

Parkeringsstrategi för Västerviks kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2018-05-21, § 105





Bakgrund, syfte och övergripande strategi

Kommunen har enligt plan- och bygglagen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen i kommunen. Kommunen har dock ingen skyldighet att ordna parkeringar för privata och enskilda ändamål utan den skyldigheten vilar på berörd fastighetsägare.

För att uppnå attraktiva miljöer rent generellt samt en attraktiv stadsmiljö är det viktigt att kommunen intar en central och aktiv roll så att parkeringarna är en del i trafiksystemet som stöder utvecklingen och inte tvärtom. Hur det offentliga rummet disponeras och möbleras har stor betydelse för hur kommunen upplevs. I de perspektiven kan en parkeringsstrategi spela en viktig roll.

Syftet med denna parkeringsstrategi är att tydliggöra hur kommunen ska agera i olika parkeringsfrågor. Strategin tar bland annat sin utgångspunkt i gällande översiktsplans tematiska tillägg ”Trafikstrategi”. I Trafikstrategin, som av naturliga skäl spänner över ett bredare område än bara parkeringar, kan följande för parkeringsfrågor relevanta beslut och inriktningar lyftas fram:

- Vid planering, utformning och drift av trafiksystemet ska trafikslagets behov normalt prioriteras i följande ordning: 1. Gångtrafik 2. Cykeltrafik 3. Kollektivtrafik 4. Biltrafik
- Cykelnätet ska vara sammanhängande, säkert, gent och med god ytstandard och belysning

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

- Drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet ska förbättras
- Cykeltrafiken per invånare ska öka
- Antalet korta resor med bil per invånare ska minska
- Antalet resor med kollektivtrafik ska öka
- Tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken till viktiga målpunkter ska öka
- Tillgängligheten för lediga parkeringsplatser i Västerviks centrum ska öka.

Utöver att bidra till uppfyllelsen av ovanstående befintliga beslut kan parkeringsstrategin även bidra till att:

- Stödja utvecklingen mot en attraktiv miljö i det offentliga rummet
- Bidra till effektivare markanvändning; centralt belägen mark är en bristvara och nyskapas ej
- Bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål
- Underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet
- Ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas
- Underlätta plan- och bygglovshantering

Speciellt viktig roll har parkeringsstrategin i de centrala och äldre delarna av Västervik stad. Detta beror på den att många verksamheter, boende och besökare finns koncentrerade på en liten yta. Med centrala staden eller centrala Västervik avses de områden med tätare bebyggelse med god tillgänglighet till service, handel och kollektivtrafik.

Parkeringsstrategin omfattar åtgärder för såväl bil som cykel. En av anledningarna till det är att syfte och mål i en parkeringsstrategi kan nås på flera sätt som, om de samspelar, ger den bästa samlade effekten. Det handlar då till exempel om att ha lättillgängliga parkeringsplatser, tydliga informationssystem, parkeringsplatser med rätt inriktning på rätt plats, underlätta och öka tillgängligheten för cykel- och kollektivtrafik så att behovet av parkeringsplatser minskas etc. Parkeringsstrategin bör även beakta besöksnäringens och turismens behov av centrumnära parkeringsplatser för personbilar, husbilar och husvagnar.

Nuläge

Delar av förslaget handlar specifikt om de centrala delarna av Västervik stad där trafik-situationen är mer komplex än i andra delar av kommunen. Dock är strategin i hög grad relevant för att hantera parkeringsfrågor i hela kommunen.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

Bilparkering

I centrala Västervik finns ca 1400 parkeringsplatser tillgängliga för allmänheten, lokalisering framgår av bilaga 1. Det finns både privata och kommunala parkeringar där de kommunala klart överväger i antal (1070 kommunala p-platser och 360 st i p-hus). Det finns en varierande karaktär på parkeringarna med allt från privata parkeringshus och stora allmänna markparkeringar till gatuparkeringar längs relativt smala gator. I parkeringshusen finns parkeringsplatser att tillgå för allmänheten mot avgift men där finns även vissa p-platser som är reserverade av företag eller privatpersoner.

Lokaliseringsmässigt är gatuparkeringarna och parkeringshusen relativt centralt belägna medan de stora markparkeringarna ligger något mindre centralt.



Parkeringarna fördelar sig enligt nedan när det gäller karaktär:

Typ	Antal platser
Gatuparkeringar	270
Markparkeringar	800
Parkeringshus	360
Summa	1430

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

Beläggningen på de centrala parkeringarna har ökat de senaste åren och ligger på en förhållandevis hög nivå. En av förklaringarna till det är sannolikt att antalet arbetsplatser ökat i centrala Västervik. De månadsvisa mätningar som görs visar på en maxbeläggning i intervallet 65-85 % under 2017. Någon nämnvärd skillnad mellan avgiftsbelagda respektive avgiftsfria parkeringar kan inte urskiljas. Nuvarande beläggningsgrad är sett i ett längre perspektiv något för hög.

Under 2017 har beslut fattats om att öka tillgängligheten till de större parkeringarna genom att förstärka befintlig skyltning/vägvisning med digitala skyltar. Ett digitalt parkeringshänvisningssystem för de centrala parkeringsanläggningarna kommer att vara i drift under 2018.

Parkeringsavgifterna omfattas av två olika taxor. Den ena, taxa A, är 15 kr/tim. och den andra, taxa B, är 8 kr/tim. Skillnaden kan i huvudsak hänföras till parkeringsplatsernas lokalisering, ju centralare desto högre avgift. Många av de kommunala parkeringarna är avgiftsfria, en del av dessa är dock avgiftsbelagda under sommaren.

Den tillåtna vistelsetiden på parkeringarna varierar från 10 min (Stora Torget) till 10 dygn (Skeppsbron), vanligast tillåten tid är mellan 1-24 tim. Fördelningen bygger på tanken att centrala parkeringar ska prioriteras för kortare besök och mer perifera parkeringar ska inriktas mot de som reser med bil till arbetet.

I bilaga 2 redovisas bilinnehavet per hushåll i olika delar av Västervik stad. Uppgifterna om bilinnehav bygger på statistik från Statistiska Centralbyrån och är uppdelade på nyckelkodsområden. Generellt visar bilagan att ju längre från centrum man bor desto fler bilar har man per hushåll. Förklaring till det är normalt att de mer perifera lägena består i högre grad av småhus än de centrala delarna. Detta är ett förhållande som spelar roll i kommande avsnitt om parkeringstal för bland annat olika typer av bebyggelse.

En del som saknas i dagens parkeringsutbud är en inhägnad/skyddad parkering för lastbilar. I dagsläget står lastbilar som väntar på att hämta eller leverera varor på olika ställen. Många gånger övernattar de. En iordningställd, säker och upplyst parkering för till exempel övernattande lastbilar ger många fördelar, både för chaufförer och för trafikmiljön.



Cykel

I centrala Västerås finns drygt 1400 platser fördelade på ett 20-tal parkeringar. Av dessa är ca 1000 placerade i det ”kommunala” offentliga rummet, resterande knappt 500 platser är lokaliserade till sjukhuset. Under de senaste åren har antalet platser ökat med ca 200. Trots det så är beläggningen, som ännu inte mäts systematiskt, hög. En av förklaringarna till det är sannolikt att antalet arbetsplatser ökat i centrala Västerås och fler väljer att cykla till jobbet istället för att ta bilen. Antalet iordningställda parkeringar och platser räcker idag inte för att täcka behovet. Effekten blir då många gånger ”fri” parkering vilket inte är önskvärt och skapar störningar och oreda.

Det finns mycket att utveckla när det gäller parkering för cyklar och då handlar det inte bara om antal platser och lokalisering utan även säkerhet, trygghet, tillgänglighet mm är viktiga aspekter.

Inriktning och prioritering

Det är viktigt att trafikens olika målgrupper tydliggörs då resp grupps behov ställer olika anspråk på hur parkeringssystemen utformas. Målgrupperna delas vanligen in i kategorierna boende, besökare och arbetande. Med den uppdelningen är det uppenbart att avstånd till målpunkt, längden på vistelsetiden på parkeringsplats, behovets tid under dygnet, betalningsvilja mm skiljer sig åt.

Bilparkering

Med utgångspunkt från det som tidigare nämnts gäller följande inriktning för bilparkering:

- Besöksparkering ska prioriteras, de mest centrala parkeringsplatserna ska i första hand vara tillgängliga för besöks- och korttidsparkering.
- För arbetande ska det finnas attraktiv bilparkering inom acceptabelt gångavstånd. Riktmärke för acceptabelt gångavstånd från bilparkering är 500 m faktisk väg, aktuellt område se exempel i bilaga 3. Avståndet stämmer väl överens för till exempel de avstånd som används till närmaste hållplats i kollektivtrafiken.
- Bilparkering för arbetande bör hänvisas till lägen i utkanten av centrum.
- Boende ska kunna parkera sin bil inom acceptabelt gångavstånd från bostaden och kunna lämna bilen hemma under dagen. Riktmärke för acceptabelt gångavstånd är 200 m faktisk väg, se exempel i bilaga 3.
- Information/vägvisning till stora parkeringsplatser ska förbättras. Vid exploatering i de mest centrala delarna av centrum bör helst parkeringsplatserna anordnas i gemensamma anläggningar som samnyttjas. Med samnyttjande menas att en parkeringsplats kan användas för flera målgrupper men vid olika tider. Ett exempel är en parkering för arbetande (dagtid) och besökande på kvällstid.
- Parkering på gator är utrymmeskrävande, detta i en miljö som många gånger uppfattas som trång, begränsande eller till och med osäker. Kantstensparkering kan ske på gatumark, men endast i den omfattning som den aktuella platsen tillåter och med hänsyn tagen till den aktuella trafiksituationen, övriga färdmedel och ett levande centrumliv.
- Parkering på kommunens gatumark ska reserveras för korttidsparkering och för funktionshindrade.
- Parkering för rörelsehindrade ska säkerställas i lägen som innebär så korta avstånd till målpunkt som möjligt. Kommunen bör sträva efter att öka tillgängligheten och antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade.



- När nya parkeringar planeras ska behovet av platser för motorcyklar samt moped klass 1 beaktas.
- Belägningsgraden på parkeringsplatser bör inte överstiga 85 % (normala helger och vardagar).
- Kommunen erbjuder som tidigare möjlighet till parkeringsköp med inriktning att parkeringsplatser samnyttjas. Med parkeringsköp avses att parkeringsplatser på kommunal mark kan upplåtas för privat bruk mot ett avtal med Västerviks kommun.
- Antalet parkeringsplatser i centrala delarna av Västervik stad ska öka med minst 200 st. netto (+14 %) till och med 2022.
- Laddplatser för elbilar ska reserveras vid viktiga målpunkter.
- Parkeringsavgifter och tidsreglering ska användas för att styra rätt målgrupp till rätt parkering.
- Parkeringsavgiften ska spegla kostnaden för ny-, ombyggnad eller markupplåtelse.
- Kommunen bör uppmuntra arbetsgivare att synliggöra kostnader för parkering genom att till exempel ta ut p-avgift av de som använder arbetsplatsens bilparkering.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

- Kommunen ska föregå med gott exempel i parkeringsfrågan och aktivt använda sig av lösningar som minskar behovet av bilparkeringsplatser vid kommunala arbetsplatser.
- Kommunen bör i sin planering väga in arbetspendling och tillgång till kollektivtrafik och/eller gång- och cykelbanor vid all lokalisering av personalintensiva anläggningar.



Cykelparkering

Med utgångspunkt från det som tidigare nämnts gäller följande inriktning för cykelparkering:

- Antalet cykelparkeringsplatser i centrala delarna av Västervik stad ska öka med minst 300 st netto (+30 %) till och med 2020.
- Cykelparkeringar med tillräcklig storlek ska alltid finnas vid och nära viktiga målpunkter.
- Cykelparkeringar ska ha hög kvalitet och uppfattas som trygga och säkra. Detta sker bland annat genom att den är väl belyst, ligger nära målpunkten, är överblickbar, är väl skyltad etc och eventuellt är försedd med väderskydd, luftpump och fastlåsningsmöjlighet.
- Cykelparkering ska prioriteras och lokaliseras närmare målpunkt jämfört med bilparkering.
- Anslutande vägsystem ska på ett effektivt, säkert och tryggt sätt leda cyklisten till/från cykelparkeringen.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

- Arbeta aktivt för att knyta ihop cykelleder så att det är lättare att ta sig till sin målpunkt.
- För arbetande ska det finnas attraktiv cykelparkering inom acceptabelt gångavstånd. Rikt-
märke för acceptabelt gångavstånd från cykelparkering är 100 m faktisk väg, aktuellt område
se exempel i bilaga 2.
- Några få kantstensparkeringar för bilar ger relativt många parkeringsplatser för cyklar, en
omvandling som inletts i liten skala och som ska fortsätta i de centrala delarna av Västervik
stad.



Parkeringstal

Bil – bostäder i flerbostadshus

Utgångspunkten är att parkering ska anläggas inom den egna fastigheten. Parkering på gatumark ska i första hand utnyttjas för besökande, parkering för rörelsehindrade och för ändamålsplatser som till exempel för lastning och lossning. I många fall måste parkeringsbehovet lösas i särskilda anläggningar. Samnyttjande med andra fastighetsägare, redan befintliga anläggningar och liknande lösningar ska uppmuntras. Vid detaljplaneläggning, då antalet lägenheter ännu ej är känt kan ett utgångsvärde vara att beräkna 1-6 bilparkeringsplatser/1000m² bruttoarea i centrala staden samt 4-8 bilparkeringsplatser/1000m² bruttoarea i övriga områden, och därefter ta hänsyn till faktorer som läge i staden och åtgärder som planeras för att minska bilbehovet.

Bil – bostäder i flerbostadshus, centrala staden

Antal rum i lägenhet	Antal parkeringsplatser
1	0,35
2	0,45
3	0,60
4	0,65
5 eller fler	0,70
Besöksparkering	0,1 platser per lägenhet

Bil – bostäder i flerbostadshus, övriga områden

Antal rum i lägenhet	Antal parkeringsplatser
1	0,45
2	0,55
3	0,70
4	0,80
5 eller fler	0,85
Besöksparkering	0,1 platser per lägenhet

Bil – bostäder i enbostadshus

Vid bebyggelse av enbostadshus löses parkeringsfrågan på respektive bostadshus på egen tomtmark, alternativt i någon områdesgemensam parkeringsanläggning. Parkeringstal för villabebyggelse bör ligga mellan 1-2 bil-parkeringsplatser/lägenhet. Plats ska också finnas för besökande. Detta gäller i hela kommunen, dock ska hänsyn tas till tillgängligheten till kollektivtrafik och cykelbanor samt närheten till centrum. I områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik kan ett mycket restriktivare tal tillämpas. Bilparkering kan med fördel samlokaliseras gemensamt. Vid gemensam bilparkering kan ett riktvärde vara 1,6 platser/lägenhet.

Per enbostadshus	Antal parkeringsplatser
Oavsett zon	1-2
Vid gemensam parkering	1,6
Besöksparkering	Ska finnas

Bil - arbetsplatser

Möjligheten att parkera vid sin arbetsplats styr i stor utsträckning valet av färdmedel till jobbet. Vid många arbetsplatser erbjuds gratis bilparkering för de anställda. Det kan till och med vara så att det är billigare att parkera på arbetet än hemma (exempelvis om det vid hemmet råder avgiftsbelagd boendeparkering). I sådana fall kan det uppmuntra till ökat bilresande.

Ca 0,2-0,3 bilplatser/anställd bör vara utgångspunkt för diskussionerna med verksamheten, krav ställs dock inte, endast riktvärden. I goda kollektivtrafiklägen kan andelen p-platser minskas. Om verksamheten önskar bygga färre antal p-platser bör kommunen se välvilligt på detta. Liksom vid boendeparkering gäller att mängden parkering kan minskas väsentligt om alternativa åtgärder uppmuntras och införs.

Behovet av platser varierar stort beroende på typ av verksamhet. Industrier och lagerlokaler utanför stadskärnan har större parkeringsbehov för bil. Mindre verksamheter, exempelvis småverkstäder och liknande har ofta ett litet parkeringsbehov. Kontor är en verksamhet där förutsättningarna oftast är mycket goda för gång, cykel och kollektivt resande. I centrumnära lägen, där stor möjlighet finns till samutnyttjande, kan därför parkeringstalet sättas lågt. En bedömning från fall till fall får göras. En verksamhet kan också ha hög personaltäthet, men inte så många anställda verksamma på samma gång, exempelvis vissa vårdbostäder. En tidig diskussion om vilket parkeringsbehov som bedöms finnas ska tas med verksamhetsutövaren. I lägen där antalet anställda inte är känt kan ett riktvärde vara 30- 50 anställda/1000 m² lokalyta.

Vid arbetsplatsparkering ska hänsyn tas till läget i staden. God tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor kan medföra att parkeringsbehovet inte alls blir lika stort.



Talen för arbetsplatsparkering kan sänkas genom att bilbehovsminskande åtgärder utförs. Om en arbetsgivare i centrala delar av staden inte vill upprätta p-platser för bilar för de anställda bör kommunen godta detta under förutsättning att arbetsgivaren på ett godtagbart sätt kan redovisa hur alternativa färdmedel uppmuntras och understöds.

Arbetsplatser	Antal parkeringsplatser
Samtligaområden	ca 0,2 -0,3 per anställd

Bil – handel

Inom begreppet handel ryms mycket. Allt från små närbutiker i staden till externa köpcentrum. Av förklarliga skäl ser bilparkeringsbehovet mycket olika ut för dessa verksamheter. Kommunens grundinställning, som den uttalas i gällande trafikstrategi, är att gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska uppmuntras före bilresande. Därför är parkeringsfrågan mycket viktig vid all handelsetablering. Om en verksamhetsutövare inte vill anlägga parkering, eller vill anlägga parkering endast i mindre utsträckning, bör kommunen vara tillmötesgående till detta, såvida det inte är uppenbart olämpligt ur tillgänglighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Exempelvis kan vissa verksamheter alstra ett större parkeringsbehov än vad närmiljön kan hantera. Detta gäller inte parkering för rörelsehindrade.

Handel lokaliserad i staden har även den mycket olika parkeringsbehov. Stora dagligvarubutiker har ofta stort parkeringsbehov, medan mindre närbutiker har mindre parkeringsbehov. Parkeringsköp i befintlig parkeringsanläggning (ej gatuparkering) bör kunna tillämpas för handel.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

För bil beräknas ett behov av ca 15-20 bilplatser/1000 m² verksamhetsyta. För de mindre centrala delarna är ett riktvärde 25 bilplatser/1000 m² verksamhetsyta. Samtliga siffror är att betrakta som utgångspunkter för diskussion med verksamhetsutövaren, men kommunen bör vara mer restriktiv med att öka mängden bilparkering och mer positiv till att minska den.

För externhandelsområden krävs ofta större parkeringsytor. Större parkeringsplatser upplevs ofta som tomma och ödsliga. För att minska denna känsla bör stora parkeringsplatser utformas med ca 10 % grönska i form av träd och buskar inom respektive parkeringsyta.

Dagligvaruhandel (inkl. externhandel)	
Bilplatser per 1 000 m ² verksamhetsyta	
Centrala staden	cirka 15–20
Övriga områden	cirka 25

Sällanköpshandel	
Bilplatser per 1 000 m ² verksamhetsyta	
Centrala staden	cirka 8–14
Övriga områden	cirka 13–17

Bil - service och målpunkter för fritidsaktiviteter

Till kategorin service räknas funktioner som post- och bankkontor, men också exempelvis restauranger, hotell och liknande funktioner samt målpunkter för fritidsaktiviteter som ishallar, motionsanläggningar mm. Då verksamheterna inom denna kategori har mycket olika förutsättningar bör en dialog föras i tidigt skede där parkeringsbehovet diskuteras. Hänsyn ska tas till den omgivande miljön och i vilken del av staden verksamheten ligger. Till dessa verksamheter är besöksparkering och parkering för lastning och lossning prioriterade framför parkering för anställda. Tillgänglighetsfrågor ska beaktas och parkering för funktionshindrade ska finnas.

För verksamheter med liknande parkeringsbehov som handel kan p-norm för handel användas. Om en verksamhetsutövare inte vill anlägga parkering, eller vill anlägga parkering endast i mindre utsträckning, bör kommunen vara tillmötesgående mot detta, såvida det inte är uppenbart olämpligt ur stadsmiljösynpunkt. Detta gäller dock inte parkering för funktionshindrade.

För service och fritid bör utgångspunkten vara att underlätta transporter med cykel. För bil är 0,1-0,4 p-platser/besökande ett riktvärde. Läget i staden och tillgången till kollektivtrafik är avgörande.

Service och fritid	Antal parkeringsplatser
Samtliga områden	ca 0,1 -0,4 per besökande

Bil – förskolor, skolor och övrig utbildning

Att skolelever går och cyklar till skolan är viktigt. Det leder till både ökad hälsa och bättre prestationer i skolarbetet. Om många skjutsar sina barn till skolan med bil uppstår trafikproblem och onödiga bilparkeringsbehov vilket försämrar säkerheten. Av dessa anledningar är det av stor vikt att skolor arbetar med frågan. För att underlätta och minska

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

behovet av att föräldrar skjutser sina barn är det viktigt att det finns ett sammanhängande och säkert gång- och cykelnät mellan hemmet och skolan.

Behovet av parkeringsplatser för bil vid skolor varierar stort beroende på var skolan ligger och vilken ålder eleverna har. En särskild parkeringsutredning behövs därför ofta för att räkna ut den enskilda skolans parkeringsbehov. Parkeringsutredningen ska ha fokus på hållbara parkeringslösningar för cykel och bil, minskat bilåkande och trafiksäkerhet runt skolområdet. Vid förskolor bör särskild vikt läggas på att säkra lösningar för hämtning och lämning av barn finns. Parkeringsbehovet för personalen räknas ut som vid annan arbetsplatsparkering.

Bil - äldreboenden och vårdbostäder

Vid äldreboende utan vård, typ seniorboende, gäller samma regler som vid övrig bostadsbyggnation. Vid bostäder med visst vårdbehov rekommenderas 0,3 p-platser/lägenhet inklusive besöksparkering (0,2/lägenhet, plus 0,1 besöksparkering/lägenhet). Vid äldreboende med i huvudsak vårdfunktion krävs endast parkering för anställda och besökande. Särskild parkeringsutredning behövs vid etablering av äldreboende, med stor hänsyn tagen till läget i staden. Personalparkering räknas ut som övrig arbetsplatsparkering. Det kan också behövas något fler platser för funktionshindrade.

Det är viktigt med tidig dialog med verksamhetsutövaren för att ta reda på dennes parkeringsbehov. Även om personaltätheten är hög befinner sig kanske inte all personal på arbetet samtidigt. Det är också viktigt att parkeringen utformas på ett sådant sätt att den främjar personalens behov.

Äldreboenden/ Vårdbostäder	Parkeringsplatser per lägenhet
Visst vårdbehov	0,2
I huvudsak vårdfunktion	Enbart parkering för anställda (se parkeringstal för arbetsplatser) och besökande
Besöksparkering	0,1

Cykel - Boende

Samtliga boende ska ha tillgång till en cykelplats. Utöver detta tillkommer 0,1 cykelplats/lägenhet för besökare.

Centrala staden	
Antal rum i lägenhet	Cykelparkeringsplatser
1-2	2-3
Övriga	1 plats per rum
Besöksparkering	0,1 platser/lägenhet

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

Övriga delar	
Antal rum i lägenhet	Cykelparkeringsplatser
1-2	2-3
Övriga	1 plats per rum
Besöksparkering	0,1 platser/lägenhet

Cykel - Verksamheter

Kommunen bör i sin planering väga in arbetspendling och tillgång till kollektivtrafik och/eller gång- och cykelbanor vid all lokalisering av personalintensiva anläggningar. Kontor är en verksamhet där förutsättningarna oftast är mycket goda för gång, cykel och kollektivt resande.

Behovet av platser varierar stort beroende på typ av verksamhet. Industrier och lagerlokaler utanför stadskärnan har mindre parkeringsbehov för cykel. Mindre verksamheter, exempelvis småverkstäder och liknande har också ett litet parkeringsbehov. En bedömning från fall till fall får göras, men som exempel på låg personaltäthet finns exempelvis lagerlokaler och liknande. En verksamhet kan också ha hög personaltäthet, men inte så många anställda verksamma på samma gång, exempelvis vissa vårdbostäder. En tidig diskussion om vilket parkeringsbehov som bedöms finnas ska tas med verksamhetsutövaren.

Vid arbetsplatsparkering ska hänsyn tas till läget i staden. God tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor kan medföra att parkeringsbehovet för cykel blir större.

Arbetsplatser	Cykelparkeringsplatser
Hela kommunen	ca 0,4 per anställd

Cykel – handel

Även handel i staden har olika parkeringsbehov. Stora dagligvarubutiker har ofta stort parkeringsbehov medan mindre butiker har mindre parkeringsbehov. Siffrorna är därför att betrakta som utgångspunkter för diskussion med verksamhetsutövaren.

Utgångspunkten för parkeringsdiskussionen ska vara vilket upptagningsområde som handeln har. Cykelparkering bör i första hand ordnas på kvartersmark. Cykelparkering för kunder ska ligga nära entrén och bör vara åtskild från cykelparkering för anställda. Parkering för anställda räknas ut enligt norm för arbetsplatser.

Dagligvaruhandel (inkl. externhandel)	
Cykelplatser per 1 000 m ² verksamhetsyta	
Centrala staden	cirka 25–30
Övriga delar	cirka 18

Sällanköpshandel	
Cykelplatser per 1 000 m ² verksamhetsyta	
Centrala staden	cirka 15
Övriga delar	cirka 10

Cykel – service och fritidsanläggningar

Då verksamheterna inom denna kategori är så olika är det svårt att räkna fram ett generellt parkeringstal. För verksamheter med liknande parkeringsbehov som handel kan tal för handel användas. För service och fritid behöver oftast parkeringsbehovet utredas från fall till fall, men utgångspunkten bör vara att underlätta transporter med cykel. 20–35 cykelplatser/100 besökare kan tjäna som ett riktvärde för cykelplatsbehovet. Läget i staden och tillgången till kollektivtrafik är avgörande. För större anläggningar kan en särskild utredning krävas.

Cykel – skolor

Ett riktvärde för cykelparkering vid grundskolor är 30-70 cykelplatser/100 elever och för gymnasieskolor 60-80 cykelplatser/100 elever.

Vid förskolor beräknas cykelparkeringsbehovet vara något lägre än för övriga skolformer, och framförallt vara inriktad på att det ska fungera att smidigt lämna och hämta barn. Vid skolor för de högre åldrarna förväntas eleverna själva ta sig till skolan i större utsträckning. Av denna anledning är andelen cykelparkering högre för dessa skolformer, och parkeringen ska vara utformad så att de är attraktivt att parkera sin cykel där under en hel dag.

Cykel – vård

Vid äldreboende utan vård, typ seniorboende, gäller samma regler som vid övrig bostadsbyggnation. Särskild parkeringsutredning kan behövas vid etablering av äldreboende med stor hänsyn tagen till läget i staden (i centrala lägen är det ofta lättare för personalen att ta sig till jobbet med cykel och kollektivtrafik).

Det är viktigt med tidig dialog med verksamhetsutövaren för att diskutera dennes parkeringsbehov. Även om personaltätheten är hög befinner sig kanske inte all personal på arbetet samtidigt.

Äldreboenden/ Vårdbostäder	Cykelparkeringsplatser per lägenhet
Visst vårdbehov	1
I huvudsak vård- funktion	Enbart parkering för anställda och besökande (se parke- ringsnorm för arbetsplatser)

Framtida arbete och uppdrag

På gång

För närvarande pågår ett arbete i ett antal frågor med hög relevans kopplat till parkeringsfrågor. De mest intressanta är:

- Möjligheten att bygga ett parkeringshus på parkeringen vid Ellen Key-skolan i Västervik håller på att utredas. Placeringen är strategisk med nära koppling till centrum, sjukhus och kollektivtrafik. Senast genomförda åtgärd var att genom länsstyrelsen göra en arkeologisk förundersökning avseende en begravningsplats för personer som avlidit i pesten på 1700-talet. Länsstyrelsens beslut väntas under våren 2018. Frågan utreds i samråd med landstinget i Kalmar län.
- I kvarteret Garvaren, längs Slottsholmsleden, finns en markparkering där gällande detaljplan medger att man kan bygga ett parkeringsdäck över befintlig parkeringsyta. Enklare förstudie inklusive grov uppskattning av kostnad är beställd men inte levererad.
- Landstinget i Kalmar län planerar en långsiktig och kraftig utbyggnad av sin verksamhet på sjukhusområdet. Kommunstyrelsen har givit ett uppdrag om att ta fram förslag till ändrad detaljplan för området i syfte att möjliggöra önskvärd utveckling. Om planerad nybyggnation genomförs så innebär det ökat behov av parkeringsplatser. Det ökade behovet, som i dagsläget kan uppskattas till 100-200 platser, uppkommer som en följd av fler arbetsplatser, fler besökare och att befintliga parkeringsplatser försvinner för att ge plats åt en ny byggnad.
- Planeringen av en södra infart till Västervik fortgår. En södra infart innebär att trafikflödena till centrum förändras med efterföljande ändrat mönster för behov av parkeringsplatser.
- Ett 15-tal parkeringsplatser kommer 2018 att byggas i Kvarngatans förlängning mot Slottsholmsleden.
- Detaljplanläggning pågår för området kring stadsparken, kommunhuset mm. En aspekt som då studeras är möjligheten att tillskapa fler parkeringsplatser.
- Idag finns en av de större parkeringarna på Stenhamra i norra delen av centrum. Det finns sedan tidigare ett uppdrag att planlägga hela eller delar av området för bostäder. Det är inte orimligt att ett antal av befintliga parkeringsplatser försvinner vid en sådan exploatering. Detaljplanearbetet avvaktar resultaten av de utredningar som beskrivs ovan.
- I en inte alltför avlägsen framtid är det inte osannolikt att området vid Skeppsbrokajen kommer att utvecklas. Området knyter samman befintligt planområde för flytande villor med skärgårdstrafikterminalen, Slottsholmen med slottsruinen, Kulbacken och vidare mot Notviken och Notholmen. En utveckling av Skeppsbrokajen kan innebära förändring vad avser parkeringar.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

- För närvarande pågår ett ettårigt försök med att använda p-skiva på gatuparkeringarna i centrala Västervik. Syftet med försöket är att öka antalet besökare och tillgängligheten till centrala Västervik. Alla berörda parkeringar har max 1 timmas parkering i försöket vilket betyder att vissa parkeringar fått minskad vistelsetid. Berörda parkeringar var innan försöket avgiftsbelagda, i försöket är de avgiftsfria. Försöket pågår till september 2018, därefter sker utvärdering och redovisning till kommunstyrelsen.

Uppdrag

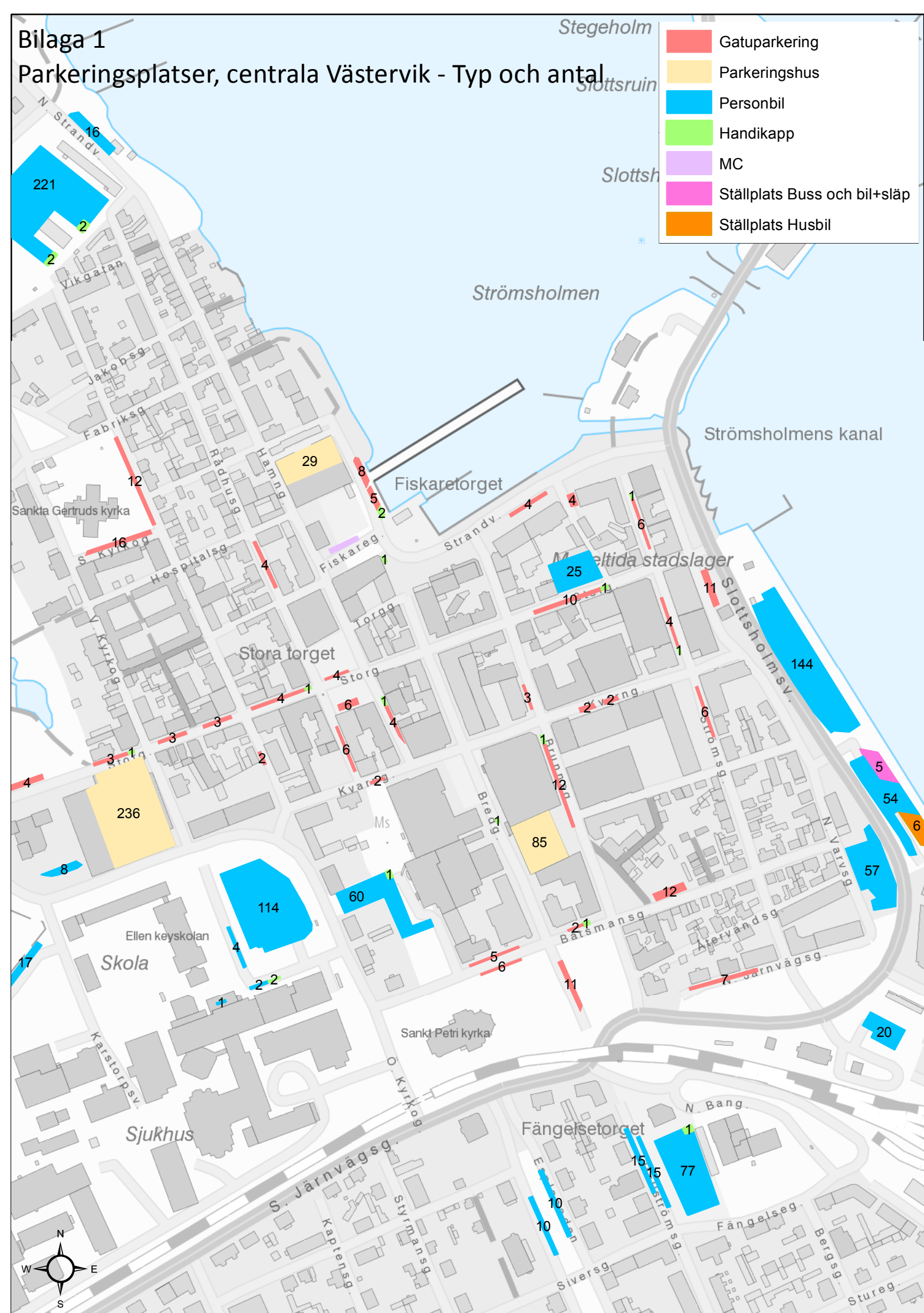
Som en följd av parkeringsstrategin samt pågående arbeten lämnas följande uppdrag till kommunstyrelsens förvaltning:

- Ett kunskaps- och informationsunderlag ska presenteras för kommunstyrelsen under tredje kvartalet 2018 avseende ev byggnation av parkeringshus vid Ellen Key-skolan samt parkeringsdäck i kvarteret Garvaren.
- Utvärdering av försöket med p-skiva ska presenteras för kommunstyrelsen under fjärde kvartalet 2018.
- En plan för hur målet om utökat antal cykelparkeringsplatser ska nås 2020 ska presenteras för kommunstyrelsen under 2018.
- Under andra halvåret 2018 ska ett kunskaps- och informationsunderlag presenteras för kommunstyrelsen avseende framtida struktur för parkeringsavgifterna.
- Ett förslag till placering av en säker och trygg parkeringsplats för väntande/övernattande lastbilar ska presenteras för kommunstyrelsen under 2018.
- Beläggningen på parkeringsplatser för såväl bilar som cyklar ska mätas månadsvis.

Bilagor

- | | |
|----------|--|
| Bilaga 1 | Parkeringsplatser, centrala Västervik – typ och antal |
| Bilaga 2 | Bilar per hushåll, områdesvis |
| Bilaga 3 | antal p-platser i centrum, relaterat till avstånd från Bredgatan/Storgatan |

Parkeringsplatser, centrala Västervik - Typ och antal



[illegible]

Bilaga 3

Avstånd	Antal platser	Antal platser	Avstånd
0-100	40	40	0-100
0-200	304	264	100-200
0-300	925	621	200-300
0-400	1084	159	300-400
0-500	1473	389	400-500

