

Parkeringsstrategi för Norrtälje stad



Antagen av kommunfullmäktige 2016-12-19

NORRTÄLJE
KOMMUN





Varför en parkeringsstrategi?

Norrtälje stad växer kraftigt och flera nya stadsdelar planeras. Norrtälje stad går från karaktären av en tätort till att bli en stad vilket ställer krav på nya typer av parkeringslösningar och en parkeringspolitik som styr mot ett hållbart resande.

En högre exploateringsgrad innebär ofta både tekniska och ekonomiska svårigheter att ordna med parkering inom den egna fastigheten och nya lösningar för att ordna parkering behövs som gör bostadsbyggandet mer kostnadseffektivt och samtidigt bidrar till en ekonomisk och ekologisk hållbar stadsplanering.

Parkeringsstrategin syftar till att stödja kommunens ambitioner om att bygga stad genom att möjliggöra en högre exploateringsgrad och tätare bebyggelse i balans med andra stadskvaliteter och attraktiva livsmiljöer som exempelvis mötesplatser, torg och grönytor.

Parkeringsstrategin är avgränsad till Norrtälje stad och har utarbetats tillsammans mellan kommunen, stadens handlare och exploatörer. Syftet är att ha en gemensam syn på hur parkering ska hanteras som möjliggör en attraktiv och lättillgänglig stadskärna samt ha ett parkeringstal för bostäder och verksamheter som gör det möjligt att uppskatta parkeringsefterfrågan i nybyggda hus och samtidigt främja människors tillgänglighet inom samtliga trafikslag.

Norrtälje kommun har enligt Plan- och bygglagen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen. Norrtälje kommun har dock ingen skyldighet att ordna parkering. Detta åtagande åvilar fastighetsägaren.

En tydlig inriktning gynnar och underlättar kommunens planering av parkering på allmän plats, men också vid beslut i exploateringsprojekt, planläggning och i bygglovshanteringen för bostäder och verksamheter.

Parkeringsstrategin är uppdelad i två block, dels på allmänna parkeringar i stadskärnan och dels på bil- och cykelparkeringstal för bostäder och verksamheter. Därutöver anger parkeringsstrategin förhållningssätt till nya parkeringslösningar samt prioriteringar av olika parkeringsanvändares behov.

Till parkeringsstrategin hör dokumenten "Parkeringsstrategi för Norrtälje stad - utredningsunderlag" samt "Vägledning till parkeringsstrategi för Norrtälje stad".

Allmänna parkeringsplatser i stadskärnan

Det har under lång tid framförts åsikter om att det finns för få parkeringsplatser i Norrtäljes stadskärna, det låga utbudet anses hämma handeln och försvåra för stadens besökare.

Under 2015 genomfördes omfattande inventeringar för att kartlägga beläggningen på stadens parkeringar och var parkeringsanvändarna kommer ifrån. Inventeringarna visade att det inte råder någon brist på parkeringsplatser, utan att de inte används på ett effektivt sätt.

I stadskärnan råder en ojämn beläggning mellan parkeringsplatserna och andelen långtidsparkerare är hög. Det finns ett behov av att hantera den höga andelen långtidsparkerare bestående av verksamma i stadskärnan. Genom att skapa bättre rotation på parkeringsplatserna ges plats åt besökare vilket gynnar handeln. Vid en effektivisering av parkeringsanvändandet behövs mindre yta för parkering och därmed frigörs yta till att främja andra stadskvaliteter som grönytor, torg och mötesplatser.

Av parkeringsanvändarna kommer 26% från tätorten och 8% bor mindre än 700 meter från stadskärnan. En möjlighet att öka utbudet av parkeringsplatser är att få fler av de 8% som bor mindre än 700 meter från stadskärnan att använda alternativa färdslag istället för bil.



Norrtälje kommun har i samråd med Handelsstaden och dess medlemmar tagit fram följande åtgärder för att främja både handel och stadsliv:

Gratis parkering kombinerat med avgift

För att skapa en bättre rotation på parkeringsplatserna ska de två till tre första parkeringstimmarna fortsätta vara gratis. Därefter införs parkeringsavgifter för att få ökad rotation på parkeringsplatserna. På så vis förbättras tillgängligheten för nya besökare, vilket gynnar handeln i stadskärnan. Vilka parkeringar som berörs och aktuell avgift kommer behöva studeras vidare.

Omfattande parkeringsövervakning

För att tids- och avgiftsreglering ska få effekt och efterlevas kommer parkeringsövervakningen att utökas vilket även kommer minska andelen långtidsparkerare.

Vägvisningsplan för att lättare hitta parkering

En vägvisningsplan för att förbättra skyltningen till parkeringsplatserna ska tas fram så att det blir enklare för bilförarna att hitta alternativ till de attraktivaste parkeringsplatserna och på så sätt få en jämnare beläggning.

Satsning på gång- och cykel

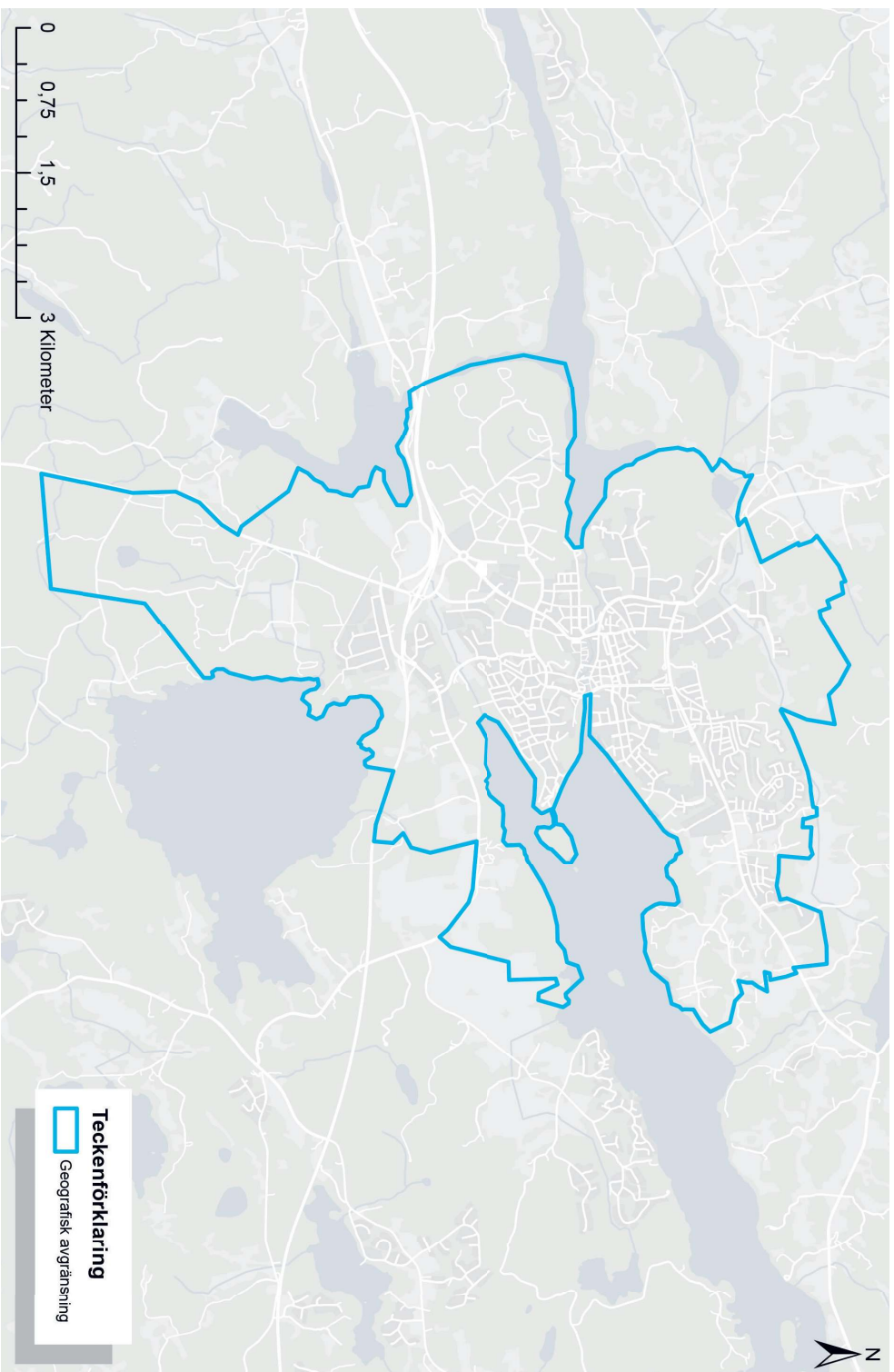
För att behålla stadskärnans unika karaktär med den vackra åpromenaden, kullerstensgator och lugna gångstråk ska stadens gång- och cykelvägnät rustas upp och utbudet av cykelparkeringar ska öka.

Samla parkering till noder i stadskärnans ytterkanter

Hela Norrtäljes stadskärna nås med en kort promenad på 5 minuter i normal gångtakt om man parkerar på någon av parkeringarna i stadskärnans utkanter. Det gör det naturligt att samla större delen av parkeringarna till noder i stadskärnans ytterkanter för att minska biltrafiken i de centrala delarna. Det är dock viktigt att det även finns parkeringsplatser för lastning/lossning och för rörelsehindrade i närhet till viktiga målpunkter.

Laddning av eldrivna fordon

Norrtälje kommun ska verka för att parkeringsplatser med möjlighet till snabbladdning av eldrivna fordon ska finnas på stadens allmänna parkeringsplatser.



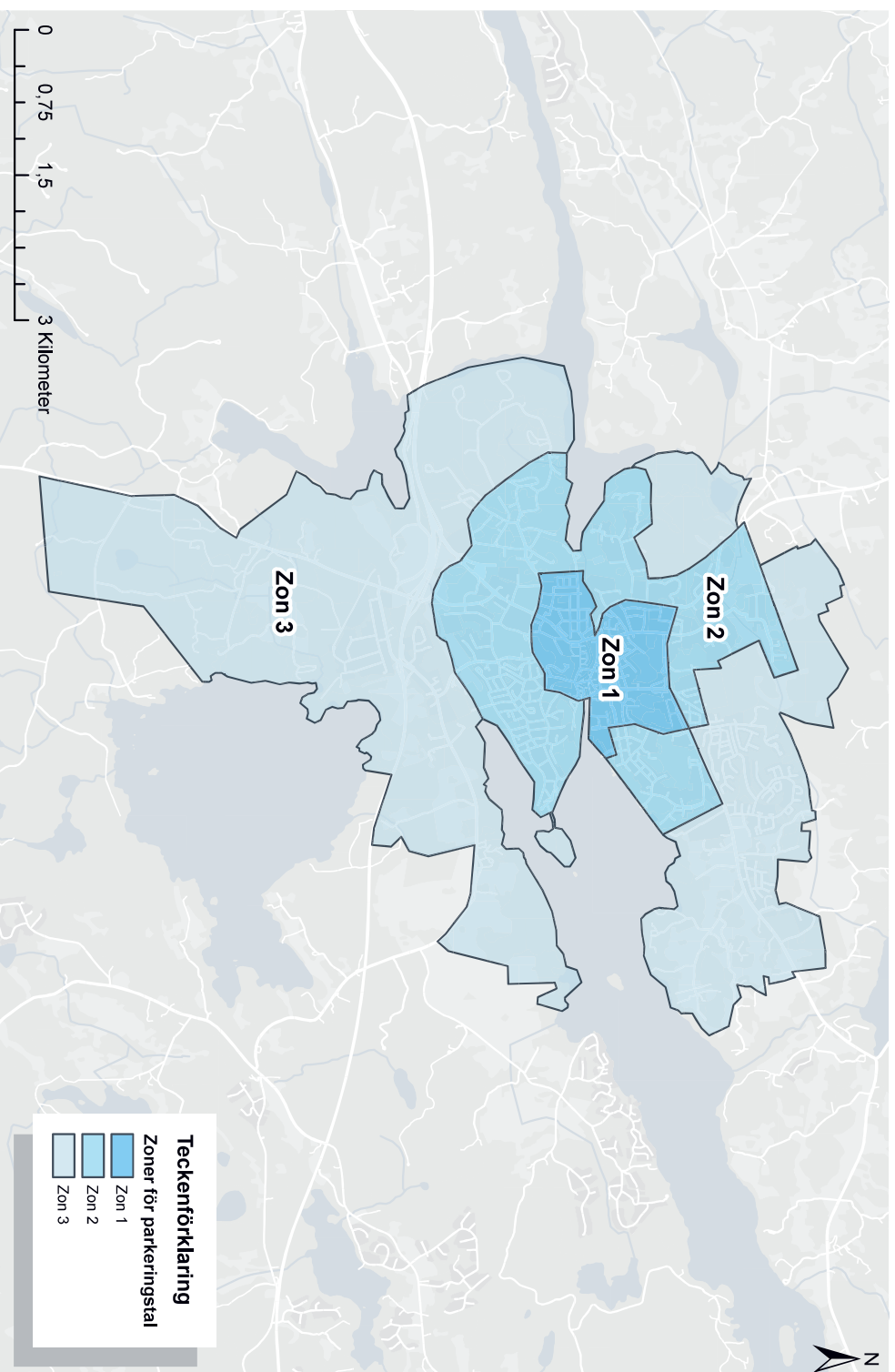
Parkeringstal för bostäder

En genomsnittlig bil står parkerad 95% av dygnet och kräver flera parkeringsplatser vid olika målpunkter som bostad, arbetsplats och vid olika typer av verksamheter. Parkering kräver mycket yta som konkurrerar med alternativ användning av markens nyttjande. I centrala lägen av staden behöver ibland parkeringsgarage anläggas vilket är kostsamt.

För att bestämma ett parkeringstal är det viktigt att utbud och efterfrågan av parkeringsplatser är i jämvikt. Ett för lågt utbud inom kvartersmark kan tränga ut parkerade bilar på gatumark och ett för högt utbud kan stimulera till ökat bilinnehav. Finns det gott om parkeringsplatser som dessutom ofta är gratis ökar efterfrågan på bil.

Norrtälje kommun har enligt Plan- och bygglagen ett ansvar att ta fram riktlinjer för parkering till bostäder och verksamheter. Parkeringstalet utgår från en trestegsmodell. Parkeringstalen gäller endast för lägenheter. Parkering för villa och radhus ordnas inom den egna kvartersmarken.

Steg 1-2, är grundläggande för att kunna beräkna parkeringsbehovet vid nybyggnation. Stegen inriktar sig på att uppskatta rätt antal parkeringsplatser för den kommande bebyggelsen för att få en så god prognos som möjligt. I steg 3, erbjuder Norrtälje kommun exploatören möjligheten att påverka boende att välja alternativa färdmedel istället för att äga bil. Genom åtgärder som gröna färdplaner, extra goda cykelfaciliteter och bilpool kan parkeringsbehovet minska och ett lägre antal parkeringsplatser behöver byggas.



Steg 1. Bilinnehav

Det befintliga bilinnehavet är utgångspunkt för att bedöma parkeringsbehovet i nybyggda hus. Bilinnehavet beror på avstånd till centrum, tillgång till service och viktiga målpunkter. I de centrala delarna är bilinnehavet lägre än i de yttre delarna. För att skapa en god balans av utbud och efterfrågan på parkering har vi valt att dela in tätorten i tre zoner.

För att beräkna hur många parkeringsplatser som behövs vid en exploatering utgår parkeringstalet från områdesspecifika parkeringstal och projektspecifika parkeringstal.

Det områdesspecifika parkeringstalet kan användas i ett tidigt skede i exploateringsprocessen för att få en indikation på hur många parkeringsplatser som kommer att behövas i det nya området.

För att slutligt bestämma parkeringstalet ska parkeringsbehovet beräknas utifrån den totala lägenhetssammansättningen i en fastighet, ett så kallat projektspecifikt parkeringstal. På så sätt fås ett flexibelt parkeringstal som kan röra sig upp eller ned beroende på om många små eller stora lägenheter planeras, vilket har stor påverkan på parkeringsefterfrågan.

Besöksparkering på 0,1 parkeringsplatser per lägenhet ska adderas till parkeringstalet.

Parkeringstal för bil			
	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Lägenheter i flerbo- stadshus – bilplatser per lägenhet (inkl. besök)	0,80	0,96	1,11
Lägenheter i flerbo- stadshus – bilplatser per lägenhet (exkl. besök)	0,70	0,86	1,01
Lägenhet i flerbo- stadshus – bilplatser per antal rum (inkl. besök)			
1 rum	0,46	0,56	0,68
2 rum	0,59	0,79	0,90
3 rum	0,88	1,08	1,19
4 rum eller fler	1,15	1,09	1,36
Lägenhet i flerbo- stadshus – bilplatser per antal rum (exkl. besök)			
1 rum	0,36	0,46	0,58
2 rum	0,49	0,69	0,80
3 rum	0,78	0,98	1,09
4 rum eller fler	1,05	0,99	1,26





Räkneexempel

Vill en exploatör bygga 84 stycken lägenheter i Solbacka som ligger i zon 3 så beräknas det projektspecifika parkeringstalet enligt tabellen nedan.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	Parkeringstal	Antal platser
1 rum och kök	11 st	0,68	7,48
2 rum och kök	23 st	0,90	20,70
3 rum och kök	31 st	1,19	36,89
4 rum och kök	14 st	1,36	19,04
5 rum och kök	5 st	1,36	6,80

För att räkna ut hur många parkeringsplatser som behövs så multipliceras antalet lägenheter med det aktuella parkeringstalet (grundvärdena hämtas från tabellen Parkeringstal för bil). För 1 rum och kök blir beräkningen således $11 \cdot 0,68 = 7,48$. Totalt behövs 91 parkeringsplatser. Parkeringstalet ska summeras uppåt. Samtliga värden inkluderar besöksparkering.

Steg 2. Samutnyttjande

Olika kategorier av parkeringsanvändare efterfrågar vanligen parkering vid olika tidpunkter på dygnet vilket ger möjlighet till samutnyttjande av parkeringsplatser. Detta innebär att en parkeringsplats kan nyttjas av flera användare. Ett exempel kan vara boende och verksamma som delar på parkering utan att denne reserveras för någon av dem.

Förutsättningarna för att ordna parkeringen i gemensamma anläggningar bör studeras i varje projekt. Den totala parkeringsefterfrågan kan minska med upp till 50% genom att olika användare (boende, verksamma och handel) samutnyttjar parkeringar.



Steg 3. Gröna parkeringstal

Gröna parkeringstal är ett erbjudande till exploatören. Det innebär att om exploatören genomför mobilitetsåtgärder som kan minska parkeringsefterfrågan, till exempel genom extra goda cykelfaciliteter, cykelpool och bilpool fås rabatt på parkeringstalet. Åtgärdernas möjligheter att påverka människors tillgänglighet kommer att bedömas stegvis för att bestämma rabattens storlek.

Rabattstrukturen gäller inom parkeringszon 1 och 2 där tillgängligheten är god. För att reducera parkeringstalet i utbyte mot att exploatören genomför vissa mobilitetstjänster, måste området vara lokaliserat så att det finns förutsättningar att välja alternativ till egen bil.

I stadsnära lägen där det finns platser som lockar till sig människor och andra förutsättningar till att transportera sig har åtgärder för gång- och cykel större potential att minska parkeringsefterfrågan. Längre bort från stadskärnan är tillgängligheten lägre och där kan åtgärder som exempelvis bilpool vara ett alternativ för att minska parkeringsefterfrågan. Inom parkeringszon 3 bedöms mobilitetsåtgärder i respektive projekt.

Cykelparkeringstal för bostäder

Cykeltrafik är en viktig del av ett hållbart transportsystem och cykelparkering utgör ett viktigt komplement till bilparkering för att främja hållbart resande med god tillgänglighet.

Cykling ger en sundare livsstil som förbättrar folkhälsan och minskar avgaser och utsläpp. Skaran av cyklister blir allt mer varierad och består idag av bland annat elcykelanvändare, snabba cyklister och de som vill cykla i lite lugnare takt.

Cyklisterna ställer allt högre krav på cykelparkering och visar på olika anspråk av utformning för bland annat kort- och långtidsparkering, att kunna låsa fast ramen och cykelservice som luftpumpar. I Sverige är det vanligt att äga cykel och det finns i storleksordningen lika många cyklar som invånare i Sverige.

Ingen zonindelning tillämpas för cykelparkering utan parkeringstalen gäller likartat för hela Norrtälje stad. Parkering för cykel ordnas på kvartersmark likt boendeparkering för bilar. Om inte cykelparkering kan ordnas inom kvartersmark kan i vissa fall de ytor som ligger närmast start- och målpunkten prioriteras för cykelparkering.



Flerbostadshus

För att förenkla för fler att använda cykel ska det finnas god tillgång till väl utformade cykelparkeringar för boende och besökare som ska fördelas mellan lättillgänglig inomhusförvaring och utomhusförvaring i nära anslutning till entrén. Utrymme bör skapas för att underlätta parkering av elcyklar, lastcyklar och cykelkärror med goda låsmöjligheter då användandet av denna typ av fordon är på uppgång. Tillgång till cykelpump, dörröppnare och liknande rekommenderas.

Parkeringsställen för cykel är anpassade till att boende i mindre lägenheter cyklar i högre utsträckning än övriga befolkningen samtidigt som deras bilinnehav är lägre.

Småhus

Inget parkeringstal finns för småhus. För småhus ordnas cykelparkering inom den egna tomten, i garage eller liknande, i den utsträckning de finner passande.

Parkeringsstal för cykel	
Lägenhet i flerbostadshus – cykelplatser per antal rum (inkl. besök)	
1 rum	1,0
2 rum	1,5
3 rum	2,0
4 rum eller fler	2,5



Parkeringstal för verksamheter

Med verksamheter menas arbetsplatser och verksamheter som attraherar besöks trafik. Arbetsplatser kan bestå av kontor, industrier, skolor och sjukhus samt handel. Handel är den verksamhet som attraherar mest besöks trafik och kan i vissa fall bli mycket omfattande, till exempel externa handelsetableringar.

Parkeringsmöjligheterna vid arbetsplatser kan till stor del påverka bilanvändningen. Parkeringsefterfrågan vid arbetsplatser minskar om det är ont om parkeringsplatser i närområdet och efterfrågan ökar om det finns gott om parkeringsplatser.

För att beräkna parkeringsbehovet för arbetsplatsparkering och besöks parkering används tal för antal sysselsatta och antal besökare. Inom olika verksamheter kan arbetstätheten variera kraftigt, antalet anställda per lokalyta, framför allt inom handel och industri samt var i staden de är lokaliserade. Rekommenderade parkeringstal är att betrakta som utgångspunkt för diskussion med verksamhetsutövaren.

En viktig utgångspunkt vid bedömning av andelen färdmedelsval är vilket upptagningsområde handeln har. Ett externt handelsområde kan ha ett regionalt upptagningsområde och är därmed bilorienterat. En lokal dagligvaruhandel har stort lokalt upptagningsområde och då bör fokus ligga på cykelparkering.

Norrtälje kommun bör vara restriktiv med att öka mängden parkeringsplatser och se en potential i att minska dem.

Gröna parkeringstal ska tillämpas för verksamheter som genomför mobilitetsåtgärder för att minska parkeringsbehovet. Åtgärder som uppmuntrar och underlättar användandet av alternativa färdmedel kan vara cykelfaciliteter, ombytes- och duschrum för anställda eller att bistå med gröna resplaner som minskar de anställdas bilanvändande.

Rekommenderade bilparkeringstal för verksamheter - besökare		
Kategori	Centralt – bilparkering per 1000 BTA	Ytterområde – bilparkering per 1000 BTA
Kontor	2	3
Småindustri	-	-
Storindustri	-	-
Detaljhandel	29	36
Stormarknad	29	36

Rekommenderade bilparkeringstal för verksamheter - sysselsatta		
Kategori	Centralt – bilparkering per 1000 BTA	Ytterområde – bilparkering per 1000 BTA
Kontor	15	18
Småindustri	12	15
Storindustri	6	7
Detaljhandel	8	10
Stormarknad	7	9

Bana väg för nya parkeringslösningar

I en expanderande stad krävs nya parkeringslösningar. Därför avser Norrtälje kommun att skapa ett hållbart och långsiktigt förhållningssätt för Norrtälje stads parkeringsutbud. Vi ser fördelar med gemensamma parkeringslösningar och samutnyttjande.

Norrtälje kommun ska integreras och utvecklas i takt med övriga Stockholmsregionen och Norrtälje stad ska stimulera tillväxt och utveckling i hela kommunen.

När staden växer med flera nya stadsdelar i centrala lägen och där exploateringsgraden är hög finns svårigheter med att ordna parkering inom den egna kvartersmarken och parkeringen blir mer kostsam. Att anlägga parkeringsgarage kostar mellan 200 000 - 500 000 kronor per parkeringsplats. Norrtälje stad går från karaktären av en tätort till en stad med flera nya stadsdelar som Norrtälje hamn, Lommarstranden, Övre bryggårdsgårdet och "Destination Norrtälje". Befolkningen beräknas öka med 8000 invånare till år 2025.

För att klara parkeringsbehovet bör kommunen initiera möjligheterna att anlägga gemensamma parkeringsanläggningar. Medfinansiering till parkeringsanläggningar tas in via parkeringsköp, vilket innebär att fastighetsägare hyr eller köper parkeringsplats av kommunen istället för att ordna med parkering inom den egna kvartersmarken. Samutnyttjande innebär flera fördelar, dels att det totala antalet parkeringsplatser kan minska och värdefull yta kan användas för andra ändamål och dels att förutsättningarna att öka attraktiviteten för alternativa trafikslag till bilen förbättras.



Rätt bil på rätt plats

Genom att erbjuda en fungerande parkeringspolitik som stimulerar såväl nybyggnation i stadsnära lägen som ökad tillgänglighet till stadskärnan måste behoven av parkering prioriteras. Prioriteringen gäller i blandad stadsmiljö som innehåller flera olika funktioner som bostäder, arbetsplatser och kontor. I särskilda fall kan ett område bestå av endast en bebyggelsetyp, till exempel handel. I dessa fall kan avsteg från prioriteringen göras.

Tillgången till parkeringsplatser har stor betydelse för att locka besökare, boende och arbetstagare till stadskärnan. Norrtälje kommun är till ytan en tredjedel av länet med mycket landsbygd och spridd bebyggelse. För många är bilen det enda rimliga resalternativet. Kommunal service, nöjesutbud och butiker måste vara tillgängliga för dem som inte har möjlighet att använda alternativa transportmedel. För boende i Norrtälje stad finns det fler alternativ att välja mellan. För verksamheter kan god tillgång till parkeringsplatser förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Prioritering av parkering inom kvartersmark

Parkering bör i huvudsak ordnas inom kvartersmark om inte parkeringsköp eller samutnyttjande tillämpas.

För att stimulera till minskad bilanvändning ska det vara möjligt för boende att lämna bilen hemma och istället använda kollektivtrafik eller gång- och cykel. Därför bör bilen ha en plats i bostadskvarteret där den kan stå dygnet runt. För verksamheter bör parkeringsbehovet följa ambitionen att arbetstagarna kan lämna bilen hemma vilket medför att tillgången till arbetsplatsparkering inom kvartersmark inte bör prioriteras. För näringslivet är kundparkering viktigt eftersom det erbjuder en konkurrensfördel. Parkeringsbehovet på kvartersmark bör således prioriteras enligt följande:

1. Boendeparkering
2. Besöks- och kundparkering
3. Arbetsplatsparkering

Prioritering mellan parkeringsbehov på gatumark

Parkering på gatumark är i första hand till för ärende, angöring och besök och ska stödja näringslivet genom att skapa förutsättningar för korttidsparkering.

De parkeringsmöjligheter som finns på gatumark ska inte prioriteras för boende eller enskilda fastigheter. I äldre bostadsområden är gatan ofta den enda platsen att parkera bilen på. Riktlinjerna gäller därför nybyggnation.

Boendeparkering på gatumark ska inte subventioneras. Kostnaden för gatumarksparkering ska vara lika med eller överstiga kostnaden för kvartersmarksparkeringen så att inte kvartersmarksparkeringen riskerar låg belägningsgrad. Det ska vara billigare att parkera inom kvartersmarken så att de boende undviker att parkera på gatan, för att inte blockera möjligheten att bygga attraktiva stadsrum med god tillgänglighet och säkerhet för alla färdmedel.

Användandet av gatumarkens parkeringsmöjligheter bör därför upplåtas efter följande prioriteringsordning:

1. Angöring- och besöksparkering
2. Boendeparkering
3. Arbetsplatsparkering



På www.norrtalje.se/parkering finns uppdaterad information om Norrtälje kommuns parkeringsplatser. På länken finner du även aktuell information om det pågående arbetet med att skapa en parkeringssituation som stödjer kommunens utveckling.

KONTAKTUPPGIFTER

Norrtälje kommun
Kommunstryrelsekontoret
Box 800
761 28 Norrtälje

Telefon: 0176-710 00
E-post: kontaktcenter@norrtalje.se