



# Parkeringsstrategi för Kramfors stad



## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrund .....	3
1.2	Syfte .....	3
1.3	Relaterade dokument.....	4
1.3.1	Fördjupad översiktsplan för Kramfors stad (FÖP)	4
1.3.2	Program för ekologisk hållbarhet	4
<b>2</b>	<b>Utgångspunkter .....</b>	<b>4</b>
2.1	Hållbarhet och folkhälsa .....	4
2.2	Tillgänglighet och attraktivitet .....	5
2.3	Stadsbyggnad och utveckling .....	5
<b>3</b>	<b>Parkeringsnorm vid om- och nybyggnationer .....</b>	<b>5</b>
3.1	Bostäder .....	6
3.2	Förskola och skola .....	7
3.3	Handel .....	8
3.4	Kontor.....	8
3.5	Övriga verksamheter .....	8
3.6	Gångavstånd till parkering .....	9
<b>4</b>	<b>Strategi för parkering.....</b>	<b>10</b>
4.1	Ökat samnyttjande och restriktiv hållning till utökningar av parkeringar i centrum	10
4.2	Införa tid- och avgiftsregleringar på besöksparkeringar .....	10
4.3	Upplåta husbilsparkeringar i centrum.....	10
4.4	Flytt av arbetsplatsparkeringar till förmån för besöksparkeringar eller bostadsbyggande	10
4.5	Ta bort diffusa parkeringsytor.....	10
4.6	Gröna och klimatanpassade parkeringar .....	11
4.7	Investera i laddinfrastruktur och cykelparkeringar .....	11
4.8	Parkeringsytor ska vara trafiksäkra och trygga .....	11
4.9	Väl anordnade parkeringar .....	11

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

I Kramfors stad finns i dag många markparkeringar som breder ut sig med väl tilltagna storlekar, och flera arbetsplatsparkeringar ianspråktar central mark. Det förekommer även att anställda i centrum nyttjar stadens många avgiftsfria besöksparkeringar under arbetstid. Detta försämrar tillgängligheten för de som behöver nå olika verksamheter i staden, de som ska handla eller av annan anledning är på besök i stadskärnan. God tillgänglighet är av särskild betydelse då det främjar handeln och ökar stadens attraktivitet.

Biltrafik genererar utsläpp, buller och inverkar negativt på folkhälsan i förhållande till alternativ som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kramfors kommun har i många mål- och styrdokument uttryckt ambitioner om att arbeta för en förbättrad folkhälsa såväl som för ett mer hållbart samhälle. Då det är enkelt och gratis att parkera i Kramfors stad, oavsett ärende, förblir dock bilen vanligen förstahandsvalet framför mera klimatsmarta färdmedel.

I en stadskärna möts många olika intressen och det är ofta svårt att få marken att räcka till för allt. I dag finns exempelvis ett bostadsbyggnadsbehov i centrala delar av Kramfors stad. Det är dock ont om byggbara tomter i sådana lägen. Samtidigt upptas värdefull central mark av arbetsplatsparkeringar. Dessa gapar tomma under stora delar av dygnet och saknar då helt användning. Detta är ett ineffektivt nyttjande av mark.

Olika verksamheter etablerar sig därtill med jämna mellanrum i staden. Avsaknaden av parkeringsplanering försvårar bedömningen av parkeringsbehov i kommunens detaljplanearbete, oavsett stadsbyggnadsprojekt.

Dagens parkeringssituation fungerar sammanfattningsvis långt ifrån optimalt. Bristen på reglering och parkeringsplanering förhindrar en önskvärd utveckling inom en rad områden.

Kramfors kommun och Krambo äger en stor del av bilparkeringarna i Kramfors stad, och har därför en stor rådighet över såväl utbud som nyttjande. Enligt Plan- och bygglagen har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplanering. Detta brukar ta sig uttryck i en parkeringsstrategi. Kramfors kommun har tidigare inte haft någon parkeringsstrategi eller parkeringsnorm vilket bidragit till att bedömningar av parkeringsbehov gjorts utifrån respektive tjänstepersons bedömning. Ovan beskriven problematik och brister har föranlett framtagandet av denna parkeringsstrategi. Det finns ett behov av att ta ett helhetsgrepp över stadens bilparkeringar.

## 1.2 Syfte

Syftet med parkeringsstrategin är att beskriva strategier för hur arbetet med parkeringar i Kramfors stad ska bedrivas för att förbättra parkeringssituationen. Parkeringsstrategin ska också ge vägledning för hur parkeringar ska hanteras i kommande plan- och byggprocesser vid ny- och ombyggnation.

## 1.3 Relaterade dokument

### 1.3.1 Fördjupad översiktsplan för Kramfors stad (FÖP)

Kommunfullmäktige antog FÖP för Kramfors stad år 2016. Denna plan ska vägleda utvecklingen av mark, vatten och den byggda miljön i centralorten.

Enligt FÖP ska hållbar utveckling, barn och ungdomar, jämställdhet, folkhälsa och tillgänglighet utgöra utgångspunkter för planering i staden. Det finns även ställningstaganden om att förtäta staden och om att omfördela arbetsplatsparkeringar.

Parkeringsstrategin kommer att bidra till att öka tillgängligheten till staden för besökare såväl som att minska bilanvändandet till förmån för andra färdstätt. Strategin kommer även beakta ställningstagandet om att omfördela arbetsplatsparkeringar till förmån för besökare, och är en del av verkställandet av detta ställningstagande. Framtagandet av denna parkeringsstrategi bedöms vara helt i enlighet med FÖP.

### 1.3.2 Program för ekologisk hållbarhet

Kommunfullmäktige antog Program för ekologisk hållbarhet år 2019. Programmet är styrande för kommunens alla verksamheter och bolag och syftar till att vägleda kommunens arbete för ett hållbart samhälle.

Programmet anger en strategi om att kommunen ska ställa om till ett hållbart transportsystem. Detta innebär att samhällsplaneringen ska skapa långsiktiga infrastrukturella förutsättningar för minskade utsläpp av växthusgaser och minskat transportbehov. Hållbara resor inom kommunorganisationen och i samhället anges också ska främjas.

Parkeringsstrategin beaktar programmets innehåll.

## 2 Utgångspunkter

Nedan presenteras ett antal utgångspunkter för parkeringsstrategin. Utgångspunkterna utgörs av behov som bedöms behöva tillgodoseas, eller värden som bör uppnås via parkeringsplanering.

### 2.1 Hållbarhet och folkhälsa

Parkeringsstrategin bör skapa förutsättningar för att hållbara färdstätt kan konkurrera med användandet av bilen. Tillvägagångssätt bör presenteras som på sikt kan leda till minskade utsläpp av växthusgaser, mindre luftföroreningar och buller och som främjar en mer fysiskt aktiv vardag.

Detta kräver incitament som möjliggör att fler går, cyklar eller åker kollektivt till sin arbetsplats. Likaså att fler väljer bort bilen vid ärenden i stadskärnan. I synnerhet bör de korta bilresorna försöka reduceras.

## 2.2 Tillgänglighet och attraktivitet

Samtidigt som parkeringsstrategin bör styra i en hållbar riktning behöver den också säkerställa att centrum är tillgängligt för dem som inte kan välja bort bilen. Kramfors stad ska vara inbjudande för alla besökare och för alla boende som behöver nå verksamheter, handel eller andra målpunkter i centrum. Detta är en förutsättning för näringslivsutveckling och en attraktiv stad som människor väljer att besöka.

Parkeringsstrategin behöver följaktligen föreslå åtgärder som säkerställer ett gott utbud av besöksparkeringar som nyttjas ändamålsenligt, en god omsättning på parkeringsplatserna, samtidigt som det skall vara enkelt att få parkera så lång tid som ett besök i centrum kräver.

## 2.3 Stadsbyggnad och utveckling

Det finns, som tidigare nämnts, ett behov av att förtäta centrala delar av Kramfors stad med flerbostadshus. Parkeringsstrategin behöver förhålla sig till detta faktum och presentera tillvägagångssätt för att frigöra yta för en sådan utveckling. En parkeringsnorm behövs för att vägleda efterföljande planering och byggande, exempelvis vid upprättande av översiktsplan, detaljplaner, markanvisnings- och exploateringsavtal med mera. Detta är ett viktigt verktyg för att hantera framtida stadsbyggnadsprojekt, och behöver hanteras i parkeringsstrategin.

Nedan presenteras hur parkeringar ska hanteras i kommande plan- och byggprocesser och tillvägagångssätt för hur arbetet med parkeringar ska bedrivas i Kramfors stad.

## 3 Parkeringsnorm vid om- och nybyggnationer

Parkeringsnormen redogör för hur parkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation. Den anger parkeringstal för hur många parkeringsplatser som ska anläggas i förhållande till antal lägenheter, anställda eller tillkommande exploateringsyta. Kramfors tätort är indelad i två zoner mellan vilka parkeringstalen kan variera. Ny- eller ombyggnation i gränslandet mellan zonerna kräver särskilda avvägningar. Följande parkeringsnorm är en maximinorm och ska tillämpas i plan- och byggprocesser i Kramfors stad.



I kartan ovan visas områdesindelningen. Zon A representerar centrum med närområde och Zon B representerar övriga delar av tätorten. Notera att gränsen mellan Zon A och Zon B inte är exakt utan en avvägning måste göras i varje enskilt fall.

### 3.1 Bostäder

I tabellen nedan redovisas normen för parkeringar vid ny- och ombyggnation av flerbostadshus. Vid nybyggnation av ett flerbostadshus i Zon A förväntas behovet av parkeringar inte vara lika stort som motsvarande hus byggs i Zon B. Att bosätta sig i ett centralt läge innebär att tillgänglighet till service, kommunikationer och utbud är god vilket betyder att behovet av bil minskar. I zon A kan även gäster använda någon av centrums allmänna besöksparkeringar (mot kostnad). Vad gäller zon B ökar behov av både bostads- och besöksparkering. Därför tillåter p-normen också fler parkeringar.

Bpl/lägenhet	Zon A	Zon B	Kommentar
Flerbostadshus	0,8	1,1	Ev. gästparkering ska ingå i normen

*Exempel:* Om det centralt belägna (Zon A) flerbostadshuset ”Monarken”, uppfört 2019, skulle byggas idag så skulle de 24 lägenheterna generera ett behov om 19 bilplatser i Zon A. Om det istället skulle byggas i Zon B skulle det generera ett behov om 26 bilplatser.

Monarken är utrustad med 22 bilplatser varav 19 är under carport.

### 3.2 Förskola och skola

Nedan redovisas parkeringstalen för förskola, grundskola och gymnasium. Principen är att en centralt belägen skola behöver färre parkeringar än en skola som ligger mer perifert. Parkeringsnormen bygger på en antagen personaltäthet och uttrycks i antalet bilplatser per 1000 kvadratmeter bruttoyta. Om personaltätheten förväntas vara högre eller lägre så bör värdet beräknas om.

Bpl/1000 BTA	Zon A, Anställd+ Besökare	Zon B, Anställd+ Besökare	Kommentar
Förskola och fritidshem	10 + 7	12 + 8	15 anställda och 10 besökare per 1000BTA
Grundskola o Gymnasium	7 + 3	8 + 3	10 anställd och 5 besökare per 1000BTA

*Exempel:* Om Skarpåkersskolan och förskolorna Sidensvansen och Kryddan skulle byggas idag enl. normen som beskrivs ovan så skulle parkeringsplaneringen utgå från behovsberäkningen i nedanstående tabell. Det totala antalet parkeringsbehovet är alltså 51st bilplatser. Området byggdes om under 2013 och efter det finns 8 besöksparkeringar/angöringsplatser vid Sidensvansen/Kryddan och ca 7 angöringsplatser + 9 besöksparkeringar utanför Skolan. Totalt finns alltså 24 besöksparkeringar och därtill 18 arbetsplatsparkeringar vid skolan vilket totalt är 42 parkeringar. P-normen skulle i detta fall innebära ytterligare 9st parkeringsplatser i området.

P-normen i detta fall bygger på antagandet att personaltätheten är 15 anställda per 1000 BTA förskola och 10 per 1000 BTA skola, d.v.s. 11,55 anställda i förskolan och 32,5 anställd i skolverksamheten, totalt 44 anställda. Eftersom beräkningen förslår 35 platser så antas att 80 % av de som arbetar i området behöver en arbetsplatsparkering

Vad gäller själva besöksparkeringen så behövs det göras en särskild utredning som tittar på hur stor andel av besöksparkeringen som ska vara av typen angöring. En angöring innebär att VH stannar till i en angöringsficka och släpper av sina barn, utan att parkera bilen. När skolan startar och slutar är behovet av besöksparkering som störst och då behövs stor omsättning bland de som hämtar och lämnar så att parkeringsbehovet inte blir större än vad som är beräknat i denna p-norm. Övriga tider är i regel efterfrågan låg.

	Arb. parkering	Bes.parkering	Summa
Skolan (3250BTA)	26	9,75	35,75
Sidensvansen (320BTA)	3,84	2,56	6,4
Kryddan (450BTA)	5,4	3,6	9

### 3.3 Handel

	Zon A	Zon B	Kommentar
Dagligvaruhandel	25+4/1000 m2 BTA	40+6/1000 m2 BTA	Besökare+Anställda
Sällanköpshandel	0,6/Besökare per dimensionerande timme	0,9/Besökare	Utreds vid varje tillfälle – vägledande värde

På Coop finns ungefär 100 parkeringsplatser inklusive arbetsplatsparkering. Enligt parkeringsnormen skulle parkeringsbehovet vid nybyggnation vara 78 st. i Zon B skulle antal parkeringar som högst vara 124 st. ICA har ca 110 parkeringsplatser och skulle vid nybyggnation vara 60st.

### 3.4 Kontor

Kontor kan utformas på olika sätt. P-normen nedan utgår från att varje anställd kräver 25 kvadratmeter kontorsyta. Utifrån detta ryms 40 anställda per 1000 m2 kontor. För kontor placerade centralt, ska behovet utgå från att 70% behöver parkeringsplats vilket motsvarar 28/1000m2 BTA. Det centrala läget ska möjliggöra att en större andel än i Zon B kan åka kollektivt eller promenera till kontoret. I zon B beräknas 88% av de anställda behöva en parkeringsplats.

	Zon A	Zon B	Kommentar
Kontor	28/1000 m2 BTA	35/1000 m2 BTA	40 anställda per 1000 m2 = 25m2 per anställd  Om det förväntas bli högre eller lägre antal anställda per kvadratmeter bör behoven räknas om

### 3.5 Övriga verksamheter

	Zon A	Zon B	Kommentar
Restaurang	25+10bpl/1000 m2 BTA	40+10bpl/1000 m2 BTA	Beräknat på 10 anställda och 70 gäster per 1000 m2
Idrottsanläggning	0,3bpl/besökare	0,4bpl/besökare	Utgår från genomsnittligt besöksantal.

Exempel: Kramfors IP är lokaliserat i Zon A. Vid ombyggnation av antalet parkeringsplatser beräknas behovet utifrån behovstabellen ovan. Om dimensionerande besöksantal antas vara 400 så uppstår ett behov av 120 parkeringsplatser. I dagsläget finns endast 50 parkeringar invid IP men behovet täcks genom bland annat samnyttjande av arbetsplatsparkeringar vid kulturskolan.



### 3.6 Gångavstånd till parkering

Följande maximala gångavstånd mellan parkering och målpunkt ska vara vägledande vid lokaliseringar och omlokaliseringar av parkeringar i Kramfors stad:

Tabell 2. Rimligt gångavstånd mellan parkeringsplats och målpunkt i Kramfors stad

Parkeringstyp	Rimligt gångavstånd (faktisk väg)
Funktionsnedsatt	25 meter
Angöring*	75 meter
Besöksparkering (butik och verksamhet)	200 meter
Pendlarparkering	200-300 meter
Boendeparkering (samt gäster till boende)	300 meter
Arbetsplatsparkering	600 meter
Idrottsanläggning	600 meter

\*Ett kortvarigt uppehåll med ett fordon för på- och avlastning

Om parkeringsbehovet inte kan lösas inom fastighet vid nyproduktioner av flerbostadshus eller verksamheter i centrum kan exploatörer erbjudas att hyra parkeringar på annan plats. De gångavstånd som presenteras ovan ska vara vägledande för detta. På obebyggda tomter gäller enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap. 9 § att friyta för lek ges företräde framför parkering, det samma gäller i skälig utsträckning för bebyggda tomter.

För besöksparkeringar till bostäder och verksamheter ska parkeringsplatser för rörelsehindrade alltid anordnas. Vid om- och nybyggnation av parkeringsplatser ska minst en parkeringsplats märkas ut som handikapparkering och 3 % av det totala antalet parkeringsplatser anpassas för rörelsehindrade. I varje enskilt fall bör en rimlighetsbedömning göras utifrån de kontextuella förutsättningarna, vilka kan variera stort inom staden. För större projekt, besöksanläggningar och lokaler såsom vårdinrättningar, myndigheter, köpcentra och rekreationsområde ska behovet av fler platser övervägas. Antal parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga beräknas utifrån gällande parkeringsnorm och påverkas inte av reduktioner.

Exploatörer, oavsett parkeringstyp, bör även uppmanas anordna väderskyddade cykelparkeringar med möjlighet till ramlåsning och laddplatser för elbilar vid byggnation av parkeringar. Cykelparkeringar bör i första hand förläggas närmare målpunkt än bilparkeringar. Vid nybyggnation av flerbostadshus bör exploatörer även uppmanas att se över möjligheter till inrättande av bilpool.

## 4 Strategi för parkering

Nedan redovisas olika strategier som rör parkeringar i Kramfors stad.

### 4.1 Ökat samnyttjande och restriktiv hållning till utökningar av parkeringar i centrum

Kramfors kommun bör anta ett restriktivt förhållningssätt till nyetablering eller utbyggnad av parkeringsplatser i Kramfors stad. I första hand bör befintliga parkeringsytor omfördelas eller samnyttjas. Samnyttjande innebär att en parkeringsplats kan nyttjas av flera användare om dessa gör anspråk på platsen vid olika tider på dygnet. Exempelvis är samnyttjande aktuellt i anslutning till samlingslokaler eller idrottsanläggningar där parkeringsbehovet kan vara särskilt högt vid större evenemang.

### 4.2 Införa tid- och avgiftsregleringar på besöksparkeringar

I Kramfors stad ska de oreglerade besöksparkeringarna minimeras. Ambitionen är att införa en enhetlig lösning som reglerar tid och avgift på samtliga besöksparkeringar. Regleringen ska vara tydligt skyltad och spegla parkeringsefterfrågan i olika delar av staden. Högst avgift och kortast tid bör införas på de mest attraktiva platserna för att få hög omsättning och god tillgänglighet. En digital lösning är att föredra, dels för att förenkla parkeringskontroll under vintern, dels för att underlätta för stadens besökare.

### 4.3 Upplåta husbilsparkeringar i centrum

Ådalshallens parkering är mestadels fri från kantsten vilket gör att längre fordon skulle kunna parkera här. Från Ådalshallens parkering nås Ica, Coop, Apoteket och Systembolaget inom 200 meters gångavstånd. Till Gallerian är avståndet kortare än 300 meter. Dessutom är beläggningen på Ådalshallens parkering ofta lägre sommartid då skolans verksamhet är liten. En upplåtelse av ett antal husbilplatser bör ske på befintliga parkeringsplatser. En tillhörande skyltning bör även tillkomma.

### 4.4 Flytt av arbetsplatsparkeringar till förmån för besöksparkeringar eller bostadsbyggande

Befintliga centralt belägna arbetsplatsparkeringar ska flyttas till mindre centrala lägen. Detta ska genomföras när det uppstår ett behov av att ta fram en detaljplan för bostäder på mark som används som arbetsplatsparkering. I de fall det uppstår ett behov av att ta fram en detaljplan för bostäder på mark som används som besöksparkering ska besöksparkeringen, vid behov, flyttas till en central arbetsplatsparkering, och arbetsplatsparkeringen följaktligen flyttas till ett mindre centralt läge. I begreppet arbetsplatsparkering ingår inte parkeringsplatser avsedda för kommunala poolbilar vilka behöver finnas tillgängliga i närhet till arbetsplatsen i fråga.

### 4.5 Ta bort diffusa parkeringsytor

I dag finns ett antal diffusa parkeringsytor i Kramfors stad. Med diffusa parkeringsytor menas oreglerade ytor som saknar formella anordningar (de utgörs ofta enbart av en grusad yta). Dessa ytor är oftast oplanerade och uppfyller inget formellt parkeringsbehov.

De grusade ytorna påverkar utseendet av stadsmiljön negativt. Därtill försvårar sådana ytor implementeringen av andra strategier, som exempelvis införandet av regleringar och flytt av arbetsplatsparkeringar. Så länge det finns oreglerade, diffusa parkeringsytor i centrala lägen kommer dessa väljas framför reglerade parkeringar på annan plats. De diffusa parkeringsytorna i Kramfors stad ska följaktligen tas bort. Borttagandet behöver föregås av en bedömning av det faktiska behovet av parkeringen i enlighet med kommunens parkeringsnorm.

#### **4.6 Gröna och klimatanpassade parkeringar**

Parkeringsytor behöver vara anpassade till de pågående klimatförändringarna, som innebär ökade värmeböljor och skyfall. Detta innebär att större parkeringsytor inte kan utgöras av enbart en asfalterad yta. Det är angeläget att dessa parkeringsytor inrymmer grönska i form av träd, buskar, regnbäddar eller annan form av vegetation som bidrar till skugga, en fördröjning av dagvattnet och förhöjda estetiska värden. En uppdelning bör ske så att grönska är jämnt utspritt över parkeringsområdet. I Kramfors stad ska minst 15 % av parkeringsytor utgöras av grönska. Detta gäller både vid om- och nybyggnation av parkeringar.

Befintlig vegetation ska behållas i så hög utsträckning som möjligt om en grönyta behöver ianspråktas för nybyggnation av parkering.

#### **4.7 Investera i laddinfrastruktur och cykelparkeringar**

Laddstationer ska kontinuerligt byggas ut för kommunala arbetsplatsparkeringar, besöksparkeringar och boendeparkeringar. Från och med 2021 ställs i Plan- och byggförordningen krav på upprättande av laddpunkter för vissa nyetablerade byggnader, eller krav på förberedande åtgärder för framtida etablering av laddinfrastruktur. Retroaktiva krav gäller även för somliga befintliga byggnader. Laddinfrastrukturen ska oavsett placering vara tillgänglighetsanpassad, vilket innebär att parkeringsrutornas storlek, kantsten och höjd på laddare ska beaktas. Detsamma gäller för cykelparkeringar som är ett prioriterat färd sätt framför bilen.

#### **4.8 Parkeringsytor ska vara trafiksäkra och trygga**

Vid parkeringar ska trafiksäkerhetsaspekter alltid beaktas och åtgärder för att minska risker vidtas. Detta inbegriper angöringsplatser med god belysning och sikt, beaktande av gång- och cykeltrafikanter samt lösningar som inte kräver backning mot trafikerad gata. Detta kan också kräva åtgärder längs färdvägar mellan parkeringar i mindre centrala lägen och målpunkter, för att säkerställa trafiksäkerhet och trygghet.

#### **4.9 Väl anordnade parkeringar**

Parkeringar ska vid om- eller nybyggnation uppnå en god standard, utöver införandet av grönska och beaktandet av trygghet och trafiksäkerhet. Parkeringar behöver vara väl planerade. Ytorna ska vara hårdgjorda och inrymma parkeringsrutor, de ska vara väl avgränsade med kantsten, räcken eller plank. Förutsättningarna för drift, däribland snöröjning, renhållning och allmän skötsel, ska vara

goda. Belysningen ska inte skapa ljusföroreningar och armaturer med god estetisk utformning som passar in med omgivningen ska väljas.