



KIRUNA KOMMUN

Antagen i kommunfullmäktige 2015-09-14, § 85



# Parkeringsprogram för Kiruna kommun

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b> .....	<b>3</b>
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Syftet med parkeringsprogrammet .....	3
1.3 Disposition.....	3
<b>2. Styrande dokument</b> .....	<b>4</b>
2.1 Utvecklingsplanen .....	4
2.2 Trafikstrategin .....	4
<b>4. Parkeringspolicy för Kiruna kommun</b> .....	<b>5</b>
4.1 Parkeringsmål .....	5
4.2 Hur uppnår vi målen? .....	5
4.3 Kiruna kommuns förhållningssätt till parkering .....	6
<b>5. Parkeringstal för Kiruna kommun</b> .....	<b>8</b>
5.1 Varför parkeringstal? .....	8
5.2 Bostäder .....	8
5.2 Arbetsplatser.....	9
5.3 Skolor .....	10
5.4 Serviceverksamhet.....	11

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Stadsbyggnadsförvaltningen fick 2014-10-16 i uppdrag av Miljö- och byggnämnden att revidera gällande parkeringsnorm för Kiruna kommun. Detta med anledning av att normtalen i den gällande parkeringsnormen inte infrar utvecklingsplanens vision om en tät och promenadvänlig stad samtidigt som den också motverkar uppsatta mål i trafikstrategin.

Att styra bilparkeringen är en av flera åtgärder som kan användas för att minska bilresandet 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).

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.

## 1.2 Syftet med parkeringsprogrammet

Syftet med parkeringsprogrammet är att:

- göra parkeringsbehovet i Kiruna kommun överskådligt.
- på lång sikt få fler invånare att välja gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel 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 användas i detaljplanen – och bygglovsskedet.
- Bilaga 1 - 3

## 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 befintliga. 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 stadskvaliteter. Andelen besökare av Kiruna centrum ska öka. Gång- och cykeltrafikanter och kollektivtrafikresenärer ska få större utrymme i staden.

#### Resbehov

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)

## 4. Parkeringspolicy för Kiruna kommun

### 4.1 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 färd sätt.
- Parkering ska användas som verktyg för att minska resandet med bil.
- Parkering ska medverka till att drift – och underhåll av stadens gator förbättras

### 4.2 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.

#### *Samnyttjande*

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 minskas med 30 % enligt praxis.

#### *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.

#### *Avgiftsreglering*

Parkering kostar. Parkeringsövervakning, drift och underhåll av parkeringsytor samt själva 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

## ***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
- Väderskyddade cykelställ/cykelgarage och omklädningsrum med duschmöjlighet

## **4.3 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 5).

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

## ***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:

- Parkering för rörelsehindrade, max 25 m
- Cykelparkering max 25 m
- Besöks- och kundparkering, upp till ca 200 m
- Boendeparkering, upp till ca 400 m
- Arbetsplatsparkering, upp till ca 600 m

## ***Utformning av parkeringsplatser***

För att parkeringsplatser ska fungera för det fordonsslag samt brukare som parkeringen avser bör utformningen vara anpassad utefter detta.

- Parkering för rörelsehindrade, 5 meter breda, 7 meter långa
- Cykelparkering, under väderskydd eller förråd i närhet till entré, storlek bör anpassas efter bedömt behov
- Parkerings för bilar 3 meter breda och 5 meter långa
- Parkering för bussar (samt husbilar och likvärdiga större fordon) 3 meter breda och 12 meter långa

## ***Fordonsägares 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 gatemark 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.

## 5. Parkeringstal för Kiruna kommun

### 5.1 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.

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 nämndens 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.

### 5.2 Bostäder

Max anger maximala antalet platser för markparkering. Inget max-tak är satt för parkeringsplatser i samlade anläggningar dvs 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 färdstätt
- Parkering ska användas som verktyg för att minska resandet med bil.
- Minska risken att bilisten parkerar på gatumark istället för på den egna tomten.

Tabell 1. Bostäder

Boendeparkering				
Typ	Cykelplatser/lägenhet	Bilplatser/bostad		Kommentar
	Min	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 efterfrågan på bilparkering kan lägre parkeringstal godkännas.
Studentbostäder	1,5		0,5	För studentbostäder prioriteras en låg hyra och god tillgång på cykelparkering.



## 5.2 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 resandet med bil.

Tabell 2. Arbetsplatser

Arbetsplatsparkering				
Typ	Cykelplatser/1000 m <sup>2</sup> BTA	Bilplatser/1000 m <sup>2</sup> BTA		Kommentar
	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 planerade verksamheter.

## 5.3 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 trafikarbetet med bil

Tabell 3. Skolor

Skolor					
Typ	Cykelplatser		Bilplatser		
	Per barn, min	Per anställd, min	Per elev, min	Per anställd, min	Per anställd, max
Förskola	Väderskyddade platser att lämna barnvagn och 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

## 5.4 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 bygglovet.

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

Tabell 4. Serviceverksamhet

Serviceverksamhet			
Typ	Cykelplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	Min bilplatser/1000m <sup>2</sup> BTA	Kommentar
Dagligvarubutiker	15	30	Lägre minimum kan godkännas om samnyttjande kan motiveras. Detta regleras i så fall med särskilt parkeringsavtal.
Sällanköpsvarubutiker	10	20	
Stormarknader	25	50	
Volymhandel (ej mat)	25	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 besökarantal.
Hotell	0,1*	0,3*	Lägre minimum kan godkännas om samnyttjande kan motiveras. Detta regleras i så fall med särskilt parkeringsavtal.

\*per besökande