

Författningssamling i Borlänge kommun

Parkeringstal för Borlänge kommun

Beslutad av kommunfullmäktige 2017-02-14, § 15

Metadata om dokumentet

Dokumentnamn Parkeringstal för Borlänge kommun		Dokumenttyp Riktlinje	Omfattar Kommunen Kommunala bolagen
Dokumentägare Sektorchef samhällsbyggnad	Dokumentansvarig Plan- och markchef	Publicering Författningssamling, Insidan, Webbplats Borlänge kommun	
Författningsstöd Kommunallagen, 8 kap. 3 §			
Beslutad 2017-02-14, § 15	Bör revideras senast 2020-12-31	Beslutsinstans Kommunfullmäktige	Diarienummer 2016-1939

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
2. Tolkning av parkeringstalen	4
3. Zoner	5
3.1. Zon 1 – Centrum	6
3.2. Zon 2 – Innerstaden	6
3.3. Zon 3 – Övriga kommunen.....	7
4. Parkeringstal för cykel	7
4.1. Bostäder	7
4.2. Arbetsplatser och besöksverksamhet	8
4.3. Skolverksamhet.....	8
5. Parkeringstal för bil	8
5.1. Bostäder	9
5.2. Arbetsplatser och besöksverksamhet	9
5.3. Skolverksamhet.....	9
6. Reduktion av parkeringstal.....	10
6.1. Samnyttjande	10
6.2. Grönt parkeringsköp.....	11

1. Inledning

I den gemensamma översiktsplanen för FalunBorlänge uttrycks tydligt att bilens anspråk på kommunens markytor ska minska. Bilparkeringar ska göras mer ändamålsenliga och anpassade i antal samt att utrymme ska skapas så att städerna kan förtätas. Den säger också att gång, cykling och kollektivtrafik ska öka, att det ska finnas trygga cykelparkeringsplatser i närheten av viktiga målpunkter och att det behövs fler lättillgängliga cykel- och servicefunktioner.

Tillsammans har Borlänge kommun och Borlänge Energi tagit fram en parkeringsstrategi. Den beskriver hur kommunen ska arbeta för att uppnå de planeringsinriktningar och rekommendationer som beslutats i översiktsplanen med koppling till parkering. Parallellt med framtagandet av strategin har nya parkeringstal tagits fram. Talen anger hur många parkeringsplatser som ska anläggas när man bygger nytt, bygger om eller ändrar en fastighets användning. Parkeringstal, eller normer som de ibland kallas, har använts för bilparkering under lång tid och är i dag en självklarhet även för cykelparkering. Eftersom samhället ständigt utvecklas måste talen uppdateras med jämna mellanrum. Kommunens tidigare norm som antogs 2002 gäller enbart bilparkering och bedöms inte skapa tillräckliga möjligheter till förtätning av centrum, eller till flexibilitet.

Det främsta syftet med parkeringstal är att säkerställa att rätt mängd parkeringsplatser finns i parkeringssystemet. Talen kan också användas som ett effektivt styrmedel för att påverka resandet i en kommun. Parkeringsstrategin och parkeringstalen har tagits fram i en enhetlig process och harmoniserar båda med översiktsplanens intentioner och med varandra. Talen är därmed anpassade för att bidra till effektiv markanvändning och minskad biltrafik samt för att främja gång, cykel- och kollektivtrafik.

Dokumentet Parkeringstal för Borlänge anger de nya parkeringstalen och beskriver hur de ska tolkas. Till dokumentet hör tre bilagor varav den första redovisar vilka indata som legat till grund vid framtagandet av nya parkeringstal och den andra redogör för hur själva beräkningen av parkeringstalen gått till. Den tredje bilagan är en vägledning för särskilda utredningar där parkeringstalen inte kan tillämpas.

2. Tolkning av parkeringstalen

Parkeringstalen talar om hur många parkeringsplatser som ska anläggas när man bygger nytt, bygger om eller ändrar en fastighets användning. Av talen framgår hur många parkeringsplatser som ska vara avsedda för besökare.

Parkeringstalen är flexibla, vilket innebär att det finns en tolkningsfrihet i varje enskilt fall. Talen utgör en generell rekommendation som i många fall kan tillämpas utan justering. Flexibiliteten säkerställer att hänsyn kan tas till specifika förutsättningar om sådana föreligger och att fastighetsägare och exploatörer kan påverka processen i större utsträckning. Det är dock kommunen som beslutar när avvikelser från parkeringstalen är lämpliga och i vilken grad.

Parkeringstalen för cykelplatser ska tolkas som ett minimalt. Trafiksystemet tål ett överskott av cykelplatser, dels med hänsyn till kommunens mål om ökat cyklande och dels för att cykelplatser är mindre utrymmeskrävande än bilplatser.

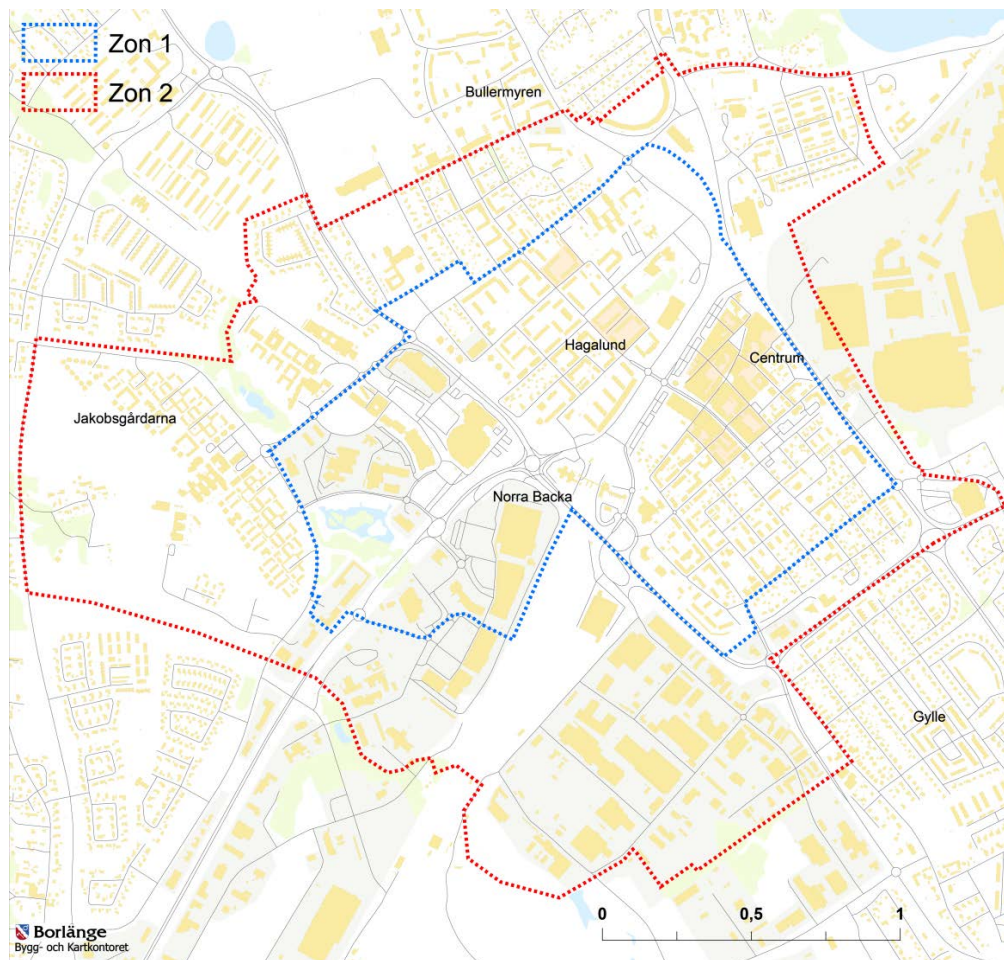
Parkeringsstalen för bil ska tolkas som ett maxtal. Översiktsplanen anger att kommunens bilparkeringar ska göras mer ändamålsenliga och anpassade i antal, varför ett överskott av bilplatser bör undvikas. Det gäller i synnerhet centrala Borlänge där förtätningstiljan är som störst. I zon 1, som beskrivs i kapitel 3, gäller därför att om någon vill bygga fler bilplatser än parkeringstalet anger måste de extra platserna byggas under mark eller i parkeringshus med våningar ovan mark. Undantag gäller för enbostadshus där parkering sker på egen tomt och inte i gemensamhetsanläggning. I zon 2 och 3 gäller generellt att det ska finnas goda och väl motiverade skäl till att bygga fler bilplatser än parkeringstalet anger.

Parkeringsstalens flexibilitet innebär att det finns möjlighet att bygga färre bilplatser än parkeringstalet anger. Initiativet kan komma från kommunen baserat på att det finns specifika förutsättningar som talar för ett lägre bilinnehav eller bilanvändande än vad parkeringstalen baseras på. Det kan också komma från exploatören eller fastighetsägaren mot att denne åtar sig att genomföra insatser för att minska fastighetens bilinnehav eller bilanvändning. Sådana insatser går under benämningen gröna parkeringsköp. Det finns beskrivet i parkeringsstrategin samt i kapitel 6 nedan. Där beskrivs även möjlighet till samnyttjande och parkeringsköp, vilket är ett annat sätt att bygga färre bilplatser än vad som anges i parkeringstalen. Till skillnad från Borlänges tidigare parkeringsnorm från 2002 finns inget färdigbestämt tal i de fall samnyttjande tillämpas, då det anses för generellt.

För verksamheter anger parkeringstalen antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Parkeringsstalen för bostäder är angivna i termer av hur många parkeringsplatser som ska byggas per genomsnittlig bostad eller per 1000 m² BTA. Ofta används tal per bostad vid bygglovsprövning och tal per 1000 m² BTA vid detaljplanering. Vilket av talen som är mest lämpligt att använda varierar dock från fall till fall. Det kan till exempelvis påverkas av hur känd detaljeringsgraden är eller vilken typ av bostäder som ska byggas. Det finns därmed inget tvång att använda det ena eller andra talet i olika delar av planprocessen, utan det tal som passar situationen och projektet bäst används. I bilagorna 1 och 2 framgår det vilka parametrar som ligger till grund för respektive tal, vilket kan användas som vägledning om det är oklart vilket tal som är mest lämpligt att tillämpa.

3. Zoner

Den som bor mitt i centrum har i regel inte samma behov av att använda bil som den som bor på landsbygden, men desto större tillgång till kollektivtrafik och möjlighet att kunna cykla eller gå. Med hänsyn till de varierande förutsättningar som finns tillämpas i regel olika parkeringstal för olika zoner inom en kommun. I arbetet har kommunen delats in i tre zoner. Zon 1 och 2 illustreras i figuren nedan, zon 3 omfattar alla övriga områden inom kommunen.



Figur 1. Borlänge kommuns zonkarta

Zonerna är uppdelade utifrån dagens förutsättningar. Beroende på hur kommunen utvecklas kan det i framtiden finnas behov av att använda en annan zonindelning.

3.1. Zon 1 – Centrum

Zon 1 utgörs av centrumkärnan samt av centrumnära områden som Kupolen och Norra Backa. I zon 1 finns en stor funktionsblandning och många blandade anspråk. Det finns mycket goda möjligheter att transportera sig utan bil. Förtätningstiljen är stor i zonen och kommunen vill frigöra parkeringsytor för andra ändamål. I zon 1 är det därför både möjligt och angeläget att skapa markeffektiv parkering genom att tillämpa låga parkeringstal för bil och höga parkeringstal för cykel.

3.2. Zon 2 – Innerstaden

Zon 2 utgörs av stadsnära miljöer med god närhet till centrum. Bebyggelsen är mer funktionsuppdelad än i centrum, vilket innebär att parkeringsytorna har en tydligare målgrupp med färre anspråk från olika brukare. Det är därför enklare för kommunen att hitta rätt reglering. Då avstånden till centrum är förhållandevis små finns goda möjligheter för invånare, arbetstagare och besökare att gå eller cykla vilket ställer krav på bra infrastruktur för oskyddade trafikanter. Det är också nära resecentrum och lokala busslinjer, vilket innebär möjlighet till minskade bilresor på längre avstånd.

Förutsättningarna i zon 2 är sådana att låga parkeringstal för bil och höga parkeringstal för cykel kan tillämpas.

3.3. Zon 3 – Övriga kommunen

Zon 3 består av alla kommunens områden som ligger utanför zon 1 och 2. I nuläget finns inget behov av att lyfta ut yttre tätorter eller mindre orter som en särskild zon. Med undantag för några tätortscentrum är bebyggelsen i zon 3 funktionsuppdelad och liksom i zon 2 finns en tydlig målgrupp för respektive parkeringsyta. Det finns inget större förtätningstryck utanför staden och parkering behöver därför inte användas som styrmedel för att frigöra ytor. Däremot har kommunen ambitiösa målsättningar om att minska resor med bil till förmån för fler resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik, vilket kan åstadkommas med hjälp av parkering som styrmedel. Utanför centrum krävs i regel att trafikanten färdas ett längre avstånd vilket innebär att cykeln får sämre konkurrenskraft. I parkeringsstrategin lyfts bland annat att det ska finnas parkering för bil och cykel vid bytespunkter och större hållplatser utanför centrum.

4. Parkeringstal för cykel

	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Antal platser per 1000 m ² BTA		
Flerbostadshus	28	30	30
Studentboende, smålägenhet < 35 m ²	60	60	60
Kontor	18	18	14
Industri	-	14	9
Butik centrum/lokalt centra	25	17	17
Butik köpcentrum	34	19	19
Hotell	5	5	5
Förskola	35	29	21
Grundskola	51	43	33
Gymnasieskola	53	46	39

Tabell 1. Parkeringstal för cykel – sammanfattning

4.1. Bostäder

Parkeringstalen anges som antal parkeringsplatser för cykel per bostad och per 1000 m² BTA. Tabellerna nedan visar dels antal platser för boende och dels antal platser för besökare. För småhus har inga parkeringstal angivits då de boende parkerar sina cyklar på den egna tomten i den omfattning de finner lämpligt. Av de cykelplatser som anläggs bör minst 50 procent finnas inomhus.

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Boende	Besök	Boende	Besök	Boende	Besök
	Flerbostadshus	1,6	0,2	1,8	0,1	1,8
Studentboende, smålägenhet < 35 m ²	1	0,5	1	0,5	1	0,5

Tabell 2. Parkeringsplatser för cykel per bostad

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Boende	Besök	Boende	Besök	Boende	Besök
Flerbostadshus	25	3	27	3	28	2
Studentboende, smälägenhet < 35 m ²	40	20	40	20	40	20

Tabell 3. Parkeringsplatser för cykel per 1000 m² BTA bostäder

4.2. Arbetsplatser och besöksverksamhet

Nedan anges hur många cykelparkeringsplatser som minst ska finnas per 1000 m² BTA verksamheter. Tabellen nedan visar dels antal platser för personal och dels antal platser för besökare. Beroende på verksamhetstyp bör målsättningen vara att 20-30 procent av parkeringsplatserna för cykel finns inomhus.

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Personal	Besök	Personal	Besök	Personal	Besök
Kontor	15	3	15	3	13	1
Industri	-	-	12	2	8	1
Butik centrum/lokalt centra	5	20	4	13	4	13
Butik köpcentrum	4	30	4	15	4	15
Hotell	3	2	3	2	3	2

Tabell 4. Parkeringsplatser för cykel per 1000 m² BTA verksamheter

4.3. Skolverksamhet

Nedan anges hur många cykelparkeringsplatser som minst ska finnas per 1000 m² BTA verksamheter. Av de cykelplatser som anläggs bör minst 50 procent vara väderskyddade. Tabellen nedan visar dels antal platser för personal och dels antal platser för elever.

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Personal	Elever	Personal	Elever	Personal	Elever
Förskola	12	13	10	19	7	14
Grundskola	7	44	6	37	4	29
Gymnasieskola	4	49	4	43	2	37

Tabell 5. Parkeringsplatser för cykel per 1000 m² BTA vid skolverksamhet fördelat på personal och elever

5. Parkeringstal för bil

	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Antal platser per 1000 m ² BTA		
Flerbostadshus	9	11	13
Småhus	7	9	11
Studentboende, smälägenhet < 35 m ²	4,5	4,5	7
Kontor	7	11	17
Industri	-	7	10
Butik centrum/lokalt centra	14	13	22
Butik köpcentrum	20	14	26
Hotell	6	9	18
Förskola (parkering + angöring)	3+4	5+6	10+8

Grundskola (parkering + angöring)	2+2	3+4	6+5
Gymnasieskola (parkering + angöring)	1+0,4	2+0,6	4+1

Tabell 6. Parkeringstal för bil – sammanfattning

5.1. Bostäder

Parkeringstalen för bostäder anges som bilplatser per bostad och som bilplatser per 1000 m² BTA bostäder. Tabellerna nedan visar dels antal platser för boende och dels antal platser för besökare. När det gäller småhus kan parkering i vissa fall anordnas inom den egna tomten och i andra fall sker parkering inom gemensamhetsanläggning. Därför anges dessa olika alternativ med egna tal.

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Boende	Besök	Boende	Besök	Boende	Besök
Flerbostadshus	0,5	0,1	0,6	0,1	0,8	0,1
Småhus – parkering inom egen tomt	1	1	1	1	1	1
Småhus – parkering på gemensam anläggning	0,9	0,1	1	0,1	1,1	0,1
Studentboende, smålägenhet < 35 m ²	0,1	0,05	0,1	0,05	0,15	0,1

Tabell 7. Bilplatser per bostad

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Boende	Besök	Boende	Besök	Boende	Besök
Flerbostadshus	8,5	0,5	10	1	12	1
Småhus	6,5	0,5	8	1	10	1
Studentboende, smålägenhet < 35 m ²	4	0,5	4	0,5	6	1

Tabell 8. Bilplatser per 1000 m² BTA bostäder

5.2. Arbetsplatser och besöksverksamhet

Nedan anges hur många bilplatser som ska finnas per 1000 m² BTA verksamheter. Tabellen nedan visar dels antal platser för personal och dels antal platser för besökare.

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Personal	Besök	Personal	Besök	Personal	Besök
Kontor	6	1	9	2	15	2
Industri	-	-	6	1	9	1
Butik centrum/lokalt centra	2	12	2	11	4	18
Butik köpcentrum	2	18	2	12	5	21
Hotell	1	5	1,5	7,5	S*	S*

*Särskild utredning krävs med hänsyn till lokalisering, antal rum och övriga faciliteter

Tabell 9. Bilplatser per 1000 m² BTA verksamheter

5.3. Skolverksamhet

Parkeringstalet för skolverksamhet avser enbart den bilparkering som behövs för verksamhetens anställda. Utöver parkering finns i regel behov av utrymmen för bilangöring i anslutning till skolor, eftersom många elever hämtas och lämnas med bil. Behoven varierar i olika delar av kommunen och beror även på elevernas ålder. Vissa

skollokalerna hanterar enbart skolverksamhet, medan det finns skollokalerna som används för andra ändamål utanför skoltid. Beroende på behoven kan angöringen ske utmed gata, i vändzon eller som fasta platser med korttidsreglering. I vissa fall kan det också finnas behov av parkeringsplatser för längre uppställning. Då det är svårt att generalisera behoven av angöring krävs alltid en särskild utredning. Utredningen ska ta hänsyn till kommunens parkeringsstrategi och målet om att biltrafiken kraftigt ska minska.

	Zon 1 – Centrum		Zon 2 - Innerstaden		Zon 3 – Övriga kommunen	
	Parkering	Angöring	Parkering	Angöring	Parkering	Angöring
Förskola	3	S*	5	S*	10	S*
Grundskola	2	S*	3	S*	6	S*
Gymnasieskola	1	S*	2	S*	4	S*

*Särskild utredning krävs med hänsyn till lokalisering, bilinnehav, lokalernas användning och andra specifika förutsättningar

Tabell 10. Bilplatser per 1000 m2 BTA skolverksamhet

6. Reduktion av parkeringstal

De parkeringstal som anges för bil i kapitel 5 är generellt ett maxtal som kan reduceras. I kommunens parkeringsstrategi från 2016 ingår reduktionsåtgärder som en del av strategiområdet Effektiv markanvändning. Nedan ges en kort sammanfattning av de reduktionsåtgärder som är möjliga, mer information finns i parkeringsstrategin.

6.1. Samnyttjande

Samnyttjande är en möjlighet när det finns flera olika verksamhetstyper som kan använda samma parkeringsplatser. Utgångspunkten är att man beräknar hur många bilplatser som ska anläggas per verksamhet utifrån angivna parkeringstal (se kapitel 5). I exemplet nedan har vi antagit att en fastighetsägare ska bygga både bostäder och kontor på en fastighet och att det enligt parkeringstalen krävs 30 bilplatser för bostäderna och 50 bilplatser för kontoret.

När parkeringstalen är beräknade görs en bedömning av vilken belägningsgrad som kan väntas på parkeringsplatsen. I exemplet nedan bedöms minst 80 procent av de boendes bilar stå parkerade, och 10-70 procent av de verksammas bilar.

Tidpunkt	Bilplatsbehov bostäder	Bilplatsbehov kontor	Sammanlagt bilplatsbehov
Vardag 10-16	$30 \cdot 80 \% = 24$	$50 \cdot 70 \% = 35$	59 bilplatser
Fredag 16-19	$30 \cdot 80 \% = 24$	$50 \cdot 20 \% = 10$	34 bilplatser
Lördag 10-13	$30 \cdot 80 \% = 24$	$50 \cdot 10 \% = 5$	29 bilplatser
Natt	$30 \cdot 100 \% = 30$	$50 \cdot 20 \% = 10$	40 bilplatser

Tabell 11. Beräkning av dimensionerande tidpunkt för samnyttjande

Beräkningen utförs i enlighet med tabellen ovan och ger svar på vilket tillfälle behovet av parkering är som störst, i exemplet blir det vardagar kl. 10-16. Det tillfället blir dimensionerande och talar om att fastighetsägaren får bygga 59 bilplatser istället för 80.

6.2. Grönt parkeringsköp

Om fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärder som stimulerar ett mer hållbart resande och därmed bidrar till ett minskat bilparkeringsbehov, kan denne få anlägga färre bilplatser än vad kommunens parkeringstal anger. Det finns en uppsjö av åtgärder som kan leda till minskat bilparkeringsbehov. Vissa ger effekt för alla brukare medan andra riktar sig antingen mot boende eller mot företag. I parkeringsstrategins kapitel 2, i avsnittet Effektiv markanvändning, finns en förteckning med exempel på åtgärder samt en uppskattning av hur stor reduktion som kan vara rimlig. Bilpooler bedöms som den mest effektiva åtgärden då en bilpoolsbil bedöms kunna ersätta flera personbilar. Andra åtgärder kan exempelvis vara elcykelpool med packcyklar såväl som vanliga cyklar, vilka möjliggör och underlättar längre resor samt behov att kunna frakta exempelvis matkassar eller annan skrymmande packning.

För att inte låsa reduktionstalen till bestämda åtgärder kommer detta bedömas från fall till fall utifrån givna förutsättningar. Det öppnar även upp för nya innovativa möjligheter att utveckla kommunen på ett hållbart vis.

Författningssamling i Borlänge kommun

Bilaga 1 – Indata

Parkeringsstal Borlänge kommun

I denna bilaga redovisas de förutsättningar som varit utgångspunkt vid beräkning av Borlänges parkeringstal 2016.

1. Boendestatistik

Vid beräkning av parkeringstal för bostäder behövs uppgifter om hur många som generellt bor per lägenhet eller småhus i respektive zon, hur stora bostäderna generellt är samt hur högt bilinnehavet är. Denna statistik är hämtad från Statistiska Centralbyrån och har sammanställts av Borlänge kommun. Följande statistik har använts för att beräkna parkeringstal för bostäder.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Genomsnittligt antal invånare per lägenhet*	1,6	1,8	1,8
Genomsnittligt antal invånare per hus	2,7	2,6	2,5
Genomsnittlig area per lägenhet (m ²)	64	65	64
Genomsnittlig area per hus (m ²)	140	123	116
<i>*Antalet för zon 1 och 3 är ett medelvärde, medan talet för zon 2 är ett medianvärde. Skälet till att en annan metod för beräkning valts för zon 2 är att Jakobsgårdarna har en avvikande statistik och medianen bedöms vara mer rättvisande.</i>			

Tabell 1. Statistik om boendeförhållanden

2. Bilinnehav

Bilinnehavet ökar i regel varje år vilket är en trend som gäller riket som helhet. Borlänge kommun har som ambition att färre resor ska göras med bil. Det är dock svårt för kommunen att helt och hållet påverka bilinnehavet eftersom det är kopplat till andra faktorer, t ex hushållens ekonomi.

Ibland kan bilinnehavet justeras vid framtagning av parkeringstal. En sådan justering behöver vara förankrad i kommunens övriga ansträngningar för att minska behovet av bilen. I dagsläget bedöms boende i Borlänge ha relativt god förutsättning att resa med bil. Om man justerar bilinnehavet nedåt och tillämpar parkeringstal som försvårar parkering vid hemmet finns en risk att boende tvingas använda bilen i större utsträckning än de egentligen har behov av, vilket är motstridigt med kommunens mål om minskade bilresor.

Kommunens parkeringsstrategi beslutad 2016 ger förutsättningar att skapa ett samhälle där boende lättare kan leva utan bil. I samband med att strategin tillämpas bedöms det finnas möjligheter att påverka bilinnehavet. Ett exempel på kraftfull åtgärd som beskrivs i strategin är införande av bilpooler. Vi har gjort en justering av bilinnehavet med 5-10 % med hänsyn till den utveckling som åtgärder inom parkeringsstrategi och andra kommunala strategidokument, som exempelvis Miljöplan 2016-2018 samt Energi- och klimatstrategi förväntas leda till.

Parkeringstalen ska hållas levande och uppdateras med jämna mellanrum så att tillämpningen sker med hänsyn till rådande förhållanden. Om tillämpningen av ovan nämnda åtgärder ger effekt på vårt mål om minskade bilresor sker förhoppningsvis en förändring av bilinnehavet.

Tabellen nedan visar hur högt bilinnehavet i respektive zon är idag samt vilket bilinnehav vi använt som utgångspunkt vid beräkning av parkeringstal.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Bilinnehav nuläge (antal bilar per 1000 invånare)*	374	400	457
Bilinnehav efter justering	337	368	434
<i>*Antalet för zon 1 och 3 är ett medelvärde, medan talet för zon 2 är ett medianvärde. Skälet till att en annan metod för beräkning valts för zon 2 är att Jakobsårdarna har en avvikande statistik och medianen bedöms vara mer rättvisande.</i>			

Tabell 2. Bilinnehav - nuläge och justerat tal

3. Tätheter

Täthet avser ett dimensionerande antal, för samtidigt sysselsatta eller besökande för en viss verksamhet, per 1000 m² bruttoarea (BTA). En anställdtäthet på 50 innebär att det under en dimensionerande tid vistas 50 anställda i en lokal per 1000 m² bruttoarea.

Tätheten i de olika verksamheterna bygger på ett antagande av Borlänge kommun, vilket också har jämförts med andra kommuner. De tätheter som använts som indata vid framtagning av parkeringstalen redovisas i tabellen nedan.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Anställdtäthet per 1000 m² BTA			
Kontor	30	30	25
Industri	-	20	15
Butik centrum/lokalt centrum	10	7	7
Butik köpcentrum	8	8	8
Hotell	5	5	5
Besökstäthet per 1000 m² BTA			
Kontor	6	6	3
Industri	-	3	1
Butik centrum	40	26	26
Butik köpcentrum	60	30	30
Hotell	25	25	25

Tabell 3. Anställd- och besökstätheter per 1000 m² BTA i Borlänge kommun

4. Bilförarandel

Med bilförarandel avses hur stor andel av alla resor som sker med bil till arbetsplatser, vid inköp eller vid resor till fritids- och nöjesaktiviteter. Borlänge Energi gjorde en resvaneundersökning 2009 som visar hur färdmedelsfördelningen ser ut i kommunen i sin helhet. Undersökningen visar inte hur resandet har varierat beroende på typ av ärende eller var i kommunen resorna sker. De bilförarandelar som redovisas i tabellen nedan bygger därför på ett antagande baserat på den generella bild som undersökningen ger samt en jämförelse med ett antal andra kommuner.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Färdmedelsandelar			
Bilförarandel arbetsresor	50 %	55 %	80 %
Bilförarandel inköpsresor	60 %	65 %	90 %
Bilförarandel fritidsresor	50 %	55 %	80 %

Tabell 4. Uppskattade bilförarandelar 2009

Till skillnad från bilinnehavet har kommunen större möjlighet att påverka hur många resor som sker med bil. Det kan som tidigare nämnt påverkas genom att kommunen förbättrar förutsättningarna att resa med andra trafikslag än bilen. Det påverkas också i stor utsträckning av hur generösa parkeringstal kommunen tillämpar. Kombinationen av att erbjuda goda parkeringsmöjligheter vid hemmet och begränsade parkeringsmöjligheter vid arbetsplatser och andra verksamheter skapar förutsättningar för minskade bilresor.

För att parkeringstalen ska spegla kommunens ambition om minskade bilresor har indata från 2009, se tabellen ovan, justerats ned. Bedömningen är att ju mer centralt i kommunen man befinner sig, desto större är sannolikheten att man kan cykla eller resa kollektivt. Tabellen nedan visar vilka bilförarandelar som ska eftersträvas för olika typer av resor i respektive zon. Andelarna är avsevärt lägre än de andelar som uppskattats för år 2009, vilket ligger i linje med kommunens ambitioner. Det är dessa bilförarandelar som använts som indata vid beräkning av parkeringstalen.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Bilförarandelar			
Bilförarandel arbetsresor	20%	30%	60%
Bilförarandel inköpsresor	30%	40%	70%
Bilförarandel fritidsresor	20%	30%	60%

Tabell 5. Bilförarandelar som utgör indata till parkeringstalen 2016

5. Cykelandel

Med cykelandel avses hur många som cyklar till olika verksamheter. De andelar som använts vid beräkning av parkeringstal för cykel bygger på ett generöst antagande om hur många cykelplatser som ska finnas per anställd, besökare eller elev.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Cykelandel			
Antal platser per anställd	0,7	0,6	0,4
Antal platser per besökare (exkl. hotell)	0,7	0,6	0,4
Antal platser per besökare hotell	0,1	0,1	0,1
Antal platser per elev förskola	0,25	0,2	0,15
Antal platser per elev grundskola	0,6	0,5	0,4
Antal platser per elev gymnasieskola	0,8	0,7	0,6

Tabell 6. Antagande om antal cykelplatser för respektive kategorier

Bilaga 2 – Så har parkeringstalen beräknats

Parkeringstal Borlänge kommun

Följande tabeller visar vilka formler som använts för att beräkna parkeringstalen och de bygger på de indata som redovisats i bilaga 1 - Indata.

1. Bostäder

Antal cykelplatser per bostad i genomsnitt	
Boende (X):	Genomsnittligt antal invånare per bostad * 1
Besökare (Y):	X/10
Totalt:	X+Y
Antal cykelplatser per 1000 m² BTA	
Boende (X):	Antal cykelplatser per bostad i genomsnitt * (1000/genomsnittlig bostadsarea)
Besökare (Y):	X/10
Totalt:	X+Y
Antal bilplatser per bostad i genomsnitt	
Boende (X):	(Genomsnittligt antal invånare per bostad * bilinnehav)/1000
Besökare (Y):	X/10
Totalt:	X+Y
Antal bilplatser per 1000 m² BTA	
Boende (X):	Antal bilplatser per bostad i genomsnitt * (1000/genomsnittlig bostadsarea)
Besökare (Y):	X/10
Totalt:	X+Y

Tabell 1. Beräkningsgång för bostäder

Beräkningarna för bostäder bygger på ett antagande om att det tillkommer 10 % parkering för besökare, både för cykel och för bil.

Studentlägenheter och smålägenheter finns också med som boendekategori i parkeringstalen men har inte beräknats på samma sätt som övriga bostäder. Det finns ingen statistik som visar relationen mellan små lägenheter och bilinnehav. Efter jämförelse med andra kommuners parkeringsriktlinjer har det beslutats att det ska finnas 0,15 bilparkeringar per studentlägenhet eller smålägenhet i zon 1 och 2, och motsvarande 0,25 bilparkeringar i zon 3. Varje studentlägenhet eller smålägenhet ska vidare ha 1,5 cykelparkeringar oavsett zon, varav en halv cykelplats är avsedd för besökare.

2. Kontor och industri

Cykelplatser per 1000 m ² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Besökare (Y):	Besökstäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Totalt:	X+Y
Bilplatser per 1000 m ² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Bilförandel arbetsresor
Besökare (Y):	Besökstäthet per 1000 m ² BTA * Bilförandel arbetsresor
Totalt:	X+Y

Tabell 2. Beräkningsgång för kontor och industri

3. Handel

Cykelplatser per 1000 m ² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Besökare (Y):	Besökstäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Totalt:	X+Y
Bilplatser per 1000 m ² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Bilförandel arbetsresor
Besökare (Y):	Besökstäthet per 1000 m ² BTA * Bilförandel inköpsresor
Totalt:	X+Y

Tabell 3. Beräkningsgång för handel

4. Hotell

Cykelplatser per 1000 m ² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Besökare (Y):	Besökstäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Totalt:	X+Y
Bilplatser per 1000 m ² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Bilförandel arbetsresor
Besökare (Y):	Besökstäthet per 1000 m ² BTA * Bilförandel fritids- och nöjesresor
Totalt:	X+Y

Tabell 4. Beräkningsgång för hotell

I zon 3 görs bedömningen att det krävs en särskild utredning då förutsättningarna för hotell, med hänsyn till t ex närhet till kollektivtrafik, hotellets art och avstånd till centrum, kan variera kraftigt. Vad gäller hotell ställs lägre krav på cykelplatser per besökare än andra verksamhetstyper eftersom hotellgäster i stor utsträckning inte antas vara tillresta med cykel. I de fall ett hotell ska inrymma mötes-/konferensanläggning eller andra faciliteter som genererar besök från boende inom Borlänge kommun måste en särskild utredning göras som tar ställning till den typ av verksamhet som ska bedrivas av hotellet.

5. Skolverksamhet

Observera att parkeringstalet för bil endast inkluderar den parkering som avses för personalen. Övriga behov av parkering eller angöring utreds i varje separat fall.

Cykelplatser per 1000 m² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Elever (Y):	Elevtäthet per 1000 m ² BTA * Cykelandel
Totalt:	X+Y
Bilplatser per 1000 m² BTA	
Anställda (X):	Anställdtäthet per 1000 m ² BTA * Bilförarandel arbetsresor

Tabell 5. Beräkningsgång för skolverksamhet

Författningssamling i Borlänge kommun

Bilaga 3 – Särskild utredning för verksamheter som inte omfattas av parkeringstalen

Parkeringstal Borlänge kommun

Alla verksamhetstyper har inte så enhetliga förutsättningar att de kan generaliseras och ges ett gemensamt parkeringstal. Exempel på sådana verksamheter är caféer, restauranger, vårdplatser, idrottshallar och möteslokaler. Vid prövning av verksamheter som inte omfattas av parkeringstalen behöver en särskild utredning göras i varje enskilt fall.

Vid en särskild utredning används samma metodik som använts vid framtagning av parkeringstalen.

1. Beräkning av parkeringstal för bil

Utgångspunkten för utredningen är tabellen nedan.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Färdmedelsandelar			
Bilförarandel arbetsresor	20 %	30 %	60 %
Bilförarandel inköpsresor	30 %	40 %	70 %
Bilförarandel fritidsresor	20 %	30 %	60 %

Figur 1. Färdmedelsandelar som utgör indata till parkeringstalen 2016

Om en restaurang ska byggas i zon 2 antas att 30 % av de anställda (arbetsresor) respektive 30 % av besökarna (fritidsresor) tar sig till arbetsplatsen med bil.

Därefter bedöms hur många anställda och besökare som kommer att vistas i verksamhetens lokaler samtidigt. Detta beskrivs som antal anställda och besökare per 1000 m² BTA. Om restaurangen har 10 anställda och 30 besökare per 1000 m² BTA och lokalen är 3000 m² BTA stor beräknas bilinnehavet så här:

Parkering för anställda: $(10 \cdot 3) \cdot 0,3 = 9$

Parkering för besökare: $(30 \cdot 3) \cdot 0,3 = 27$

Totalt antal bilplatser = $9 + 27 = 36$

I utredningen är det möjligt att ansätta ett lägre bilresande än tabellen ovan anger. Det kan t ex vara aktuellt vid anläggande av idrottsanläggningar eller mötesplatser för barn och ungdomar, där det är mycket sannolikt att en lägre andel kommer att köra bil till platsen. Detta måste motiveras i utredningen.

2. Beräkning av parkeringstal för cykel

Utgångspunkten är de cykelandelar som anges i bilaga 1 – Indata, som säger att det ska finnas ett visst antal parkeringsplatser för cykel per anställd, besökare och elev. I zon 1 och till viss del i zon 2 kan det ofta vara motiverat med fler cykelparkeringsplatser än så, beroende på vad det är för verksamhet. På samma sätt som ovan utgår man från antalet som vistas i lokalen samtidigt uttryckt i täthet per 1000 m² BTA.