



KIRUNA KOMMUN

Dokumenttyp	Policy
Dokumentansvarig	Stadsbyggnadsförvaltningen
Upprättad	2016-05-16
Antagen	Kf 2016-05-30, § 51
Senast reviderad	
Dokumentet gäller för	Kiruna kommunkoncern

Parkeringsprogram för Kiruna kommun

Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Syfte med parkeringsprogram	3
1.3 Disposition	3
2. Styrande dokument	4
2.1 Utvecklingsplanen	4
2.2 Trafikstrategin	4
3. Parkeringspolicy för Kiruna kommun	6
3.1 Parkeringsmål	6
3.2 Hur uppnår vi målen?	6
3.3 Kiruna kommuns förhållningssätt till parkering	8
4. Parkeringstal för Kiruna kommun	11
4.1 Varför parkeringstal?	11
4.2 Bostäder	11
4.3 Arbetsplatser	12
4.4 Skolor	12
4.5 Serviceverksamheter	13

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Att styra bilparkeringen är en av flera åtgärder som kan användas för att minska bilberoendet och därmed förbättra luftkvalitén, buller och trängsel. Erfarenheter och studier visar att satsningar på kollektivtrafik samt gång och cykel med syfte att påverka färdmedelsvalen är relativt sett verkningslösa om de inte kompletteras med en parkeringspolitik (Vägverket, 2006).

Stadsbyggnadsförvaltningen fick 2014-10-16 i uppdrag att revidera gällande parkeringsnorm för Kiruna kommun (antagen år 2007). Anledning var att normtalen i den gällande parkeringsnormen inte infriar utvecklingsplanens vision om en tät och promenadvänlig stad samtidigt som den också motverkade uppsatta mål i trafikstrategin. Parkeringsprogrammet antogs i kommunfullmäktige 2015-09-14.

Sedan antagandet har det signalerats om att det finns behov av rättelser och justeringar i parkeringsprogrammet och detta har lett till att en ny uppdaterad version har utformats.

1.2 Syftet med parkeringsprogrammet

Enligt plan- och bygglagen (PBL) är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilket parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose.

Syftet med parkeringsprogrammet är att:

- göra parkeringsbehovet i Kiruna kommun överskådligt.
- parkeringsprogrammet ska ses som övergripande riktlinjer för tjänstemän, handläggare och beslutande nämnd där det exakta antalet parkeringsplatser ska bedömas i varje enskilt fall
- på lång sikt få fler invånare att välja gång, cykel och kollektivtrafik som färd sätt framför bilen.
- förbättra drift- och underhåll av vägar och gator.

1.3 Disposition

Parkeringsprogrammet innehåller fyra delar:

- Styrande dokument – dokument som parkeringsprogrammet utgår ifrån.
- Parkeringspolicy för Kiruna kommun – där kommunens förhållningssätt till parkering redovisas.
- Parkeringstal för Kiruna kommun – där parkeringstal för olika verksamheter redovisas. Dessa parkeringstal skall ersätta parkeringsnormstal som tidigare använts i detaljplanen – och bygglovsskedet.
- Bilaga 1 – 5

2. Styrande dokument

2.1 Utvecklingsplanen

Kiruna är en stad i omvandling. Till följd av markdeformationer, orsakade av LKAB:s gruvbrytning, kommer samhället att avvecklas successivt. Ett nytt centrum kommer att byggas upp öster om det befintlig. Utvecklingsplanen för Kirunas nya stadskärna antogs av kommunfullmäktige den 22 april 2014, med ambitionerna att ha en färdig stadskärna inom 5 år. Planen syftar till att skapa en tät och promenadvänlig stad med kvalitativa offentliga rum enligt följande principer:

- Arkitektoniska kvaliteter och identitet som förmedlar stolthet
- En tät stadskärna
- Funktionsblandning
- Attraktiva kluster och stråk som förbinder
- Levande gatumiljöer med öppna bottenvåningar
- Hög kvalitet på torgbildningar och parker
- Offentliga och privata mötesplatser
- Promenadvänligt
- Säkerhet och trygghet

(Kiruna kommun A, 2014)

2.2 Trafikstrategin

Den övergripande inriktningen i Kiruna kommuns trafikstrategi är att skapa ett hållbart transportsystem för de speciella förutsättningarna som råder i Kiruna, en småstad i arktiskt klimat. I trafikstrategin har följande målformuleringar antagits för sex delområden:

STADENS KARAKTÄR

Staden ska karakteriseras som en vinterstad med ett attraktivt och levande centrum, tillgängligt för invånare, näringsliv och turister. Stadens täthet ska öka där det är möjligt, utan att påverka andra stadskvalitéer. Andelen besökare av Kiruna centrum ska öka. Gång - och cykeltrafikanter och kollektivtrafikresenärer ska få större utrymme i staden.

RESEBEHOV

Trafiksystemet ska vara attraktivt och effektivt. De regionala och nationella transporterna ska integreras i stadens övriga transportsystem. Antalet kollektivtrafikresor per invånare ska öka. Antalet gång- och cykeltrafikanter ska öka. Regional pendling till och från Kiruna ska bli mer effektiv. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla (geografiskt och funktionsmässigt). Kollektivtrafiken och gång- och cykelvägnätet ska vara utgångspunkter vid planering av nya bostadsområden, större arbetsplatser och andra verksamheter.

MILJÖPÅVERKAN

Utsläppen från fordonstrafiken ska vara små. Buller vibrationer och andra trafikrelaterade störningar ska påverka få personer.

Bilberoendet ska minska. Utsläppen av föroreningar från trafiken ska minska. Andelen resor under 3 km med cykel ska öka. Regional pendling till och från Kiruna ska bli mer miljövänlig. Antalet bullerstörda hushåll på grund av biltrafiken ska minska.

TRAFIKSÄKERHET

Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Antalet lindrigt skadade trafikanter ska minska. Trafiksäkerhet för gående och cyklister ska öka. Det ska vara säkert för barn och ungdomar att färdas själv i Kiruna. På vägar över 50km/h ska gång - och cykeltrafiken vara separerad från biltrafiken. På platser där gående och cyklister korsar bilvägar ska utformningen av övergångspassagen vara anpassad så att bilarnas hastighet dämpas.

TILLGÄNGLIGHET

Kiruna ska vara en tillgänglig stad för alla, oavsett förutsättning, utgångsläge eller behov. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla året runt. Tillgängligheten till gång - och cykelvägnätet ska öka och upplevas tillgängligt oavsett årstid. Trafiknätet i Kiruna ska bli både mer jämställt och mer jämlikt. Medvetenhet om tillgänglighetsfrågor ska öka. Viktiga samhällsfunktioner ska placeras nära varandra.

TRYGGHET

Det ska vara tryggt att bo och leva i Kiruna. Andelen Kirunabor som känner sig trygga ska öka. Belysning och ljusgestaltning ska användas vid utformningen av det offentliga rummet i Kiruna. Trygghet och jämställdhet ska genomsyra all planering.

(Kiruna kommun B, 2014)

3. Parkeringspolicy för Kiruna kommun

3.1 Parkeringsmål

Kiruna kommun har följande parkeringsmål:

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska medverka till god tillgänglighet till centrum
- Parkering ska främja resandet med gång, cykel eller kollektivtrafik som färdstätt.
- Parkering ska användas som verktyg för att minska bilberoendet.
- Parkering ska medverka till att drift och underhåll av stadens gator förbättras

3.2 Hur uppnår vi målen?

PARKERINGSKÖP/GRÖNA PARKERINGSKÖP

Kiruna kommuns inriktning är att parkeringsköp/gröna parkeringsköp ska införas vid nyexploatering. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper sig fri från kravet på att anordna parkering för att täcka fastighetens behov. I vanliga fall betalas en engångssumma till kommunen, som åtar sig att anlägga platserna. En variant av detta är avlösen, vilket innebär att fastighetsägaren åtar sig att hyra parkeringsplatserna på en annan fastighet.

Parkeringsköp handlar inte om att ställa krav på att parkering måste köpas av kommunen, utan att erbjuda alternativa möjligheter. Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar och möjliggör att dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledning och större grad av samnyttjande.

Gröna parkeringsköp utgår från principen om parkeringsköp dvs. att fastighetsägaren köper sig fri från kravet att anordna efterfrågat antal parkeringsplatser inom den egna tomten. Men istället för att denna köpesumma oavkortat går till parkeringsplatser på annan fastighet, finns möjligheten att avtala om att pengarna ska användas för att förbättra tillgängligheten till fastigheten på annat sätt. Andra sätt kan handla om att förbättra möjligheterna att cykla till och från fastigheten, resa med kollektivtrafik eller samnyttja bilanvändande i form av bilpool.

SAMUTNYTTJANDE

Parkeringsbehovet skiljer sig åt under dygnets alla timmar. Korttidsparkering är till för angöring samt inköp eller ärenden upp till någon timme. Halvdagsparkering behövs för lite längre besök och ärenden till handel och service. Heldagsparkering är aktuell vid arbetsplatser. Dygnsparkering behövs för parkering vid bostaden. I stället för att anlägga nya parkeringsplatser för olika ändamål kan samnyttjande med fördel ske. Exempelvis kan parkeringsplatser som dagtid är förhyrda till arbetsplatser på privat fastighet upplåtas till allmänt användande utanför arbetstid, liksom att korttidsparkering under kvällstid kan upplåtas för boendeparkering. Kiruna kommuns inriktning är att öka samnyttjandet och flexibilitet utifrån det parkeringsbehov som finns. Ett samarbete mellan kommunen och fastighetsägare krävs för att hitta lämpliga lösningar för samnyttjande på privat mark. Vid samnyttjande kan parkeringstaket minska med 30 % enligt praxis. Där samutnyttjande kan motiveras skall en parkeringsutredning utföras.

TIDSREGLERING

En vara av begränsad mängd som efterfrågas av många behöver i de flesta fall regleras för att inte överutnyttjas, detta gäller även för parkering. Avgifts- och tidsregleringens syfte är framförallt att begränsa överutnyttjande. Reglering används också för att styra användandet till prioriterade parkeringskunder - exempelvis besökare i centrum. Obegränsade möjligheter att nyttja central parkering innebär att centralt belägna parkeringar används för andra ändamål än korttidsparkering. Med begränsad tillåten parkeringstid ökar istället tillgängligheten på lediga parkeringsplatser för besökare. Kiruna kommun har idag en fungerande tidsreglering inom centrum.

AVGIFTREGLERING

Parkering kostar. Parkeringsövervakning, drift och underhåll av parkeringsytor samt upplåtandet av gatumarken är faktorer som innebär att parkering aldrig kommer att kunna bli kostnadsfri för den part som tillhandahåller parkering. Vidare bidrar avgiftsfri parkering till att uppmuntra resandet med bil, vilket motsäger trafikstrategins mål om att minska bilanvändandet. Inriktningen är därför att Kiruna kommun inom snar framtid bör införa parkeringsavgifter. Det finns idag flera olika användarvänliga system för betalning runt om i landet som skulle kunna vara tillämpligt i Kiruna.

AVSTÅNDSPRIORITERING

Kommunens inriktning är att tillämpa avståndsprioritering för olika typer av parkeringar. Prioritetsordningen är följande utifrån avståndet till närmsta entré:

1. Cykelparkering och parkering för rörelsehindrade
2. Parkering (alt. yta) för lastning och lossning eller på- och avstigning
3. Parkering för besökande och boende med bil
4. Arbetsplatsparkering med bil

AVSTÅND TILL PARKERING

För att åstadkomma en effektiv markanvändning, behöver ett visst gångavstånd accepteras mellan start-/målpoint och parkering. Riktlinjer för gångavstånd mellan fastigheten och parkeringsplats för bil i Kiruna kommun är:

1. Parkering för rörelsehindrade, max 25 m
2. Cykelparkering max 25 m
3. Besöks- och kundparkering, upp till ca 200 m
4. Boendeparkering, upp till ca 400 m
5. Arbetsplatsparkering, upp till ca 600 m

MOBILITETSPLAN VID ARBETSPLATSER

En mobilitetsplan eller grön resplan kan fungera både som styrdokument och som handlingsplan för att täcka resbehovet för personalen i den befintliga eller planerade fastigheten. Den bör inkludera åtgärder både på kort och lång sikt, exempelvis en målsättning på längre sikt för färdmedelsfördelningen och en handlingsplan som är mera inriktad på faktiska åtgärder på kort

sikt. Tidplan, huvudansvarig, finansieringsalternativ och uppföljningsrutiner bör tydligt framgå av dokumentet.

Kraven och målen för färdmedelsfördelningen anpassas efter den aktuella fastigheten och möjligheterna att resa till och från platsen. Mobilitetsplanen bör utformas som en avsiktsförklaring knutet till det aktuella området eller fastigheten.

Syftet är att kunna minska efterfrågan på parkeringsplatser för användarna av den aktuella fastigheten, med bibehållen eller till och med förbättrad tillgänglighet till platsen. Exempel på åtgärder som ingår i mobilitetsplanen kan vara:

- Parkeringsavgifter
- Bilpool för tjänstebilar
- Subventionerade kollektivtrafikkort till de anställda
- Realtidsinformation inne på arbetsplatsen om nästa bussavgång
- Elcykelpool för de anställda
- Vädskyddade cykelställ/cykelgarage och omklädningsrum med duschmöjlighet

3.3 Kiruna kommuns förhållningssätt till parkering

PARKERING PÅ KVARTERSMARK (enskild fastighetsägare)

Parkering på kvartersmark är parkering som fastighetsägaren ansvarar över. Det kan röra sig om parkering för boende, arbete, handel och andra verksamheter där fastighetsägaren äger marken. Inom kvartersmark har vederbörande fastighetsägare ansvar att tillgodose parkeringsbehovet utifrån gällande parkeringstal (se kap 4).

Parkeringsbehov på kvartersmark (inklusive cykelparkering) skall tillgodoses enligt följande prioritetsordning:

- Parkering för boende
- Besöks – och kundparkering (Korttidsparkering)
- Arbetsplatsparkering

PARKERING PÅ GATUMARK (på kommunens gator och parkeringsplatser)

Parkering på gatumark är parkering som kommunen ansvarar över. Inriktningen är att gatumarksparkering i första hand skall utgöras av besöks och kundparkering (korttidsparkering). Korttidsparkering i det här fallet rör sig om parkering under 24 h i följd. Syftet med korttidsparkering är att erbjuda bilister möjlighet att parkera sin bil under tidsbegränsad tid för att uträtta ärenden, exempelvis handla eller besöka någon.

Parkeringsbehov på gatumark skall tillgodoses enligt följande prioritetsordning:

- Besöks – och kundparkering (Korttidsparkering)
- Boendeparkering
- Arbetsplatsparkering

UTFORMNING AV PARKERINGSPLATSER

För att parkeringsplatser ska fungera för det fordonsslag samt brukare som parkeringen avser bör utformningen vara anpassad efter detta. Parkering för bilar har även olika mått beroende på utformning – till exempel är snedställda parkeringsars mått varierande beroende på hur stor vinkel som parkeringsplatsen är snedställd (se bild 1)

- *Parkering bilar med rörelsehindrade chaufförer* – 5 meter breda, 5 meter långa med utgångspunkt från tvärparkering vinkelrätt mot körbanan (5 % av beräknat parkeringsbehovet skall utgöras av parkering för rörelsehindrade) Längsgående parkering skall vara 7 meter lång och vara placerad på ett sådant sätt att dörrar på fordonet kan öppnas helt utan hinder. Kantsten i anslutning till sådan parkerings skall vara anpassad så att rullstolsburen eller person med hjälpmedel kan förflytta sig på ett bra sätt utan hinder.
- *Parkering bilar (ej rörelsehindrade)* – 2,5 meter bred och 5 meter lång med utgångspunkt från tvärparkering vinkelrätt mot körbana, längsgående skall vara 7 meter långa.

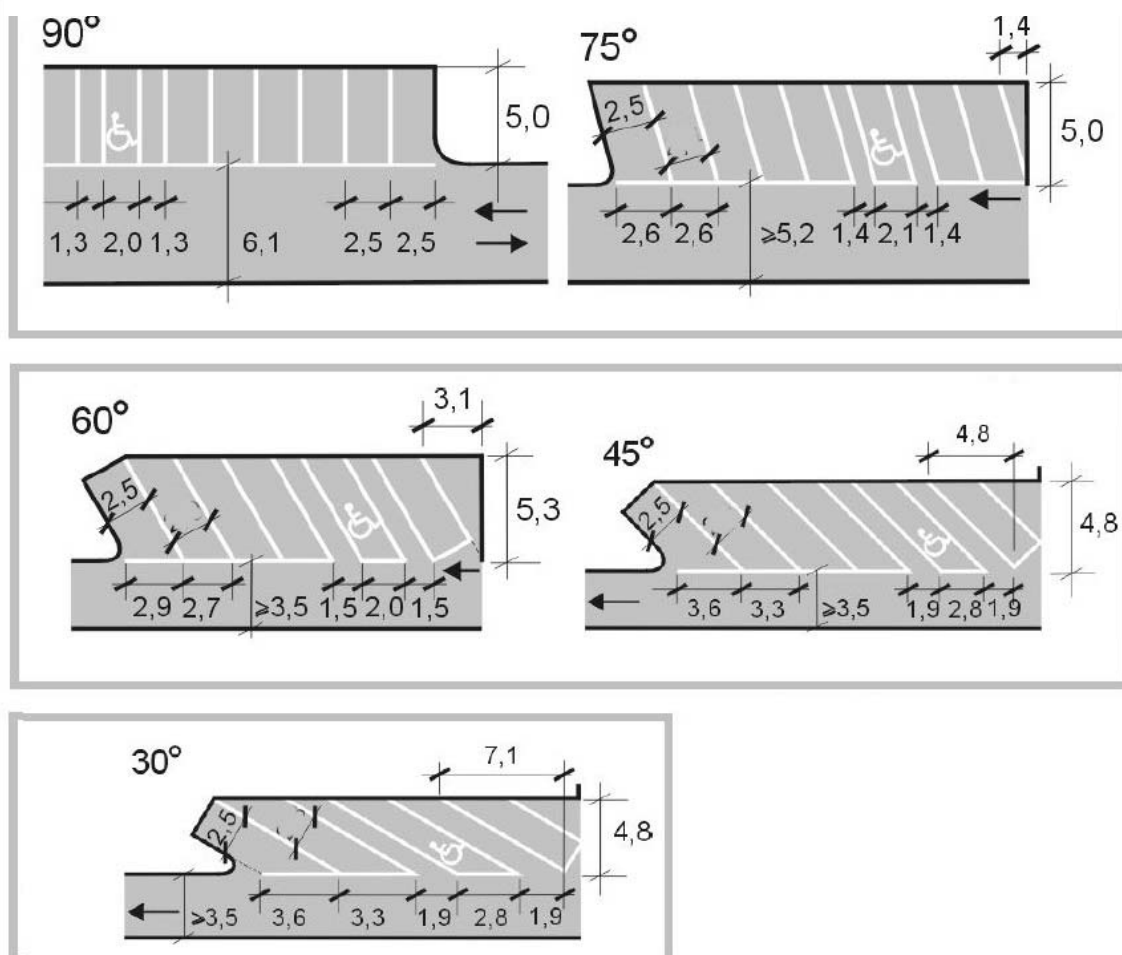


Bild 1. Utformning av parkeringsplatser med mått och vinklar.

- Cykelparkering, under väderskydd eller förråd i närhet till entré, storlek bör anpassas efter bedömt behov. En cykelparkering motsvara ca 1 m².
- Parkering för bussar (samt husbilar och likvärdiga större fordon) 3 meter breda och 12 meter långa

FORDONSÄGARENS SKYLDIGHETER

Fordonsägare har ansvar för att hitta parkeringsplats för sitt/sina fordon. Om tillgången på bilparkeringar inom fastigheten inte tillgodoser hushållets parkeringsbehov är det hushållets skyldighet att lösa parkeringsproblemet utan att felparkera.

Om man väljer att parkera fordonet utanför fastigheten på kommunal gatumark gäller trafikförordningen (1998:1276) och Kiruna kommuns lokala trafikföreskrifter. Kiruna kommun har parkeringsövervakning och felparkerade fordon åläggs då en felparkeringsavgift (s.k. parkeringsböter).

Kommunen rekommenderar därför fordonsägare att i första hand parkera sitt/sina fordon på egen fastighet/tomt eller på sin hyrda parkeringsplats.

4. Parkeringstal för Kiruna kommun

4.1 Varför parkeringstal?

Parkeringstalen är en vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden. De har ingen direkt rättsverkan, utan är en lokal tillämpning av plan- och bygglagens regler om parkering.

Kommunstyrelsen eller byggnadsnämnden måste avgöra om lämpligt utrymme för parkering är tillgodosett i skäligen utsträckning i varje enskilt ärende. Parkeringsfrågan ska alltid analyseras utifrån de specifika förutsättningarna i varje enskilt projekt.

Parkeringstalen ska underlätta nämndernas bedömning, förenkla handläggningen och ge vägledning så att likartade ärenden bedöms på ett likartat sätt. Bedömning av lämpligt utrymme för parkering skiljer sig åt i detaljplaneskedet och bygglovsskedet och har olika utgångspunkter för bostäder respektive andra ändamål. I de fall där samutnyttjande kan motiveras eller där parkeringsbehovet är svårt att bedöma av andra skäl skall en parkeringsutredning genomföras.

4.2 Bostäder

Max anger maximala antalet platser för markparkering. Inget max-tak är satt för parkeringsplatser i samlade anläggningar det vill säga parkeringsgarage eller parkeringshus. Samtliga parkeringstal i tabellen nedan är inklusive besöksparkering.

För bostäder är aktuella mål framförallt:

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska främja resandet med gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel
- Parkering ska användas som verktyg för att minska bilberoendet.
- Minska risken att bilisten parkerar på gatumark istället för på den egna tomten.

Boendeparkering					
Typ	Cykelplats/lägenhet		Bilplats/lägenhet		Kommentarer
	Min	Max	Min	Max	
En- och tvåbostadshus			2		Fastighetens behov av parkering anordnas inom den egna tomten. Allmän gatumark är till för rörlig trafik och eventuell besöksparkering
Flerbostadshus	2,5		1,1	2	Intervallen anger riktvärden för bilparkering utan alternativa åtgärder. Vid genomförandet av bilpool, kollektivtrafikkort till de boende, cykelgarage eller andra åtgärder som påverkar behovet av bilparkering kan lägre parkeringstal godkännas.
Studentbostäder	1,5			0,5	För studentbostäder prioriteras en låg hyra och god tillgång till cykelparkering.

Tabell 1. Bostäder

4.3 Arbetsplatser

Samtliga parkeringstal i tabellen för arbetsplatser nedan är inklusive besöksparkering. Kvadratmetervärdet avser bruttototalarean för fastigheten (BTA).

För arbetsplatser är aktuella mål framförallt:

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska främja resandet med gång, cykel och kollektivtrafik som färd sätt
- Parkering ska användas som verktyg för att minska bilberoendet.

Arbetsplatsparkering					
Typ	Cykelplatser/1000 m ² *BTA		Bilplatser/1000 m ² *BTA		Kommentarer
	Min		Min	Max	
Kontor	15		15	20	Lägre parkeringstal kan godkännas vid gröna parkeringsköp
Industri	10		10	15	Parkeringstalen och intervallen är utifrån när det enda kända är BTA, men behöver anpassas utifrån personaltäthet och mer information om planerad verksamhet

Tabell 2. Arbetsplatser

4.4 Skolor

Skolor har ofta en problematisk trafiksituation som uppstår vid avlämning och hämtning av barn som skjutsas. Ofta blir det trafikbelastning i toppar då detta oftast sker vid föräldrars arbetsstart/slut för förskolor och då skoleleverna börjar/slutar vid samma tidpunkt. Oftast är detta även kopplat till en otrygghetsupplevelse hos föräldrar och frågan om skolskjuts.

För skolor är aktuella mål framförallt:

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska främja resandet med gång, cykel och kollektivtrafik som färd sätt
- Parkering ska användas som verktyg för att minska bilberoendet.

Typ	Cykelplatser		Bilplatser		
	Per elev - min	Per anställd - min	Per elev - min	Per anställd - min	Per anställd max
Förskola	Väderskyddade platser att lämna barnvagn eller ev. cykelkärra	0,5	0,1 (för besökare)	0,5	0,8
Grundskola	0,5	0,5	0,05(för besökare)	0,5	0,8
Gymnasium	0,5	0,5	0,05 (för besökare och elever)	0,5	0,8

Tabell 3. Skolor

4.5 Serviceverksamhet

För serviceverksamheter är aktuella mål framförallt:

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska medverka till en god tillgänglighet till centrum, i första hand för besökare
- Parkering ska medverka till att de skadliga utsläppen från biltrafiken minskar
- Parkering ska medverka till att godstrafiken i den centrala staden minskar

För serviceverksamheter finns inga maxnivåer angivna i form av parkeringstal. Istället gäller maxnivåer utifrån att parkeringens yta ej får överstiga byggnadsytan (BYA). Anordnas större yta för markparkering än den aktuella fastighetens byggnadsyta, behöver följande villkor beaktas:

- Förutsättningar att gå och cykla till den planerade verksamheten ska tillgodoses i form av anslutningar till kommunens övergripande gång- och cykelnät.
- Hållplats för kollektivtrafik ska finnas inom 300 m från entrén till den planerade verksamheten och gångförbindelsen mellan hållplatsen och entrén till verksamheten ska vara av god standard.
- Ytan ska samnyttjas med och vara tillgänglig för närliggande verksamheter. Detta ska regleras i ett parkeringsdokument som bifogas bygglov.

Vid beaktande av dess tre villkor tillåts större yta för markparkering än den planerade verksamhetens byggnadsyta (BYA).

Serviceverksamheter			
Typ	Cykelplatser/1000 m ² *BTA	Bilplatser/1000 m ² *BTA	Kommentarer
Dagligvarubutiker	15	30	Lägre minimum kan godkännas om samutnyttjande kan motiveras. Detta regleras i så fall i samband med särskild utredning och parkeringsavtal.
Sällanköpsvarubutiker	10	20	
Stormarknader	15	50	
Volymhandel (ej mat)	15	10	
Idrottsanläggningar	0,5*	0,2*	Särskilda utredningar krävs beroende på typ av anläggning.
Vårdinrättningar	30	20	Särskilda utredningar krävs beroende på typ av inrättning och utifrån personaltäthet och besöksantal.
Hotell	0,1*	0,3*	Lägre minimum kan godkännas om samutnyttjande kan motiveras. Detta regleras i så fall efter särskild utredning och parkeringsavtal

Tabell 4. Serviceverksamhet

*per besökande

Bilaga 1

Parkeringsutredning

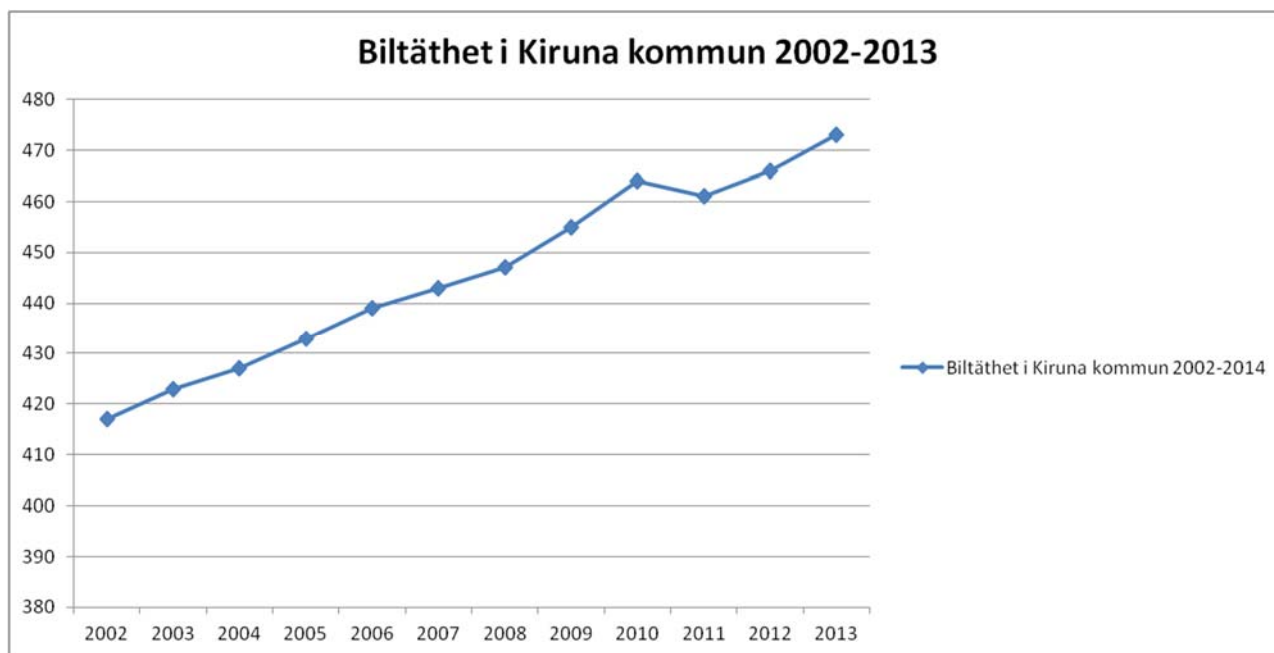
Bilnehav

Bilnehav och därmed efterfrågan på parkering har tidigare varit starkt relaterat till inkomst och lokalisering. Områden med höginkomsttagare har fler bilar per invånare än områden med en lägre genomsnittlig inkomstnivå, precis som att antalet bilar per invånare generellt sjunker ju närmre stadskärnan man kommer. Likadant har ofta hushåll i nybyggnadsområden högre bilnehav än boende i äldre bebyggelse.

Detta stämmer väl överens med förhållandena i Kiruna. Medianinkomsten för samtliga invånare ligger högt över rikssnitt. I jämförelse med övriga 289 kommuner ligger Kiruna kommun på 14:e plats över kommuner med högst median inkomst. Följt av föregående resonemang avspeglas detta i biltätheten i kommunen. Kiruna kommun hade 473 bilar/ 1000 invånare år 2013 och ligger på 30:e plats över kommuner med högst biltäthet.

Mellan år 2002 och 2013 har biltätheten inom Kiruna kommun ökat med ca 13 % med en fortsatt uppåtgående trend. Detta avviker mot vad som sker i riket och västvärlden i stort, där det tidigare kontinuerligt stigande bilnehavet planat ut.

En ytterligare faktor i detta sammanhang är entreprenörsfordon och även i viss mån leasingfordon. Dessa fordon är oftast skrivna på företag som har sitt säte i annan ort. Därför så är det omöjligt att se den verkliga mängden fordon. Så man bör ha med detta resonemang i all bedömning av parkeringsbehov trots att kvantifiering för detta inte kan göras.



Figur 3.1: Biltäthet i Kiruna kommun år 2002-2013 (antal bilar/1000 invånare)

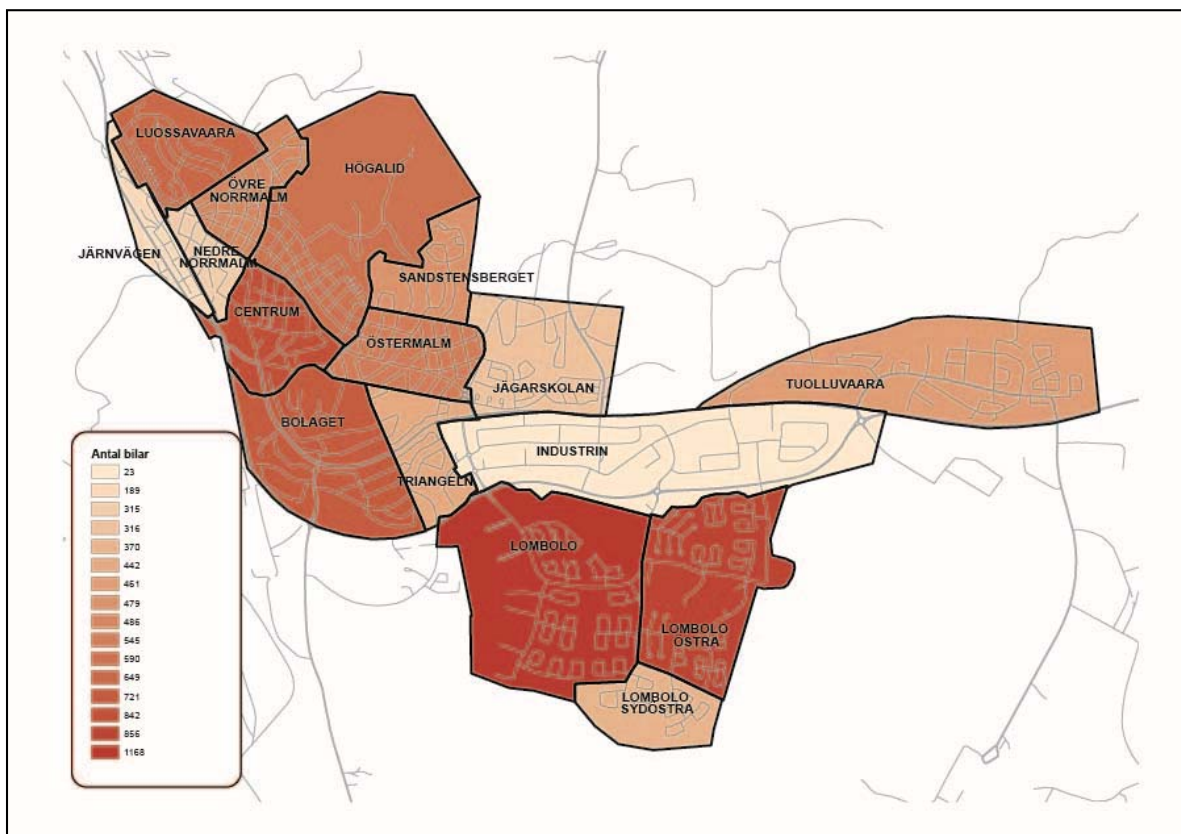
Ser man till antalet personbilar i trafik inom Kiruna centralort framgår det att Lombolo, Lombolo Östra och Centrum har flest personbilar i trafik (se tabell 3.1 samt karta 3.1). Detta har att göra med att det bor flest invånare inom dessa områden. Ser man till biltätheten, antalet personbilar relaterat till befolkningen, ser bilden annorlunda ut. Biltätaste områdena inom centralorten är Jägarskolan, Luossavaara och Triangeln (se tabell 3.2 samt karta 3.2). Bilinnehavet per person är som störst inom dessa områden. De mest centrala bostadsområdena inom centralorten, Centrum och Östermalm, har lägst bilinnehav, vilket kan förklaras av att transportbehovet kan tillgodoses utan bil i stor utsträckning då de flesta målpunkter finns nära (se tabell 3.2 samt karta 3.2). En annan orsak kan vara att de mest centrala bostadsområdena inom Kiruna är byggda under 50, 60 och 70-talet då hushållen inte hade lika många bilar, varför antalet parkeringar inte är lika högt som i nybyggda områden.

Tabell 3.1: Antal personbilar i trafik inom Kiruna centralort

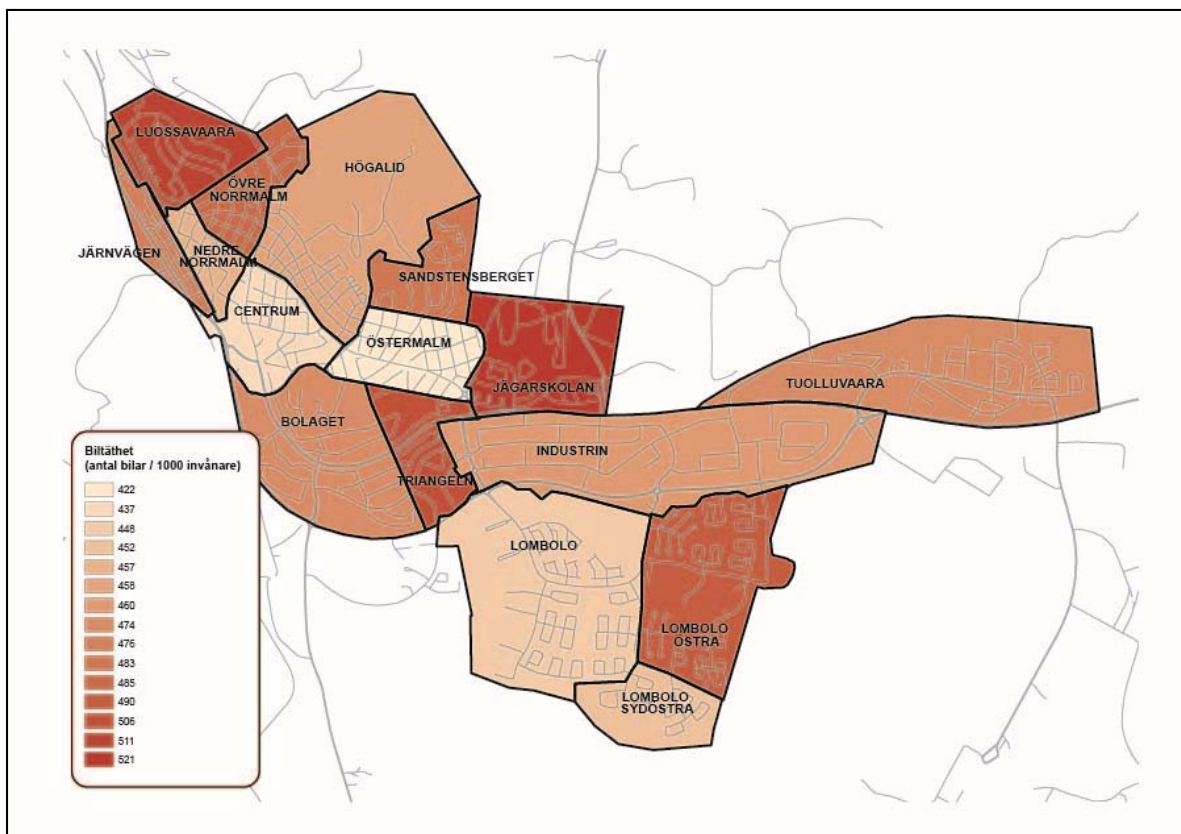
Totalt antal bilar		
Rangordning	Område	Antal bilar
1	LOMBOLO	1168
2	LOMBOLO ÖSTRA	856
3	CENTRUM	842
4	BOLAGET	721
5	LUOSSAVAARA	649
6	HÖGALID	590
7	ÖSTERMALM	545
8	ÖVRE NORRMALM	486
9	SANDSTENSBERGET	479
10	TUOLLUVAARA	461
11	TRIANGELN	442
12	LOMBOLO SYDÖSTRA	370
13	JÄGARSKOLAN	316
14	NEDRE NORRMALM	315
15	JÄRNVÄGEN	189
16	INDUSTRIN	23

Tabell 3.2: Biltäthet inom Kiruna centralort

Biltäthet (antal bilar per 1000 invånare)		
Rangordning	Område	Biltäthet
1	JÄGARSKOLAN	521
2	LUOSSAVAARA	511
3	TRIANGELN	506
4	LOMBOLO ÖSTRA	490
5	ÖVRE NORRMALM	485
6	SANDSTENSBERGET	483
7	JÄRNVÄGEN	476
8	BOLAGET	474
9	TUOLLUVAARA	474
10	INDUSTRIN	460
11	HÖGALID	458
12	NEDRE NORRMALM	457
13	LOMBOLO SYDÖSTRA	452
14	LOMBOLO	448
15	CENTRUM	437
16	ÖSTERMALM	422



Karta 3.1: Antal personbilar i trafik inom Kiruna centralort (ju rödare desto fler bilar)

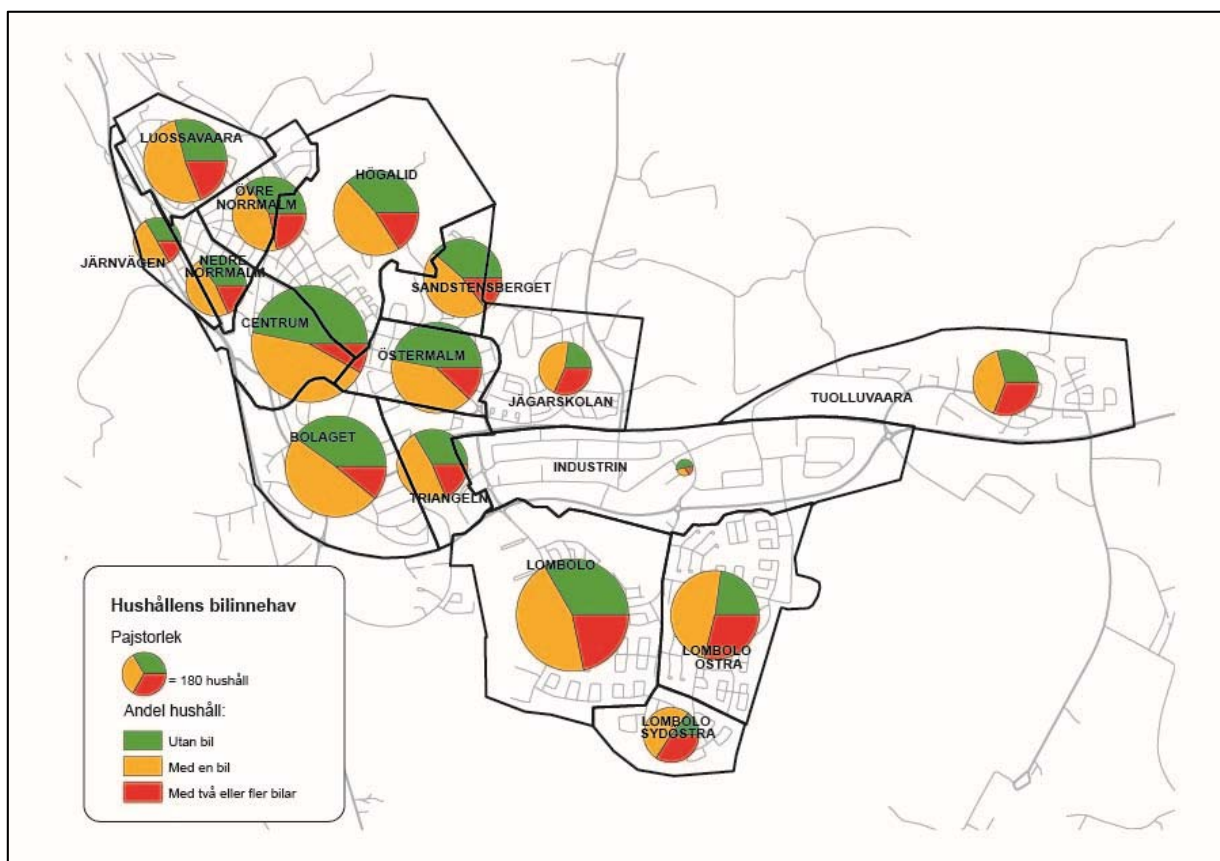


Karta 3.2: Biltäthet inom Kiruna centralort (antal personbilar i trafik/1000 invånare) (ju rödare desto högre biltäthet)

Tittar man på bilinnehavet per hushåll inom Kiruna centralort framgår att Industrin, Centrum och Östermalm har flest hushåll utan bil följt av Bolaget (se tabell 3.3 och karta 3.3). Vidare kan det konstateras att näst intill var annat hushåll inom samtliga bostadsområden har minst en bil (se tabell 3.3 och karta 3.3). Bostadsområden med hushåll som har två eller fler personbilar domineras av Lombolo Sydöstra, Jägarskolan samt Tuolluvaara (se tabell 3.3 och karta 3.3). Förklaringen till dessa skillnader har att göra med inkomstskillnader, demografi och lokalisering. Exempelvis kan de bostadsområden som har flest hushåll utan bil förklaras av att de ligger centralt med närhet till viktiga målpunkter och med god tillgång till kollektivtrafik. Bostadsområden med hushåll som har två eller flera bilar kan förklaras av att de har högre inkomst och/eller att hushållet inhyser exempelvis barn som precis tagit körkort och köpt en bil.

Tabell 3.3: Bilinnehav bland hushåll i Kiruna centralort

Bilinnehav bland hushåll i Kiruna centralort			
Område	Andel hushåll utan bil	Andel hushåll med en bil	Andel hushåll med två eller fler bilar
CENTRUM	47%	45%	8%
LOMBOLO	33%	45%	22%
BOLAGET	40%	49%	11%
ÖSTERMALM	47%	41%	12%
HÖGALID	37%	47%	16%
SANDSTENSBERGET	39%	47%	15%
LUOSSAVAARA	29%	52%	19%
ÖVRE NORRMALM	35%	43%	22%
LOMBOLO ÖSTRA	23%	48%	29%
TRIANGELN	34%	48%	19%
NEDRE NORRMALM	35%	47%	19%
TUOLLUVAARA	29%	40%	31%
JÄRNVÄGEN	33%	50%	16%
JÄGARSKOLAN	23%	45%	32%
LOMBOLO SYDÖSTRA	15%	51%	34%
INDUSTRIN	54%	31%	15%



Karta 3.3: Hushållens bilinnehav i Kiruna centralort

Parkeringsbehov

Boendeparkering

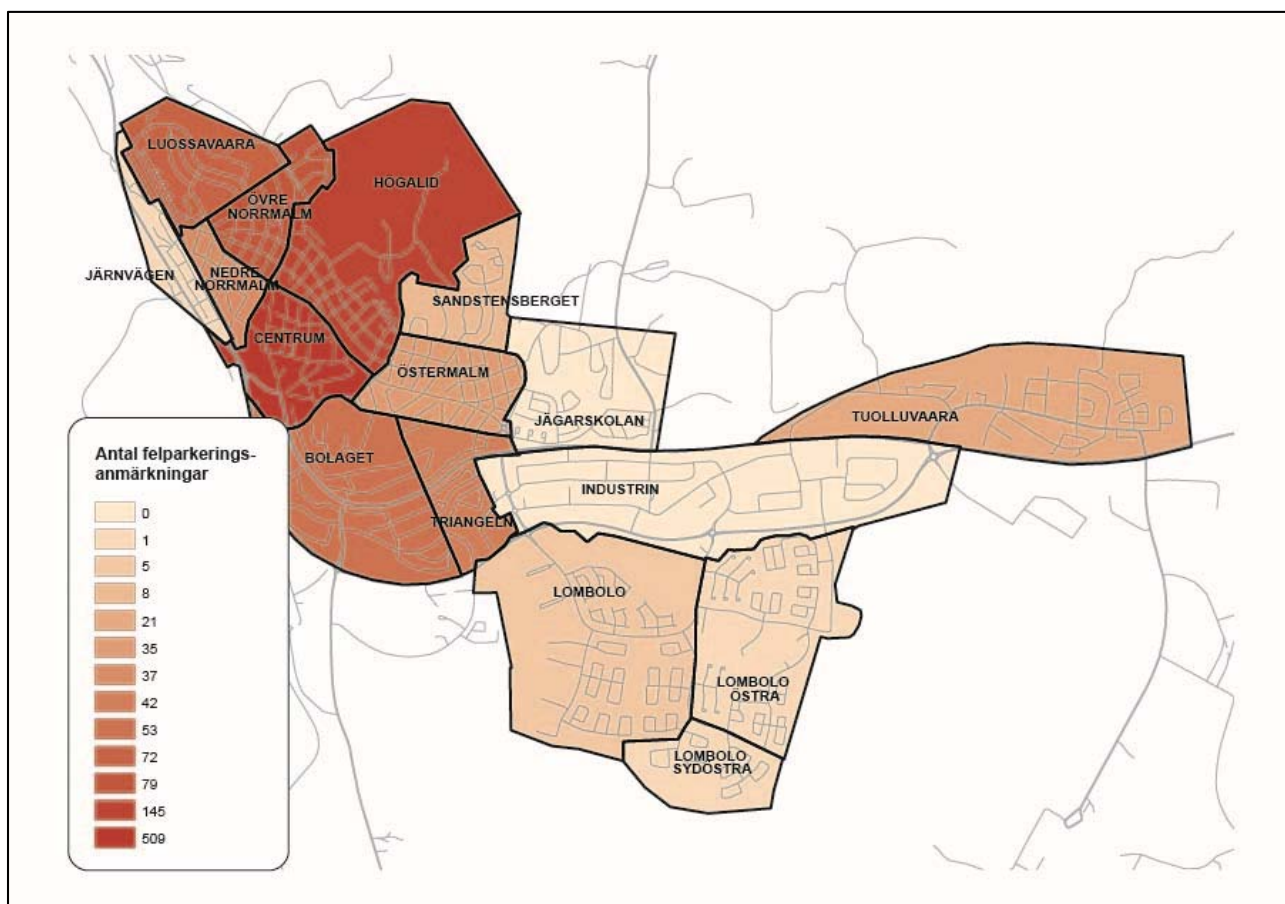
En indikator för att utvärdera parkeringsbehov för boende är att granska felparkeringsstatistiken. Sedan hösten 2014 har Securitas använt sig av GPS vid varje utfärdad felparkeringsanmärkning. Mellan perioden 2014-10-03 till 2015-03-04 har totalt 1038 felparkeringsanmärkningar utfärdats. Högst antal felparkeringsanmärkningar har utfärdats i Centrum följt av Högalid, Övre Norrmalm och Luossavaara (se tabell 3.4 samt karta 3.4). De största problemområdena inom Kiruna centralort är Steinholtzgatan, Föreningsgatan, Geologgatan, Tågmästaregatan, Dübengatan, Porfyrvägen, Gruvvägen, Föraregatan, Arent Grapegatan, Thulegatan, Vinkelvägen samt Lars Janssonsgatan vid Folkets Hus.

Faktorer som förklarar detta mönster har att göra med boendetyp och bebyggelse typ liksom lokalisering av målpunkter samt bilinnehav. Generellt kan det konstateras att parkeringsbehov råder vid flerbostadshus och småbostadshus inom tätbebyggda områden inom centralorten i anslutning till ovan nämnda gator. Förmodligen är merparten av dessa bostäder byggda under 50,60 och 70-talet då efterfrågan på parkering inte var stor. Antalet parkeringsplatser för dessa hushåll tillgodoser inte dagens parkeringsefterfrågan.

Parkeringstillgången är god i villaområden och i bostadsområden med flerbostadshus som är byggda mellan 80-talet fram till idag. Ofta finns det plats att stå parkerad med två fordon på tomten i villaområden och de nyare bostadsområdena med flerbostadshus är bättre dimensionerade för att tillgodose parkeringsbehovet för dagens hushåll.

Tabell 3.4: Antal utfärdade felparkeringsanmärkningar inom Kiruna centralort

Antal utfärdade felparkeringsanmärkningar		
Rangordning	Område	Antal utfärdade felparkeringsanmärkningar
1	CENTRUM	509
2	HÖGALID	145
3	ÖVRE NORRMALM	79
4	LUOSSAVAARA	72
5	BOLAGET	53
6	TRIANGELN	42
7	NEDRE NORRMALM	37
8	ÖSTERMALM	35
9	TUOLLUVAARA	21
10	SANDSTENSBERGET	8
11	LOMBOLO	5
12	JÄRNVÄGEN	1
13	LOMBOLO ÖSTRA	1
14	LOMBOLO SYDÖSTRA	1
15	INDUSTRIN	0
16	JÄGARSKOLAN	0



Karta 3.4: Antal utfärdade felparkeringsanmärkningar inom Kiruna centralort

Allmän parkering och korttidsparkering (parkering på kommunens gatumark)

Utifrån felparkeringsstatistiken kan det konstateras att antalet felparkeringsanmärkningar är höga inom Centrum vid Föreningsgatan, Geologgatan samt Lars Janssonsgatan vid Folkets hus.

Majoriteten av felparkeringsanmärkningarna på Föreningsgatan rör sig om datumparkering, det vill säga att de är utfärdade mellan kl 00.00 – 08.00. Detta visar på att gatan nyttjas som boendeparkering under nattetid. I och med att det endast finns anvisade parkeringsplatser på ena sidan av vägen innebär det att man endast får stå parkerad där varannan natt.

Längs Lars Janssonsgatan vid Folkets hus varierar tidpunkten för utfärdande mellan 07.00 – 17.00. I detta fall har bilförarna antingen stått fel mot bestämmelserna om datumparkering, längre än angiven tid eller på torgytan. På Lars Janssonsgatan vid Polisstationen rör de flesta anmärkningar felparkering mot bestämmelserna om datumparkering.

Tidpunkten för utfärdade felparkeringsavgifter varierar även på Geologgatan och förklaras av att bilar antingen har stått fel enligt datumbestämmelserna eller stått fel enligt andra föreskrifter. En stor del av anmärkningarna på Geologgatan har att göra med att besökare till Gallerian parkerar på gatan och att parkeringsefterfrågan är stor under vissa tidpunkter på dygnet, vilket leder till att det felparkeras.

Samtidigt visar observationer på att parkeringen vid Folkets hus har hög beläggning under vissa tidpunkter på dygnet medan andra allmänna parkeringar i utkanten av från centrum, exempelvis gamla Parkskolan och vis sporthallen har relativt låg beläggning.

Slutsatsen är att parkeringstillgången för besökare är god i centrum om man ser till antalet parkeringsplatser. Problemet är att besökare alltid försöker hitta den närmsta lediga parkeringsplatsen vilket kan innebära att parkeringsplatser närmast centrum har låg omsättning under vissa tidpunkter på dygnet. Bland allmänheten kan det då upplevas som att det finns för få parkeringsplatser även om det i realiteten inte stämmer. Felparkeringsstatistiken visar dock på att korttidsparkering nyttjas som boendeparkering nattetid vilket är en indikator på att det råder brist på boendeparkering inom tomtmark/kvartersmark.

Konsekvenserna av att parkeringstillgången för boende inte motsvarar parkeringsefterfrågan är att gatumarksparkering används som boendeparkering. Detta innebär svårigheter för drift – och underhåll av kommunen gator vilket har negativa effekter på trafiksäkerhet och framkomlighet speciellt under vintertid. Ofta blir oskyddade trafikanter drabbade då bilar som står längs gatorna hindrar vinterväghållningen, vilket leder till att gångtrottoarer inte blir snöröjda och tvingar ut gående på gatan.

Arbetsplatsparkering

Tillgången till parkering vid arbetsplatsen är en viktig faktor bakom anställdas val av färdmedel. Om arbetsgivare erbjuder gratis bilparkering, eller låga parkeringsavgifter, kommer en stor andel av de anställda att ta bilen till jobbet. En studie visade till exempel att om en arbetsplats erbjuder gratis parkering är sannolikheten att de anställda cyklar 70 procent mindre. Om det saknas tillgång till bilparkering kommer en stor andel att cykla, gå eller åka kollektivt (SKL,2013). Undersökningar visar att bilandelen kan variera högst väsentligt mellan arbetsplatser med i stort sett likartad lokalisering, men med olika förutsättningar för de anställda att parkera. I den mån det är möjligt bör parkeringsstrategin bidra till att minska tillgången till arbetsplatsparkering i synnerhet i lokaliseringar där det finns gott om alternativ till bil (SKL, 2013).

Bilaga 2

Lagstiftning

Plan - och bygglagen (PBL)

Byggande av parkering regleras i Plan- och bygglagen (2010:900). I PBL kap. 8 anges att:
"9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska anordnas så att:"

"4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon".

"10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd."

Det är med andra ord fastighetsägaren som har skyldighet att anordna erforderligt antal bilparkeringsplatser. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilket parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose. Detta regleras genom så kallade parkeringstal som skall följas under detaljplane- och bygglovsskedet (se kap 5).

Trafikförordningen och Kiruna kommuns lokala trafikföreskrifter

Trafikförordningen innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng och gäller alla trafikanter i hela Sverige.

Det är i trafikförordningen bestämmelser om stannande och parkering återfinns. Förutom trafikförordningen reglerar Kiruna kommuns lokala trafikföreskrifter var du som trafikant får stanna eller parkera ditt/dina fordon.

Syftet med bestämmelserna och de lokala trafikföreskrifterna är att garantera trafiksäkerhet och framkomlighet i trafiken, varför dessa skall respekteras.

Bilaga 3

Samlingstabell för Kiruna kommuns parkeringstal 2016

Boendeparkering			
Typ	Cykelplats/lägenhet	Bilplats/lägenhet	
	Min	Min	Max
En- och tvåbostadshus		2	
Flerbostadshus	2,5	1,1	2
Studentbostäder	1,5		0,5

Arbetsplatsparkering			
Typ	Cykelplatser/1000 m ² *BTA	Bilplatser/1000 m ² *BTA	
	Min	Min	Max
Kontor	15	15	20
Industri	10	10	15

Serviceverksamheter		
Typ	Cykelplatser/1000 m ² *BTA	Bilplatser/1000 m ² *BTA
Dagligvarubutiker	15	30
Sällanköpsvarubutiker	10	20
Stormarknader	15	50
Volymhandel (ej mat)	15	10
Idrottsanläggningar	0,5*	0,2*
Vårdinrättningar	30	20
Hotell	0,1*	0,3*

*per beräknat antal besökande

Typ	Cykelplatser		Bilplatser		
	Per elev - min	Per anställd - min	Per elev - min	Per anställd - min	Per anställd max
Förskola		0,5	0,1	0,5	0,8
Grundskola	0,5	0,5	0,05	0,5	0,8
Gymnasium	0,5	0,5	0,05	0,5	0,8

Gamla parkeringsnormstal från parkeringsnorm 2007.
Parkeringsbehov beräkning: Bruttoarea x N/1000 m²

Verksamhet	N
Restaurang	40
Hotell	38
Samlingslokal	34
Flerbostadshus	16
Småhus	10
Butiker	37
Stormarknad	46
Sällanköpshandel	30
Industri/lager	11
Sporthall/badhus	3
Vårdinrättning	40
Övrig detaljhandel, kontor och jämförlig verksamhet	25

Bilaga 4. Jämförelse av parkeringstal för bilparkering mellan olika kommuner i Sverige

Bilparkering									
	Kiruna 2007	Kiruna 2015	Umeå (zoner)	Borås	Gävle (zoner)	Varberg (zoner)	Falun	Luleå (zoner)	Ö-vik (zoner)
En-tvåbostadshus - per standard villa eller radhus -130 m ²	1,69	2	1,2–1,5	1,04 - 1,43	1	0,3-0,5	0,78–1,04	1,56–1,95	0,9-1,3
Flerbostadshus - per lägenhet - 90 m ²	1,44	1,1-2	0,6-1,2	0,63–0,99	0,5-2	0,7-1	0,54–0,72	0,72–0,81	0,75–1,15
Studentbostäder- per mindre lägenhet - 45 m ²	0,72	0,5		0,135 - 0,27	0-0,5	0,3-0,5	0,27–0,36	0,18	0,6-1
Kontor - BTA*PT/1000 m ²	25	15-20	10–20	10–15	7–20	12–18	5–12	15–30	22-26
Industri - BTA*PT/1000 m ²	11	10–15	8–11	3,5-6	5–30	12–20	5–10	6–12	10–12
Dagligvarubutik - BTA*PT/1000 m ²	37	30	18–22	25-31	20–30	30–42	15–25	29-45	21-30
Sällanköpshandel BTA*PT/1000 m ²	30	20		17-23	10–20	22–25		29-45	21-30
Stormarknad - BTA*PT/1000 m ²	70	50			50	30–42		29-45	40
Volymhandel -ej mat - BTA*PT/1000 m ²	30	10			10	22-25			40
Vårdinrättning - BTA*PT/1000 m ²	40	20			20				
Samlingslokal - BTA*PT/1000 m ²	20			6,25–12,5/50 besök.					
Idrottsanläggning - 50 besök	3/1000 m ²	10		6,25–12,5	10				
Hotell - 50 besökande	38/1000 m ²	15	10–18	25-30	15		10–15/1000 m ²	8-45/1000 m ²	13–18/1000 m ²
Restaurang- 50 besökande	45/1000 m ²		40–60	7,5 - 15		20-35/1000 m ²	12–20/1000 m ²	25-42/1000 m ²	
Förskola - 120 elever 10 lärare	40/1000 m ²	17-20		13-20,5	8–20	7–11/1000 m ²		7–15/1000 m ²	7–9/1000 m ²
Grundskola- 120 elever 10 lärare	25/1000 m ²	11–14		4–5	5,6–20	7–11/1000 m ²		5–10/1000 m ²	
Gymnasium- 120 elever 10 lärare	25/1000 m ²	11–14		19 - 29,5	2–11,6	7–11/1000 m ²		5–10/1000 m ²	
Universitet - 120 elever 10 lärare					2–11,6				

I tabellen ovan jämförs Kiruna kommuns parkeringsnorm från 2007 och parkeringstal för bilparkering från 2015 med sju andra kommuners parkeringstal. I kolumnen till vänster anges för vilket ändamål parkeringstalet skall användas och hur det används vid uträkning – BTA*PT/100 m², per lägenhet, per besökare, per elev/anställd osv. I det fall uträkningsmetod skiljer sig mellan de olika kommunerna har detta noterats i anslutning till berört parkeringstal. I det fall där en kommun inte har något parkeringstal för specifikt ändamål anges i det flesta kommuners parkeringsdokument att särskild utredning skall genomföras.

BTA= Bruttototalarea PT= Parkeringstal

Vid beräkning av antal parkering där svaret innefattar decimaltal avrundas till närmaste heltal uppåt. Till exempel: 12,5 blir 13 osv.

Röd markering visar där Kiruna kommuns parkeringstal från 2015 ligger högre än andra kommuner, orange visar där parkeringstalen ligger i överkant, ommarkerade visar parkeringstal som ligger inom samma spann som jämförda kommuners.

Bilaga 5. Jämförelse av normtal för cykelparkering mellan olika kommuner i Sverige

Cykelparkering										
	Kiruna 2007	Kiruna 2015	Umeå (zoner)	Borås	Gävle (zoner)	Varberg (zoner)	Falun	Luleå (zoner)	Övik (zoner)	Kiruna 2016
En-tvåbostadshus - standard villa eller radhus 130 m ²			4	3,9			3,25			
Flerbostadshus - 3 rumslägenhet eller 90 m ²		2,5	2,2–2,5	2,7	2,5	2–2,5	2,25	2,25	2,52	2,5
Studentbostäder/mindre lgh- 1 rumslägenhet - 45 m ²		1,5	1,2–1,5	1,71	1,5		1,125	2,025		1,5
Kontor - BTA*N/1000 m ²		15	7–20	5–12	20	9	18	12	9	15
Industri - BTA*N/1000 m ²		10	3–6	1–2	5–20			6		10
Dagligvarubutik - BTA*N/1000 m ²		15	8–12	8–17	15–30	8	20	6	12	15
Sällanköpshandel BTA*N/1000m ²		10	8–20	5–17	10–15	8	20	10–15	15	10
Stormarknad - BTA*N/1000 m ²		25	8–20		25	8	20	6		15
Volymhandel -ej mat - BTA*N/1000 m ²		25	8–20		15	8	20	6		15
Restaurang - BTA*N/1000 m ²			10–40	2,5-5/50 besök	5		22		16	
Samlingslokal - BTA*N/1000 m ²				2,5-5/50 besök						
Vårdinrättning - BTA*N/1000 m ²		30	5–15/50 besök		30					30
Idrottsanläggning - per 50 besök		25	10–30	2,5-5	25					25
Hotell - per 50 besökande		5	4–10/1000 m ²	1,25–2,5	5		5/1000 m ²			5
Förskola - 120 elever 10 lärare		5	2–3	13,5-20	65			20/1000kvm	36	5
Grundskola- 120 elever 10 lärare		65	39-91	19,5-26	65			25-30/1000 m ²	36–84	65
Gymnasium- 120 elever 10 lärare		65	52-104	13,5-20	65			25-30/1000 m ²		65
Universitet - 120 elever 10 lärare					65			50-90/1000 m ²		

I tabellen ovan jämförs Kiruna kommuns parkeringstal för cykelparkering från 2015 med sju andra kommuner. Utöver detta finns även förslag till justerade cykelparkeringstal för Kiruna kommun i kolumnen som heter "Kiruna 2016". I kolumnen till vänster anges för vilket ändamål parkeringstalet skall användas och hur det används vid uträkning – BTA*PT/100 m², per lägenhet, per besökare, per elev/anställd osv. I det fall uträkningsmetod skiljer sig mellan de olika kommunerna har detta noterats i anslutning till berört parkeringstal. I det fall där en kommun inte har något parkeringstal för specifikt ändamål anges i det flesta kommuners parkeringsdokument att särskild utredning skall genomföras.

BTA= Bruttototalarea PT= Parkeringstal Vid beräkning av antal parkering där svaret innefattar decimaltal avrundas till närmaste heltal uppåt. Till exempel: 12,5 blir 13 osv.

Röd markering visar där Kiruna kommuns parkeringstal från 2015 ligger högre än andra kommuner, orange visar där parkeringstalen ligger i överkant, ommarkerade visar parkeringstal som ligger inom samma spann som jämförda kommuners.