JÖNKÖPINGS KOMMUN

Parkeringstal för Jönköpings kommun

Riktlinjer för att anpassa nya fastigheters och stadsdelars parkeringsbehov till morgondagens resvanor.

Antagen av stadsbyggnadsnämnden 2016-06-16.

Detta program har tagits fram av stadsbyggndskontoret i samarbete med tekniska kontoret. Arbetet har utförts av en styrgrupp med tjänstemän. I denna styrgrupp har även kommunens miljöstrateg varit med.

Foton: Christina Stenberg, stadsbyggnadskontoret, Lena Gustafsson,stadskontoret,
Layout: Lena Gustafsson, stadskontoret, kommunikationsavdelningen

JÖNKÖPINGS KOMMUN

Jönköpings kommun
551 89 Jönköping

Kontaktcenter 036-10 50 00
Röststyrd växel 036-10 80 00

www.jonkoping.se
kommunstyrelse@jonkoping.se

Förord

Jönköpings befolkningstillväxt är fortsatt stark och kommunens regionala roll blir allt viktigare vilket innebär fler människor som ska förflytta sig och fler transporter av olika slag. Samtidigt som miljömedvetandet blivit större har den förbättrade allmänna välfärden medfört ett ökat bilinnehav. Kommunens beslut om att stadsutvecklingen i första hand ska ske genom förtätning innebär fler bostäder i centrala delar och ett ökat parkeringsbehov. Mot bakgrund av detta har en parkeringspolicy antagits, Program för parkering i Jönköpings kommun (daterad 2015-04-29). Parkeringstalen ska bidra till att målsättningen om en stad som är tillgänglig för alla uppnås i enlighet med programmet. Jönköpings kommuns parkeringsnormer från 1989 ersätts av dessa parkeringstal.

Jönköpings Universitet

> Kommunens parkeringstal ska anpassa nya fastigheters och stadsdelars parkeringsbehov till morgondagens resvanor.

Innehåll

Förord 3

Sammanfattning 5

Inledning 6

Förutsättningar för parkeringstalen 8

Bilresor 8

Cykelresor 8

Zonindelning 8

Särskild parkeringsutredning 9

Möjlighet att reducera parkeringstal för bilar - upprättande av Grön resplan 9

Om- och tillbyggnad, eller förändring på befintlig fastighet, ändrad verksamhet 10

Friköp 10

Parkeringstal för bostäder, kontor, förskolor/skolor och äldreboenden 11

Parkeringstal - bostäder 11

Parkeringstal - kontor 13

Parkeringstal - förskolor/skolor 13

Äldreboende - (särskilt boende) 14

Gruppboende och liknande 14

Parkeringstal för övriga kategorier (handel, hotell, restaurang, samlingslokaler) 15

Parkering för personer med funktionsnedsättning 15

Parkeringstal - motorcykel/moped 15

Avslutning 16

Bilaga 1 Begreppsförklaring 17

Bilaga 2 Zonindelning Jönköping och Huskvarna 18

Bilaga 3 Zonindelning Kommundelar 19

Sammanfattning

Parkeringstalen anger det minsta antal bil- och cykelparkeringsplatser som byggherren/fastighetsägaren ska anordna på kvartersmark vid ny- och tillbyggnad samt vid ändrad användning av fastighet. Parkeringstalen utgör riktlinjer för beräkning av parkering och omfattar hela kommunen (indelad i 3 geografiska zoner); se bilaga 2. Parkeringstalen ska säkerställa att parkeringar anläggs på kvartersmark så att överbeläggning inte uppstår på allmän plats. Parkering för bostäder, besök och kunder ska prioriteras på kvartersmark. Utgångspunkten för bedömning av parkeringsbehov vid bostäder är att varje bil bör ha en parkeringsplats. Detta är en förutsättning för att kunna lämna bilen hemma och istället gå, cykla och åka kollektivt till arbete och aktiviteter när så är möjligt. Tillgång till bilparkering vid arbetsplatser bör däremot inte prioriteras varför parkeringstal för exempelvis kontor har sänkts.

Parkeringstalen, som är flexibla, innebär att byggherrar/fastighetsägare i viss utsträckning kan påverka det antal bilparkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnation. En reducering av antalet parkeringsplatser för bil med upp till 15% kan erhållas om särskilda åtgärder görs för att minska efterfrågan på bilparkering. Sådana åtgärder redovisas av byggherren/fastighetsägaren i en Grön resplan som presenteras/diskuteras under detaljplanearbetet och följs upp (i vissa fall upprättas) i samband med att bygglov söks. Ett grundläggande krav för den Gröna resplanen är att byggherren/fastighetsägaren vid försäljning och uthyrning åtar sig att marknadsföra/informera om förutsättningarna för boendet/verksamheten och varför man valt att reducera antalet parkeringsplatser.

I kategorierna bostäder, kontor samt förskola/skola finns förslag till parkeringstal angivna medan parkeringstalen för övriga kategorier handel, hotell, restaurang och samlingslokaler ska ses som utgångspunkter för en särskild parkeringsutredning. Parkeringstalen omfattar även cykelparkering. I kategorin bostäder har en undergrupp införts, smålägenheter (<35 kvm), med lägre krav på parkeringsplatser för bilar. Då smålägenheter iordningsställs på befintliga vindar ställs inga krav på parkeringsplatser för bilar. Särskilda parkeringsutredningar kan i vissa fall bli aktuella för bostäder, kontor och förskolor/skolor men behövs alltid för övriga kategorier. Talen gäller som riktlinjer vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovgivning. Se definition av ”BTA vid bedömning av parkeringstal” i Bilaga 1. En sammanfattning av parkeringstalen redovisas nedan:

Bostäder **Zon**	**Bilplatser** **per 1000 m^2 BTA** **()= om 15% reduktion**	**Cykelplatser** **per 1000 m^2 BTA**
Lägenheter > 35 m^2		
A Flerbostadshus	8 (7)	18
B Flerbostadshus	9 (8)	18
C Flerbostadshus	10 (9)	18
		varav min 50% av platserna i marknivå (minst två cykelplatser per lägenhet/bostad)
Smålägenheter < 35 m^2		
A Flerbostadshus	6 (5)	22
B Flerbostadshus	7 (6)	22
C Flerbostadshus	9 (8)	22
		varav min 50% av platserna i marknivå (minst en cykelplats per lägenhet/bostad)
En- och tvåbostadshus	2.0 (bilplatser per lägenhet/bostad)	
Kontor		
A	8 (7)	12
B	10 (8,5)	10
C	12 (10)	8
		varav min 50% av platserna i marknivå

Inledning

Enligt plan- och bygglagen, PBL, ska tomter som tas i anspråk för bebyggelse ”i skälig utsträckning” förses med utrymme för parkering av fordon, på tomten eller i närheten av denna. Parkeringstal behövs som riktlinjer för tolkning av PBL. De anger hur Jönköpings kommun tillämpar bestämmelserna i PBL 3 kap 15-16§. Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att lösa parkeringsbehovet för sin fastighet medan kommunen har det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen. I en detaljplan får kommunen också besluta om vilket utrymme som krävs för lastning och lossning.

PBL 4 kap 13 §

I en detaljplan får kommunen bestämma;

1 de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap 9§ första stycket
2 placeringen och utformningen av parkeringsplatser och
3 att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering

Jönköpings kommuns ”Program för parkering”, ligger till grund för dessa parkeringstal. Programmet är indelat i tre fokusområden; God sammanvägd tillgänglighet, Effektiv markanvändning och Attraktiv stadsmiljö.

Östra kajen

God sammanvägd tillgänglighet

- Parkering för bostäder, besök och kunder ska prioriteras på kvartersmark.
- Angöring, korttids- och boendeparkering* prioriteras på gatumark.
- Tillgång till cykelparkering ska vara god.
- Avstånd till parkering och till kollektivtrafik bör vara jämförbara.
- Tillgång till god kollektivtrafik bör påverka bedömning av parkeringsbehov.
- Tillgänglighet för funktionshindrade ska vara god.
- Tillgång till moped- och motorcykelparkering ska beaktas.
- Tillgång till parkering med möjlighet att ladda elfordon ska beaktas.

Effektiv markanvändning

- Samnyttjande av parkeringsplatser ska främjas.
- Möjlighet till parkeringsköp/avlösen ska finnas.
- Parkeringsplaner bör uppsättas för större nybyggnadsområden.
- Bilpooler och övriga hållbara mobility managementåtgärder bör främjas.
- Pendlar- och samåkningsparkeringar ska främjas.

Attraktiv stadsmiljö

- Parkering ska i huvudsak ske på egen kvartersmark.
- Parkering ska anpassas efter stadsbilden och parkeringshus bör utföras med möjlighet till flexibel användning av de nedre våningsplanen.

* Enligt Trafikförordningen har kommuner möjlighet att anta särskilda bestämmelser för dem som bor i ett visst område att parkera inom detta område, exv på gatan, till en lägre kostnad. Detta kallas boendeparkering och är ett bra exempel på samutnyttjande. För att undvika missförstånd i texten skriver vi i övriga sammanhang parkering för bostäder.

Parkeringstalen anger det minsta antal bil- och cykelparkeringsplatser som byggherren ska anordna på kvartersmark vid ny- och tillbyggnad, ändrad användning av fastighet eller vid förtätning på befintlig fastighet. Huvudsyftet med parkeringstalen är att säkerställa att byggherre/fastighetsägare tillgodoser parkeringsbehovet på ett sätt som inte belastar intilliggande allmän plats, exempelvis intillliggande gatumark.

En effektivare markanvändning är ett viktigt led i att uppnå en mer hållbar stadsutveckling. Ett ökat inslag av gemensamma parkeringsanläggningar (samnyttjande) och väl balanserade parkeringstal för bilar och cyklar ökar möjligheterna till detta. Då förutsättningarna är unika på varje plats har kommunen rätt att i varje enskilt fall kräva särskilda parkeringsutredningar eller ställa särskilda krav. Särskild utredning erfordras i vissa fall för bostäder, kontor och förskolor/skolor och alltid för övriga kategorier. Råd/rekommendationer för utformning av parkeringsplatser finns/kommer att finnas i kommunens Stadsmiljöprogram.

Merkuriusvägen, Gräshagen

Nyckelvägen, Gräshagen

Förutsättningar för parkeringstalen

Bilresor

I Jönköpings kommun har antalet personbilar ökat med ca 20% de senaste tio åren (2003-2014), till viss del som en följd av kommunens ökande befolkning. Ökningen i bilinnehav (bilar per 1000 invånare) för hela kommunen är under samma period +6%. Bilinnehavet på väster i Jönköping stad är lägre än på öster och bilinnehavet har ökat mer i de östra stadsdelarna under perioden 2003-2014. Bilinnehavet har ökat även i andra delar av kommunen tex Tenhult (+21%) och Taberg (+13%). De resvaneundersökningar som gjorts i kommunen 2009 och 2014 visar att andelen bilresor är högre än i jämförbara kommuner. Användningen av bil per invånare har dock sedan maxåret 2008 haft en svagt vikande utveckling. För att även i framtiden kunna ha en stad som är tillgänglig för alla måste ett minskat bilinnehav och ändrade resvanor åstadkommas. Dessa parkeringstal ska, i enlighet med gällande Program för parkering, bidra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt.

Kålgården

Cykelresor

Antalet cykelresor ökar och förväntas öka ytterligare. Kommunens resvaneundersökning från 2014 visar att cykelanvändningen (antal cykelresor) ökat med 11% från undersökningen som utfördes 2009. Andel resor som görs med cykel är för boende i Kärnan 17% enligt 2014 års resvaneundersökning. I takt med ökad förtätning blir cykeltransporter viktigare vilket innebär att mer parkeringsyta för cyklar blir nödvändigt. För att en cykelparkering ska vara attraktiv måste den ha en viss standard, vara funktionell och användarvänlig. Cykelparkeringar måste finnas nära målpunkten och de bör placeras närmare entrén än bilparkeringar. Det finns idag många olika typer av cykelfordon tex elcyklar, trehjuliga cyklar och cyklar med dragkärra vilket behöver beaktas i planeringen. Korttidsparkering utformas inte på samma sätt som en långtidsparkering. Tillgång till parkering med möjlighet att ladda elcyklar ska beaktas.

> Kommunens parkeringstal ska anpassa nya fastigheters och stadsdelars parkeringsbehov till morgondagens resvanor.

Västra centrum (Lagermansgatan) kv Järnbäraren

Zonindelning

Efterfrågan på bil- och cykelparkering ser olika ut i olika delar av staden. Detta beror på bilinnehav och boendetäthet men även på närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering. Jönköpings kommun har valt tre geografiska zoner, se Bilaga 2. Indelningen utgår från våra tidigare tre zoner.

Zon	Beskrivning
A	Centrala Jönköping och Huskvarna
B	Utanför centrala Jönköping och Huskvarna samt kommundelar med närhet till god kollektivtrafik
C	Övriga kommunen

Särskild parkeringsutredning

I många fall är det svårt att utgå från i förväg fastställda parkeringstal och en särskild övergripande parkeringsutredning bör då upprättas. Utredningen ska redovisa parkeringsbehov för bil och cykel samt eventuellt förslag till Grön resplan. När dessa upprättas är det viktigt att möjligheten till samnyttjande utreds.

Möjlighet att reducera parkeringstal för bilar -upprättande av Grön resplan

De parkeringstal som anges för bil kan reduceras om åtgärder som bidrar till minskad bilism genomförs, s.k. mobility managementåtgärder. Detta gäller i samtliga zoner och ger byggherrar och fastighetsägare möjlighet att föreslå åtgärder som kan minska behovet av parkeringsplatser för bilar. Byggherren/fastighetsägaren redovisar sina förslag till åtgärder i en Grön resplan under detaljplanearbetet. Resplanen bifogas sedan detaljplanen och följs upp i bygglovskedet. En Grön resplan kan reducera parkeringstalen med upp till 15%.

Ett grundläggande krav för den Gröna resplanen är att byggherren/ fastighetsägaren vid försäljning och uthyrning åtar sig att marknadsföra/informera om förutsättningarna för boendet/verksamheten och varför man valt att reducera antalet parkeringsplatser. Nedan redovisas exempel på åtgärder som kan ingå i en Grön resplan:

Bil/Kollektivtrafik

- Avtal om bilpool.
- Anpassad nivå på parkeringsavgift i privata garage (parkeringsplatser bör så långt som möjligt bära sina egna kostnader istället för att subventioneras av hyresgäster utan behov av bilparkering).
- Information och skyltning rörande kollektivtrafik.
- Subventionerade kollektivtrafikkort alt kollektivtrafikkort som ingår i hyra/månadsavgift (förutsätter läge med bra kollektivtrafik).
- *Egna förslag*

Cykel/Övrigt

- God tillgång till cykelparkering (både lång- och korttidsparkering).
- Cykelparkering av hög kvalitet (möjlighet till ramlås, väderskyddade, trygga).
- Attraktiv lokalisering av cykelparkering (utomhusparkering nära entréer och cykelförråd bör anläggas i markplan eller i anslutning till lägenheten).
- Elcyklar som ingår i hyra/lägenhetsköp. Möjlighet till laddning av elcyklar.
- Service för cyklister (tex automatiska dörröppnare (om cykelförråd), ramper vid höjdskillnader, luftpump och utrymme för cykelmek).
- Övriga cykelåtgärder (utrymme för olika typer av cyklar, genomgående gång- och cykelvägar mm).
- Större andel cykelplatser i marknivå än riktlinjernas miniantal.
- Duschmöjlighet vid etablering av verksamheter.
- Vid försäljning och uthyrning åtar sig byggherren/fastighetsägaren att marknadsföra/informera om förutsättningarna för boendet och varför man valt att reducera antalet parkeringsplatser. Man ska också marknadsföra/informera om vilka hållbara resealternativ som finns att tillgå.
- *Egna förslag*

Om- och tillbyggnad, ändrad verksamhet eller förtätning på befintlig fastighet

I dessa fall beräknas parkeringsbehov på samma sätt som vid nybyggnation. Oftast fordras endast ett tillskott av platser som motsvarar differensen mellan parkeringsbehov efter ombyggnad och befintliga platser. Om inga platser finns behövs en särskild utredning. Parkeringsbehov för hela fastigheten ska beräknas. Då en del av Jönköpings utbyggnad kommer att ske genom förtätning (vindsinredningar, påbyggnad av befintliga hus, bebyggelse på gårdar mm) kan det ökade parkeringsbehovet inte alltid lösas på den egna tomten. Längre gångavstånd till parkering kan då accepteras och friköp tillämpas, se nedan. Då smålägenheter (<35 kvm) iordningsställs på befintliga vindar ställs inga krav på bilparkeringsplatser.

Friköp

Om byggherren/fastighetsägaren vid bygglovprövning inte kan anlägga/bygga de parkeringsplatser som krävs på den egna tomten finns i vissa fall möjlighet till sk friköp (civilrättsligt avtal med kommunen). Vad gäller bostäder så kan detta tillämpas vid förtätning (bostäder byggs på vindar, på gårdar och som påbyggnad på befintliga hus) och för del av större bostadsprojekt. Detta förutsätter att parkeringshus med vakanta platser finns inom rimligt gångavstånd eller att det finns möjlighet att etablera nytt parkeringshus inom acceptabelt gångavstånd. Friköpsavgiften är ett engångsbelopp som beräknas i samband med bygglovgivning och som sedan betalas till kommunen. Kommunen tillhandahåller då, om möjligt, parkering i gemensamma anläggningar inom rimligt gångavstånd från fastigheten. Om befintliga anläggningar inte finns tillgängliga fonderas medel till kommande anläggningar. Det är ingen rättighet att teckna avtal för friköp utan förfrågningar bedöms med hänsyn till beläggningsgrad i befintliga anläggningar och möjlighet att uppföra nya parkeringshus i närområdet. Dessa friköp är exempel på samnyttjande i de kommunala anläggningarna.

Utgångspunkten för den ekonomiska modellen för friköp bör vara att ca 75% av kostnaden för att anlägga en parkeringsplats som ersätter den friköpta bör täckas av avgiften. Resterande kostnader ska täckas av framtida parkeringsavgifter. Av friköpsbeloppet bör exempelvis 5% avsättas i en fond för åtgärder som främjar hållbart resande.

Parkeringstal för bostäder, kontor, förskolor/skolor och äldreboenden

-tal som anger det minsta antal parkeringsplatser som måste byggas/anläggas

Parkeringstal – bostäder

På kvartersmark ska, i enlighet med kommunens ”Program för parkering”, parkering för bostäder prioriteras tillsammans med besöks- och kundparkering. Utgångspunkten vid bedömning av parkeringsbehov vid bostaden är att varje bil bör ha en parkeringsplats. Detta är en förutsättning för att kunna lämna bilen hemma och istället gå, cykla och åka kollektivt till arbete och aktiviteter när så är möjligt. Parkeringstalen ska säkerställa att parkeringar anläggs på kvartersmark så att överbeläggning inte uppstår på allmän plats, exempevis gatumark. De som flyttar in i nya bostäder, framförallt centralt, kan inte räkna med en reserverad bilparkeringsplats. Det åligger byggherren/fastighetägaren att tydligt informera om vilka parkeringsalternativ som finns tillgängliga och vilka alternativa färdmedel som erbjuds. Besöksparkering ingår i parkeringstalen. Byggherren/fastighetsägaren bör avsätta ett antal platser i närheten av entréer för besök.

Parkeringstalen gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovgivning. Eftersom ytfördelningen inte alltid är känd i tidiga skeden av planeringsprocessen, får man utgå från en skattad, rimlig och realistisk fördelning. Vid bygglovgranskningen kommer kravet på parkeringsplatser att utgå från de ytor som ska byggas och som redovisas i ansökan.

Kålgården (Aspholmsgatan) kv Enhörningen

Bilinnehavet bland studenter och ungdomar är i regel betydligt lägre än bland övriga invånare varför en ytterligare kategori för bostäder införts, smålägenheter (<35 kvm). Dessa bostäder har lägre parkeringstal i alla zoner. Ökad cykeltrafik ligger i linje med en hållbar samhällsutveckling och ska uppmuntras. För att förenkla användning av cykel bör det finnas minst en cykelplats för varje boende samt plats för besökande. I genomsnitt bor det ca 2 pers i en lägenhet (≥ 2 rok). Detta innebär att man bör ha minst 2 cykelparkeringar/lägenhet och av dessa bör minst en cykelparkering/lägenhet vara lättillgänglig. En lättillgänglig parkeringsplats för cykel ska normalt finnas i markplan (utomhus eller i förråd) och i anslutning till entréer. I smålägenheter (< 35 kvm) är antalet boende färre men i dessa hus används dock cykel mer eftersom bilinnehavet oftast är lågt. Man cyklar också en större del av året. Det är därför extra viktigt att planera för många cyklar vid dessa etableringar. Varje boende som äger en cykel bör också ha möjlighet till en plats för långtidsuppställning. Platsen ska möjliggöra en säker förvaring och vara väderskyddad. Cykel- och transportkärror blir allt vanligare varför utrymme för sådana också kan behövas.

Västra centrum (studentboende på Gjuterigatan) kv Järnbäraren

Bostäder **Zon**	**Bilplatser** **per 1000 m^2 BTA** **()= om 15% reduktion**	**Cykelplatser** **per 1000 m^2 BTA**
Lägenheter > 35 m^2		
A Flerbostadshus	8 (7)	18
B Flerbostadshus	9 (8)	18
C Flerbostadshus	10 (9)	18 varav min 50% i marknivå (minst två cykelplatser per lägenhet/bostad)
Smålägenheter < 35 m^2		
A Flerbostadshus	6 (5)	22
B Flerbostadshus	7 (6)	22
C Flerbostadshus	9 (8)	22 varav min 50% i marknivå (minst en cykelplats per lägenhet/bostad)
En- och tvåbostadshus	2.0 (bilplatser per lägenhet/bostad)	

Parkeringstal – kontor

Parkeringstalen för bil vid kontor och andra administrativa arbetsplatser ska fungera som ett verktyg för att påverka val av färdmedel, framförallt vad gäller arbetsresor. Vid arbetsplatser är cykeln för vissa ett alternativ till bilen och det är därför särskilt angeläget att cykelparkeringarna är lättillgängliga och funktionella. Detta är även viktigt vid besöksintensiva verksamheter. Cykelparkeringarnas placering och utformning är avgörande för hur väl de kommer att utnyttjas. De ska vara bekväma, se inbjudande ut, estetiskt passa in i miljön och man ska kunna låsa fast sin cykel på ett säkert sätt.

Kontor **Zon**	**Bilplatser** **per 1000m^2 BTA** **()= om 15% reduktion**	**Cykelplatser** **per 1000 m^2 BTA**
A B C	8 (7) 10 (8,5) 12 (10)	12 10 8 varav min 50% av platserna i marknivå

Parkeringstal – förskolor/skolor

Vid förskolor och skolor bör cykelparkering ligga i direkt anslutning till entréerna för att underlätta cyklande och vara trafiksäkert. Bilparkering kan placeras en bit bort men man bör anlägga ett antal platser för hämta/ lämna relativt nära entrén för att få en så trafiksäker situation som möjligt. Några av bilplatserna bör i vissa lägen ha en hög omsättning för att inte utnyttjas till andra ändamål, de bör därför korttidsregleras (detta gäller även hämta-/lämnaplatser då de i undantagsfall placeras på gatumark). Med hämta/lämna platser i tabellen nedan menas parkeringsficka eller korttidsreglerad parkeringsplats.

Hisingstorp, Hisingskullens förskola (Sveavägen)

Förskolor/skolor **Zon**	**Bilplatser** **(Per anställd)**	**(Hämta/lämna-platser per elev)**	**Cykelplatser** **(Per anställd)**	**(Per elev)**
Skola(Förskola-åk3)				
A	0.3	0.07	0,3	0,1
B	0.4	0.09	0,3	0,1
C	0.5	0.11	0,3	0,1
Skola(åk4-gymn)				
A	0.3	0.03	0,5	0,2
B	0.4	0.04	0,4	0,2
C	0.5	0.05	0,3	0,2

Äldreboende (särskilt boende)
Dessa boendeformer innebär boenden med olika behov av omsorg och vård. Vid boenden utan tillhörande vård exv. trygghetsboenden ställs samma krav som vid boendeparkering för flerfamiljshus, dvs parkeringsbehovet varierar med lägenhetsstorlek. Består boendet av en- och tvårumslägenheter med visst vårdbehov krävs 0,4 parkeringsplatser/lägenhet för personal och boende och 0,1 parkeringsplatser/lägenhet för besök, dvs totalt 0,5 parkeringsplats/lägenhet. För boenden med i huvudsak vårdfunktion krävs endast parkering för anställda och besökande, 0,3 parkeringsplatser/lägenhet. Bedömning av eventuellt behov av utökat antal parkeringsplatser för funktionshindrade ska göras.

Gruppboende och liknande
Här bedöms antal platser för besökande, personal och minibuss tillhörande boendet i varje enskilt fall, ca 4-6 platser per hem.

Maskinens äldreboende, Brahegatan

Stattutgatans äldreboende

Parkeringstal för övriga kategorier (handel, hotell, restaurang, samlingslokaler)

-tal som anger utgångspunkt för diskussion kring bil- och cykelplatsbehov

I dessa kategorier görs alltid en särskild utredning för att väga samman verksamhetens parkeringsbehov och behov av besöksparkering. Det är viktigt att även tillgodose platser för lastning och lossning. För många verksamheter är det svårt att bedöma behov av parkering eftersom förutsättningarna varierar från läge till läge, olika typer av handel (livsmedel-detaljhandel), olika belastning över dygnet (samlingslokaler m.m. ex idrottshus, bibliotek). Därför anges i dessa kategorier ett värde som utgångspunkt för diskussion. Vid etablering av industrier görs en bedömning/utredning i varje enskilt fall. Cykelplatser ska alltid anläggas. Antal och placering bedöms efter vilken typ av verksamhet som är aktuell och dess behov.

	Bilplatser för besökande per 1000 m^2 BTA	**Personal**
Handel		
Livsmedel Övrigt	20-50 15-30	
Hotell		
A B/C	5-8 20	0,1 bpl/anställd 0,3 bpl/anställd
Restaurang		
A B/C	6 20	1 bpl/verksamhet 2 bpl/verksamhet
Samlingslokaler (religiösa samfund, bibliotek, idrottsanläggning, biograf/teater m.m.)	**Bilplatser per besökande**	
A B/C	0,1-0,3 0,2-0,4	

Parkering för personer med funktionsnedsättning

Parkering för personer med funktionsnedsättning ska utföras i enlighet med Boverkets byggregler. Platsen ska utformas så att den medger att rullstolen, med ramp eller lift, tas in från sidan av ett fordon. Om inte intilliggande yta kan användas ska parkeringsplatsen vara 5 m bred. Minst en parkeringsplats för besökande ska anläggas vid bostäder och verksamheter. Därutöver måste fler platser kunna beredas om behov uppstår.

Parkeringstal – motorcykel/moped

Antalet motorcyklar i kommunen har ökat med ca 30% de senaste tio åren och motsvarande siffra för mopeder klass 1 är 90%. Motorcyklar och mopeder används också under allt större del av året. Det är svårt att ange ett speciellt tal för motorcykelparkering, ett riktvärde för flerbostadshus kan vara 5% av bilplatsbehovet. En bilplats motsvarar 3 platser för motorcykel. Motorcykelparkering vid kontor och övriga kategorier utreds från fall till fall.

Avslutning

Behovet av att bygga högre och tätare för att spara mark och att omvandla i befintlig kvartersstruktur medför att en större del av parkeringsbehovet vid nybyggnation måste lösas genom parkering under mark eller i parkeringshus. Detta gäller även i ytterområden. I större exploateringsområden med flera aktörer är det en fördel om man kan lösa parkeringsbehovet i gemensamma anläggningar. Samnyttrande är ett viktigt led i att uppnå en mer effektiv markanvändning.
Parkering på gatumark är viktig men omfattas inte av parkeringstalen. Taxesättning och tidreglering måste samordnas med kvartersparkering så att intentionerna med parkeringstalen inte går förlorad. Parkeringskraven ställer också krav på kollektivtrafiken.
Parkeringstalens flexibilitet innebär en viss möjlighet för byggherrar och fastighetsägare att påverka sitt bilparkeringsbehov. Den byggherre/fastighetsägare som bedömer attdet finns ett större behov av parkeringsplatser än vad parkeringstalen anger ansvarar själv för att anlägga eller på annat sätt tillgodose det behovet.

Bilaga 1 Begreppsförklaring

Allmän plats Med allmän plats menas i plan- och bygglagen ”en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsedd för ett gemensamt behov”.

Angöring Kortvarig uppställning av fordon för av- och påstigning eller för lastning och lossning.

Bilplats (bpl) Utrymme för uppställning av bil.

Bilpool En bilpool gör det möjligt att ha tillgång till bil när det behövs utan att behöva äga en själv. Man betalar för den tid man använder fordonet och behöver inte ordna med service och däckbyten själv. Genom att ansluta en fastighet till bilpool och erbjuda de boende medlemskap i bilpoolen kan behovet av parkeringsplatser för bilar minska.

Boendeparkering På gata eller parkeringsplats där boendeparkering är tillåten får innehavare av boendeparkeringstillstånd, inom det område för vilket tillståndet gäller, parkera utan hinder av bestämmelser för tidsbegränsad parkering.

Bruttoarea (BTA) vid bedömning av parkerings-tal Bruttoarean är enligt svensk standard summan av alla våningsplans area, begränsat av de omgivande byggnadsdelarnas utsida. Utrymmen som inte ska ingå vid bedömning av parkeringstal är garage, körytor, fläktrum, källarförråd, inglasade balkonger, cykelför råd samt miljöhus. Utrymmen som ska ingå är lager och hanteringslokaler i direkt anslutning till huvudlokalen samt trapphus.

Cykelplats (cpl) Utrymme för uppställning av cykel.

Friköpsavtal Avtal varigenom kommunen, mot ett visst av fastighetsägaren erlagt belopp, åtar sig att i dennes ställe fullgöra den i PBL föreskrivna skyldigheten att ordna parkeringsplats för bilar.

Grön resplan En grön resplan är ett dokument där en en fastighetsägare/byggherre eller en arbetsgivare visar vilka åtgärder som man avser göra för att få fler att välja hållbara transport medel.

Kvartersmark Mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde.

MobilityManagement Att påverka människors resebeteende genom att påvisa möjligheten till mer hållbara transportalternativ.

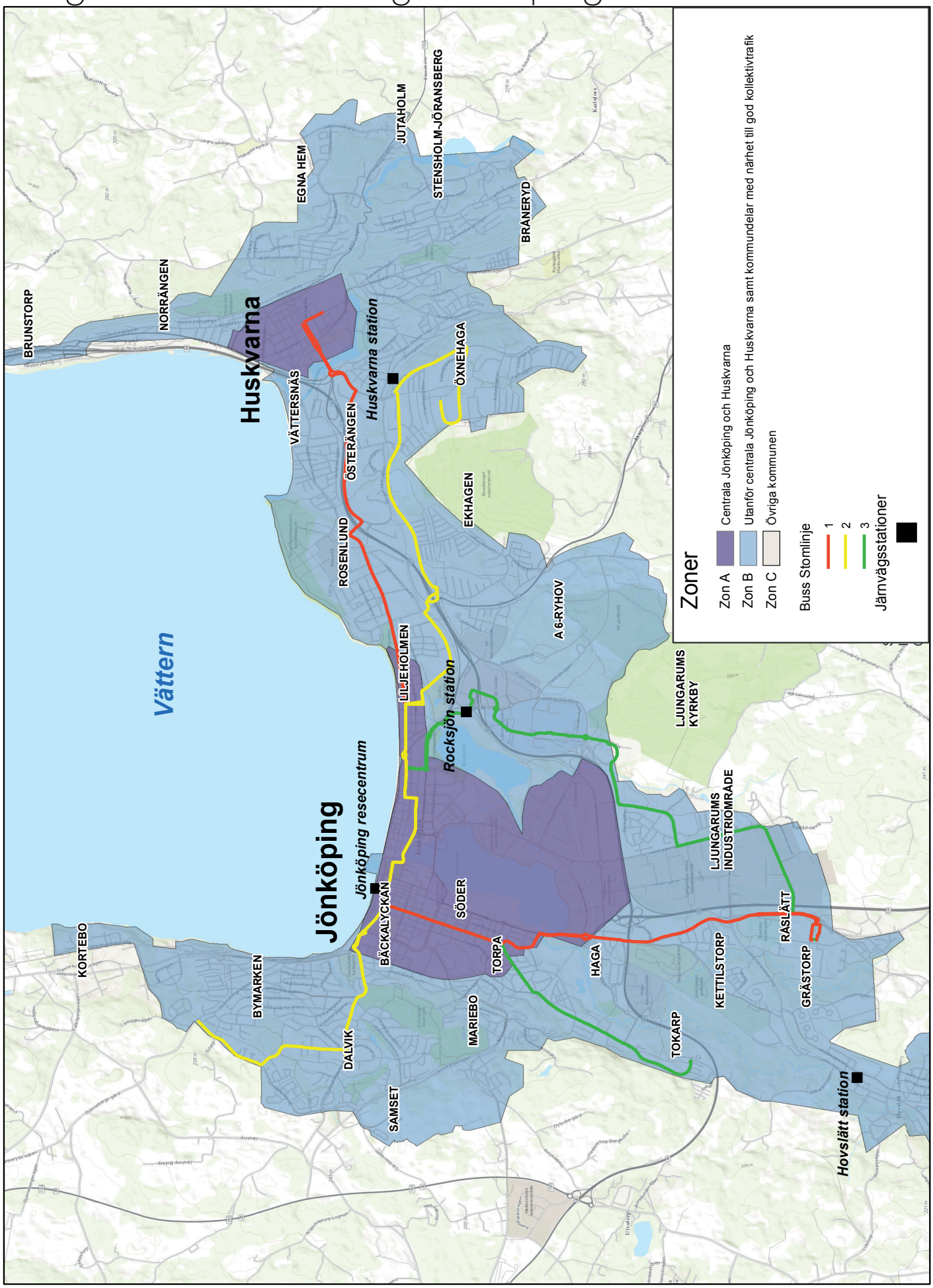
Parkeringstal Erforderligt antal parkeringsplatser per en enhet.

PBL Plan- och bygglagen.

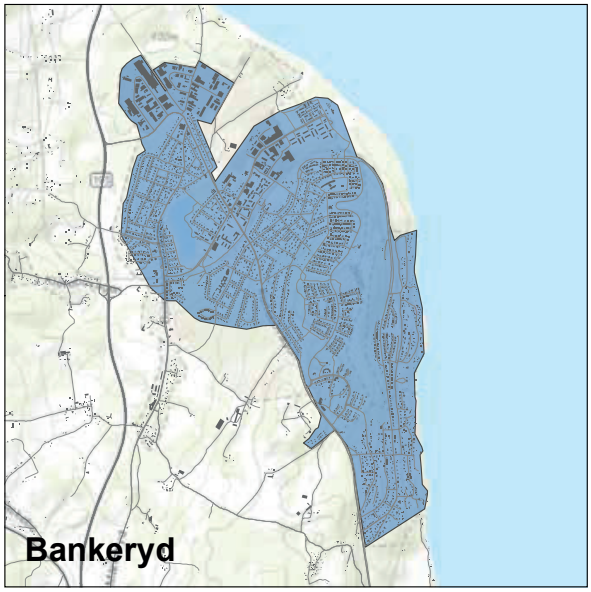
Samnyttjande Gemensam användning av bilplatser för två eller fler byggnader, lokaler eller verksamheter (förutsätter att dimensionerande tid för beräkning av bilplatsbehovet för dessa ej sammanfaller).

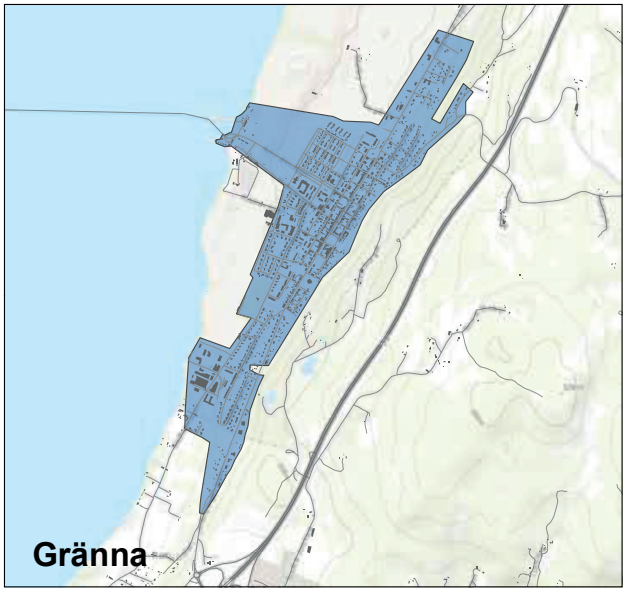
Smålägenheter Lägenheter < 35 m^2, oftast studentlägenheter.

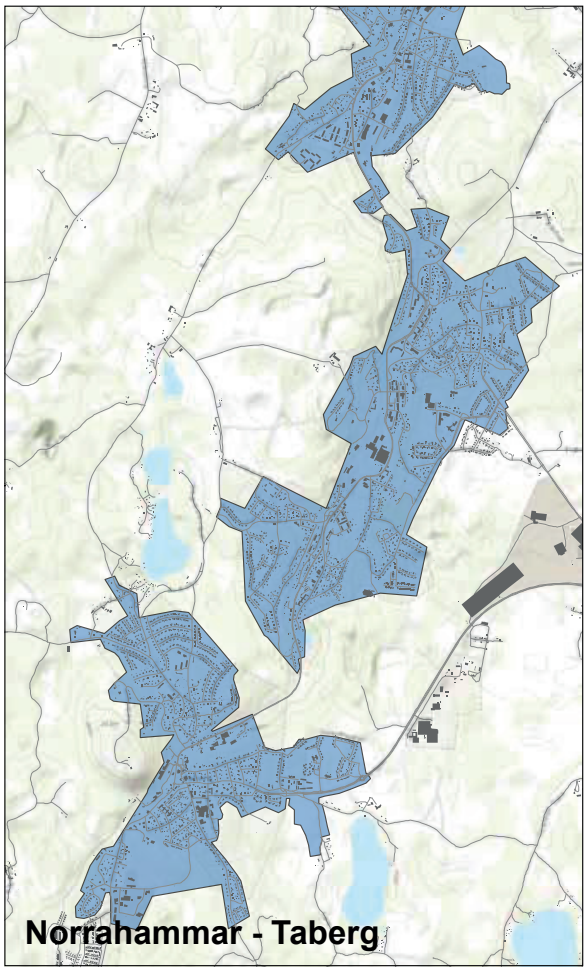
Bilaga 2 Zonindelning Jönköping och Huskvarna

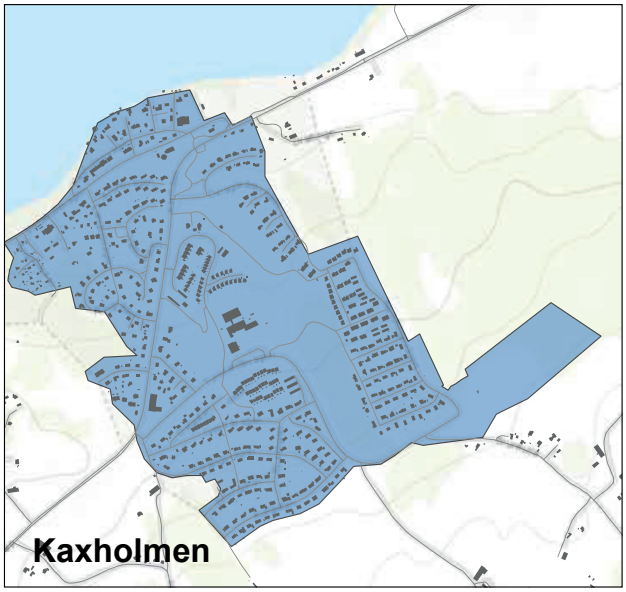


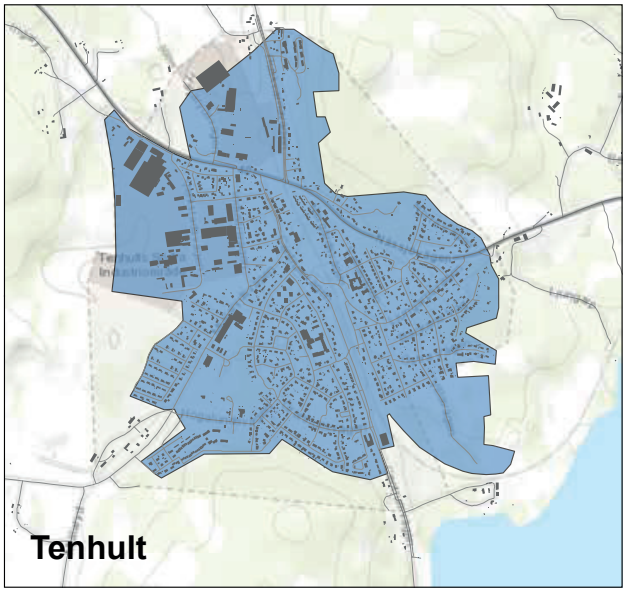
Bilaga 2 Zonindelning kommundelar











Zoner

Zon B		Utanför centrala Jönköping och Huskvarna samt Kommundelar med närhet till god kollektivtrafik
Zon C		Övriga kommunen

JÖNKÖPINGS KOMMUN, JUNI 2016

STADSBYGGNADSKONTORET
551 89 Jönköping
Tfn 036-10 50 00

JÖNKÖPINGS KOMMUN