

Program

Plan

Policy

• **Riktlinjer**

Borås Stads

Riktlinjer för parkering i Borås

Borås Stads styrdokument

Planerande

PROGRAM – vägval, verksamheter och metoder i riktning för att nå målen i Borås

PLAN – aktiviteter, tidsram och ansvar

Normerande

POLICY – Borås Stads hållning

RIKTLINJER – rekommenderade sätt att agera

Fastställt av: Samhällsbyggnadsnämnden

Datum: 2024-03-14

För revidering ansvarar: Samhällsbyggnadsnämnden

För ev uppföljning och tidplan för denna ansvarar: Samhällsbyggnadsnämnden

Dokumentet gäller för: Samhällsbyggnadsnämnden

Dnr: 2024-0048

Dokumentet gäller till och med: 2028 Samhällsbyggnadsnämnden har rätt att göra revideringar i riktlinjerna under löptiden.

Globala målen

Detta styrdokument bidrar till följande globala mål:



Innehållsförteckning

1 Inledning	4
2 Parkeringsplatsens lokalisering	5
2.1 Zonindelning	5
2.1.1 Zon 1 Rutnätsstaden (lila)	5
2.1.2 Zon 2 Centrum (röd)	6
2.1.3 Zon 3 Centrumnära (orange)	6
2.1.4 Zon 4 Övriga delar av kommunen (gul/grön)	6
2.2 Utformning och avstånd till cykelparkering	6
2.3 Utformning och avstånd till bilparkering	7
2.4 Utformning av parkering för personer med rörelsenedsättning och angöring	7
2.5 Parkeringsköp bilparkering	7
3 Parkeringstal	8
3.1 Parkeringstal för Cykel	9
3.2 Parkeringstal för Bil	10
3.3 Begrepp	11
3.3.1 Bruttoarea	11
3.3.2 Ombyggnad och ändrad användning	11
3.3.3 Bostäder	11
3.3.4 Handel	12
3.3.5 Kontor och verksamheter	12
3.3.6 Besöksverksamhet	13
3.3.7 Skola och vård	13
4 God tillgänglighet med kollektivtrafik (zon 2-4)	14
5 Åtgärdspaket för reducering	15
5.1 Reducering av bilparkering	15
5.1.1 Åtgärdspaket för bostadsbebyggelse i kollektivtrafknära läge	15
5.1.2 Åtgärdspaket för verksamhetsbebyggelse i kollektivtrafknära läge	16
5.1.3 Reducering av cykelparkering	16
6 Samnyttjande av parkering	17
7 Särskilda parkeringsutredningar	18
8 Räkneexempel	19
8.1.1 Beräkning av bilparkeringstal	19
8.1.2 Beräkning av bilparkeringstal med åtgärdspaket	19
8.1.3 Beräkning av bilparkeringstal vid samnyttjande	20
8.1.4 Beräkning av bilparkeringstal med åtgärdspaket och samnyttjande	21
9 Uppföljning av riktlinjer	22

1 Inledning

Borås Stads riktlinjer för parkering är ett styrdokument som tas fram och fastställs av Samhällsbyggnadsnämnden. Det utgår ifrån den övergripande inriktning som anges i styrdokumentet Program för parkering i Borås vilket är beslutat av Kommunfullmäktige. Riktlinjerna ses över regelbundet för att kunna vara flexibla och anpassas till hur samhället utvecklas.

Riktlinjer för parkering är tänkta att ge stöd i detaljplan- och bygglovsprocessen. Parkeringstalen visar när kommunen bedömer att plan- och bygglagens krav på parkering är uppfyllda. Parkeringstalen är riktlinjer och är inte bindande för kommunen. Det finns därför alltid möjlighet för en exploatör och fastighetsägare att göra en särskild parkeringsutredning med syfte att sänka parkeringstalen. Kommunen gör genom Samhällsbyggnadsnämnden den slutliga bedömningen i varje enskilt ärende. Dock ska likställighetsprincipen tillämpas vilket innebär att kommunen ska behandla kommunmedlemmar i samma situation ska behandlas lika.

I *riktlinjer för parkering* anges grundnivåer för hur många cykel- respektive bilparkeringar som behöver anläggas i ett byggprojekt. Det anges olika grundtal beroende på inom vilken zon aktuell fastighet ligger. Accepterade avstånd till parkeringen finns beskrivet i avsnittet *"Parkeringsplatsens lokalisering"*. Zonens avgränsning beskrivs närmare i avsnittet *"Zonindelning"*. Parkeringstalen för samtliga användningar anges i avsnittet *"Parkeringstal"*. I dokumentet anges också när och hur det är möjligt att reducera parkeringstalen med hjälp av åtgärder och samnyttjande. I vissa fall behövs en särskild parkeringsutredning för att säkerställa hur parkeringsfrågan ska lösas. I avsnittet *"Särskilda parkeringsutredningar"* beskrivs vilka krav som ställs på sådana utredningar.

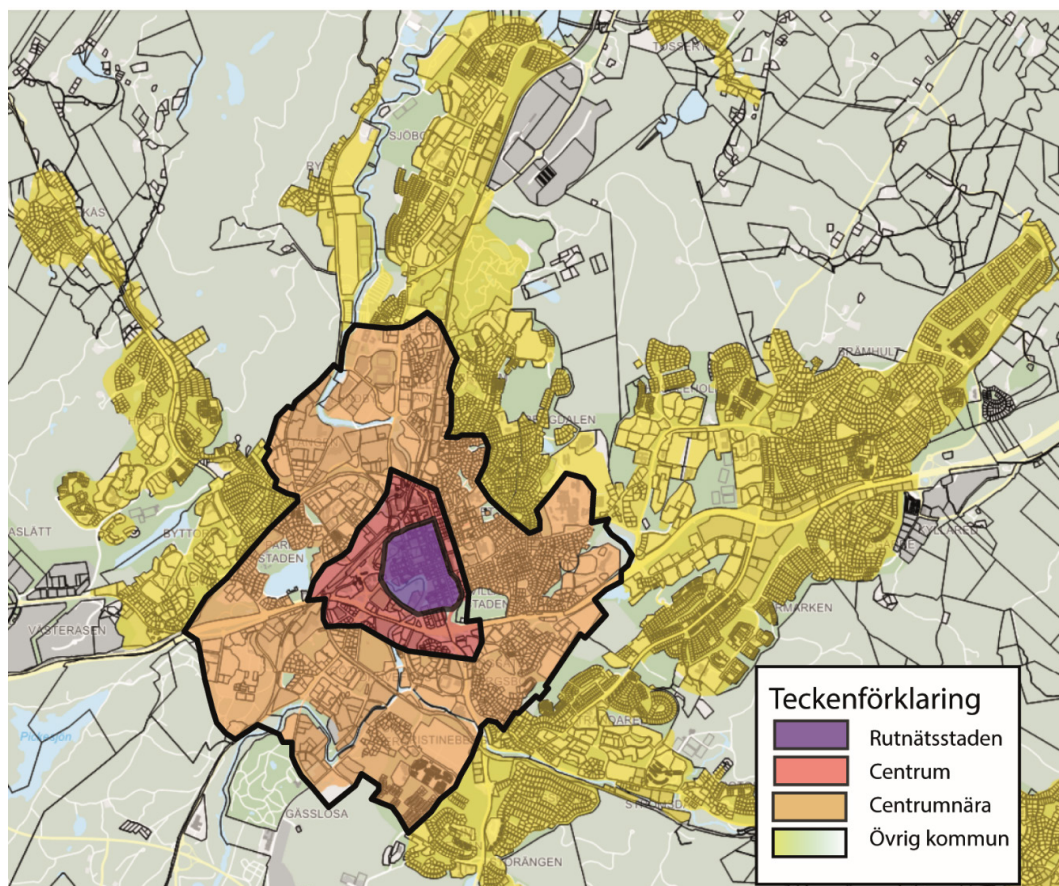
Riktlinjer för parkering beskriver inte i detalj de frågor som redan regleras genom lagstiftning. Kravet att anordna parkering regleras i Plan- och bygglagen (PBL). Fastighetsägaren är skyldig att ordna parkeringsplatser, för både cyklar, bilar och andra motorfordon. Fastighetsägaren kan inte undgå skyldigheten att ordna parkering för att ytor saknas på den egna tomten.

Den grundläggande principen är att parkeringsplatser ordnas på kvartersmark och inom den egna fastigheten. Cykelparkering ska alltid finnas i närheten av entrén. Parkeringslösningar som ligger utanför den egna fastigheten ska regleras genom fastighetsrättsligt långsiktiga avtal. Det kan exempelvis vara genom parkeringsköp, officialservitut eller gemensamhetsanläggning. I de fall fastighetsägaren inte har möjlighet att ordna tillräckligt med parkeringsplatser inom sin egen fastighet kan parkeringsköp vara ett alternativ.

2 Parkeringsplatsens lokalisering

2.1 Zonindelning

För att uppnå effektiva och ändamålsenliga parkeringslösningar delar Borås stads *program för parkering* in staden i fyra geografiska zoner. Indelningen görs med stöd ifrån Borås Stads översiktsplan. Parkeringslösningarna kommer att skilja sig åt inom de olika zonerna. För att uppnå en attraktiv stadsmiljö och ett effektivt markutnyttjande ska efterfrågan på parkeringsplatser inom zon 1 och 2 i största möjliga utsträckning tillgodoses med samlade parkeringsanläggningar i flera våningar eller under mark.



Figur 1. Zonindelning enligt Borås stads översiktsplan, det finns fyra zoner

2.1.1 Zon 1 Rutnätsstaden (lila)

Avgränsas av Cityringen (Sven Eriksonsgatan/ Fabriksgatan/ Kungsleden/ Yxhammarsgatan). Området har en tät bebyggelse, blandad användning bostäder/kontor/handel. Översiktsplanen förespråkar förtätning och komplettering med hög bebyggelsetäthet där utpräglad funktionsblandning eftersträvas. Inom denna zon är syftet att minimera motordriven fordonstrafik. Huvuddelen av nya parkeringar kommer lokaliseras inom zon 2, med gångavstånd till rutnätsstaden.

- Parkeringsköp ska vara huvudalternativ och normerande inom zonen
- Parkering under mark eller i större parkeringsanläggningar
- Om parkeringsköp inte ska tillämpas bör det motiveras

2.1.2 Zon 2 Centrum (röd)

Markerad som röd zon i översiktsplanen. Översiktsplanens framtidsbild är att stadskärnan ska växa ut i denna zon. Här förväntas en förtätning och komplettering med hög bebyggelsestäthet med utpräglad funktionsblandning mellan bostäder, kontor och handel.

- Markparkering ska undvikas vid exploatering inom zonen
- Parkering sker med fördel under mark eller i större parkeringsanläggningar
- Parkeringsköp kan vara möjligt för att samordna och effektivisera parkeringen

2.1.3 Zon 3 Centrumnära (orange)

Orange zon enligt översiktsplanen. Översiktsplanen ser detta område som centrumnära bebyggelse med stor utvecklingspotential. Förtätning och komplettering med blandad användning och hög exploateringsgrad i harmoni med befintlig bebyggelse. Gång- och cykelresor ska främjas för att minska belastning på centumparkeringar.

- Markparkering ska begränsas till förmån för mer yteffektiva parkeringslösningar
- Parkering ska lösas främst inom fastigheten
- Parkeringsköp kan vara möjligt om avstånd till möjliga parkeringsanläggningar är godtagbara

2.1.4 Zon 4 Övriga delar av kommunen (gul/grön)

Gul zon enligt översiktsplanen samt övriga delar av kommunen. Inom dessa delar rekommenderar översiktsplanen att bostäder och blandad användning kompletteras utifrån specifika förutsättningar och lägen som stärker lokal handel och service. Utanför centrumzonen är tillgängligheten utan bil något sämre. I flera av de mindre tätorterna i kommunen finns det dock välutvecklade centrumkärnor med både kommunal och kommersiell service där bilberoendet inte är lika högt som på landsbygden. Tätorterna ingår i zon fyra.

- Parkering ska lösas på den egna fastigheten eller fastighetsrättsliga långsiktiga avtal
- Parkeringsköp kan inte erbjudas inom denna zon

2.2 Utformning och avstånd till cykelparkering

Om de två trafikslagen cykel respektive bil behöver prioriteras mot varandra ska det vara lättare att nå och hämta sin cykel än sin bil. Extra utrymme för cykelparkering kan lämnas inom de ordinarie lägenhetsförråden om avståndskraven uppfylls. Acceptabla avstånd mellan cykelparkering och målpunkt är 250 meter för besökare. Cykelparkering ska finnas invid bostad och arbetsplats. I övrigt gäller att:

- 30 % av cykelparkeringsplatserna ska finnas i nära anslutning till entrén eller max 35 meter därifrån
- Övriga cykelparkeringsplatser ska finnas inom 50 meter från entrén samt ha väderskydd eller förvaras inomhus
- 10 % av platserna ska avsättas för cyklar som tar upp större plats, som lådcyklar, cykelkärror
- Vid en cykelparkeringsplats ska det vara möjligt att låsa fast cykelns ram eller ställa cykeln i ett låst utrymme
- I bostäder bör finnas parkering med möjlighet att ladda sin elcykel över natten
- Cykelparkering vid förskolor bör alltid utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar och cyklar med cykelkärra

2.3 Utformning och avstånd till bilparkering

Acceptabelt gångavstånd för besökare, boende och vid en arbetsplats är fastställda i Borås stads program för parkering. Avstånden gäller inom zon 2-4. Bilparkering till vård ska anordnas i direkt anslutning till verksamheten. Några bestämda avstånd finns inte fastställda inom zon 1 då hela området bedöms ligga inom rimligt avstånd till kollektivtrafik, cykelvägar samt parkeringsanläggningar.

Acceptabla avstånd mellan bilparkering och målpunkt:

- Besökare, parkering inom 250 m
- Boende, parkering inom 400 m
- Arbete, parkering inom 600 m

Sedan maj 2020 är laddning av elfordon ett nytt egenskapskrav i PBL. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen (PBF).

2.4 Utformning av parkering för personer med rörelsenedsättning och angöring

Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för personer med rörelsenedsättning ska Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter följas. Parkeringsplatserna ska vara särskilt anpassade till människor med nedsatt rörelseförmåga. Parkeringsplatserna placeras nära entrén och skyltas tydligt upp. Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan t.ex. vårdinrättning eller sjukhus, ska särskild utredning av behovet utföras. Därutöver ska det finnas en angöringsplats inom samma avstånd. Minst 2 % av parkeringsplatserna ska vara anpassade för personer med rörelsenedsättning, andelen avrundas uppåt.

2.5 Parkeringsköp bilparkering

I de fall fastighetsägaren inte har möjlighet att ordna tillräckligt med parkeringsplatser inom sin egen fastighet kan parkeringsköp vara ett alternativ. Det innebär att kommunen mot ersättning ansvarar för att tillhandahålla parkeringsplatser inom rimligt avstånd till fastigheten. Det är kommunen som avgör om parkeringsköp är möjligt eller inte, beslut tas i bygglovsskedet utifrån Borås Stads styrdokument för parkering. Platserna reserveras inte för fastigheten. Avtal om parkeringsköp ska tecknas skriftligt mellan Borås kommuns Parkerings AB och fastighetsägaren. Innan slutbesked lämnas för byggnationen ska fastighetsägaren ha betalat in det totala friköpsbeloppet till Borås kommuns parkerings AB i enlighet med avtalet. Pengarna ska sedan bidra till att finansiera planerade eller redan uppförda allmänna parkeringsanläggningar.

3 Parkeringstal

I följande avsnitt presenteras parkeringstalen för olika användningar. Användningarna delas upp i bostäder, handel, kontor och verksamheter, besöksverksamhet samt skola och vård. För varje användning finns ett antal specificerade kategorier med egna parkeringstal för cykel och bil inom de olika zonerna. Parkeringstalen anger en samlad bild av parkeringsbehovet vilket innebär att:

- Fastighetens totala parkeringsbehov anges det vill säga inklusive besöksparkering och handikapparkering. Talen som anges är miniminivåer
- Framräknat parkeringsbehov avrundas alltid upp till närmaste heltal
- Reducering av parkeringstalen kan ske vid god tillgänglighet med kollektivtrafik
- Reducering av parkeringstalen kan ske vid uppfyllnad av "Åtgärds paket för reducereing"
- Möjlighet till att samnyttja parkeringsplatser vid samlokalisering av flera olika typer av användningar

3.1 Parkeringstal för Cykel

Siffrorna gäller antal platser per 1000 BTA om inget annat anges.

Bostäder	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Flerbostadshus	25	25	25	25
Smålägenheter	30	30	30	30
Gruppbyggda småhus	25	25	25	25
Gruppboende (% av antal anställda + % av lägenhetsantalet för besökare)	20% + 10%	20% + 10%	10% + 5%	10% + 5%

Handel	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Livsmedelshandel	14	14	6	6
Övrig handel	12	12	3	3

Kontor och verksamheter	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Kontor	9	9	6	6
Småskalig verksamhet i bostadskvarter	5	5	4	4
Industri	2	2	1	1
Lager	1	1	0,5	0,5

Besöksverksamhet	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Hotell (% av antal rum)	5%	5%	2,5%	2,5%
Restaurang (av maximalt besöksantal)	10%	10%	5%	5%
Samlingslokal och evenemang (% av maximalt besöksantal)	10%	10%	5%	5%
Tränings-/aktivitetslokal (% av maximalt besöksantal)	10%	10%	5%	5%

Skola och vård	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Förskola (% av antalet anställda + % av antalet elever)	20% + 17,5%	20% + 17,5%	15% + 12,5%	15% + 12,5%
Grundskola (% av antalet anställda + % av antalet elever)	20% + 22,5%	20% + 22,5%	15% + 17,5%	15% + 17,5%
Gymnasium och högre utbildning (% av antalet anställda + % av antalet elever/studenten)	20% + 17,5%	20% + 17,5%	15% + 12,5%	15% + 12,5%
Vård (ej SÄS) (% av antalet anställda + % av antalet besöksantal)	20% + 15%	20% + 15%	15% + 10%	15% + 10%

3.2 Parkeringstal för Bil

Siffrorna gäller antal platser per 1000 BTA om inget annat anges.

Bostäder	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Flerbostadshus	5	7	11	11
Smålägenheter	3	3	6	6
Gruppbyggda småhus	6	8	11	11
Gruppboende (% av antal anställda + % av lägenhetsantalet för besökare)	30% + 9%	30% + 9%	45% + 10%	45% + 10%

Handel	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Livsmedelshandel	22	25	31	31
Övrig handel	15	17	23	23

Kontor och verksamheter	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Kontor	10	12	16	16
Småskalig verksamhet i bostadskvarter	2	2	2	2
Industri	4	4	6	6
Lager	2	2	3	3

Besöksverksamhet	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Hotell (% av antal rum)	45%	45%	60%	60%
Restaurang (av maximalt besöksantal)	15%	15%	30%	30%
Samlingslokal och evenemang (% av maximalt besöksantal)	12,5%	12,5%	25%	25%
Tränings-/aktivitetslokal (% av maximalt besöksantal)	12,5%	12,5%	25%	25%

Skola och vård	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Förskola (% av antalet anställda + % av antalet elever)	35% + 10%	35% + 10%	45% + 15%	45% + 15%
Grundskola (% av antalet anställda + % av antalet elever)	35% + 1%	35% + 1%	45% + 1%	45% + 1%
Gymnasium och högre utbildning (% av antalet anställda + % av antalet elever/studenterna över 18 år)	35% + 15%	35% + 15%	45% + 22,5%	45% + 22,5%
Vård (ej SÄS) (% av antalet anställda + % av antalet besöksantal)	50% + 15%	50% + 15%	60% + 20%	60% + 20%

3.3 Begrepp

3.3.1 Bruttoarea

Parkeringstalen formuleras som antal parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea (BTA), alternativt som en viss procentsats av till exempel antal anställda eller rum. Med BTA avses summan av alla våningsplanens area, begränsat av ytterväggens utsida, vilket innebär att även entrépartier, trapphus, förråd och övriga gemensamma ytor räknas in. Beräkning av BTA görs enligt SIS standard med undantag att ytor för cykel- och bilgarage samt inglasade balkonger inte ska räknas in. För verksamheter som till exempel industri och handel ska även lager och personalutrymmen räknas in.

3.3.2 Ombyggnad och ändrad användning

Om parkeringsefterfrågan ökar vid ombyggnad eller vid ändrad användning av en fastighet kan det krävas nya parkeringsplatser som motsvarar skillnaden mellan det gamla och nya behovet. För äldre fastigheter kan det också hända att parkeringsefterfrågan för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Praxis är då att det endast ställs krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför vid beräkning av skillnaden mellan gamla och nya behovet. Om skillnaden är mindre än 10 procent antas befintligt parkeringsutbud motsvara efterfrågan och inga nya parkeringsplatser behövs anläggas. I det fall den nya verksamheten innebär en ökad efterfrågan som är större än 10 procent, dock minst fem parkeringsplatser, ska parkeringsplatser som motsvarar det ökade behovet av parkering redovisas.

Samhällsbyggnadsnämnden har likväl rätt att hävda Plan- och bygglagens parkeringskrav för hela fastigheten i skälig utsträckning, trots ovan stycke. Det kan exempelvis ske vid större ombyggnader från verksamhet till bostäder eller omvänt och/eller där kommunen ser i utredningar och statistik på beläggning att parkeringsplatser saknas.

3.3.3 Bostäder

Parkeringstalen för bostäder har delats upp i fyra olika kategorier som har olika behov av parkeringsplatser. Riktlinjer för parkering innehåller inte parkeringstal för enbostadshus då de i normalfallet har goda möjligheter att ordna parkering på den egna fastigheten. Undantaget är gruppbyggda småhus.

Flerbostadshus

I flerbostadshus finns flera lägenheter under samma tak. Lägenheterna kan antingen vara hyresrätter, äganderätter eller bostadsrätter.

Smålägenheter

Smålägenheter är max 35 m² och är lägenheter avsedda för en person. Lägenhetstypen är vanlig för studerande eller andra grupper där lågt bilinnehav kan förväntas.

Gruppbyggda småhus

Gruppbyggda småhus innebär att en byggherre uppför flera hus i samma byggprojekt. Gruppbyggda småhus kan vara i form av radhus, grupphus eller fristående villor. Tomterna är ofta relativt små, vilket kan göra det svårt att ordna tillräcklig parkering på den egna tomten. Gemensamma parkeringsanläggningar för flera hus skapar större möjlighet till samutnyttjande, varpå behovet av antalet platser blir lägre.

Gruppboende

Gruppboende avser lägenheter/boenden för personer med behov av vård- eller stödpersonal och omfattar även trygghetsboende och äldreboende. Det innebär ofta att boendet har gemensamma utrymmen som kök, matsal och vardagsrum. Parkeringsbehovet utgörs primärt av besöksparkering och parkering för personal. Olika former av gruppboende har olika inriktningar, och därför utgår talen ifrån en procentsats av antalet lägenheter och personal. Behovstalen för cykel behöver utgå ifrån den tänkta gruppen boende och om de själva kan tänkas använda cykel eller ej. För gruppboende där de boende inte kan antas använda cykel behöver endast platser för personalen och besökare tillhandahållas. För gruppboende där de boende själva kan antas använda cykel ska behovstalen för flerbostadshus användas.

3.3.4 Handel

Behovet av parkeringsplatser för handel varierar mellan olika typer av handel. En uppdelning görs mellan livsmedelshandel och övrig handel.

Livsmedelshandel

Livsmedelshandel drar generellt en hög andel bilburna besökare. Besöken är kortare tidsmässigt än för övrig handel.

Övrig handel

Övrig handel räknas ha en lägre andel bilburna än livsmedelshandel. Som övrig handel räknas handel med sällanköpsvaror som exempelvis kläder, vitvaror och hemelektronik.

3.3.5 Kontor och verksamheter

Behovet av parkering för kontor och verksamheter kan variera stort mellan kategorierna. Nedan listas parkeringstalen för fyra olika kategorier inom ramen för denna användning. Överlag gäller principen att parkering för arbetsplatser prioriteras lägre än för verksamhetens besökare.

Kontor

Ett kontor är en lokal avsedd för arbete, främst skrivbordsarbete. För kontor i zon 1 och 2 utgår parkeringstalen för cykel från att en stor andel av personalen och besökarna använder cykel. I zon 3 och 4 antas att en lägre andel av de anställda och besökare använder cykel.

Småskalig verksamhet i bostadskvarter

Med småskalig verksamhet i bostadskvarter avses tjänsteverksamhet i bostadskvarter, exempelvis i delar av en lägenhet, småhus eller mindre verksamhetslokaler. Exempel på tänkbara verksamheter är småskaliga kontor, frisör och massage. Verksamheten ska vara av den typen att den har få besökare, 1-5 personer, åt gången. Parkeringsbehovet avser primärt besökare till verksamheten eftersom de anställda i verksamheten antas bo intill eller i närheten av verksamheten. Kategorin har ett lägre parkeringstal då förutsättningarna att ordna parkering i bostadskvarter kan vara svåra, framförallt i redan befintliga bostadskvarter.

Industri

Industrilokaler är främst avsedda för tillverkning och materialhantering. Industriområden är generellt relativt dåligt försörjda med kollektivtrafik och talen utgår därför ifrån en högre andel bilresande.

Lager

Lager är på liknande sätt som industri generellt dåligt försörjda med kollektivtrafik och talen utgår därför ifrån en högre andel bilresande.

3.3.6 Besöksverksamhet

Behovet av parkering för besöksverksamhet kan förutom att skilja sig åt mellan respektive kategori variera stort beroende på vilken typ av verksamhet det gäller. Nedan listas parkeringstalen för fyra olika kategorier inom ramen för denna användning. För större anläggningar som exempelvis friluftsområden, fotbollsanläggningar, arenor och kulturhus är det av vikt att det finns goda förbindelser med kollektivtrafik och att parkeringsfrågan löses på ett lämpligt sätt i förhållande till lokalisering, användning och storlek på anläggningen. Vid sådana anläggningar behöver en särskild parkeringsutredning tas fram.

Hotell

Som hotell räknas även mindre motell och vandrarhem. För anläggningar i kraftigt bilorienterade lägen är det lämpligt att se till den specifika verksamhetens omfattning för att fastställa parkeringsbehov. Vid komplicerade fall kan en särskild parkeringsutredning tas fram.

Restaurang

Som restaurang räknas alltifrån snabbmatställen till restauranger och caféer. Behovet av parkeringsplatser för restauranger kan variera beroende på vilken typ av restaurang det är. Vid större eller komplicerade fall kan en särskild parkeringsutredning tas fram.

Samlingslokal och evenemang

Som samlingslokal räknas möteslokaler som exempelvis bibliotek, religiösa byggnader och teatrar. Evenemangslokaler avser exempelvis konferens- och festlokaler.

Tränings-/aktivitetslokal

Som tränings- och aktivitetslokal räknas till exempel gymanläggningar, ateljéer, bowlinghallar och mindre kurslokaler.

3.3.7 Skola och vård

Vid lokalisering av skola och vård är det viktigt med god tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar. Det är viktigt att möjliggöra för säker angöring i närheten av entréerna.

Förskola

För förskola är det i första hand viktigt att möjliggöra säker lämning av barnen, vilket ställer krav på angöringsplatser som ligger nära entréer och som inte kräver att bilar måste backa.

Grundskola

Grundskola omfattar skola årskurs F-9. Utformning av cykelparkering och säkra cykelvägar till skolan är viktigt. Säkra angöringsplatser för föräldrar och skolskjutsar är viktigt.

Gymnasium och högre utbildning

Gymnasium och högre utbildning har en något högre andel bilburna besökare än övrig skola, eftersom även en viss andel av eleverna har möjlighet att nyttja bil.

Vård

Inom vård ryms till exempel vårdcentraler och tandläkarmottagningar. För Södra Älvsborgs Sjukhus (SÄS) krävs separat parkeringsutredning.

4 God tillgänglighet med kollektivtrafik (zon 2-4)

I zon 1 finns god tillgänglighet med kollektivtrafik och parkeringstalen är redan reducerade i tabellerna. Om aktuell fastighet i övriga zoner har god tillgänglighet med kollektivtrafik, enligt nedan definition, är det möjligt att reducera grundtalen med 10 %.

God tillgänglighet med kollektivtrafik innebär:

- Att det är mindre än 0,3 km fågelvägen till närmaste hållplats inom zon 2 och mindre än 0,5 km fågelvägen inom zon 3-4
- Att aktuell hållplats vid ordinarie tidtabell har minst 4 avgångar per timme på morgonen/början av arbetsdagen och på kvällen/slutet av arbetsdagen

5 Åtgärds paket för reducere ring

Parkeringsstalen för bil som anges i riktlinjerna är flexibla, vilket innebär att det minimumkrav som ställs går att reducera om byggherren åtar sig att göra åtgärder som skapar goda förutsättningar för andra resval än bil. I följande avsnitt beskrivs ett antal olika alternativ i form av åtgärds paket samt vilka krav som ställs för att de ska vara tillämpbara. Parkeringsstalen kan reduceras med en viss procentandel beroende av vilket alternativ som tillämpas.

Om en byggherre önskar en sänkning av parkeringsstalen är det byggherrens ansvar att på ett trovärdigt sätt redovisa att de uppfyller kraven som ställs. Redovisningen ska ske skriftligt och kan göras genom exempelvis avtal, kontrakt eller parkeringsutredningar. I bygglovet beskrivs vilka förutsättningar som ska uppfyllas för att ett sänkt parkeringskrav ska bli aktuellt och därmed för att bygglov ska kunna ges. Byggherren ska redovisa hur åtgärderna implementeras och förankras, samt redovisa en plan för årlig uppföljning. Full funktion ska upprätthållas över tid. Drift och underhåll av anläggningar och inventarier ska redovisas årligen i uppföljningen. Ansvaret för genomförande och uppföljning ligger på fastighetsägaren.

I de fall åtgärderna enligt reduceringspaketen inte följs över tid, kan Samhällsbyggnadsnämnden genom tillsyn förelägga fastighetsägaren att iordningställa fler parkeringsplatser.

För att det ska vara möjligt att tillämpa åtgärds paketen måste kraven för god tillgänglighet med kollektivtrafik uppnås. Den sammantagna och slutgiltiga reducere ringen blir då den procentsats som presenteras i respektive åtgärds paket. Åtgärds paketen är fristående och kan inte summeras. Åtgärds paketen delas upp i bostadspaketet respektive verksamhetspaketet.

5.1 Reducere ring av bilparkere ring

5.1.1 Åtgärds paket för bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära läge

Bostadspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter (-15 %)

Om en fastighet har goda förutsättningar för cykling och åtgärder vidtas för att ytterligare stimulera cykling kan parkeringsstalen reduceras med 15 %. Följande krav ska vara uppfyllda:

- Fastigheten ligger inom zon 1 eller God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan)
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna är i närheten av entrén (max 35 meter).
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna ska vara inomhus eller under tak och vara lättillgängliga från markplan.
- Särskilda utrymmen för lastcyklar och cykelkärror
- Utrymme för tvätt och underhåll av cyklar
- Tillgång till pump och verktyg

Bostadspaket 2 – Bilpoolspaket (-20 %)

Med bilpoolsåtgärder kan parkeringstalen för bostäder reduceras med 20 %. Följande krav ska vara uppfyllda:

- Fastigheten ligger inom zon 1 eller God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan)
- Bilpoolen ska vara etablerad vid inflyttning
- Både etablering av ny bilpool och anslutning till befintlig bilpool i närområdet godtas
- Medlemskap i bilpoolen ska garanteras, i skriftligt avtal, för samtliga boende i bostadsfastigheten för minst 5 år och kostnaden för medlemskapet ska ingå i hyran för de som vill vara med
- Avstånd till bilpoolen ska följa de acceptabla avstånden som finns angivna under rubriken ”*Utförning och avstånd till bilparkering*”

Krav på antal bilpoolsbilar/platser:

- Parkeringstal 1-9 platser kräver 1 bilpoolsplats
- Parkeringstal 10-59 platser kräver 2 bilpoolsplatser
- Parkeringstal 60 platser eller fler kräver 5 % av det oreducerade parkeringstalet

Bostadspaket 3 – Utmärkta cykelmöjligheter och bilpool (-25 %)

Vid en kombination av utmärkta cykelmöjligheter och bilpoolsåtgärder kan parkeringstalen reduceras med 25 %. Följande krav ska vara uppfyllda:

- Fastigheten ligger inom zon 1 eller God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan)
- Krav enligt ”Bostadspaket 1- Utmärkta cykelmöjligheter”
- Krav enligt ”Bostadspaket 2 – Bilpool”

5.1.2 Åtgärdspaket för verksamhetsbebyggelse i kollektivtrafiknära läge

Verksamhetspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter (-15 %)

Om en fastighet för verksamheter har goda förutsättningar för cykling och åtgärder vidtas för att ytterligare stimulera cykling kan parkeringstalen reduceras med 15 %. Följande krav ska vara uppfyllda:

- Fastigheten ligger inom zon 1 eller God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan).
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna är i närheten av entrén (35 meter)
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna ska vara inomhus eller under tak
- Tillgång till pump och verktyg
- Omklädningsrum, duschmöjligheter och garderob

5.1.3 Reducering av cykelparkering

För fastigheter inom zon 4 som inte ligger inom lämpligt cykelavstånd eller saknar lämpliga cykelförbindelser kan behovstalen för cykelparkering reduceras med 25 %. Fastigheter bedöms ligga utom lämpligt cykelavstånd om zon 3 ligger längre än fem km fågelvägen från fastigheten och om det inte finns lämpliga cykelförbindelser. Som lämpliga cykelförbindelser räknas cykelvägar samt lågtrafikerade bilvägar med en hastighet på högst 50 km/h.

6 Samnyttjande av parkering

Med samnyttjande av parkeringsplatser avses att samma fysiska parkeringsplats kan användas av flera brukare som har olika nyttjandetider. Bilplatser som kan användas för olika ändamål vid olika tider ger en effektivare markanvändning. Om en fastighet samnyttjar bilparkeringsplatser mellan olika användningar är det möjligt med viss minskning av bilparkeringsstalen. För att samnyttjande ska vara möjligt krävs att efterfrågan på platserna för de olika ändamålen uppstår vid olika tider och att platserna inte är reserverade för en specifik användare. I bygglovet ska det beskrivas vilka förutsättningar som ska uppfyllas för att ett sänkt parkeringskrav ska bli aktuellt och därmed för att bygglov ska kunna ges.

Reducering med hänsyn till samnyttjande av parkeringsplatserna beräknas enligt nedanstående tabell. I tabellen anges beräknad belägningsgrad för respektive kategori under tiderna vardag 10-16, fredag 16-19, lördag 10-13 samt natt. Antalet parkeringsplatser som måste anläggas utgår ifrån den tidpunkt där parkeringsbehovet sett till kategori och belägningsgrad är som högst.

Samnyttjande räknas ut genom att först beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för respektive kategori. Multiplicera sedan antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori med de definierade samnyttjandetalen. Se vid vilken tidpunkt den största efterfrågan på parkering infaller. Resultatet för den tidpunkten är det antal parkeringsplatser som behöver anläggas. Se exempel på beräkning av samnyttjande under avsnittet ”Räkneexempel”.

Belägningsgrader för beräkning av samnyttjande (%)

Kategori	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder	70%	80%	70%	90%
Livsmedelshandel	55%	100%	100%	0%
Övrig handel	50%	100%	100%	0%
Kontor	100%	20%	10%	0%
Småskalig verksamhet	75%	60%	55%	0%
Industri och lager	100%	10%	10%	10%
Hotell	50%	50%	50%	90%
Restaurang	90%	80%	60%	0%
Samlingslokal och evenemang	10%	30%	50%	0%
Tränings-/aktivitetslokal	20%	80%	80%	0%
Förskolor och skolor	100%	10%	5%	0%
Vård	100%	50%	30%	0%

7 Särskilda parkeringsutredningar

Ibland kan det finnas skäl att göra en särskild utredning kring efterfrågan på parkering. Det gäller till exempel om det handlar om en unik verksamhet där det finns stora möjligheter att påverka parkeringsefterfrågan. Det kan också gälla ett område eller en fastighet där man vill nå högt ställda hållbarhetsmål eller har svårt att klara parkeringstalen och därför behöver andra sätt att lösa tillgängligheten. Det kan även bli aktuellt vid mindre kompletteringar i befintliga bostadshus.

En särskild utredning bör innehålla följande:

- Beskrivning av verksamhetens inriktning och målgrupp/omland och hur målgruppen vanligtvis reser. Om möjlig redovisning av befintligt bilinnehav för relevant jämförbar målgrupp (ex. befintligt bostadsbestånd i direkt anslutning)
- Beskrivning av fastighetens/områdets läge i kommunen
- Beskrivning av områdets förutsättningar att resa med bil, kollektivtrafik och cykel
- Beskrivning av områdets förutsättningar att utträta vardagliga ärenden – tillgång till service (relevant för bostäder och arbetsplatser)
- Analys av hur färdmedelsandelarna och behovet av p-platser ser ut för målgruppen utan specifika åtgärder
- Beskrivning av åtgärder som kan minska parkeringsefterfrågan och analys av effekten
- Jämförelse med andra liknande fall om möjligt

8 Räkneexempel

8.1.1 Beräkning av bilparkeringstal

Antalet parkeringsplatser som behövs utgår antingen ifrån bruttoarea eller från antalet anställda/elever/hotellrum/besökare. För kategorierna som har tal som utgår ifrån bruttoarea räknas talen fram genom att dela bruttoarean med 1000 och sedan multiplicera med parkeringstalet enligt tillämplig tabell. För övriga kategorier räknas talen fram genom aktuella procentsatser angivna i tabellen.

Räkneexempel 1:

En fastighet som ligger i zon 2 ska bebyggas med flerbostadshus. Byggnaden omfattar 5000 kvadratmeter bruttoarea. Flerbostadshus i zon 2 kräver 25 cykelparkeringsplatser och 7 bilparkeringsplatser.

$$5000 / 1000 = 5$$

$$5 \times 25 = 125 \text{ cykelparkeringsplatser}$$

$$5 \times 7 = 35 \text{ bilparkeringsplatser}$$

Räkneexempel 2:

En fastighet i zon 4 ska bebyggas med en förskola. Förskolan ska ha 120 elever och 20 anställda. Förskolor i zon 4 kräver 15 % cykelparkeringsplatser av antalet anställda samt 12,5% av antalet elever. Antalet bilparkeringsplatser som krävs är 45% av antalet anställda samt 15% av antalet elever.

$$(0,15 \times 20 \text{ anställda}) + (0,125 \times 120 \text{ elever}) = 3 + 15 = 18 \text{ cykelparkeringsplatser}$$

$$(0,45 \times 20 \text{ anställda}) + (0,15 \times 120 \text{ elever}) = 9 + 18 = 27 \text{ bilparkeringsplatser}$$

8.1.2 Beräkning av bilparkeringstal med åtgärds paket

Reducering av parkeringstalen sker sedan enligt respektive procentsats.

Räkneexempel 3:

En fastighet ska bebyggas med bostäder. Beräkningar av visat att det krävs 80 bilparkeringsplatser. Byggherren redovisar att samtliga krav för ”Bostadspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter” uppfylls. Reducering enligt åtgärds paketet är 15 %.

$$80 \times 0,85 = 68 \text{ bilparkeringsplatser}$$

8.1.3 Beräkning av bilparkeringstal vid samnyttjande

Samnyttjande räknas ut genom att först beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för respektive kategori. Därefter multipliceras antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori med de fördefinierade samnyttjandetalen. Se vid vilken tidpunkt den största efterfrågan på parkering infaller. Det ger antalet parkeringsplatser som ska anläggas.

Räkneexempel 4:

En fastighet ska bebyggas med bostäder, kontor och livsmedelsbutik. För bostäderna krävs

80 bilparkeringsplatser, för kontoret krävs 100 bilparkeringsplatser och för livsmedelsbutiken krävs 60 bilparkeringsplatser. Sammanlagt behöver totalt 240 bilparkeringsplatser anläggas.

Vardag 10-16

Bostäder: $80 \times 70 \% = 56$

Kontor: $100 \times 100 \% = 100$

Livsmedel: $60 \times 55 \% = 33$

Totalt = 189 parkeringsplatser

Fredag 16-19

Bostäder: $80 \times 80 \% = 64$

Kontor: $100 \times 20 \% = 20$

Livsmedel: $60 \times 100 \% = 60$

Totalt = 144 parkeringsplatser

Lördag 10-13

Bostäder: $80 \times 70 \% = 56$

Kontor: $100 \times 10 \% = 10$

Livsmedel: $60 \times 100 \% = 60$

Totalt = 126 parkeringsplatser

Natt

Bostäder: $80 \times 90 \% = 72$

Kontor: $100 \times 0 \% = 0$

Livsmedel: $60 \times 0 \% = 0$

Totalt = 72 parkeringsplatser

I detta fall infaller den högsta efterfrågan på parkering en vardag mellan klockan 10-16. Antalet bilparkeringsplatser som behöver anläggas är 189 stycken.

8.1.4 Beräkning av bilparkeringstal med åtgärdspaket och samnyttjande

Om parkeringstalen ska reduceras både med hjälp av åtgärdspaket och med samnyttjande reduceras parkeringstalen utifrån åtgärdspaketen först.

Räkneexempel 5:

En fastighet ska bebyggas med bostäder och kontor. För bostäderna krävs 60 bilparkeringsplatser och för kontoret krävs 50 bilparkeringsplatser. Sammanlagt krävs 110 bilparkeringsplatser. Byggherren vill reducera antalet bilparkeringsplatser som krävs med hjälp av ”Bostadspaket 1 – utmärkta cykelmöjligheter” och ”Verksamhetspaket 1 – utmärkta cykelmöjligheter” vilka båda ger en reduktion med 15 %.

Reduktion genom åtgärdspaket:

Bostäder: $60 \times 0,85 = 51$

Kontor: $50 \times 0,85 = 43$

Reduktion genom samnyttjande:

Vardag 10-16

Bostäder: $51 \times 70 \% = 35,7$

Kontor: $42,4 \times 100 \% = 42,4$

Totalt = 78,1 parkeringsplatser

Fredag 16-19

Bostäder: $51 \times 80\% = 40,8$

Kontor: $42,4 \times 20\% = 8,48$

Totalt = 49,28 parkeringsplatser

Lördag 10-13

Bostäder: $51 \times 70 \% = 35,7$

Kontor: $42,4 \times 10 \% = 4,24$

Totalt = 39,94 parkeringsplatser

Natt

Bostäder: $51 \times 90 \% = 45,9$

Kontor: $42,4 \times 0 \% = 0$

Totalt = 45,9 parkeringsplatser

Den högsta efterfrågan på parkering infaller vardagar 10-16. Antalet bilparkeringsplatser som behöver anläggas är 79 stycken då talet avrundas uppåt.

9 Uppföljning av riktlinjer

Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att Borås Stads riktlinjer för parkering följs upp och revideras minst vart fjärde år.



BORÅS
STAD

Postadress 501 80 Borås **Besöksadress** Stadshuset, Kungsgatan 55
Telefon 033-35 70 00 **e-post** boras.stad@boras.se **Webbplats** boras.se