	2	2
Zon 2	7	15	3	3
Zon 3	7	15	4	3
Zon 4	5	10	5	3

Grundskola och gymnasium

Parkeringsstalen för bilar är satta utifrån grundinställningen att skolelever kan gå, cykla eller åka buss/skolskjuts på egen hand till grundskolans olika stadier. I detaljplaneringen kan bilfria zoner alternativt gångfartszoner övervägas vid grundskolor. Eventuellt kan angöringsytor för hämta/lämna anordnas. De lägre

talen för cykelparkering avser årskurs F-6, medan de högre talen är anpassade för årskurs 7-9 samt gymnasium. Vid grundskola är friytan särskilt viktig varför den ska prioriteras före bilparkering vid platsbrist. Inom zon 1 får parkeringsbehovet i sådana fall lösas genom parkeringsköp.

Parkeringsstal grundskola och gymnasium

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering	
	För anställda	För elever och besökare	För anställda	För besökare
Zon 1	7	23,38	2	2
Zon 2	7	23,38	3	3
Zon 3	7	23,38	4	3
Zon 4	5	18,33	5	3

Universitet

Universitet är i mångt och mycket att likställa med kontor, men med betydligt fler besökare. Efterfrågan på cykelparkering varierar beroende på lokalens inriktning och måste därför bedömas till det specifika ändamålet. Den övre delen av spannet avser lokaler

där många studenter vistats, till exempel föreläsningssalar, medan den nedre delen av spannet är lämplig när lokalerna använts mer för administration och dylikt. Parkeringsstalen är endast angivna för zon 1-3 eftersom det inte bedöms som troligt med universitetsetablering på landsbygden.

Parkeringsstal universitet

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering		
	För anställda	För studenter och besökare	För anställda	För studenter och besökare	Max antal mark- parkeringar
Zon 1	20	30-70	5	4	9
Zon 2	20	30-70	5	4	9
Zon 3	20	30-70	6	5	14

Samlingslokaler, besöks- och idrottsanläggningar samt hotell och vård

Dessa typer av lokaler är förhållandevis få och har i mångt och mycket unika förutsättningar. I varje enskilt fall behöver därför byggherren göra en parkeringsutredning. Som vägledning gäller dock att bilparkeringarna

inte ska dimensioneras för säsongstoppar utan snarare för veckovis återkommande belastningstoppar. För cykelparkering kan 20-40 platser per 100 besökare/åskådarpplatser vara till vägledning. Parkeringsutredningen ska utgå ifrån de mål som anges under "Vad vill Östersunds kommun?"

Sammanfattning parkeringstal för cyklar och bilar

Anger platser per 1000 kvm BTA. Definition BTA se sidan 8.

Verksamhet	Zon 1	Zon 2	Zon3	Zon 4
FLERBOSTADSHUS				
Cykel				
Boende och besökare (varav inomhus)	35 (20)	35 (20)	35 (20)	25 (15)
Bil				
Boende	5,2	7	8	9
Besökare	0,8	1	1	1
Max markparkeringar	6	8	-	-
VÅRDBOSTÄDER (GRUPP- OCH ÄLDREBOENDE)				
Cykel				
Boende (varav inomhus)	6 (3)			
Anställda	2			
Besökare	3			
Bil				
Boende	1			
Anställda och besökare	1,5			
STUDENTBOSTÄDER				
Cykel				
Boende (varav inomhus)	52 (16)			
Besökare	3			
Bil				
Boende	3,5			
Besökare	0,5			
KONTOR				
Cykel				
Anställda	22	22	22	17
Besökare	3	3	3	2
Bil				
Anställda	6	7	8	9
Besökare	1	1	1	1
Max markparkering	7	8	12	-
HANDEL OCH ÖVRIG SERVICE				
Cykel				
Anställda	6	6	6	5
Besökare	24	24	19	14
Bil				
Anställda	2	4	5	5
Besökare	11	11	20	20
Max markparkeringar	13	15	30	-
HANTVERK OCH SMÅINDUSTRI				
Cykel				
Anställda	8			
Besökare	1			
Bil				
Anställda	6			
Besökare	1			
ÖVRIGA INDUSTRIER				
Cykel				
Anställda	8			
Besökare	2			

Verksamhet	Zon 1	Zon 2	Zon3	Zon 4
Bil				
Anställda	7			
Besökare	1			
FÖRSKOLA				
Cykel				
Anställda	7	7	7	5
Besökare	15	15	15	10
Bil				
Anställda	2	3	4	5
Besökare	2	3	3	3
GRUNDSKOLA OCH GYMNASIUM				
Cykel				
Anställda	7	7	7	5
Besökare (åk F-6, 7-9 + gymn.)	23, 38	23, 38	23, 38	18, 33
Bil				
Anställda	2	3	4	5
Besökare	2	3	3	3
UNIVERSITET				
Cykel				
Anställda	20	20	20	-
Besökare	30-70	30-70	30-70	-
Bil				
Anställda	5	5	6	-
Besökare	4	4	5	-
Max markparkering	9	9	14	-

Källor:

Parkeringsstrategier, Evenäs & Petersson 2005 LTH

Parkering för ett rikare liv, 2012, Linköpings kommun

Statistikuttag från SCB:s Supercross.

Parkeringspolicy och parkeringsnorm, 2010, Malmö stad.

Arbetet har bedrivits av en arbetsgrupp;

Jenny Jernström, planarkitekt projektledare

Jenny Sundin, byggnadsinspektör bygglovsamordnare

Anne Sörensson, klimatsamordnare Grön trafik

Krister Frykberg, infrastrukturstrateg

Styrgrupp:

Lars Andersson, förvaltningschef Samhällsbyggnad

Maria Boberg, stadsarkitekt

Rickard Johnson, gatuchef

Utöver namngivna tjänstemän har flera medarbetare inom kommunen bidragit på olika sätt.

Bilaga 1:

Flexibla parkeringstal genom mobilitetslösningar

Bilpool

Bygglövsansökan ska åtföljas av ett avtal som anger att en bilpool är kopplad till exempelvis bostäderna. Bilpoolen ska vara betald i minst fem år och medlemsavgiften ska ingå i hyran/avgiften. Det är lämpligt med cirka 50 lägenheter per poolbil och poolbilarna ska ha egna parkeringsplatser utöver ordinarie p-tal. Dessa ska ligga närmare entrén än övriga bilplatser. Byggherren ska göra en årlig uppföljning av bilinnehavet och marknadsföra bilpoolen inför uthyrning/försäljning med mål om att sänka fastighetens parkeringsbehov.

Elcykel som ingår i hyran för lägenheten

Bygglövsansökan ska åtföljas med en redovisning av hur byggherren tänker erbjuda hyresgästen en elcykel som hör till lägenheten och ingår i hyran med fri disponering för hyresgästen. Minst en tredjedel av lägenheterna ska ingå i erbjudandet. Till elcykeln ska ingå dubbade vinterdäck och en årlig service. Erbjudande ska gälla i minst 7 år. Byggherren ska marknadsföra elcykelmöjligheten inför uthyrning/försäljning med mål om att sänka fastighetens parkeringsbehov.

Elcykelpool

Bygglövsansökan ska åtföljas av ett avtal som anger att en elcykelpool är kopplad till exempelvis bostäderna. Elcykelpoolen ska vara betald i minst fem år och med-

lemsavgiften ska ingå i hyran/avgiften. I elcykelpoolen ska en lådcykel eller annan lastmöjlighet erbjudas. Parkeringsplatserna för elcykelpoolen ska ligga närmast entrén oavsett om det är inom- eller utomhus. Byggherren ska göra en årlig uppföljning av bilinnehavet och marknadsföra elcykelpoolen inför uthyrning/försäljning med mål om att sänka fastighetens parkeringsbehov.

Avsättning till fond för cykelparkeringshus

Denna avsättning ger 10 procents reduktion. För att få en jämförbar ekonomisk avsättning oberoende av storlek på parkeringsbehovet så avsätts ett halvt prisbasbelopp per reducerad parkeringsplats. Exempelvis om 42 parkeringsplatser behövs ger avsättning till fonden en reduktion med $42 * 0,10 = 4,2$, vilket avrundas till 4 parkeringsplatser. Det ger en kostnad för byggherren på $4 * (0,5 * \text{aktuellt prisbasbelopp})$. Avsättningen görs innan bygglovets beviljas.

Parkering som är öppen för allmänheten

Privata parkeringsplatser som öppnas för allmänheten del av dygnet och/eller veckan ökar samutnyttjandet. Det ökar också tillgängligheten för besökare i exempelvis centrum. Exempel på godkänt samutnyttjande är allmänt tillgänglig parkering utanför ordinarie kontorstid och under helger.

Bilaga 2 – Faktaunderlag¹

Vad säger experterna?

Besöksparkeringar i centrum

Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) leder inte minskad biltrafik i centrum till butiksdöd, vilket annars är ett påstående som är relativt utbrett (Tomas Svensson VTI). Tvärtom är det så att exempelvis utökade och fler gågator stärker detaljhandeln och restaurang- och kaféverksamhet samt leder till ett större folkliv. Samtidigt är effektiva besöksparkeringar viktiga.

Det är därför viktigt att bestämmelserna kring parkeringsytorna leder till att parkeringsplatserna nyttjas på ett optimalt sätt. Viljan att besöka en attraktiv

innerstad påverkas inte nämnvärt av avgiftsnivån för besöksparkeringar. Därför är både avgifts- och tidsreglering viktiga redskap för att skapa effektiva besöksparkeringar så att fler har möjlighet att besöka innerstaden och bidra till ett stärkt stadsliv. (Linköpings kommun 2012)

Att erbjuda fria gatuparkeringar för ökad handel innebär istället att dessa parkeringsplatser ockuperas av långvarig arbetsplats- och boendeparkering. Alltså en helt motsatt effekt, med sämre tillgänglighet för besökare i centrum.

Thomsonparadoxen

– Man kan inte möta en ökad efterfrågan på fria eller subventionerade "varor" genom ett utökat utbud. Vid trängselproblem leder fler parkeringar till att ännu fler vill parkera (så länge inte priset motsvarar de verkliga kostnaderna). Därmed fortsätter trängseln att öka på parkeringar och gator för såväl bilister som övriga.

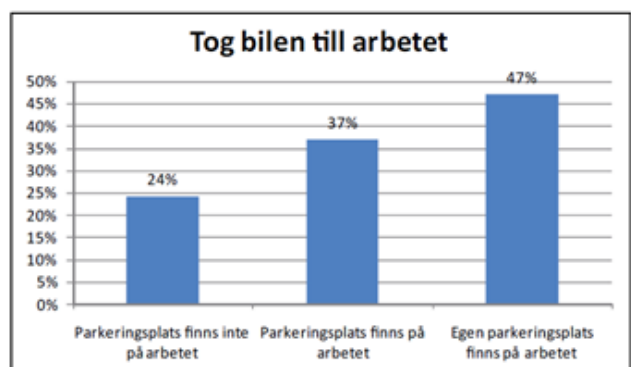
Istället bör man matcha utbud och efterfrågan genom att höja parkeringsavgifterna så att de motsvarar den verkliga marginalkostnaden. Då minskar biltrafiken samtidigt som framkomligheten förbättras för alla trafikslag samtidigt som buller-, klimat- och luftkvalitetsproblem minskar. (Linköpings kommun 2012)

Arbetsplatsparkeringar

Förutsättningarna för att parkera har stor betydelse för hur individen väljer färdmedel för arbetsresor. Så länge det finns gott om billiga eller gratis parkeringsplatser vid arbetsplatsen är det mycket svårt att påverka färdmedelsvalet med hjälp av åtgärder som förbättrad kollektivtrafik eller bättre förutsättningar att gå och cykla. Däremot är begränsat utbud eller högre avgifter för arbetsplatsparkering normalt sett effektiva åtgärder för att förändra färdmedelsvalet. (Linköpings kommun 2012).

Det finns ett samband mellan tillgång till arbetsplatsparkering och om man tar bilen till jobbet. 47 procent tar bilen till jobbet om man har en egen parkerings-

plats. 37 procent om plats finns på arbetet och endast 24 procent om det inte finns någon plats på arbetet. (RVU RES 0506)



1. Ej antagandehandling, endast beslutsunderlag

Det finns också ett samband mellan om man tar bilen till jobbet och om man använder bilen för fritids- och serviceresor. Två till tre gånger oftare tar den som använder bilen till jobbet bilen för dessa resor jämfört med den som inte tar bilen till jobbet. (Linköping 2012)

Det finns också ett samband mellan att ta bilen till jobbet och att använda bilen för fritids- och serviceresor. Två till tre gånger oftare tar den som använder bilen till jobbet bilen för dessa resor jämfört med den som inte tar bilen till jobbet. (Linköping 2012)

Idag har nästan alla (80 procent) av arbetstagare i Sverige tillgång till en parkeringsplats vid arbetsplatsen. Ungefär 10 procent har en reserverad plats. Över hälften av de med reserverad plats behöver inte betala för den. Andelen som betalar för en oreserverad plats bedöms inte vara högre. Malmö stad har uppskattat kostnaden för en markparkering till cirka 700 kronor per månad. Det borde fungera som riktvärde vid förmånsbeskattning, men idag sker beskattning i bara drygt en halv procent av anställningarna. (Linköping 2012)

Det visar på hur stark bilen och bilanvändningen är som norm.

Handels strukturomvandling – hur påverkar det framtidens städer?

Under de senaste 60 åren har handeln genomgått en stor strukturomvandling. För dagligvaruhandeln har det inneburit en resa från många små butiker till få stora. För sällanköpshandeln har staden som given handelsplats fått konkurrens från både externhandel och e-handel. Hittills har e-handeln enbart tagit låga andelar av den totala handeln, men för varje år ökar andelarna. Enligt WSP:s prognoser för år 2025 kommer e-handeln motsvara 25 procent av sällanköpshandeln (ehandel.se).

Det är inte enbart små butiker i stadskärnorna som utmanas utan även externhandeln med stora ytor för sällanköpsvaror, menar Fredrik Bergström, affärsområdeschef på WSP (Fastighetstidningen.se). Enligt Fastighetstidningen kan fastighetsägare inte längre blunda för e-handels påverkan på affärsgator, stadskärnor och köpcentra. Anpassning till de nya tiderna är nyckeln till framgång. Det som sker nu är en förändring i synen på vad som fungerar som dragplåster. Traditionellt var det vissa butiker, nu är det istället restauranger och caféer som lockar människor. Tendensen

är att erbjuda mötesplatser istället för traditionella handelsplatser. Flexibilitet är ett annat ledord. Att snabbt kunna anpassa lokalytorna efter olika behov. I flexibiliteten ingår även att ta betalt för lokalen på nya sätt. (Fastighetstidningen.se) Det viktigaste enligt Rudolf Antoni, författare till "Utveckla din stad – en guide för städer med ambitioner", är att kommun, näringsliv och fastighetsägare tillsammans skapar en miljö som är attraktiv att vistas i (Fastighetstidningen.se).

Gröna innergårdars effekt på fastighetspriset

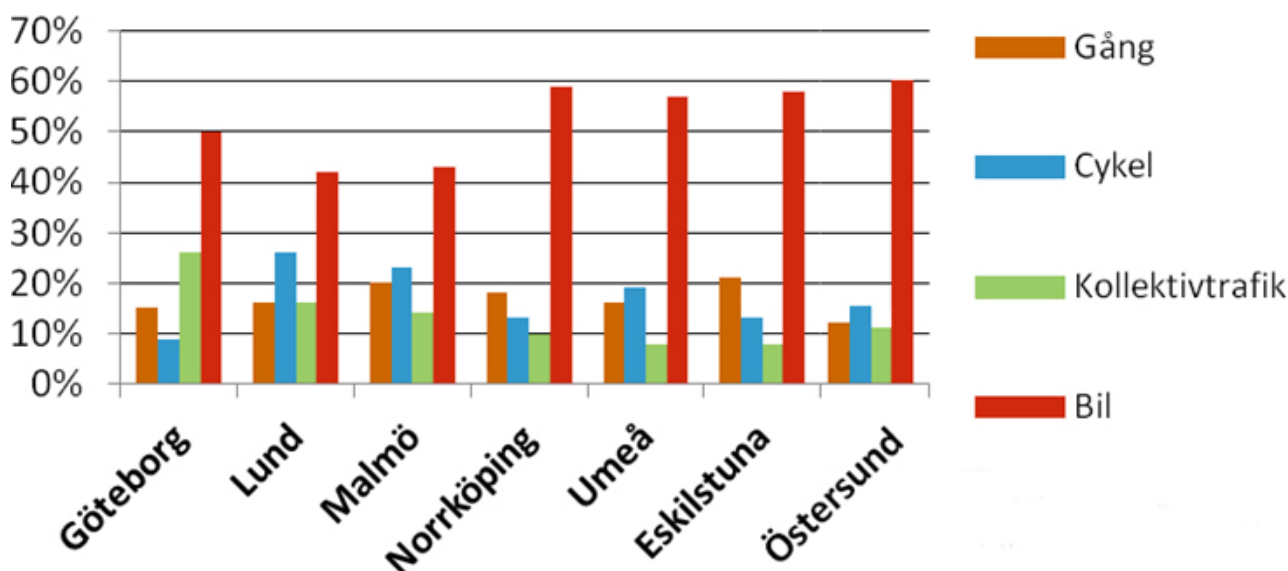
Det är vetenskapligt belagt att gröna miljöer är viktiga för människans utveckling och välbefinnande. Parken och trädgården är också en plats för möten, stillhet och återhämtning för den stressande nutidsmänniskan. Att kunna erbjuda kvalitativa gröna miljöer är en tillväxtfaktor.

Närhet till gröna miljöer ökar dessutom fastighetsvärdet. Det finns en studie som visar att parker för rekreation, lek och vila inom en kilometers promenadavstånd från bostaden, när den ligger i stadsmiljö, höjer värdet på bostadsrätten med 600 kr/kvm. (Kairos Future 2012 & Boverket 2012, Samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet) En grön innergård med hög kvalitet bedömt utifrån god boendemiljö är alltså eftersträvarvärt både för fastighetsägare och hyresgäst.

Hur reser vi i Östersund?

I Jämtland och Östersunds kommun saknar vi resvaneundersökningar generellt. Den information som kommunen har tillgång till när det gäller resande är material från en enklare metod, Kollektivtrafikbarometern samt en undersökning hur barn och unga reser i kommunen 2015. Utifrån Kollektivtrafikbarometern kan man bland annat utläsa vilket huvudsakligt färdmedel som resenären använt sig av.

2015 års barometer visar att inom stadstrafiken åker 60 procent bil, varav 49 procent kör själva. 11 procent åker kollektivtrafik och 15 respektive 12 procent cyklar och går. Det man kan säga om siffrorna är att väldigt många kör bil trots att vi vet att 75 procent av alla inom staden Östersund har 5 km eller kortare (fågelvägen) mellan bostaden och arbetet. 5 km är att betrakta som cykelavstånd. Vid en likadan analys på regionaltrafiken är siffrorna för bilåkande 83 procent varav 73 procent kör själva. 6 procent åker kollektivt och 5 respektive 4 procent cyklar och går.



Bildtext: Diagrammet visar olika städers fördelning mellan transportslag. Ursprungsdiagrammet är hämtat från Eskilstunas parkeringspolicy. I det är Östersunds andelar för stadstrafiken inlagd. De andra städernas siffror härstammar från resvaneundersökningar medan Östersunds siffror kommer från kollektivtrafikbarometern. Även om metoderna inte är exakt samma ger det ändå en fingervisning om förhållanden när det gäller fördelningen mellan olika färdmedel.

Barn och ungas resor i Östersund

Resvaneundersökningen för barn och unga (6-19 år) inom Östersunds kommun som genomfördes i maj 2015 visar att barn och unga gör i genomsnitt tre resor per dag och drygt var tredje resa görs på egen hand. I genomsnitt går eller cyklar hälften av barnen/ungdomarna till skolan. Det är dock vanligare i tätorten än på landsbygden där bil, skolskjuts och buss används. När det gäller resor generellt är det dock bil som är det vanligaste färdmedlet. På helgen görs fler bilresor än på vardagarna.

På fritiden får barn och unga som bor på landsbygden skjuts till fritidsaktiviteter oftare än de som bor i tätorten där det istället cyklas mer. När barn och unga ska träffa kompisar eller uträtta ärenden är buss vanligare i tätorten än på landsbygden. Störst skillnad mellan pojkar/män och flickor/kvinnors resande observeras vid resor för att träffa kompisar. Det är betydligt vanligare att flickor/kvinnor får skjuts i bil eller går till fots medan jämnåriga pojkar/män istället cyklar, åker moped eller buss i större utstäckning. (WSP 2015)

Jämställt resande

Statistiken i Sverige visar att det skiljer sig åt mellan könen hur man reser. Män använder i större utsträckning bilen än kvinnor, 57 procent av resorna jämfört med 49 procent för kvinnor. Kvinnorna använder däremot färdmedlet till fots, cykel och kollektivtrafik i större utstäckning än männen. Kvinnornas andel till fots och

cykel är 33 procent jämfört med männens 28 procent och för kollektivtrafik är motsvarande siffror 14 procent respektive 11 procent. Sett över tid har männens andel kollektivtrafikresor ökat från 9 till 11 procent. (Trafikanalys RVU)

Utifrån denna statistik kan man konstatera att det finns ett genusperspektiv på resandet. Om männen skulle resa på samma sätt som kvinnorna i Östersund skulle det få till följd att bilresorna skulle minska medan kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken skulle öka med. Det skulle dels innebära ett mer jämställt resande men främst bidra till bättre miljö och folkhälsa. Hur lyckas vi med detta? Det handlar i första hand om beteendeförändring. I över 50 år har bilen varit norm. Det är en kort tid i ett mänskligt perspektiv men en lång tid i ett individperspektiv. Utifrån de utmaningar som vi står inför med bland annat klimat- och demografiförändringar måste vi ändra våra vanor och resa på andra sätt. För att få till stånd denna beteendeförändring behöver samhället och därmed kommunen bidra till att och underlätta detta arbete. Kan vi påverka parkeringssituationen kan vi i förlängningen också få ett mer jämställt resande.

Körkort, bilinnehav och körstäckor

Både i riket och i Östersunds kommun så ökar bilinnehavet per tusen invånare (år 2000-2014) medan körstäckan per bil minskar. Det är 507 av 1000 personer som är registrerade som ägare till en bil i Östersunds

kommun, att jämföra med 471 personer i riket. Det är nästan dubbelt så många män jämfört med kvinnor som är registrerade som ägare till en bil i Östersunds kommun. När det gäller körsträcka per invånare går det inte att se en trend, utan den varierar mellan de undersökta åren. I riket finns en trend på minskande körsträcka från år 2008. I riket kan man således konstatera att även om fler har bil så kör man den mindre. I Östersunds kommun visar siffrorna att samåkning måste ha skett eftersom körsträcka per individ är högre än per bil. (Trafikanalys och Länsstyrelsen)

I Östersunds kommun kan man se en svagt ökande trend bland kvinnor när det gäller körkortsinnehav per 1000 invånare under tidsperioden 2006-2015. Från 780 invånare till 810. För män gäller det omvända med svagt minskande siffror. Från 890 invånare till 870. (Transportstyrelsen)

Finns det parkeringsplatser i centrum?

År 2012 gjorde Samhällsbyggnad på uppdrag av Miljö- och samhällsnämnden och Kommunstyrelsen en utredning kring parkeringssituationen i centrum. Den innehöll bland annat en inventering av beläggningen på befintliga allmänna parkeringsplatser. Den visar att det ofta finns gott om lediga parkeringsplatser. Beläggningen varierar på olika platser mellan 12-22 procent, alltså knappt fullt till en fjärdedel. Sedan år 2012 har kommunen en sänkt parkeringsavgift motsvarande 5 kronor i timmen för de allmänna parkeringsplatserna (280 parkeringsplatser) i kommunens parkeringshus. Resultatet av det har lett till att beläggningen 2014 i genomsnitt över hela året och dagtid (klockan 9-18) har ökat till 55 procent. Vid en ny mätning under två höstveckor 2015 var beläggningen uppe i 62 procent. Under vissa eftermiddagar har den varit så hög som 90 procent.

Sänkningen av parkeringsavgiften i det kommunala parkeringshuset visar att det blir ett ökat utnyttjande och därmed bättre upplevd tillgänglighet till besöksparkering i centrum. Det är helt i linje med den forskning som finns inom området, det vill säga att det finns ett större mentalt motstånd att använda parkeringsplatser i parkeringshus/garage och att överbrygga det behövt avgiften vara lägre än för gatuparkering. Om fler parkeringshus skulle sänka avgiften skulle den upplevda tillgängligheten i centrum öka än mer.

Vägvisning till parkeringsanläggningar

Tillgängliga och funktionella parkeringsanläggningar minskar automatiskt söktrafiken genom att trafikanterna inte behöver åka runt och leta efter en parkeringsplats. Om söktrafiken minskas så är detta en direkt vinst för miljön. Att öka effektiviteten i sökandet efter parkeringsplatser har även den fördelen att tillgängliga parkeringar kan utnyttjas maximalt.

Undersökningar visar att så mycket som 30-50 procent av trafiken i de större städernas citykärnor utgörs av bilister som letar efter en parkeringsplats. Snitttiden för att leta efter en parkeringsplats är åtta minuter eller motsvarande fyra kilometer. Bilister som söker efter parkering tillhör i allmänhet en grupp som kör långsamt (under 30 km i timmen) och bidrar till ett ineffektivt utnyttjande av gatorna, ökar trängseln och köerna på gatorna samt genererar en större mängd utsläpp och föroreningar till skada för vår miljö. (Kummer 2008)

Genom att erbjuda bättre information om parkeringsmöjligheter ger det bättre service för bilisten och ökad upplevd tillgänglighet. Det minskar söktrafiken vilket i sin tur minskar utsläpp av luft och buller vilket är vinster både för miljön och den attraktiva staden.

Inventering nyttjandegrad av parkering vid nyproduktion av bostäder

Samhällsbyggnad har undersökt hur stor andel av de byggda parkeringsplatserna som används i nyproducerade bostadsområden. I studien har följande områden ingått: HSB:s bostadsrätter på Sikvägen, Frösön och kvarteret Majoren på stadsdel Norr, Östersundshems hyresrätter i kvarteret Rosmarinen (Fjällmon) och Valhall inklusive Fagerskrapan samt Peabs hyresrätterna i kvarteret Lugnet på stadsdel Norr. I bägge HSB-fallen är samtliga parkeringsplatser använda. På Majoren är de uthyrda medan på Sikvägen hör de till respektive lägenhet.

När det gäller hyresrätterna finns ett helt annat nyttjande. På Valhall finns i dagsläget en överkapacitet på 27 procent och på Rosmarinen 48 procent, alltså mellan en fjärdedel och hälften av platserna står oanvända. På Lugnet finns en överkapacitet på 25 procent bland parkeringsplatserna ute medan samtliga garage- och carportplatser används. Utifrån detta kan man dra en försiktig slutsats att det är skillnad på bilinnehav utifrån upplåtelseform.

Inventering innergårdar i rutnätsstaden

Samhällsbyggnad har inventerat innergårdar inom zon 1, centrum. I inventeringen har olika parametrar studerats; grönytor, träd, kommunikationsytor, umgängesytor, parkeringsytor för bil och cykel samt barriärer. Innergårdarna har även bedömts kvalitetsmässigt utifrån boendemiljö (kvalitet på grön friyta). Inventeringen omfattar inte samtliga innergårdar, men ger ändå en användbar bild av dagsläget. Generellt kan sägas att

ungefär hälften av innergårdarna har en acceptabel kvalitet som boendemiljö. En tredjedel har potential att höja sin kvalitet från dålig kvalitet till acceptabel eller hög kvalitet. En sådan insats skulle kunna öka attraktionen för fler att bo i centrum. 12 procent har idag en hög kvalitet på boendemiljön på innergården. Det är viktigt att ett sådant värde bibehålls vid eventuellt framtida förändringar. De kan även fungera som goda exempel för andra fastighetsägare.

Bedömd kvalitet utifrån boendemiljö:



Låg kvalitet

Acceptabel kvalitet

Hög kvalitet

Källor:

Trafikanalys RVU Sverige 2011-2014

Trafikanalys; Fordon på väg

Länsstyrelsen, Rus

RVU RES 0506

Parkering för ett rikare stadsliv, Linköpings kommun, 2012

Tomas Svensson VTI

WSP 2015 Gratis bussresor för barn och unga 6-19 år i Östersunds kommun.

Public parking space in cities – comparing costs and benefits, Prof. Dr. S. Kummer, 2008

www.ehandel.se dec 2015

www.fastighetstidningen.se dec 2015