



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 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.

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 minskas 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.

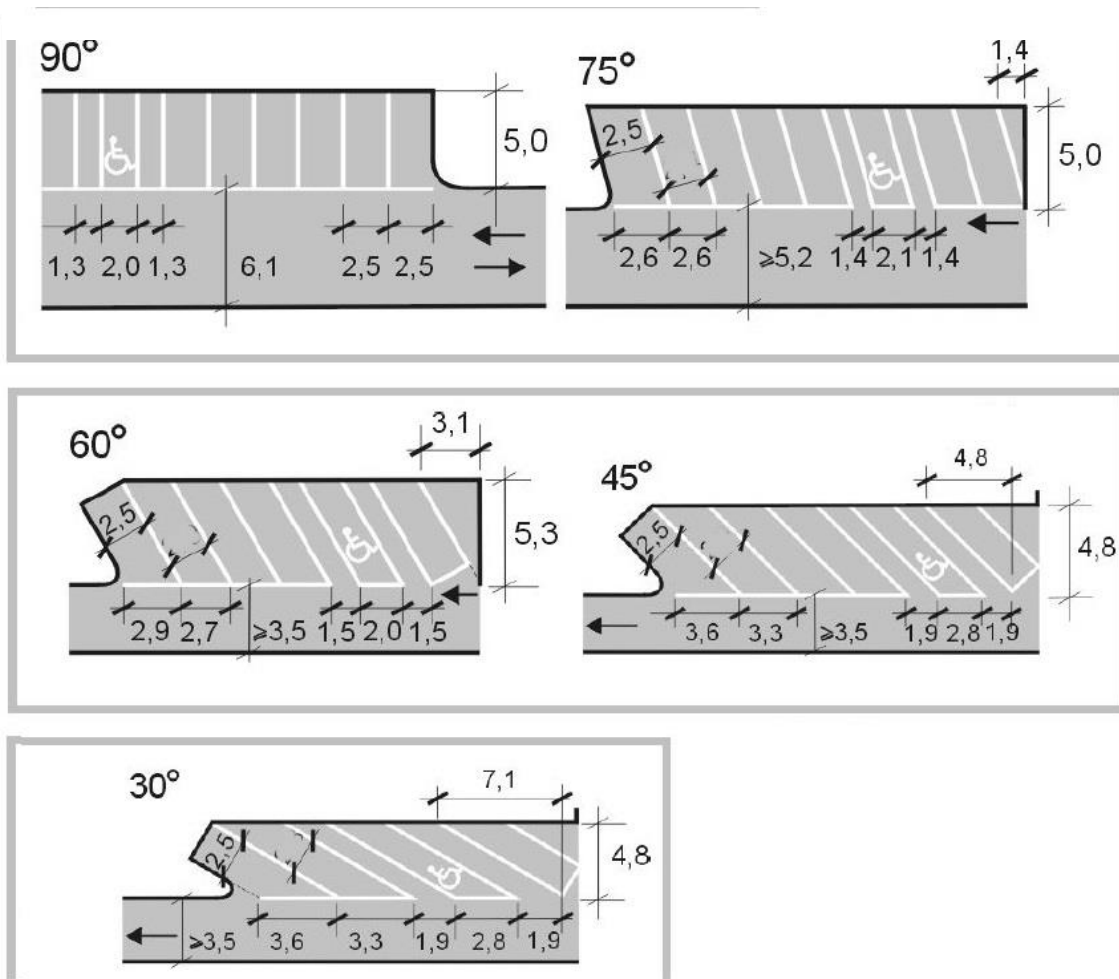


Bild 1. Utformning av parkeringsplatser med mått och vinklar.

- 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	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 färdstätt
- 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 färdstätt
- 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