Strategi och riktlinjer för parkering och mobilitet

Trivectors utredning för Kungsbacka kommun

Dokumentinformation

Titel: Strategi och riktlinjer för parkering och mobilitet

Projektnummer: 23054

Rapportnummer: 2023:98

Författare: Johan Kerttu

Medverkande: Rasmus Sundberg, Erik Swart Rehn, Caroline Mattsson

Kvalitetsgranskning: Caroline Mattsson

Beställare: Kungsbacka kommun
Kontaktperson: Sara Johansson. Agneta Nordström

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2023-07-06	Rapportkoncept	Beställare
0.7	2023-08-07	Första utkast	Beställare
0.8	2023-08-28	Komplett rapportversion	Beställare
0.9	2023-10-16	Justerad efter granskning	Beställare
0.95	2024-01-08	Justerad efter granskning	Beställare
0.96	2024-01-17	Justerad efter granskning	Beställare

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

Trivector har givits i uppdrag att ta fram ett samlat strategidokument med riktlinjer för det strategiska arbetet med parkering i Kungsbacka stad, samt förslag till parkeringsbestämmelser, som underlag för arbetet med en ny fördjupad översiktsplan. Denna utredning innehåller därutöver en nulägesbeskrivning för parkeringssituationen i staden, samt en konsekvensbedömning av effekten på biltransportarbetet till följd av tillämpning av föreslagna bestämmelser.

Lund

Johan Kerttu
Trafikkonsult, Trivector Traffic

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Innehållsförteckning

1. Introduktion 5

1.1. Syfte och mål 5

1.2. Avgränsning 6

1.3. Material och metod 7

2. Nuläge 9

2.1. Befolkningsutveckling och -prognos 9

2.2. Övergripande mål för kommunen 10

2.3. Gällande parkeringsstrategi för Kungsbacka stad 11

2.4. Synpunkter på gällande parkeringsstrategi och planeringspraxis 12

2.5. Bilinnehav 15

2.6. Resvanor 15

2.7. Parkeringssituationen i centrala Kungsbacka stad 17

2.8. One Stop Shop – en modell för utveckling av Kungsbacka stad 29

2.9. Sammanfattning nuläge 31

3. Kungsbacka stad 2027 32

3.1. Ny arena 32

3.2. Pågående exploateringsprojekt i Kungsbacka stad 34

4. Förslag till målformuleringar och riktlinjer 39

4.1. Övergripande mål för kommunens strategiska parkeringsarbete 39

4.2. Riktlinjer 42

5. Parkeringsbestämmelser 46

5.1. Zonindelning 46

5.2. Parkeringstal 49

5.3. Mobilitetsåtgärder för reducerade bilparkeringstal för bostäder 53

5.4. Ändrad användning av befintlig bebyggelse 55

5.5. Hantering av parkering i detaljplan och bygglov 55

5.6. Utformning ... 56
5.7. Reglering av parkering ... 57
5.8. Parkeringsanläggningar ... 58
5.9. Laddinfrastruktur ... 59
5.10. Samnyttjandepotential, schablon ... 61
6. Handlingsplaner ... 64
6.1. Kommunikationsplan ... 64
6.2. Införa nya parkeringstal ... 64
6.3. Zonindelning ... 64
6.4. Principer för parkeringsreglering och uppföljning ... 65
6.5. Parkeringsanläggningar ... 65
6.6. Samnyttjandepotential ... 66
6.7. Utvärdering och uppföljning av riktlinjer och bestämmelser ... 66
7. Referenser ... 67
Bilaga 1. Parkeringsplanering – teori ... 70
Bilaga 2: Motivering av parkeringstal för nya bostäder i Kungsbacka stad ... 85
Bilaga 3: Fördjupning ... 90
Bilaga 4: Att styra och avtala mobilitetsåtgärder ... 96

1. Introduktion

Kungsbacka kommun arbetar med framtagande av en ny fördjupad översiktsplan (FÖP) för Kungsbacka stad. Planen ska vara vägledande för hur mark- och vattentillgångar i staden ska användas fram till år 2050, då det enligt befolkningsprognosen från 2020 väntas vara över 130 000 invånare i kommunen och närmare 50 000 invånare i Kungsbacka stad.[1]

Den övergripande målsättningen för FÖP-arbetet är att planera för en hållbar tillväxt av Kungsbacka stad, i alla hållbarhetsdimensioner:

> *Allt vi planerar för ska leda till att Kungsbacka stad är en hållbar stad, både ekonomiskt och socialt men även för miljön. Staden är en plats som är full med liv under dygnets alla timmar och många vill komma och besöka staden. I Kungsbacka trivs och utvecklas entreprenörer och andra företagsamma människor. Här mår unga bra så väl psykiskt som fysiskt. Det är en grön och vattennära stad med många olika platser att mötas och vara på. Staden ska kännetecknas av ett medskapande samhälle där vi alla är med och bidrar till helheten.*[2]

Ett genomtänkt och strategiskt arbete med parkering i staden är en avgörande förutsättning för att lyckas uppnå detta, parallellt med den övriga fysiska planeringen.

1.1. Syfte och mål

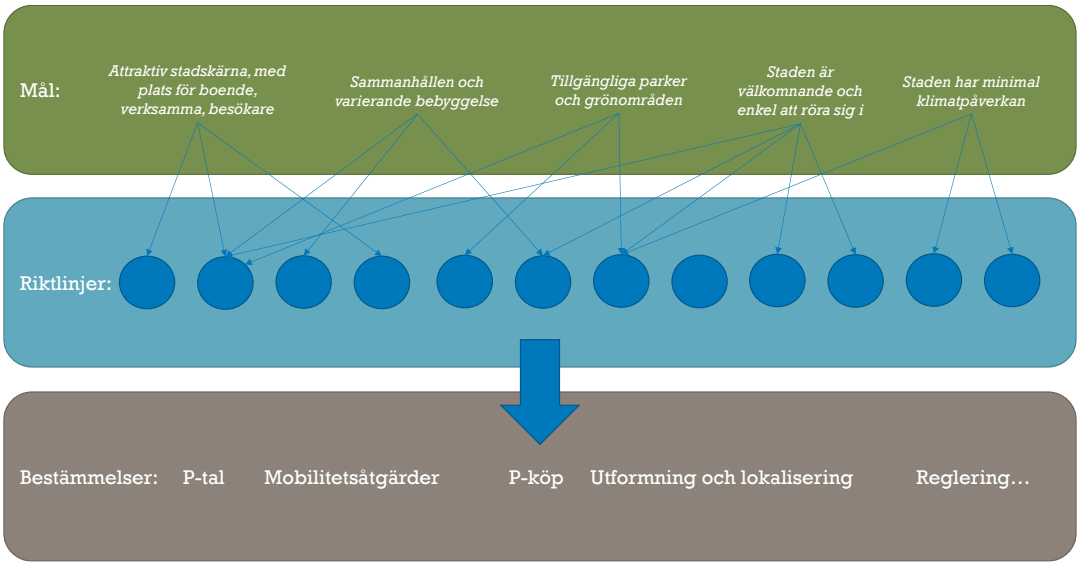
Syftet med denna utredning är att ta fram förslag på hur kommunen ska arbeta strategiskt med parkering i Kungsbacka stad (FÖP-området), för att bidra till uppfyllnad av övergripande målsättningar. De övergripande målen konkretiseras i riktlinjer, som tydligare pekar ut hur kommunen ska arbeta och prioritera när det kommer till parkering. Det praktiska innehållet i mål och riktlinjer anges därefter i förslag till nya bestämmelser för parkering som vägleder kommunens dagliga arbete, exempelvis i framtagande av detaljplaner och justering av parkeringsreglering, Figur 1.

Framtagna mål och riktlinjer är huvudsakligen kvalitativa, med ett tydligt undantag i form av ett kvantitativt mål/förtydligande baserat på regionala beslutade mål om hur stor andel av den motoriserade trafiken som ska utgöras av kollektivtrafik och kommunalt beslutade mål om andel cykeltrafik.

---

[1] https://kungsbacka.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/fordjupningar-och-tillagg-till-oversiktsplanen/kungsbacka-stad-2050

[2] https://kungsbacka.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/fordjupningar-och-tillagg-till-oversiktsplanen/kungsbacka-stad-2050



Figur 1 Schematisk beskrivning av relationen mellan övergripande mål, riktlinjer och konkreta bestämmelser för parkering.

Utredningens mål är att ge Kungsbacka kommun en sammanhängande parkeringsstrategi, från övergripande mål till konkreta bestämmelser som tillämpas i det dagliga arbetet med detaljplaner, bygglov, parkeringsreglering och förändrat utbud av kommunala parkeringsplatser.

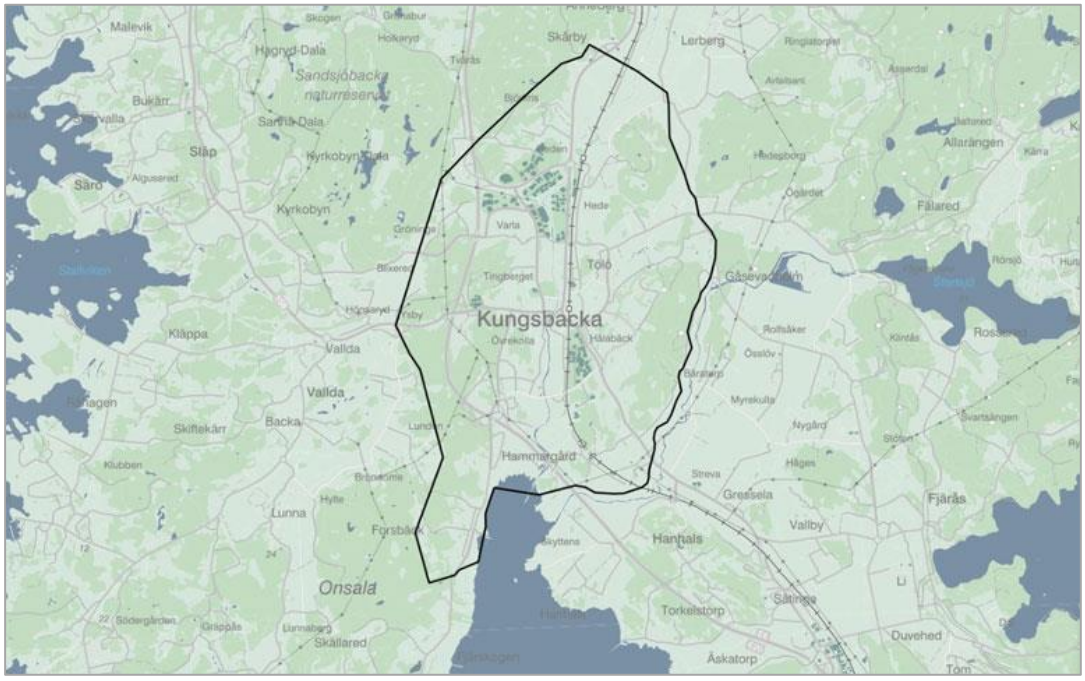
Centrala begrepp i denna utredning

Denna utredning använder nedanstående begrepp för att beskriva kommunens arbete med parkering på olika nivåer, från en mer övergripande målnivå, till konkreta bestämmelser:

- **Mål** – övergripande mål för staden, här tolkade utifrån ett parkeringsperspektiv, för att ge svar på *varför* det är viktigt att arbeta med parkeringsfrågor för att kommunen ska kunna nå sina mål
- **Riktlinjer** – förtydligande och detaljering av målformuleringarna i ett flertal uttalade viljeinriktningar som beskriver *vad* kommunen vill uppnå med parkeringsarbetet
- **Bestämmelser** – konkreta regler för *hur* kommunens parkeringsarbete ska genomföras på daglig basis, i framtagande av planer, granskning av bygglov, uppföljning och justering av reglering, etc.

1.2. Avgränsning

Denna utredning behandlar det parkeringsstrategiska arbetet och nuläget inom samma geografiska område som det övergripande FÖP-arbetet, se Figur 2. Även tidsramen är densamma som för FÖP:en i stort, nämligen fram till 2050, med en delhorisont år 2027 (”nära framtid”).



Figur 2 Geografisk avgränsning för FÖP-området. Källa: https://kungsbacka.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/fordjupningar-och-tillagg-till-oversiktsplanen/kungsbacka-stad-2050

1.3. Material och metod

Resultat och rekommendationer i denna utredning bygger till viss del på generell litteratur om parkering och Trivectors erfarenheter från arbete med parkering i andra kommuner och städer, men också på mer specifikt material för Kungsbacka, vilket tillhandahållits av kommunen. Inspiration till fokus och frågeställningar för utvärdering och rekommendation av parkeringsbestämmelser har inhämtats från den omfattande genomlysning av Oslos parkeringsnorm som genomfört (TØI Rapport 1284/2013).

Intervjuer

Intervjuer har genomförts med åtta olika tjänstepersoner samt tre fastighetsaktörer som är aktiva i kommunen. Samtliga finns listade i källförteckningen.

Kommunens tjänstepersoner har bidragit med värdefull kunskap om både hur parkeringssituationen ser ut i Kungsbacka stad idag, liksom vad den kan bero på och inte minst hur den kan förbättras, samt hur rådande planering och riktlinjer fungerar och vilka brister som finns i denna. Den sistnämnda kunskapen har också bidragit till att identifiera förslag på hur nya riktlinjer och bestämmelser för hur parkering bör utformas.

Intervjuerna med fastighetsaktörer som är verksamma i kommunen (Alania Fastigheter, Eksta, Riksbyggen) har kompletterat kommunens bild av läget, främst med inspel om vad

som efterfrågas av potentiella bostadskunder i Kungsbacka, idag och i framtiden, när det kommer till mobilitet och parkering. Dessutom har de bidragit med sin bild av hur de själva kan och vill arbeta med mobilitetsåtgärder och vilket stöd och möjligheter de ser sig behöva från kommunen för att kunna erbjuda något annat, och mer anpassat till sina kunders varierande efterfrågan, än bara parkering.

Workshop

Intervjusvaren har sammanställts i ett antal olika kategorier och presenterats i koncentrerad form på en workshop (2023-05-12) med kommunens projektgrupp, följt av en förtydligande diskussion kring svarens innebörd och giltighet. Workshopens huvudsyfte var att diskutera igenom och vidareutveckla förslag på parkeringsstrategiska mål och riktlinjer, formulerade mot bakgrund av intervjusvaren.

Statistik över parkeringstransaktioner

Statistik från de betalapplikationer för parkering som används i Kungsbacka stad har bearbetats och analyserats, i syfte att få en bild av parkeringssituationen i centrum, som komplement till den input kommunens tjänstepersoner delat med sig i intervjuerna. Analysen ger dels en detaljerad förståelse för hur parkering används över dygnet, veckan och året, dels en uppfattning om vilken kunskap som i nuläget, med rådande tekniska system och reglering, är möjlig att inhämta om parkeringssituationen i Kungsbacka stad.

Resvanedata och målstyrt målscenario

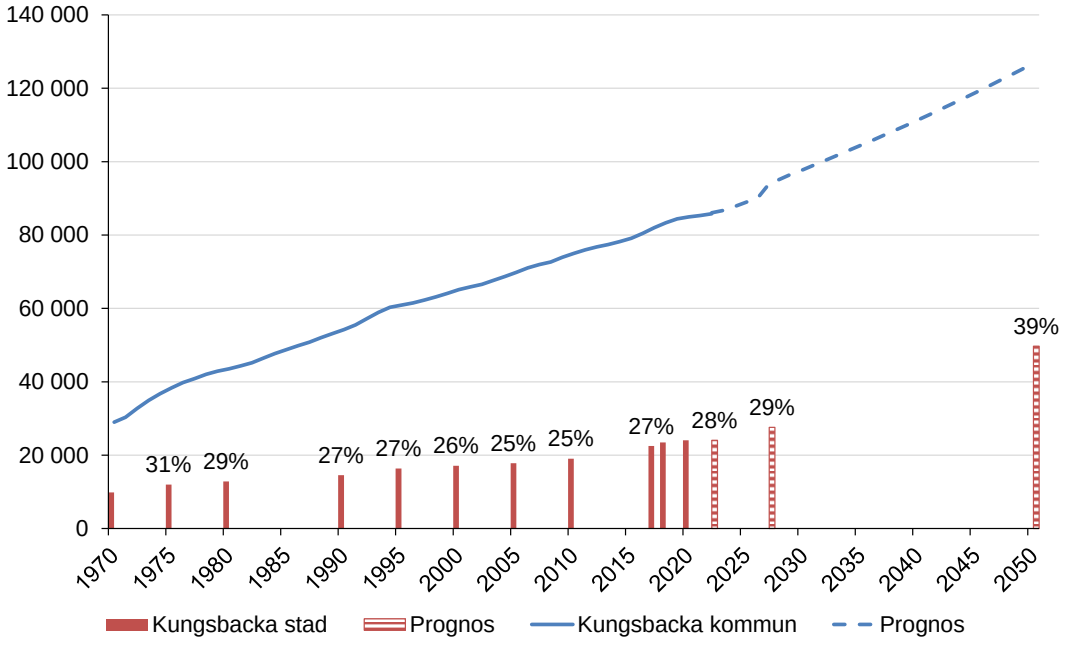
Den resvaneundersökning som genomfördes i Kungsbacka 2017, och där resandet specifikt för Kungsbacka stad brutits ut, ger en bild av dagens resvanor. Med hjälp av prognosticerad befolkningsutveckling i kommunen och staden har kommunen tagit fram dels prognosscenarier för 2027 och 2050 (med bibehållna färdmedelsandelar från 2017), dels målstyrda scenarier för samma tidshorisonter. De målstyrda scenarierna bygger på regionala beslutade mål om hur stor andel av den motoriserade trafiken som ska utgöras av kollektivtrafik och kommunalt beslutade mål om andel cykeltrafik.

De målstyrda färdmedelsandelarna är beräknade primärt för de boende i Kungsbacka stad, vilket gör att de kan användas för att beräkna ett önskat bilinnehav och parkeringstal för tillkommande befolkning och bostadsbebyggelse i staden, med hjälp av schablonvärden för hushålls bilanvändning baserat på deras respektive bilinnehav/tillgång till bil. För arbetsplatser (främst kontor) och besöksverksamheter (främst handel) finns inget kvantifierat mål om färdmedelsfördelning eller trafikalstring, vilket gör att önskvärda nivåer och bestämmelser kopplade till parkering inte lika tydligt kan beräknas. I stället har en mer kvalitativ bedömning gjorts av vilka parkeringsbestämmelser (parkeringstal, etc.) som kan vara önskvärda, baserad på tidigare erfarenheter, goda exempel och övergripande målsättningar och förutsättningar för Kungsbacka.

2. Nuläge

2.1. Befolkningsutveckling och -prognos

Kungsbacka kommun har idag omkring 86 000 invånare, varav 24 000 bor i Kungsbacka stad. Kommunens befolkning har vuxit stadigt under de senaste 50 åren. Mellan 1970 och en bit in på 2000-talet växte kommunhuvudorten långsammare än kommunen, vilket ledde till en minskande andel kommunbefolkning i Kungsbacka stad, från 34 % 1970 till 25 % 2010, se Figur 3. Därefter har Kungsbacka stad vuxit snabbare än övriga kommunen, en utveckling som planeras och prognosticeras fortgå, från dagens 28 % boende i kommunhuvudorten, till 39 % år 2050. Det innebär en fördubblad befolkning i Kungsbacka stad 2050 jämfört med idag.



Figur 3 Befolkningsutveckling 1970-2022 och -prognos 2023-2050 för Kungsbacka kommun och Kungsbacka stad. Procentsiffror anger andel av kommunbefolkningen som bor i Kungsbacka stad. Källa: Justerad befolkningsprognos 2022–2050, Kungsbacka. SCB Statistikdatabasen.

Denna befolkningsutveckling i Kungsbacka stad kan ses som både en utmaning och en möjlighet. Det är en utmaning att få fram tomter och planer för den bebyggelse som krävs för att hysa en ökande befolkning, liksom infrastruktur och service av olika slag och att kunna hantera tillkommande trafik på befintliga gator och trafikanläggningar. Samtidigt ger det en möjlighet att utveckla staden och dess utbud genom förtätning och ett ökande underlag inom relativt korta avstånd. Utfallet hänger på hur staden utformas för att ge plats åt dubbelt så många boende, fler verksamma och besökare. Här spelar parkeringsplaneringen en stor

roll, främst i form av dimensionering av utbudet, vilket påverkar ytanvändningen och därmed stadsrummet, samt kostnaden för nybyggnation.

2.2. Övergripande mål för kommunen

Uttalade målsättningar för Kungsbackas utveckling framåt går att hitta på kommunens hemsida, dels i den vision för 2030 som satts upp, dels i gällande översiktsplan från 2022. Nedan återges i korthet mål och viljeinriktningar av stor relevans för kommunens parkeringsarbete.

Vision 2030[3]

Vision 2030 ska vara en ledstjärna för kommunens långsiktiga utveckling. Här står bland annat att tillväxt i regionen ska ske genom planering och strategiskt byggande och en hållbar samhällsutveckling. Staden ska vara sammanhållen, grönskande och lättillgänglig, med ett stort utbud av affärer, kultur och nöjen.

Kommunfullmäktiges mål[4]

Med utgångspunkt i Vision 2030 har kommunen satt upp fem övergripande mål, varav åtminstone två är relevanta ur ett parkeringsstrategiskt perspektiv:

- ”En attraktiv kommun att bo, verka och vistas i”
    - ”I Kungsbacka finns attraktiva bostäder med inspirerande byggnadsmiljö för olika behov, generationer och livsstilar.”
- ”En hållbar utveckling och en hälsosam miljö”
    - Kungsbacka ska anpassa miljöarbetet till de nationella miljömålen och globala hållbarhetsmålen samt Borgmästaravtalet[5] för att bli en av de främsta kommunerna inom miljö- och klimatfrågor.”

Översiktsplan

Översiktsplanen anger hur kommunen vill använda sina mark- och vattenresurser och ska fungera vägledande för framtida planering. Enligt gällande översiktsplan ska samhällsplanering och nybyggnad göras på ett hållbart sätt och som ett led i detta ska byggandet koncentreras i goda kollektivtrafiklägen, vilket bland annat innebär att mer än hälften av tillkommande bostäder ska byggas i Kungsbacka stad. Staden ska ha ett större utbud, fler arbetstillfällen och fler boende.

[3] https://kungsbacka.se/kommun-och-politik/politik-och-demokrati/vision-2030
[4] https://kungsbacka.se/kommun-och-politik/politik-och-demokrati/vision-2030/kommunfullmaktiges-mal
[5] https://klimatkommunerna.se/kunskapsbank/samverkan/covenant-of-mayors-borgmastaravtalet/

2.3. Gällande parkeringsstrategi för Kungsbacka stad

Gällande parkeringsstrategi i Kungsbacka är från 2017 och rymmer en mycket kortfattad beskrivning av kommunens övergripande förhållningssätt till parkering, samt en enkel vägledning för framtagande av parkeringstal.

Parkeringsstrategin är allmänt hållen och pekar ut god tillgänglighet för olika trafikslag som ett övergripande mål, utan att närmare specificera vad detta innebär eller prioritera mellan olika trafikslag, exempelvis i de fall konflikt om ytanvändning uppstår. Ett antal riktlinjer för parkering ger dock en viss ledning för parkeringsarbetet:

- Utformning – väl avgränsade, funktionella och väl gestaltade cykel- och bilparkeringar.
- Effektiv markanvändning – sträva efter effektiv markanvändning genom flexibelt användningssätt och samnyttjande.
- Samnyttjande av parkering – dimensionerande tidpunkt för parkering behöver kartläggas. Exempelvis kan boende och anställda samnyttja parkering.
- Parkeringsreglering – parkeringsplatser ska regleras för att bidra till ändamålsenligt nyttjande. I innerstaden ska hög omsättning prioriteras och på platser för längre uppställningstid nära innerstaden ska avgift tas ut.
- Cykelparkering – cykelparkering med väderskydd och ramlåsningsmöjlighet bör anläggas, i syfte att göra det attraktivt att cykla.
- Parkering för boende bör anläggas nära bostaden.

För framtagande av parkeringstal ges en vägledning, som ”bör kompletteras med en bedömning av det unika projektet.” En sådan bedömning bör utgå från en bedömning av tillgängligheten, behovet av tillgänglighet, läge i staden samt persontätheten. Därefter redovisas cykelparkeringstal för bostäder och intervall för bilparkeringstal som inte bör överstigas. Intervallen för bilparkeringstal för flerbostadshus ligger på 0,5–1,8 bpl och parkeringstal för cykel på 2 cpl/lgh. För kontor anges 20–25 bpl och för handel 40–60 bpl per 1 000 kvm BTA. För verksamheter bör antalet cykelplatser vara minst detsamma som antalet bilplatser, både inom centrumzon och tätortszon.

En generell reflektion på gällande parkeringsstrategi är att den är allmänt hållen och ger tämligen liten vägledning för det övergripande parkeringsarbetet och dess målsättningar. Det finns ett mycket stort tolkningsutrymme för riktlinjernas innebörd. Detsamma gäller vägledningen för framtagande av parkeringstal, som å ena sidan förutsätter nödvändigheten av en kommunal kravställning för dimensionering av parkeringsutbudet, samtidigt som den å andra sidan lämnar helt öppet hur en sådan kravställning ska se ut i varje enskilt fall.

2.4. Synpunkter på gällande parkeringsstrategi och planeringspraxis

Det finns ett antal utmaningar eller problem med gällande strategi och praxis för arbetet med parkering i kommunen, vilka nedan gås igenom kortfattat och tematiskt.

Planering, allmänt

Generellt finns en stor samstämmighet bland intervjupersonerna om att parkeringsstrategin i princip utgör den enda utgångspunkten för kommunens parkeringsplanering. Det är något som kan tolkas som positivt i form av en tydlighet kring vart man vänder sig för att hantera parkeringsfrågor i plan. Samtidigt framkom det också problem, dels till följd av just denna tydlighet, dels till följd av de frågor som dykt upp i ärenden och där svar och ledning inte står att finna i parkeringsstrategin.

Parkeringstal för ny bebyggelse sätts i detaljplanen, vilket kan skapa problem i de fall där detaljplanen färdigställs under lång tid och de ursprungliga parkeringstalen blir daterade, då det saknas praxis för omprövning i bygglovsskede. Till stor del låter detta sig förklaras av att parkeringstalen (för bil) ofta upplevs som för höga, något som noteras av både tjänstepersoner och fastighetsaktörer.[6] Höga parkeringstal för bil gör det både mindre ekonomiskt att bygga nytt och svårt att få till en bra helhetslösning på tomter så att inte parkeringskrav tillgodoses på bekostnad av friyta, i enlighet med Plan- och bygglag (SFS 2010:900) 8 kap. 9§ 2 st.

> *Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.*

Parkeringsstrategin anger förvisso ett stort intervall för parkeringstal för bostäder och stort utrymme för anpassning av parkeringstal för verksamheter, men samtidigt saknas vägledning för bedömning av vad som är ett rimligt parkeringstal för en specifik exploatering. Det saknas också tydligt uttalade och kopplade mål och riktlinjer för att styra denna bedömning med hänsyn till kommunens övergripande planering. Allt sammantaget leder detta till en praxis där trafikingenjörernas bedömning blir avgörande för parkeringsplaneringen, en bedömning som är svår att göra och som därför tenderar att lägga alltför stor vikt vid att planera parkering för att undvika eventuell brist som kan leda till överspillning (jämför nedan kommentarer om vilka mål och värden som styr dagens planering). Under det senaste året har det allt oftare förts diskussion om att sätta lägre parkeringstal baserat på övergripande mål om hållbar utveckling och samhällsplanering med

[6] Parkeringstal i detta avsnitt är i stort sett synonymt med minimital för bil, vilket, som i många andra kommuner, är den fråga som vållar störst diskussion och utmaningar att hantera. Det ska dock noteras att även parkeringstalen för cykel har nämnts som ett problem, men inte lika ofta (återigen, liksom i många andra kommuner).

ett helhetsperspektiv på transportsystemet, men eftersom tydlig styrning saknas har denna diskussion ännu inte gett några tydliga resultat.

Stöd och vägledning för reduktion av parkeringstal

Det saknas helt och hållet stöd för att frångå strategin, för att anpassa parkeringstalen till projektspecifika omständigheter eller reducera parkeringstalen till följd av andra mobilitetsåtgärder, en fråga som blivit allt vanligare på senare år (jämför med avsnitt 3.2). Samtidigt finns ett behov av större flexibilitet när det kommer till att bedöma parkeringstal i centrala lägen i Kungsbacka stad för att möjliggöra för förtätning och en mer stadsmässig centrumbebyggelse.

Kopplat till detta blir det också viktigt att säkerställa att olika ärenden och aktörer hanteras lika av kommunen, i enlighet med Kommunallagens (SFS 2017:725) likställighetsprincip, 2 kap. 3§:

> *Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat.*

Avsaknaden av principer för detaljerad bedömning av parkeringstal, hur man ska ta hänsyn till olika faktorer samt vilka krav som ska ställas på mobilitetsåtgärder för att reduktion ska medges, är därför ett betydande problem. Att det ändå förekommer diskussioner om reduktion av parkeringstal och mobilitetsåtgärder i stället för bilparkering i flera planärenden, är ett tecken på att det finns en vilja och en förståelse hos både kommunen och fastighetsaktörerna att se mobilitet som något mer än bara parkering och att det också finns en efterfrågan från kunderna, medborgarna, på detta.

Erfarenheten från dessa diskussioner och ärenden är dock att fastighetsaktörerna i regel saknar gedigen kunskap och erfarenhet av att tillhandahålla andra mobilitetstjänster än parkering, vilket förstärker bilden av att kommunens riktlinjer och kravställning behöver förtydligas.

Övriga synpunkter från fastighetsaktörer

Det ska poängteras att beskrivningen av fastighetsaktörernas syn på parkering ovan bygger på samtal med ett begränsat antal representanter och att samtalen med tjänstepersoner på kommunen ger en mer blandad bild av denna bransch, i Kungsbacka. Även om den generella uppfattningen hos fastighetsaktörerna är att kommunens krav på parkering vid nybyggnation är höga, så gäller detta inte i alla fall och för alla aktörer. Jämte uppfattningen om att parkeringstal är för höga och att kunderna till viss del efterfrågar något annat, finns också en uppfattning om att det krävs minst en bilplats per lägenhet för att bostäderna ska gå att sälja. En samlad slutsats skulle därför kunna vara att det finns en generell bild av Kungsbacka som en bilburen kommun, där parkering värderas mycket högt. Samtidigt finns det andra målgrupper med en annan efterfrågan på mobilitet och bostäder, vilket gör att kraven på vad

fastighetsaktörerna behöver tillgodose för att erbjuda attraktiva bostäder och lokaler, genomgår en förändring. Inom ramen för detta uppdrag har dock inte denna förändring av efterfrågan kopplat till parkering utretts djupare än så.

Ytterligare synpunkter som framkommit är att kommunens/förvaltningens besked om parkeringstal ibland är så oklara eller tar så lång tid att fastighetsaktörer menar att man hellre tar direktkontakt med ansvariga politiker för att försöka lyfta förslag och få gehör för önskade lösningar den vägen.

Det finns också en önskan om att ha en hög eller ökad möjlighet till flexibel användning av lokaler i centrum, till följd av föränderlig efterfrågan och minskad administration, alternativt tillkommande krav på parkering, vid byte av hyresgäster och verksamhet i befintlig bebyggelse.

Slutligen lyfts en problematik kopplad till parkeringslokalisering och utformning, där det upplevs som att kommunen vill styra bort från markparkering (för att undvika att för stor del av tomterna upptas av parkering på bekostnad av friyta, se ovan). Detta lämnar fastighetsaktörerna med alternativen att anlägga parkering på höjden ovan mark, under jord eller att genom parkeringsköp tillse att platserna ordnas på annan fastighet. I och med att det inte finns någon utarbetad praxis från kommunens sida för att hantera parkeringsköp i Kungsbacka, riskerar resultatet i stället att bli minskad exploatering och stadsmässig bebyggelse eller dyrare byggnation med ökade ekonomiska risker och/eller kostnader för slutkonsumenter som följd. Även kommunens tjänstepersoner påtalar det faktum att det saknas rutiner för hur parkeringsköp ska hanteras.

Mål och värden som ligger bakom dagens parkeringsplanering

Tjänstepersoner på Kungsbacka kommun har tillfrågats om vilka övergripande mål och värden, som de anser ligger bakom dagens arbete med parkering i kommunen. De saker som tas upp är att man planerar utifrån prognoser snarare än att koppla parkering till de övergripande uttalade målen som satts upp för kommunens utveckling (se nedan), vilket innebär att man dimensionerar för att undvika en eventuell brist på bilparkering inom respektive fastighet. Kopplat till detta vill man också undvika risken att efterfrågan på parkering spiller över från kvartersmark på gatumark, så att kommunen ser sig tvingade att tillhandahålla parkering för boende och anställda.

Ännu en grundinställning till parkering är att det är en fråga om valfrihet – med gott om parkering kan medborgarna själva välja om de vill äga eller köra bil. Det påtalas även att det finns en allmän syn på parkering som något helt avgörande för centrumhandeln (inte bara ett stort utbud, utan också lokalisering nära målpunkter och med låga avgifter), särskilt för en liten stad som Kungsbacka som är beroende av ett stort omland och med hård konkurrens från närbelägna etableringar (Kungsmässan och Hede).

2.5. Bilinnehav

Andelen hushåll med privatägda bilar i Kungsbacka stad ligger i genomsnitt på 57 %. Tillgången till bil är emellertid större än så på grund av leasing och tjänste- och förmånsbilar, vilket går att se i den resvaneundersökning som genomfördes 2017, där andelen svarande med tillgång till bil varierar mellan 84 och 93 % (i genomsnitt 91 % för hela staden, att jämföra med 96 % för kommunen som helhet). Antalet personbilar per 1 000 personer i hela kommunen uppgick år 2021 till 526.[7]

Det är värt att poängtera att genomsnittsvärden riskerar dölja det faktum att även avgränsade delområden utgörs av flera kvarter som sinsemellan skiljer sig åt. Några kvarter ligger över genomsnittet, några under, precis som vissa hushåll har egen bil medan andra inte har det. Att ta det genomsnittliga bilinnehavet som ett utgångsvärde för minimital för parkering innebär därför en planering för ett högre bilinnehav än vad som idag är genomsnittet.

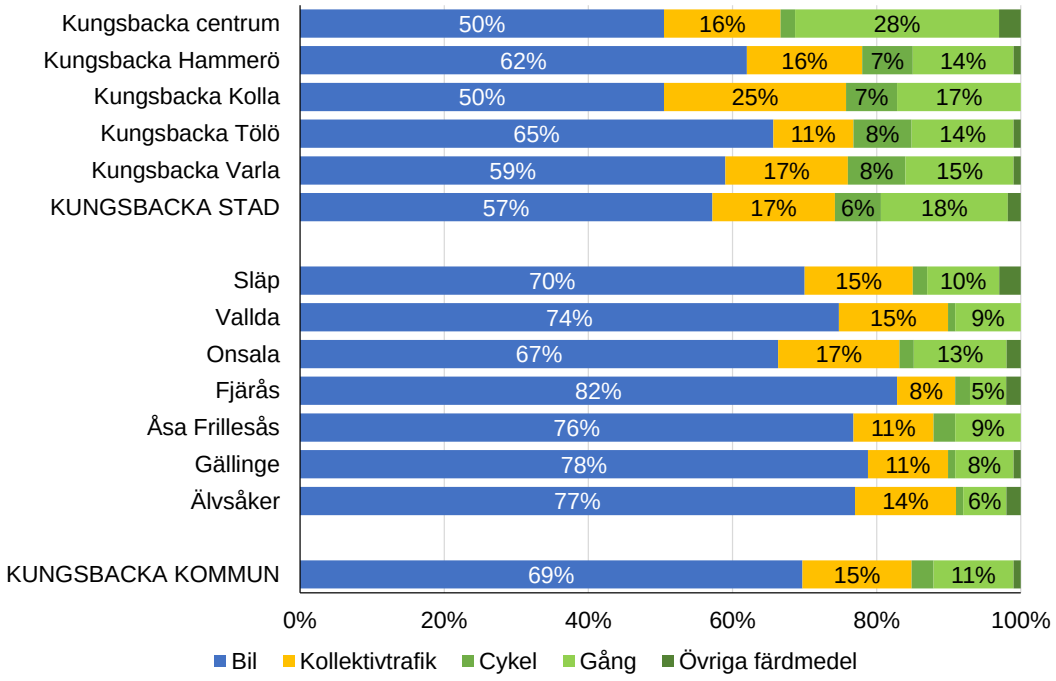
Parkeringstal för bostäder bör därför sättas klart lägre än dagens genomsnittliga bilinnehav på områdesnivå, om de utformas som minimital. Detta gäller i än högre grad om parkeringstal ska användas som styrmedel för ökad andel hållbara resor. Eventuella maximital kan då sättas i nivå med dagens genomsnittliga bilinnehav (se bilaga 1 för diskussion om parkeringstal).

2.6. Resvanor

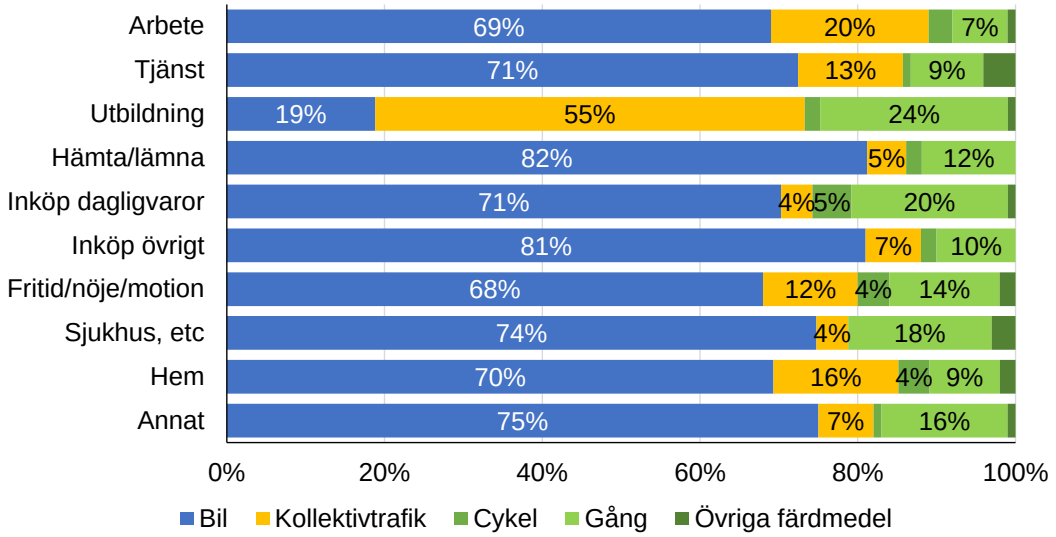
Den resvaneundersökning som gjorts för Kungsbacka kommun 2017 visar, liksom statistiken för bilinnehav i kommunen och staden, att bilen har större betydelse i kommunen än i Kungsbacka stad. Medan 69 % av kommuninvånarnas resor företas med bil görs 57 % av resorna av boende i Kungsbacka stad med bil. Eftersom stadsbornas resor ingår i kommunvärdet ligger dessutom bilandelen för boende utanför Kungsbacka stad i de flesta fall betydligt högre än 69 %, se Figur 4.

Hösten 2022 samlades resvanedata in under en längre period (augusti-november) från ett mindre antal personer (totalt 927 personer 2022, jämfört med 2 282 personer 2017). Resultaten är därför mer aktuella men också mer osäkra. Bilandelen för boende i Kungsbacka stad är ungefär densamma 2017 och 2022, medan uppmätt andelar för kollektivtrafik, cykel och gång varierar kraftigt mellan de olika åren. En möjlig förklaring till detta är metodskillnader de båda undersökningarna emellan.

[7] Länsstyrelsen Hallands län (2023).



Figur 4 Färdmedelsfördelning för olika kommundelar i Kungsbacka. Källa: Resvaneundersökning Kungsbacka kommun 2017. Trivectors bearbetning.

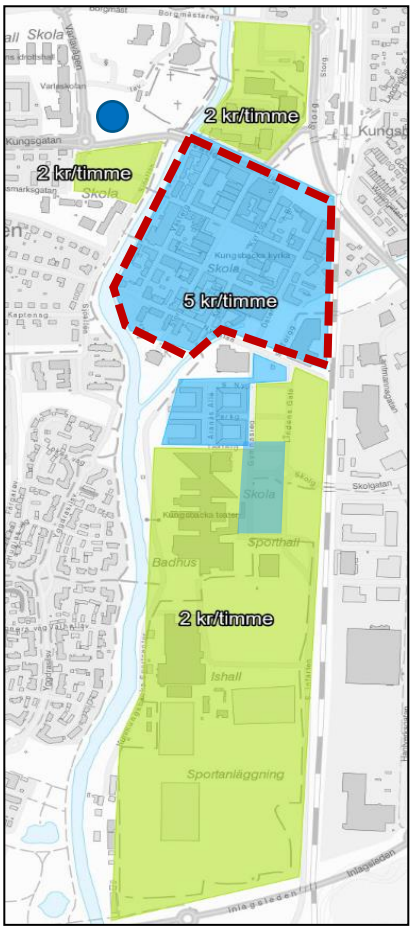


Figur 5 Färdmedelsfördelning per ärende, Kungsbacka kommun. Källa: Resvaneundersökning Kungsbacka kommun 2017.

2.7. Parkeringssituationen i centrala Kungsbacka stad

Kungsbacka stad har ökat sin folkmängd från knappt 10 000 invånare 1970 till 24 000 invånare 2020, medan kommunen under samma period vuxit från 29 000 till nästan 85 000 invånare. Stadens tillväxttakt (+145 %) har därmed varit relativt hög, i jämförelse med övriga svenska tätorterna i samma storleksklass (7 500–12 500 inv. 1970). Samtidigt har tillväxten i kommunen inneburit att antalet kommuninvånare utanför Kungsbacka stad mer än tredubblats under samma period – ingen annan kommun i storleksklassen uppvisar en lika kraftig utveckling. Detta skapar rimligen en del speciella förutsättningar för staden i relation till den omgivande kommunen.

En tolkning av den historiska utvecklingen och nuläget är att Kungsbacka stad har en stor betydelse för kommuninvånarnas tillgång till service av olika slag, liksom staden och dess utbud också är beroende av inresande besökare och kunder från resten av kommunen. Det kan också spåras i stadens form, med relativt gott om stora parkeringsytor och, inte minst en centralt belägen handelsetablering i form av Kungsmässan, se Figur 7 – Figur 8.



Figur 6 Aktuella avgiftsnivåer i centrala Kungsbacka.

Parkeringsreglering

För parkeringar på allmän plats och kommunal kvartersmark i Kungsbacka gäller generellt gratis parkering med P-skiva första timmen, följt av 2 eller 5 kr/tim i parkeringsavgift (Figur 6). Maximal tillåten parkeringstid är generellt 1–4 timmar, i vissa fall upp till 24 timmar eller längre.

För gatumarksparkering i centrala Kungsbacka gäller avgiftsfri parkering och maximal parkeringstid alltifrån 10 minuter till 1 timme, se område innanför rödstreckad linje i Figur 6. På privat kvartersmark finns dessutom parkeringshuset Kulören i stadsdelen Valand med avgift 5 kr/tim för korttidsparkering, se blå prick i Figur 6.

Strax norr om centrum ligger Kungsmässan (avgiftsfritt, max 4 timmar, stängt kl. 00-07).[8]

Kommunen tillhandahåller även boendeparkering inom ett antal områden i staden, för 200 kr/månad.

[8] https://www.kungsmassan.se/Parkering

Figur 7 Handelsetableringen Kungsmässan ligger i direkt anslutning till centrum/stadskärnan i Kungsbacka stad.

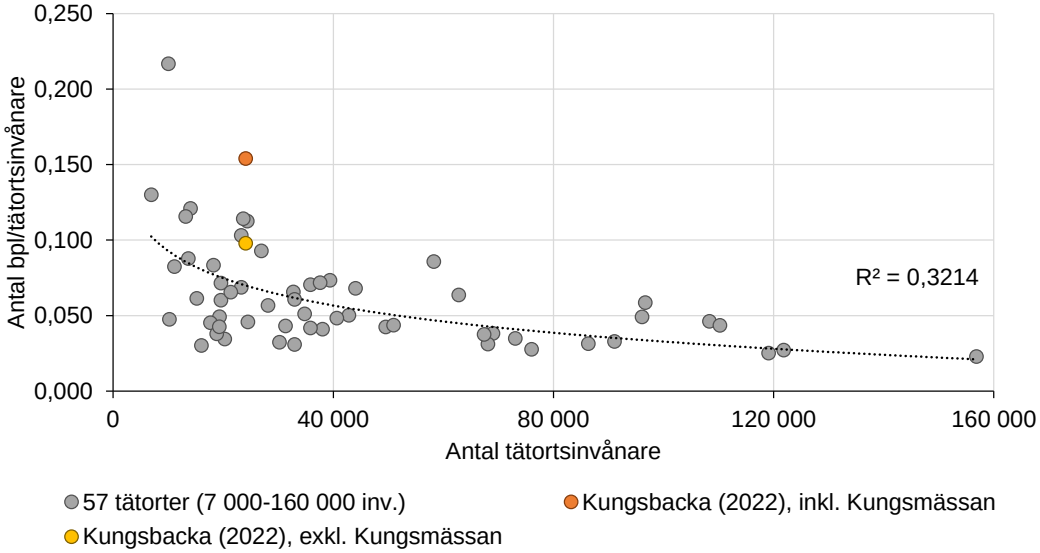
Figur 8 Utblick västerut från centrum på Norra Torggatan, mot den stora markparkeringen Ejdern på västra sidan av Kungsbackaån.

Enligt kommunfullmäktiges beslut gäller följande ramar för parkerings- och kontrollavgifter i Kungsbacka kommun:[9]

- Högsta parkeringsavgift: 8 kronor per timme
- Högsta månadskostnad för boendekort: 350 kronor
- Högsta årskostnad för nyttoparkeringskort: 4 500 kronor
- Högsta kostnad för 30-dagars parkeringskort: Kostnad motsvarande 7 timmars parkering per dag under 30 dagar i aktuell avgiftszon (d v s 360–900 kr/mån med dagens avgiftsnivåer)

Besöksparkering i stadskärnan

Totalt finns närmare 2 500 allmänt tillgängliga bilplatser i eller i anslutning till centrum, exklusive Kungsmässan. Om Kungsmässan inkluderas landar totalen på omkring 3 800 bilplatser. En jämförelse med 57 övriga svenska tätorter visar att parkeringsutbudet i Kungsbacka ligger relativt högt, i synnerhet om Kungsmässan och dess bilplatser räknas till centrum, se Figur 9. Då är det bara Älmhult (exkl. IKEAs etablering i stadens östra utkant) som har fler bilplatser per tätortsinvånare.

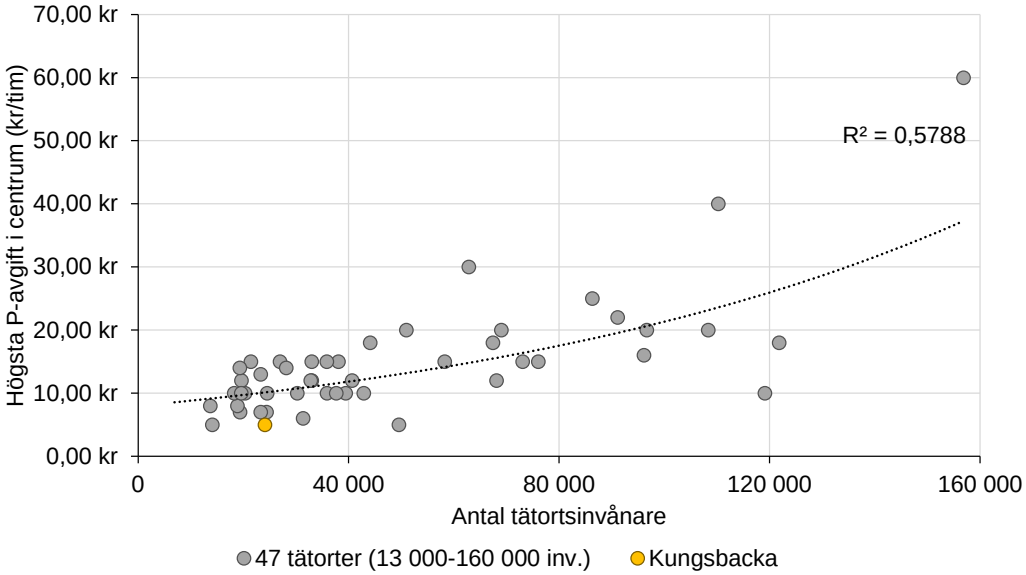


Figur 9 Antal allmänt tillgängliga bilplatser i stadskärnan/centrum i 57 svenska tätorter (7 000-160 000 inv.), 2019, samt Kungsbacka inkl. resp. exkl. Kungsmässans bilplatser, 2022.

[9] Kungsbacka kommun (2019-11-05) Fastställande av parkerings- och kontrollavgifter. Dnr KS/2019:542

Jämförs avgiftsnivåerna för parkering i centrum så visar det sig att Kungsbacka ligger lågt med en högsta avgift på 5 kr/tim, se Figur 10. Detta har också noterats av politiker och fastighetsaktörer i Kungsbacka, som menar att rådande avgiftsnivå (2–5 kr/tim) är låg och borde kunna höjas till 10 kr/tim för centralt belägen parkering.[10]

Värt att notera är att av de 57 övriga tätorter som studerats är det bara 47 som har parkeringsavgifter i centrum, då 8 av de 10 minsta tätorterna, samt två medelstora tätorter, i populationen, inte har några parkeringsavgifter.



Figur 10 Högsta P-avgift för allmänt tillgängliga bilplatser i stadskärnan/centrum i 47 svenska tätorter (13 000-160 000 inv.), 2019, samt Kungsbacka, 2022.

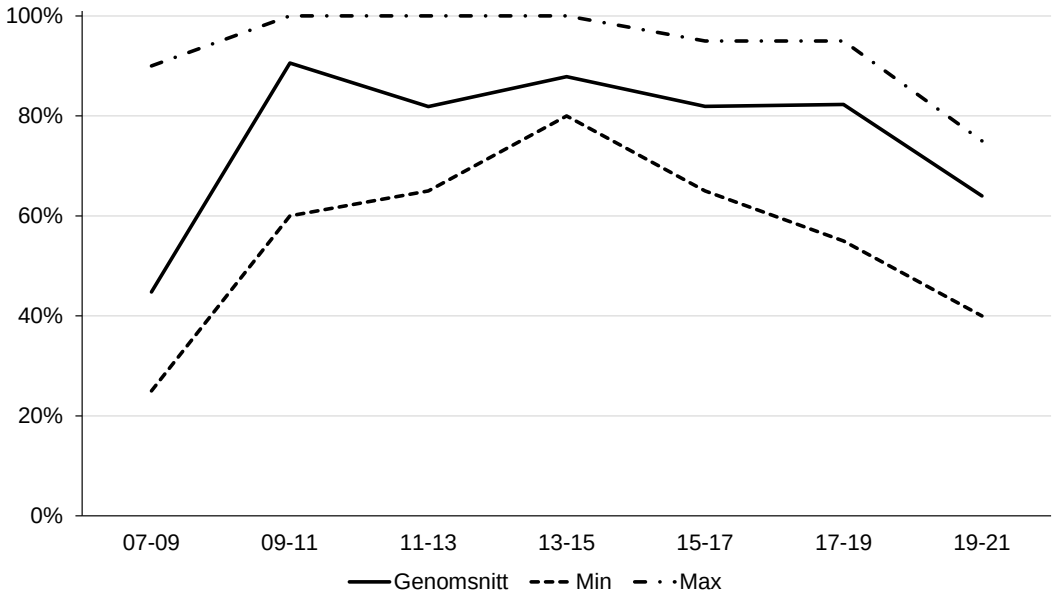
Användning av besöksparkering

Beläggningsräkningar

Ett antal beläggningsräkningar har utförts av Kungsbacka kommun på Ejdern respektive Kungsbacka Torg, två betydelsefulla parkeringsplatser för centrala Kungsbacka. För Ejdern (313 bpl, 1 tim gratis med P-skiva, därefter 2 kr/tim kl. 8-22 alla dagar utom söndagar) har beläggningsräkningen utförts eftermiddag/kväll måndag-torsdag under de två första veckorna i januari 2023.[11] Beläggningsgraden varierar mellan knappt 40 % och 80 %, vilket talar för att det finns ledig kapacitet även när efterfrågan är hög även om det troligen förekommer högre efterfrågetoppar under vissa av årets dagar.

[10] Ayoade et al. u.å. *One Stop Shop.*
[11] Vilket betyder att beläggningsräkningarna utförts under en period med skollov, vilket sannolikt ger en lägre beläggningsgrad än normalt.

För Kungsbacka Torg (20 bpl, 1 tim gratis med P-skiva, därefter 5 kr/tim kl. 8-22 alla dagar utom söndagar) har beläggningsräkningar utförts vid sammanlagt 76 olika tillfällen på vardagar under perioden 2023-02-07 till 2023-03-31, kl. 07:30-21:00.[12] Beläggningsgraden varierar mellan 25 % och 100 %, med högst beläggning förmiddag-lunch, se Figur 11. Under vissa dagar råder full beläggning förmiddag-tidig eftermiddag, men medelvärdet ligger kring 80–90 %, vilket talar för att ytan nyttjas effektivt samtidigt som det i regel finns plats för ytterligare parkörer. Enligt uppgifter från de personer som utfört beläggningsräkningarna är det dock främst boende som parkerar morgon och kväll och främst näringsidkare eller anställda under eftermiddag, vilket i så fall talar för att parkeringsytan utgör en begränsad tillgång för handels- och besöksverksamheter i centrum.



Figur 11 Beläggningsgrad på Kungsbacka torg (20 bpl) på vardagar, uppmätt under perioden 20230207-20230331.

Parkeringstransaktioner

För att få en mer detaljerad bild av hur befintlig besöksparkering används i centrala Kungsbacka idag har Trivector även analyserat parkeringstransaktioner för de betalsystem som tillhandahålls i kommunen, för 2022:

- Mobilapplikationer – EasyPark, ePark och Parkster
- Betalautomater – Flowbird

Genomgången av dessa material har gett två huvudsakliga resultat, nämligen en sammanställning av hur nyttjandet av besöksplatser troligen ser ut i den zon som benämns

[12] Även denna period inkluderar skollov (sportlov 13-17e februari), men värdena för dessa dagar skiljer sig mycket lite från övriga dagars värden.

innerstaden (se nedan), samt insikt om ett antal brister i materialet vilket försvårar analys och sammanställning och skapar stora osäkerheter:

1. Bristerna i materialet beror i första hand på att en stor del av korttidsparkeringen (<1 tim) saknas eftersom sådan parkering kan lösas genom P-skiva. En del av dessa korta parkeringsärenden finns ändå med i statistiken som transaktioner för att man valt att använda en mobilapplikation för att påbörja och avsluta sin parkering inom en timme. Det finns dock ingen uppgift om hur stor andel av korttidsparkering som löses på detta sätt respektive med P-skiva. Även boendeparkering ger upphov till ett bortfall i statistiken, eftersom detta innebär en månadsbetalning och därefter fri användning när som helst på dygnet.

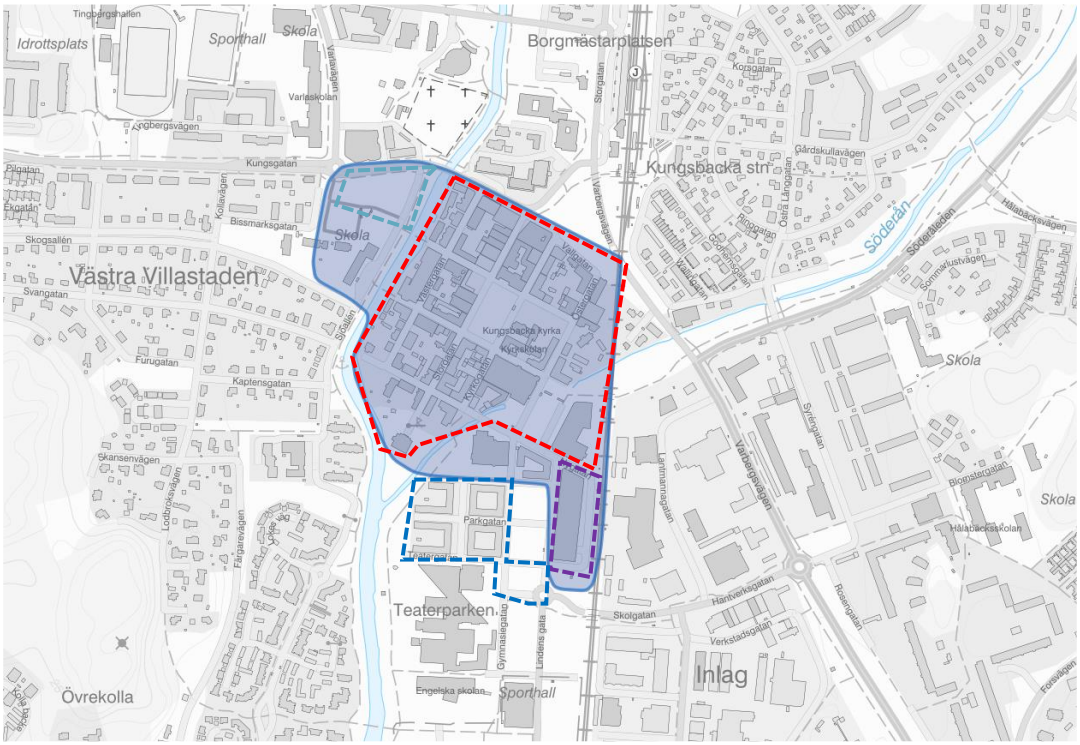
2. För det andra är materialet inte uppställt och bokfört på samma sätt. Statistiken från EasyPark och Parkster redovisar varje parkeringstransaktion med starttid och sluttid, kostnad, etc., vilket gör det möjligt att spåra hur många parkeringsärenden som är aktiva vid en specifik tidpunkt, hur stor del av året som en viss beläggningsgrad uppnås, etc. Dessvärre gäller detta inte för ePark – som endast redovisar totalt antal parkeringstransaktioner under en dag, det vill säga inte när på dygnet ett ärende påbörjas respektive avslutas – eller Flowbird, som endast ger en totalsiffra på intäkter per P-automat och tidsperiod.

3. Slutligen bokförs parkeringstransaktionerna för ett antal parkeringszoner, vilka inte alltid är geografiskt avgränsade på ett entydigt och relevant sätt med hänsyn till analys och uppföljning. Till exempel finns en zon som benämns ”Västra Villastaden”, med totalt 510 parkeringsplatser. Drygt 60 % av dessa (313 bpl) finns på markparkeringen ”Ejdern”, som ligger i direkt anslutning till centrum och därför sannolikt har stor betydelse för centrums tillgänglighet. Resterande platser finns spridda på villagator söder och öster därom. Till följd av zonindelningen går det inte att följa upp beläggningen specifikt på Ejdern.

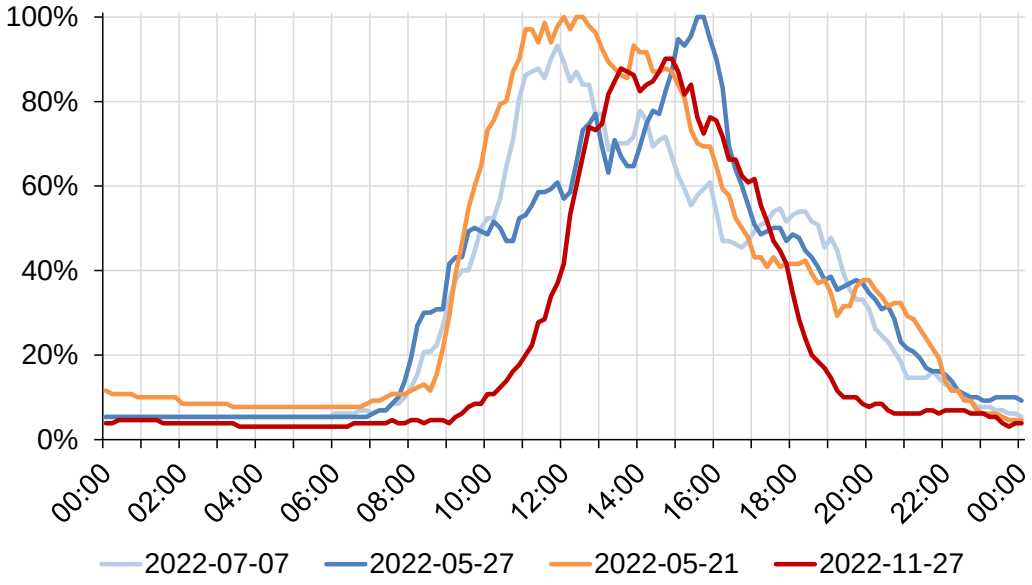
Det tredje problemet kan undvikas om man endast tittar närmare på zonen ”Innerstaden”, eftersom denna är väl avgränsad geografiskt (se röd linje i Figur 12) och alla ingående parkeringsplatser (220 bpl) kan antas användas på likartat sätt. Även problemet med boendeparkering undviks då det inte tillhandahålls för denna zon. Däremot kvarstår problemet med korttidsparkering med P-skiva och problem nummer 2 ovan. Dessa har ”lösts” i två steg, genom att utgå från antagandet att EasyPark och Parkster ger en god bild av hur det generella mönstret ser ut, det vill säga hur användningen av parkering (beläggningsgraden) varierar över tid. Därefter har statistiken räknats upp med den dygnsbaserade statistiken från ePark. Slutligen har siffrorna skalats upp utifrån antagandet att beläggningsgraden någon gång på året uppgått till 100 %, till följd av de korttidsparkeringar som inte syns i transaktionerna.

Med denna metod har en beläggningsgrad för varje 10-minutersintervall under 2022 beräknats, vilket gör det möjligt att studera beläggningsgraden över dygnet för varje dag på året, se Figur 13. Det generella mönstret kan sammanfattas i följande punkter:

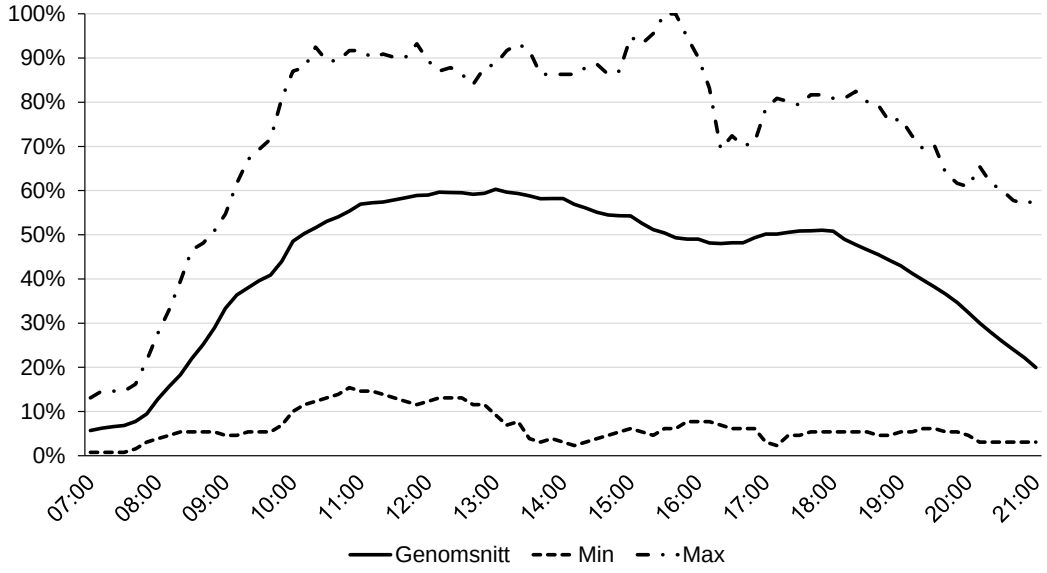
- Beläggningsgraden är som högst mitt på dagen (kl. 10-15), se Figur 14
- Den genomsnittliga beläggningsgraden mitt på dagen (kl. 10-15) ligger högst under tisdag-fredag, se Figur 15
- Över året ses en ökande genomsnittlig beläggning (kl. 10-15), från januari-februari till maj, sedan viker den nedåt i juni-juli och ökar därefter igen till årets slut, se Figur 16



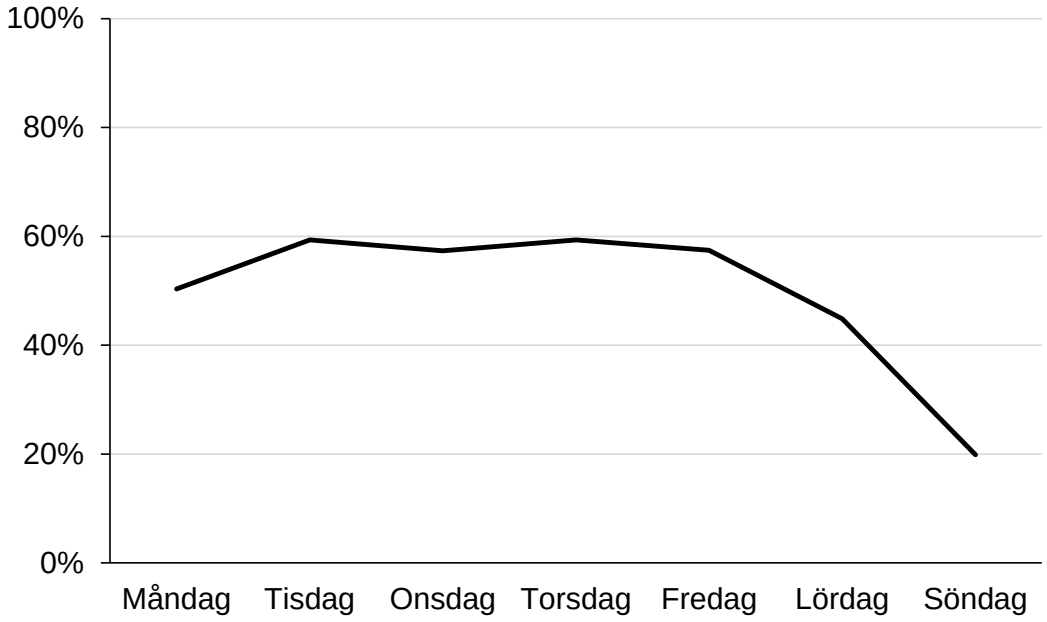
Figur 12 Centralt belägna parkeringsplatser som studerats närmare: Innerstaden (röd), 1 tim gratis med P-skiva, därefter 5 kr/tim i max 4 tim. P-hus Linden (lila), 1 tim gratis med P-skiva, därefter 2 kr/tim i max 4 tim på bottenplan och 2 kr/tim i max 24 tim på plan 2-7. Ejdern (turkos), 1 tim gratis med P-skiva, därefter 2 kr/tim. Aranäs (mörkblå), 5 kr/tim.



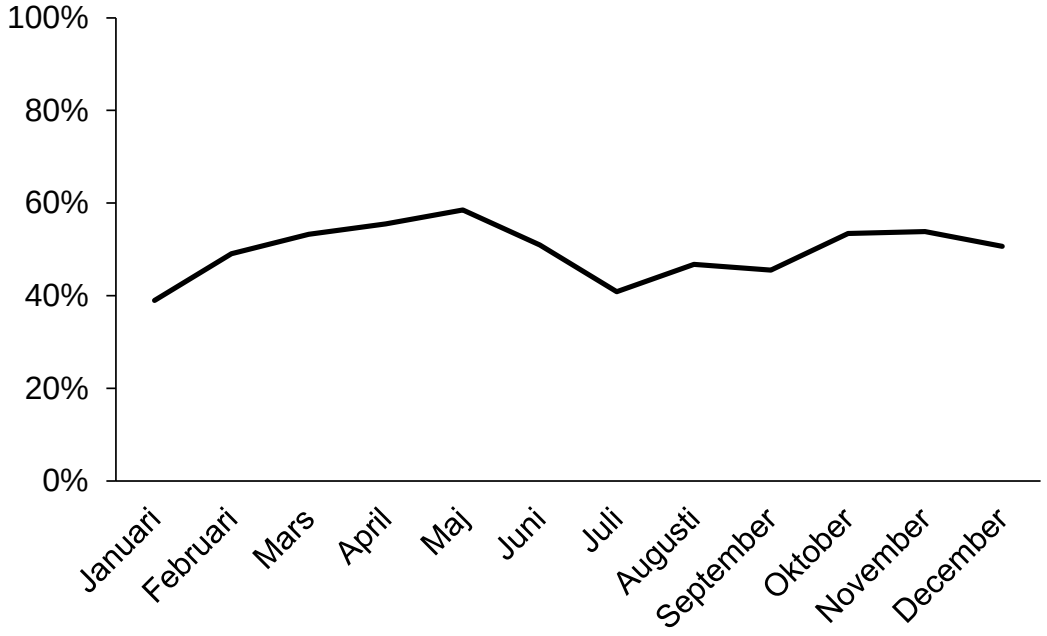
Figur 13 Beräknad beläggningsgrad över dygnet för zon Innerstaden, för fyra av de tio dagar på året med högst beläggning (en torsdag, en fredag, en lördag och en söndag).



Figur 14 Beräknad genomsnittlig, högsta och lägsta beläggningsgrad för zon Innerstaden, vardagar 2022, kl. 07-21. Jämför med Figur 11.



Figur 15 Beräknad genomsnittlig beläggningsgrad för zon Innerstaden, mitt på dagen (kl. 10-15) per veckodag.



Figur 16 Beräknad genomsnittlig beläggningsgrad för zon Innerstaden, mitt på dagen (kl. 10-15) per månad.

För att förstå parkeringssituationen för zonen Innerstaden kan man studera hur stor del av året som olika beläggningsgrad uppnås. Under den tid då handeln har öppet (kl. 10-18

måndagar-fredagar och kl. 10-15 lördagar) så uppnås enligt beräkning en hög beläggningsgrad (>85 %) under 1 % av tiden, se Figur 17 (röd linje). Det innebär att de allra flesta av parkeringsplatserna i centrum är belagda under knappt 20 av årets timmar, eller i snitt 20-25 minuter per vecka, med tyngdpunkten tisdag-fredag. Det visar sig dock att beläggningsgraden under 32 av årets veckor aldrig överstiger 85 %. Av resterande veckor råder istället hög beläggning under i genomsnitt 1 timme/vecka. I princip hela maj och juni månad 2023 ser ut att ha haft återkommande hög beläggning, med ca 0,5-2 timmar/vecka med över 85 % beläggningsgrad.

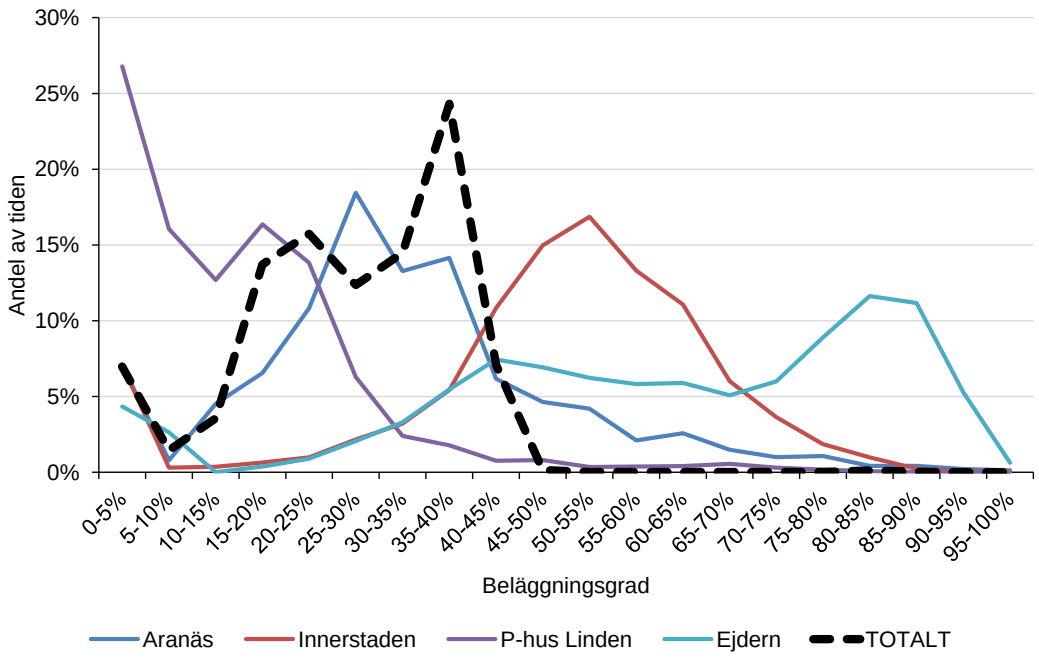
Detta säger också något om centrums tillgänglighet och hur den påverkas av förändringar i parkeringsutbudet. Det är nämligen under dessa 20 timmar per år som ett minskat utbud av parkering skulle innebära färre bilburna besök till centrum och vice versa om utbudet ökades. Resterande tid på året finns det ledig plats för fler bilburna besökare.[13]

Parkeringarna i zon Innerstaden är de som bedöms mest lämpliga att analysera (se ovan), men de utgör bara en liten del av det totala antalet allmänt tillgängliga bilplatser i och i anslutning till centrum. Om en större osäkerhet i resultatet tillåts kan även ett antal parkeringsytor och -zoner med boendeparkering inkluderas i analysen, för en mer heltäckande bild av dagens parkeringssituation i centrala Kungsbacka, se Figur 17. Då inkluderas totalt omkring 1 600 bilplatser i och i anslutning till centrum.[14]

Den övergripande slutsatsen är att det sannolikt finns gott om ledig parkeringskapacitet i centrums närhet (ca 5 minuters promenad) under de allra flesta dagar och tider på året då handeln har öppet. Till stor del beror detta på ledig kapacitet i P-hus Linden (med totalt omkring 1 000 bpl). Det finns tidpunkter då det kan vara svårare att hitta ledig parkering, på enskilda platser, men troligen inte om man ser till det totala utbudet. Under tider med lokalt hög beläggning kommer bilburna kunder därför i första hand att hänvisas till ledig parkering på annan centrumnära plats. I andra hand till andra färdmedel, såsom buss eller tåg för långväga besökare med denna möjlighet, eller till cykel och gång för de som bor inom staden.

Slutsatsen är densamma även om man tänker sig ett mer begränsat parkeringsutbud till följd av exploatering av befintlig markparkering, ex vis Ejdern. Den samlade parkeringsefterfrågan kan ändå hanteras av resterande centralt beläget parkeringsutbud.

[13] OBS! Det är viktigt att komma ihåg att dessa resultat bygger på analys av parkeringstransaktioner, vilket inte fångar upp korttidsparkering med P-skiva, utan har måst uppräknas (se metodbeskrivning ovan). Det finns därför stor osäkerhet kring resultatens giltighet.
[14] Till dessa kan läggas knappt 370 platser i P-hus Kulören, med en vakansgrad på 80 % (Ayoade et al. u.å.). Ingen detaljerad statistik finns dock tillgänglig för nyttjandet av dessa platser.



Figur 17 Andel av handelns öppettider (M-F kl. 10-18, L kl. 10-15) då olika beläggningsgrad uppnås för parkeringar i eller i anslutning till Kungsbacka centrum. Se Figur 12.

Kommentarer om dagens parkeringssituation

Intervjuerna med tjänstepersoner på kommunen och med fastighetsaktörer bekräftar och kompletterar bilden av parkeringssituationen som ges ovan. Den allmänna bilden är att det finns gott om tillgänglig parkering i centrum och att det till och med är fråga om ett överutbud, som ett resultat av att man historiskt värderat gott om parkering, gratis och nära alla målpunkter. Samtidigt som flera önskemål framkommer om att utveckla och förtäta centrala Kungsbacka och ta bort markparkering, tar man också upp att detta måste ske på ett klokt sätt så att centralt belägen markparkering ersätts på två sätt, dels av fler målpunkter och trevligt utformade stråk och platser som inbjuder till vistelse och förflyttning till fots, dels av mer yteffektiva parkeringsanläggningar och/eller parkering i mindre centrala lägen.

Det finns en förståelse och en respekt för betydelsen av att bibehålla en hög tillgänglighet till staden och centrum, bland annat med bil, men också en insikt om att centrum måste utvecklas för att fortsatt vara attraktivt och kunna erbjuda något unikt med butiker, restauranger och vistelseplatser som inte finns på andra håll i regionen. Detta uttrycks på flera sätt, bland annat som att det från kommunens sida historiskt försökt att värna centrumhandeln genom att göra det billigt och enkelt att parkera överallt i centrum. Samtidigt har centrumhandeln ändå fått svårare att hävda sig mot närbelägna stora etableringar som Kungsmässan och Hede fashion outlet, delvis på grund av att den historiska planeringen och utvecklingen glesat ut staden och gjort den mindre attraktiv att vistas i:

> *Om vi fortsätter att göra som vi alltid har gjort så kommer staden att bli oattraktiv i regionen. Det skulle innebära att näringslivet/vardagslivet försämras.*
>
> *Det behövs fler målpunkter som gör att man vill stanna i stadskärnan och vistas.*

Det framhålls också att det behövs fler platser som kan vara unika för staden och som inte är knutna till konsumtion, för att samla människor och skapa folkliv.

I detta finns en slags motsägelse eller ond spiral, som bygger på att staden under lång tid utvecklats för att erbjuda hög tillgänglighet för bilar, vilket lett till att den också blivit mindre stadsmässig och trivsam att röra sig i (annat än med bil mellan olika målpunkter). I en sådan oattraktiv miljö blir det allt svårare att locka till sig besökare och kunder annat än med ännu högre tillgänglighet för bilar och mer parkering, vilket leder till ytterligare minskad trivsamhet i staden:

> *Parking is important where the place isn't important. […] In a dull place, you want a parking spot right in front of where you're going.*[15]

Eller som det uttrycktes av en av intervjupersonerna i denna utredning:

> *Om man tror att en gratisparkering är det som lockar kunder så har man nog inte jobbat så mycket med sin attraktivitet. Du blir inte attraktiv för att du har gratis parkering.*

Utmaningen framåt är att bryta den historiska utvecklingen och planera för mer stad i centrum och ersätta befintlig markparkering för att på detta sätt skapa en stad och platser som folk är beredda att parkera en bit ifrån och sedan gå till, för att platserna dels är värda att besöka i sig och för att vägen dit är händelserik och det finns ett mervärde att gå genom staden.

I diskussionerna om parkeringssituationen i centrum nämns av naturliga skäl också Kungsmässan, som både en konkurrent och en resurs, just på grund av att det ligger så pass nära (jämför till exempel Figur 7). En slutsats av detta är att den framtida utvecklingen av Kungsbacka stad måste inkludera Kungsmässan och dra nytta av den som en resurs för tillgänglighet och dragare för mindre verksamheter i övriga delar av centrum.

Beskrivningen ovan kan sammanfattas i att det finns enighet om att staden måste förändras och utvecklas för att fortsatt vara relevant och attraktiv, men att det råder osäkerhet kring hur en sådan förändringsprocess ska gå till.

[15] Kent, F. citerad i Wormser, L., 1997. 'Don't even think of parking here.'

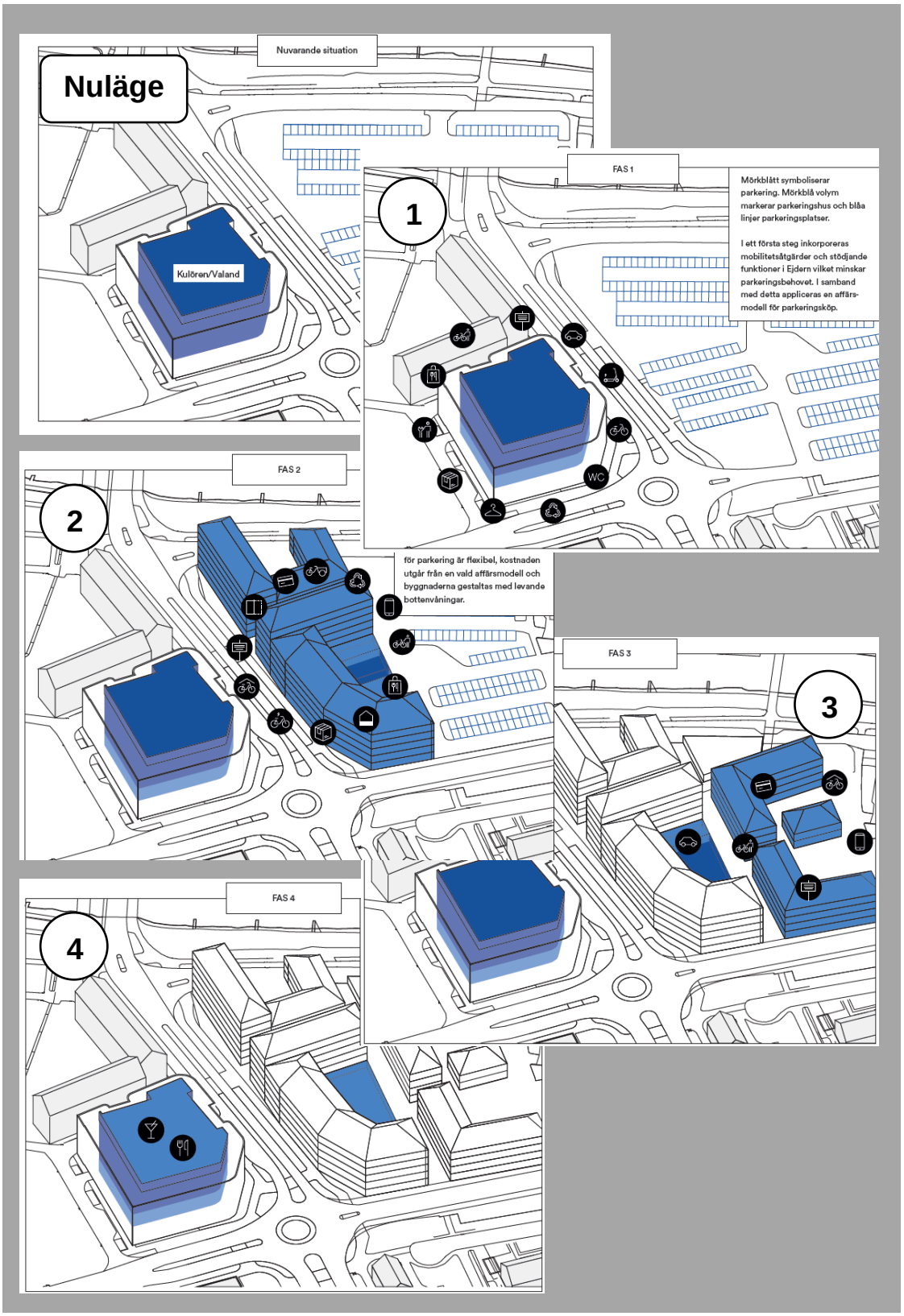
2.8. One Stop Shop – en modell för utveckling av Kungsbacka stad

Urbanivation och Okidoki Arkitekter har under 2022, i samarbete med Aranäs Fastigheter och Kungsbacka kommun, tagit fram en modell för att reformera synen på parkering och ”utveckla nya affärsmodeller och policys för delad och hållbar mobilitet i gränslandet mellan fastighets- och transportbranschen” (Ayoade et al. u.å., s.8), inom ramen för ett projekt kallat *One Stop Shop*, redovisat i en rapport med samma namn. I rapporten beskrivs hur befintliga parkeringsanläggningar i Kungsbacka stad skulle kunna användas för att öka mobilitetsutbudet och minska parkeringsefterfrågan i syfte att möjliggöra stadsutveckling. Ledig parkeringskapacitet i parkeringshuset Kulören skulle kunna användas för att utveckla den närbelägna markparkeringen Ejdern till att innehålla mer bostäder, arbetsplatser, mobilitet och målpunkter (se Figur 18):

- Det första steget (1) är att tillföra nya mobilitetstjänster (bilpool, lånecyklar, cykelservice, etc.) och stödjande åtgärder (leveransskåp, återvinning, etc.) till P-hus Kulören, vilket bidrar till minskad efterfrågan på parkering i Kulören och på Ejdern.
- I nästa fas (2) tas delar av Ejdern i anspråk för ny bebyggelse, med mobilitetstjänster och parkering i bottenplan. Parkering löses också på resterande delar av Ejdern och i Kulören.
- Därefter (3) bebyggs resten av Ejdern och fler mobilitetstjänster tillförs eller skalas upp. Eventuellt utökas parkeringsanläggningen på Ejdern.
- Slutmålet (4) för denna utveckling är att all markparkering på Ejdern är bebyggd och andra mobilitetstjänster väl etablerade, så att parkeringsanläggningen på Ejdern och delar av Kulören kan omvandlas till annan användning, då parkeringsefterfrågan minskat.[16]

Poängen med denna utveckling är att inte bara Ejdern kan utvecklas, utan när denna markparkering är exploaterad så finns det både mer stad och människor i anslutning till centrum och ett breddat utbud av mobilitetstjänster tillgängliga för befintliga boende och verksamma i staden.

[16] Ett alternativ till att omvandla parkering på Ejdern och i Kulören är att nyttja den för att hantera efterfrågan från närliggande tomter så att de också kan utvecklas.



Figur 18 Skiss över möjlig utveckling i fyra steg, av markparkeringen Ejdern och P-hus Kulören. Källa: Ayoade et al. u.å.

2.9. Sammanfattning nuläge

Kungsbacka stad är en liten huvudort i en medelstor svensk kommun, en ort som tappat i befolkning relativt sin kommun, även om både staden och kommunen vuxit kraftigt under de senaste 50 åren. Denna situation har fram tills nyligen hanterats genom att tillhandahålla gott om markparkering och ställa relativt höga krav på bilparkeringsutbudet vid nyproduktion, för att göra staden tillgänglig för övriga kommuninvånare och för att möta konkurrensen från stora handelsetableringar som Kungsmässan och Hede fashion outlet. För parkeringsregleringen har detta inneburit en kombination av låga parkeringsavgifter för att öka centrums konkurrenskraft och tidsreglering på de mest centrala platserna, för att säkerställa tillräcklig omsättning och tillgänglighet. Denna strategi kan sägas ha fungerat hittills och den delas till stor del av andra, jämnstora svenska tätorter och kommuner.

Samtidigt framkommer i intervjuerna en bild av att denna strategi och utveckling har nått vägs ände och att man nu måste söka nya vägar framåt. Handeln i centrum upplevs ha svårt att klara sig i konkurrensen med andra etableringar. Denna utveckling går inte att förklara med bristande biltillgänglighet, då det finns gott om bilparkering i och i anslutning till centrum och statistik och undersökningar talar för att det också i regel finns ledig plats för den som kommer med bil. Den fysiska planeringen och transportsystemets/trafikens utveckling i staden går inte i linje med övergripande mål om hur man vill att staden ska utvecklas framåt och en fortsatt ökning av biltrafiken kan heller inte hanteras av vare sig den kommunala infrastrukturen eller av E6:an. Krav på parkering gör det svårt att få ihop den ekonomiska kalkylen i flera projekt och försvårar därmed nybyggnation och förtätning.

För att nå dit krävs dock tydliga mål, regelverk och arbetssätt för att möjliggöra en annan utveckling av staden. One Stop Shop-projektet ger en del av svaret på hur man kan arbeta framåt för att åstadkomma detta och betonar också vikten av samarbete mellan kommunen och de fastighetsaktörer som verkar i staden. En konkret utmaning är att det idag saknas detaljerad kunskap om hur parkeringssituationen ser ut i staden, till följd dels av rådande reglering och betalningsmodeller, dels av bristande rutiner och metoder för uppföljning av statistik. Den del som troligen är svårast att hantera och som kräver mest långsiktigt arbete är ett förändrat synsätt på parkering, i sig och i relation till den övriga staden. Denna förändring behöver äga rum inom kommunen, på tjänstemannanivå och inom politiken, såväl som hos allmänheten.

Nedan följande kapitel ger förslag på hur kommunen kan arbeta framåt för att hantera dessa utmaningar och brister.

3. Kungsbacka stad 2027

3.1. Ny arena

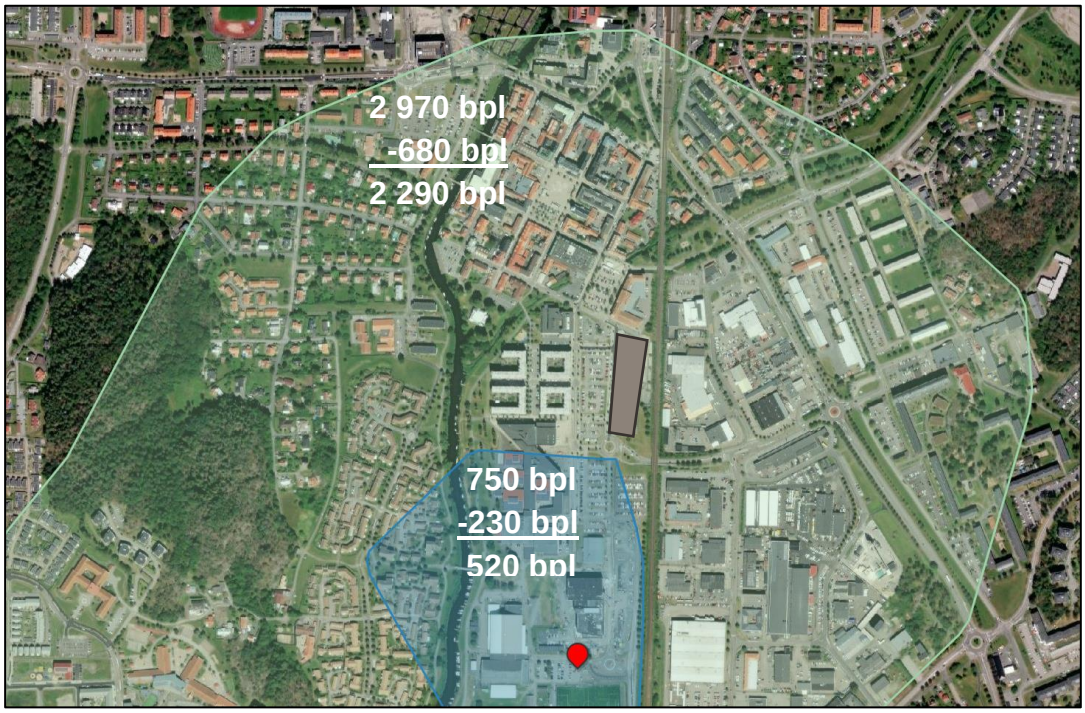
Kungsbacka stad växer och till 2027 planeras bland annat en ny arena stå klar på nuvarande idrottsplatsen söder om stadsdelen Aranäs, se Figur 19. Arenan ska ha en kapacitet om minst 2 500 sittande åskådare, med plats för upp till 3 500 åskådare vid större engagemang. Arenan väntas alstra ny biltrafik och parkeringsefterfrågan. Dessutom väntas en del av det befintliga parkeringsutbudet försvinna.

I samband med detta har Kungsbacka kommun studerat scenarier för parkeringssituationen vid arenan och dess utökade närområde när arenan står färdig, liksom ytterligare drygt 17 000 kvm BTA skola, sporthall och badhus med en samlad parkeringsefterfrågan beräknad till knappt 300 bpl. Samtidigt beräknas parkeringsutbudet minska med 230 bpl inom 500 m från arenan och totalt 680 bpl inom 1 300 m.[17] I dessa siffror ingår ca 140 av Ejderns 313 bpl – för att göra plats för ett nytt parkeringshus – samt platserna på Kungsbacka torg (20 bpl) och på Lindens torg (100 bpl). Tanken är att en del av dessa platser, samt platser för boende, verksamma och besökare till innerstaden och Aranäs, istället löses i det nybyggda P-hus Linden (940 bpl) lokaliserat mellan arenan och innerstaden.

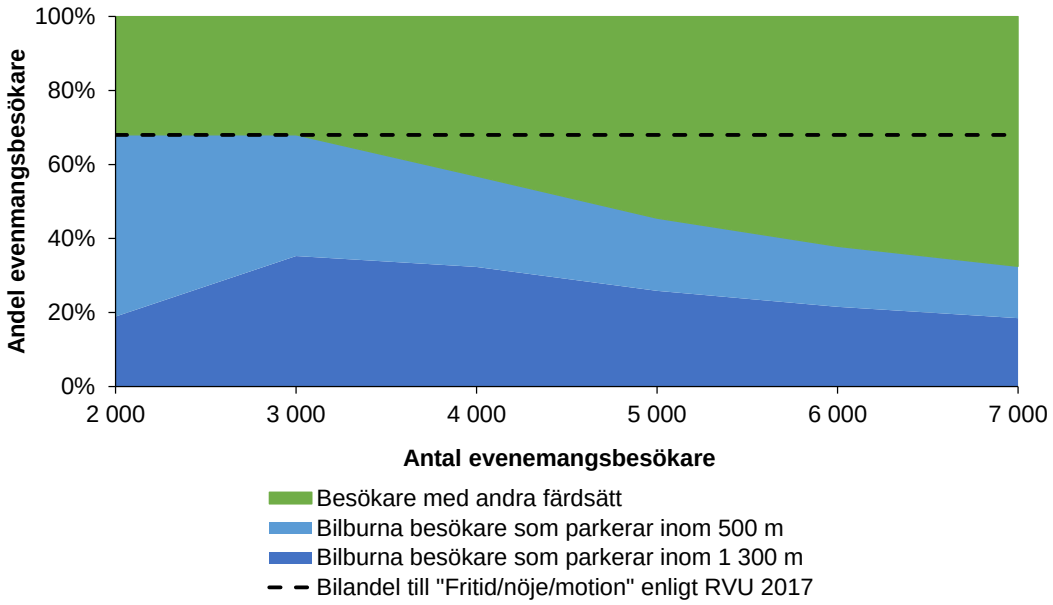
Enligt gjorda beräkningar kommer den nya arenan troligen inte att leda till underskott på bilplatser, under en genomsnittlig vecka (utan större evenemang), tack vare ledig kapacitet på befintliga parkeringsplatser.[18] Däremot kommer det inte att finnas parkering tillgänglig för alla beräknade besökare inom 500 m, utan gångavstånden mellan parkering och målpunkt kommer i vissa fall att behöva öka. Även större evenemang med upp till 3 500 åskådare bedöms kunna hanteras på motsvarande sätt med beräknad framtida kapacitet. En del besökare kommer då att behöva hänvisas till mer avlägsna parkeringsplatser eller till att resa med gång, cykel eller kollektivtrafik. I scenarier med flera samtidiga evenemang som lockar besökare till staden måste än fler besökare resa med andra färdsätt än egen bil, se Figur 20.

[17] Detta gäller platser med tillåten parkering minst 4 tim.

[18] Arenans dimensionerande efterfrågan under en genomsnittlig vecka beräknas till 300 bpl, vilket med övrig dimensionerande efterfrågan på 1 700 bpl och framtida utbud på 2 300 bpl, innebär en överkapacitet på ca 300 bpl inom 1 300 m från arenan.



Figur 19 Ungefärlig placering av ny arena samt nåbarhet inom 500 m (blått område) respektive 1 300 m (grönt område) promenad. Siffrorna anger totalt antal befintliga bilplatser, antal platser som försvinner och antal platser som återstår 2027, inom respektive gångavstånd från arenan. P-hus Linden i grått.



Figur 20 Beräknad färdmedelsfördelning (andel besökare som kan komma med bil, respektive behöver komma med andra färdsätt) och avstånd mellan parkering och den nya arenan (2027), för olika besöksmängder.

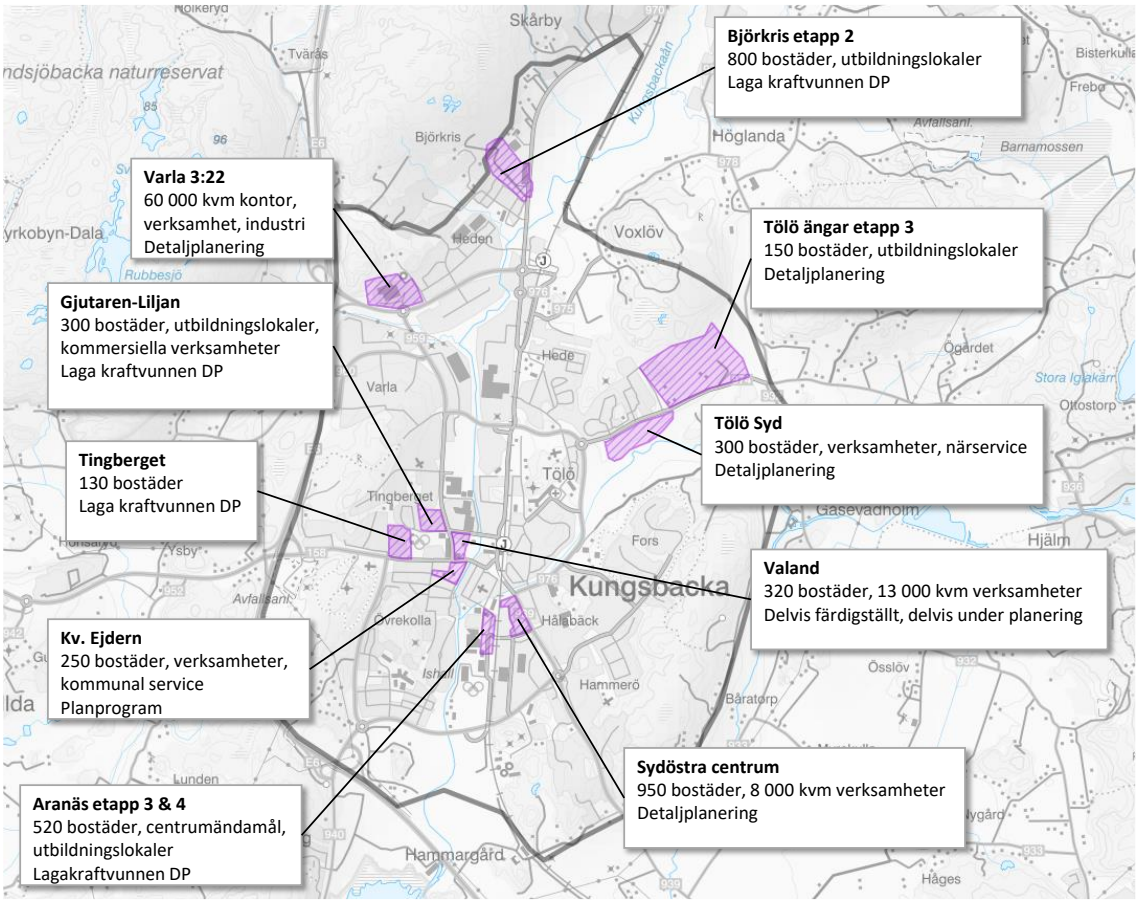
Ett annat sätt att se på det är att det vid större, samtidiga evenemang så kommer betydligt färre att kunna resa med egen bil till arenan än vad som hade valt detta färdsätt i första hand (68 %, enligt RVU), i synnerhet om det också finns en förväntan om att kunna parkera nära arenan. Av detta kan två slutsatser dras. För det första finns en risk att detta gör evenemangen mindre attraktiva för besökare som hade velat, eller ser som sin enda möjlighet, att resa dit med bil. För det andra bör detta innebära en ökad möjlighet att ta ut högre parkeringsavgifter, både för platser reglerade för besökare och för långtidsparkörer, vilket leder till högre kostnadstäckning och på sikt en generellt högre betalningsvilja.

Högre betalningsvilja och kostnadstäckning minskar den ekonomiska risken för att tillhandahålla parkering och skapar på sikt möjlighet för fler yteffektiva (och kostsamma) parkeringsanläggningar, något som skapar ökade möjligheter till samnyttjande. Samtidigt bedöms enskilda höga efterfrågetoppar behöva hanteras. Ett första steg är att utreda förekomsten av sådana toppar och behovet av att hantera dem. Naturligt är också att arbeta för att skapa god tillgänglighet till arenan med andra färdsätt än egen bil, såsom goda cykelanslutningar, cykelparkering, busshållplats vid entré, samt tillräckliga ytor för taxi och övrig korttidsangöring.

Planerad exploatering till 2027 innebär att ett relativt stort antal bilplatser försvinner, samtidigt som efterfrågan ökar då bland annat en ny arena tillkommer. Ett nytt P-hus (Linden) har tillskapats för att tillgodose förväntad efterfrågan under genomsnittliga veckor. Scenarioberäkningar visar dock att situationer med större, samtidiga evenemang innebär en utmaning i form av att en stor andel besökare då behöver resa på annat sätt än i egen bil. Samtidigt kan en ökad efterfrågan på parkering ses som ett redskap för ökad betalningsvilja, ökad möjlighet till kostnadstäckning och därigenom förutsättningar för att ersätta befintlig markparkering med effektivare och mer stadsmässiga parkeringsanläggningar (se resonemang nedan om riktlinjer och bestämmelser för att styra mot denna utveckling).

3.2. Pågående exploateringsprojekt i Kungsbacka stad

Flera nybyggnationer pågår i Kungsbacka stad, se Figur 21. Totalt rör det sig om knappt 3 500 nya bostäder, varav ca 1 500 redan är färdigställda eller har en lagakraftvunnen detaljplan. För resterande delar pågår detaljplanering. Förutom bostäder planeras också för utbildning (skola/förskola), övriga verksamheter och service, däribland drygt 80 000 kvm kontor, industri och annan verksamhet.



Figur 21 Större pågående och planerade nybyggnationsprojekt i Kungsbacka stad.

En genomgång av aktuella planer leder till samma slutsatser som intervjuer med tjänstepersoner i kommunen (se ovan), nämligen att gällande parkeringsstratregi kräver en stor projektspecifik tolkningsinsats av den enskilda handläggaren/planarkitekten vid framtagande av parkeringstal. Det görs bedömningar av lägenhetsstorlekar, läge, med avseende på centralitet och kollektivtrafik, liksom övergripande bedömning av samnyttjandepotential (”10-20 %”), men parkeringsstrategin ger ingen tydlig ledning i hur sådana bedömningar ska göras. Endast i ett fåtal fall kopplas pågående planering till kommunens klimatstrategi och formuleringen om att ”verka för ökade möjligheter för resor med cykel, gång och kollektivtrafik.” Lägre parkeringstal motiveras inte i något fall för att påverka färdmedelsfördelningen eller trafiken.

Gällande parkeringsstrategi åberopas i ett flertal av planerna, vilket innebär 0,5-1,5 bpl/lgh i vad som bedöms som centrumzon och 0,8-1,8 bpl/lgh i yttre zon, samt minst 20-25 bpl/1 000 kvm BTA kontor och 40-60 bpl/1 000 kvm BTA handel. Resulterande parkeringstal för de olika projekten är ca 0,7-1,2 bpl/lgh och i åtminstone två av fallen (Tingberget och Sydöstra centrum) används bilpool eller andra mobilitetsåtgärder för att motivera lägre parkeringstal eller hantera en upplevd brist på bilparkering. I flertalet planer talas om att ordna bilparkering i någon form av anläggning, antingen parkeringshus eller

parkeringsdäck/garage under hus. För kvarteret Ejdern, Sydöstra centrum och Björkris föreslås eller utpekas samlade parkeringslösningar för flera kvarter och olika användare (boende, besökare och verksamma), i syfte att möjliggöra samnyttjande eller minska genomfartstrafik inne i områdena.

För cykelparkering hänvisas till parkeringsstrategin och i flera fall föreslås cykelparkeringslösningar som ska bidra till att göra det mer attraktivt att cykla: väderskyddad parkering, möjlighet till ramlåsning eller parkering i låsbart utrymme, samt omsorgsfull lokalisering (bilfritt, nära entré, etc.). I ett par fall står också att cykelparkering ska ordnas för mer utrymmeskrävande cyklar.

Sammantaget kan därför sägas att en del av nedanstående förslag till strategier och bestämmelser för parkering är tillgodosedda eller möjliga att tillgodose. Det gäller till viss del utformning av cykelparkering för att bidra till cykelns attraktivitet som färdmedel, men också en strävan att samla bilparkering i större anläggningar som kan göras öppna för allmänheten och således möjliggöra samnyttjande. Samlade parkeringsanläggningar ger också förutsättningar för ett tätare och mer attraktivt gaturum, med kortare gångavstånd mellan målpunkter. I samtliga fall gäller dock att parkeringstalet för bil för bostäder är högre än den nivå som bedöms bidra till måluppfyllnad (se bilaga 2). Om detta realiseras innebär det stora svårigheter att få kostnadstäckning för parkeringsanläggningar, vilket i sin tur leder till subventionering av parkering och bilinnehav, vilket ger dyrare bostäder och minskad betalningsvilja och konkurrenskraft för andra färdmedel och mobilitetslösningar (ex vis kollektivtrafik och bilpool).

I och med att det i många fall rör sig om laga kraftvunna detaljplaner finns ingen direkt möjlighet att begränsa parkeringsutbudet. Däremot kan möjlighet ges till de fastighetsaktörer som är intresserade att frivilligt reducera antalet bilplatser som byggs, vilket kan vara intressant om det ger ökade möjligheter att bygga mer uthyrningsbar/säljbar yta eller minskade projektkostnader till följd av färre kostsamma parkeringsplatser. Möjligheten kan ges i form av sänkta grundkrav på att tillhandahålla parkering eller genom reduktion till följd av avtal om andra mobilitetstjänster i samband med bygglov. I båda fallen bygger det dock på fastighetsägarens eller byggherrens vilja att bygga färre bilplatser. För de samlade anläggningar som planeras förespråkas samnyttjande framför reserverade platser, då det ger möjlighet att nyttja stadens yta mer effektivt och även koppla dessa bilplatser till en bredare marknad, där ex vis besöksparkering tillåts konkurrera med boendeparkering. Återigen bygger detta på att värdet av samnyttjande och möjlighet till bättre kostnadstäckning för parkering framstår som mer lönsamt än att tillhandahålla reserverade platser för enskilda individer eller grupper (t ex boende i ett visst kvarter eller Brf). Alternativt går kommunen in som ägare till parkeringsanläggningarna, som får finansieras genom parkeringsköp, för att på det sättet säkerställa att platserna kan samnyttjas och för att försöka hålla uppe avgiftsnivån.

Rekommendationer för Kungsbacka kommun

Följande rekommendationer ges till kommunen i anslutning till fortsatt planläggning och utveckling av aktuella projekt i staden:

- Slå vakt om cykelparkeringens utformning och säkerställ tillräckliga c/c-avstånd för bekväm parkering av vanliga cyklar (60 cm) och för att möjliggöra parkering av utrymmeskrävande cyklar (100 cm). En större andel av cykelparkeringen kan med fördel ordnas i form av markgjutna pollare med 100 cm c/c för parkering och ramlåsning av antingen två vanliga cyklar eller en last-/lådcykel/cykelkärra. Cykelparkering avsedd för långtidsparkering bör ordnas med väderskydd.
- Möjliggör för lägre parkeringstal för bil i samband med bygglov för redan tagna detaljplaner, antingen genom lägre grundkrav eller möjlighet till reduktion till följd av mobilitetsåtgärder.
- Arbeta för ökad kommunal rådighet över parkeringsutbudet, för att möjliggöra samnyttjande, ”rimlig prissättning” och attraktiv, stadsmässig utformning av parkering. Bedömning är att marknaden för parkering och mobilitet i Kungsbacka är kraftigt påverkad av ett mycket stort utbud av parkering och låg betalningsvilja, en situation som troligen kräver aktivt kommunalt agerande för att styra mot en annan jämvikt för både parkeringsmarknaden och transportsystemet som helhet.
- Regleringen av parkering på gatumark bör ses över för att bidra till en ökad betalningsvilja för parkering på kvartersmark. Gratisparkering, 24 tim, bör undvikas eftersom det ger incitament till högre bilinnehav och bilanvändning. Om efterfrågan är stor och tillgängligheten på parkering begränsad bör avgifter införas, i annat fall kan tidsregleringen ses över så att korttidsparkering möjliggörs men inte långtidsparkering (förslagsvis max 1-2 tim). Alternativt kan tidsreglering kombineras med boendeparkering (och möjlighet till parkering under längre tid), under förutsättning att boendeparkeringsavgiften sätts till en nivå som inte underminerar betalningsviljan för parkering på kvartersmark. Det får inte vara billigare att parkera på gatan än i anläggning på kvartersmark.
- Informera om kommunens mål och riktlinjer kopplat till parkering, inte minst reglering och utformning. Även om dessa inte kan arbetas in i pågående projekt, så kan budskapet spridas om hur kommunen vill arbeta med parkering och trafik framgent.

Dess rekommendationer till trots görs bedömningen att nu pågående planer är svåra att styra i linje med övergripande mål om ökad andel hållbart resande, etc. (se nedan). Huvudorsaken till detta är att planeringen möjliggör för ett fortsatt stort utbud av bilparkering, vilket innebär en subventionering av bilinnehav och bilanvändning. Kungsbacka kommun bör möjliggöra för reduktion av parkeringstalen mot genomförande av andra mobilitetstjänster, men utfallet är avhängigt exploatörens vilja att bygga med ett lägre parkeringsutbud än vad planen tillåter. Det gör det också svårt (eller åtminstone mycket kostsamt) för kommunen att ta en mer aktiv roll och erbjuda andra mobilitetstjänster, eftersom den låga betalningsviljan för

parkering spiller över på annan mobilitet. Det försämrar även kollektivtrafikens konkurrensförhållande gentemot biltrafiken.

4. Förslag till målformuleringar och riktlinjer

4.1. Övergripande mål för kommunens strategiska parkeringsarbete

Följande förslag till övergripande mål för FÖP:en såväl som för det parkeringsstrategiska arbetet i kommunen har tagits fram i dialog med kommunens projektgrupp:

- Kungsbacka ska ha en attraktiv stadskärna,[19] med plats för boende, verksamma och besökare
- Kungsbacka stad ska ha en sammanhållen och varierande bebyggelse
- Kungsbacka stad ska erbjuda tillgång till attraktiva parker och grönområden
- Kungsbacka stad är välkomnande och enkel att röra sig i
- Kungsbacka stad har minimal klimatpåverkan
- Det är lätt att bygga nytt i Kungsbacka stad och parkeringsmarknaden bidrar till ökad valfrihet för medborgare och företag

Ovan mål är kvalitativa och i regel inte formulerade så att de tydligt pekar ut parkeringens betydelse (se förtydligande av respektive mål utifrån ett parkeringsperspektiv nedan). Ett ytterligare, kvantifierat mål har fastställts av kommunens projektgrupp inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Detta mål handlar om önskad färdmedelsfördelning för de boende i Kungsbacka stad att styra mot till 2027 respektive 2050, och kan därmed betraktas som ett delmål till målet om minimal klimatpåverkan ovan, se Figur 22. Målet baseras på regionala beslutade mål om hur stor andel av den motoriserade trafiken som ska utgöras av kollektivtrafik och kommunalt beslutade mål om andel cykeltrafik.

Kungsbacka ska ha en attraktiv stadskärna, med plats för boende, verksamma och besökare

Mer än hälften av de tillkommande bostäderna i kommunen till 2050 ska byggas i Kungsbacka stad, vilket innebär en ökad andel stadsbefolkning och ett ökat lokalt underlag för handel och service. För stadens boende innebär detta att fler ärenden kan lösas på närmare håll och med kortare resor, vilket gör det enklare att få ihop vardagspusslet även utan egen bil. Med fler boende och verksamma i staden kan stadens utbud utvecklas för ökad attraktivitet också för övriga kommuninvånare och besökare utifrån. Stadens utveckling och befolkningstillväxt möjliggörs delvis genom förtätning. En tätare stad innebär fler stadsmässiga gaturum och bättre förutsättningar för händelserika och intresseväckande

[19] Se nedan, avsnitt 5.1 för förslag till zonindelning för tillämpning av konkreta bestämmelser för att uppnå målen och som kan sägas sammanfalla med dagens stadskärna/centrum respektive en framtida centrumbildning runt Hede station.

vistelsemiljöer och sammanhängande stråk som inbjuder till rörelse till fots och med cykel. Det ställer emellertid också krav på prioritering av ytors användning och olika funktioners lokalisering, för att uppnå en fungerande balans mellan attraktivitet och god tillgänglighet till staden med olika färdmedel, där exempelvis yta för cykel- och bilparkering ställs mot ny bebyggelse och grönytor.

Kungsbacka stad ska ha en sammanhållen och varierande bebyggelse

Ny bebyggelse i staden utformas för att skapa sammanhängande, levande fasader med entréer mot gatan och tydligt avgränsade allmänna miljöer och gaturum. Kravställningen kopplat till parkering ska inte bidra till lucktomter och icke stadsmässig exploatering i form av exempelvis markparkering i centrala lägen. Detta gäller såväl nybyggnation, som om- och tillbyggnation.

Kungsbacka stad ska erbjuda tillgång till attraktiva parker och grönområden

Fler grönområden och platser för vistelse utan koppling till handel och annan kommersiell verksamhet förädlas i staden, i syfte att komplettera stadens utbud med fler mötesplatser av olika slag för ökad attraktivitet för boende, verksamma och besökare. När staden växer ska kvalitativa gröna och rekreativa miljöer prioriteras i planeringen när staden förtätas och samtidigt ska bibehålla en hög tillgänglighet med olika färdslag.

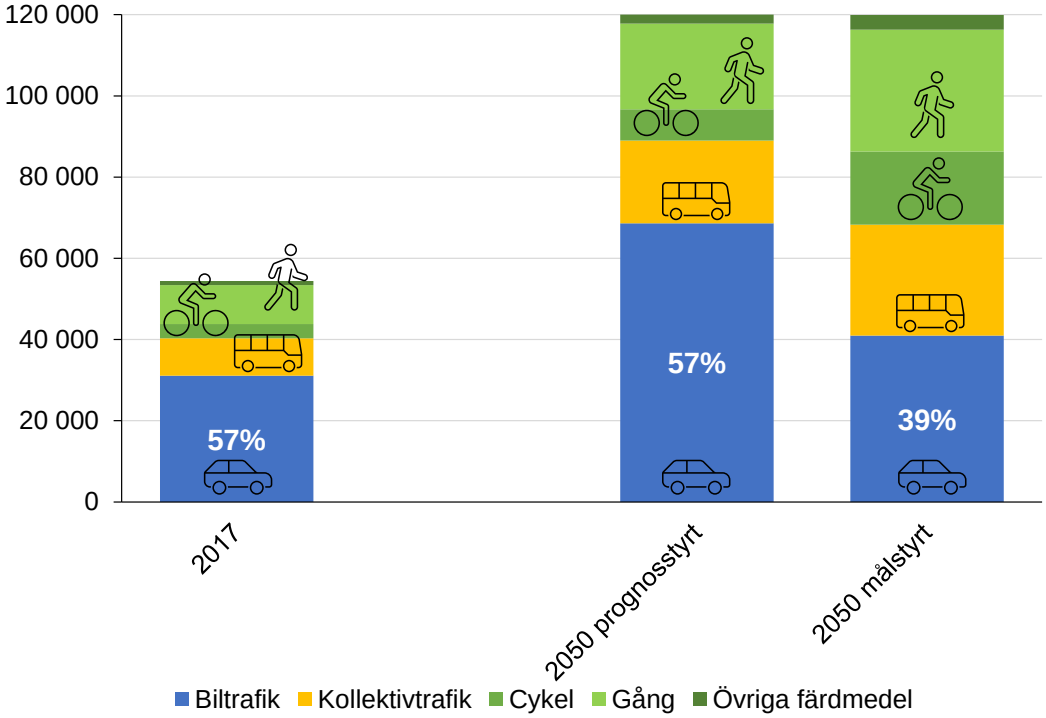
Kungsbacka stad är välkomnande och enkel att röra sig i

Staden erbjuder goda möjligheter till angöring med olika färdmedel, för fortsatt rörelse och vistelse i staden, primärt till fots eller med cykel. Utpekade kollektivtrafiknoder och större parkeringsanläggningar i anslutning till stadskärnan är kopplade till sammanhängande stråk och attraktiva vistelsemiljöer. Utbud, reglering och lokalisering av parkering styrs av en tydlig prioritering av användning av ytor i olika delar av staden.

Kungsbacka stad har minimal klimatpåverkan

Staden förtätas för att erbjuda mer på mindre yta och på så sätt ge upphov till minskat bilresande för boende i staden. Attraktiva stråk och vistelsemiljöer inbjuder också besökare och anställda till minskad bilanvändning inne i staden. Ny bebyggelse planeras och byggs för att inte styra mot ökad biltrafik, utan i stället bidra till en ökad andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Klimatpåverkan från biltrafik minimeras genom arbete för att stödja en långsiktigt hållbar drivmedelsförsörjning.

Planering för ny bostadsbebyggelse i Kungsbacka stad utgår från ett målstyrt scenario för 2050, med en ökad andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik (40 % av de motoriserade resorna ska göras med kollektivtrafik, jämfört med 23 % år 2017).



Figur 22 Antal resor och bilandel för boende i Kungsbacka stad 2017, med prognosstyrt respektive målstyrt scenario för 2050.

Det är lätt att bygga nytt i Kungsbacka stad och parkeringsmarknaden bidrar till ökad valfrihet för medborgare och företag

Höga kommunala krav på parkering medför ökade byggkostnader och riskerar ge en utspridd och mindre attraktiv stad. I förlängningen leder det också till låg betalningsvilja för parkering, vilket i sin tur ger dålig kostnadstäckning och en dåligt fungerande marknad för parkering och mobilitet. Ett stort utbud av parkering med användaravgifter som inte täcker dess kostnader innebär också att parkering subventioneras då kostnaderna i stället täcks upp genom högre hyror för bostäder och lokaler och dyrare varor och tjänster. Kostnader som betalas av alla medborgare oberoende av i vilken utsträckning de äger och använder bil. Lägre krav på hur mycket bilparkering som ska tillhandahållas bostäder och andra funktioner i staden betyder att ansvaret för hur mycket parkering som ska ordnas för olika fastigheter i större utsträckning läggs på fastighetsaktörer och att de samtidigt ges större frihet att utforma sina fastigheter på det sätt som de tror bäst tilltalar deras kunder. På motsvarande sätt ges kunderna – individer och företag – större valfrihet och utbud av bostäder och lokaler, avseende parkering och mobilitet, liksom boendekostnad/hyresnivå.

4.2. Riktlinjer

Följande förslag till riktlinjer för det parkeringsstrategiska arbetet i Kungsbacka stad har tagits fram i dialog med kommunens projektgrupp:

- Samlande parkeringsanläggningar, som kan samnyttjas mellan olika användargrupper, i anslutning till stadskärnan ersätter befintlig markparkering i strategiska centrala lägen
- Utformningen och lokaliseringen av bilparkering i Kungsbacka stad bidrar till att skapa stadsmässiga gaturum och trygga och trivsamma platser
- I stadskärnan prioriteras yta för vistelse, gång, cykel och kollektivtrafik framför bilparkering
- I stadskärnan prioriteras parkering för besökare framför parkering för boende och verksamma
- Parkering i och i anslutning till stadskärnan regleras för hög tillgänglighet
- Kommunens kravställning ger möjlighet till låga parkeringstal
- Cykelns betydelse som färdmedel för besökare, boende och verksamma i staden stärks genom attraktiv cykelparkering
- En större del av parkeringsutbudet i staden samlas i större, allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar
- Kungsbacka erbjuder goda möjligheter till kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, respektive bil och kollektivtrafik

Avslutningsvis beskrivs kortfattat hur riktlinjerna bidrar till de olika målen.

Nya parkeringsanläggningar anläggs i anslutning till stadskärnan, för att ersätta befintlig markparkering i strategiska centrala lägen

Centralt belägen markparkering på kvartersmark ersätts av ny bebyggelse som kan bidra till att skapa attraktiva, avgränsade gaturum och sammanhängande gång- och cykelstråk eller av allmänt tillgängliga platser som bidrar till att bredda stadens utbud av mötesplatser och trivsamma vistelsemiljöer.

Lokaliseringen av parkeringsanläggningar styrs av vägnätets kapacitet och överväganden av vilka platser och stråk biltrafiken bör styras till respektive bort ifrån för att öka stadens attraktivitet.

Utformningen och lokaliseringen av bilparkering i Kungsbacka stad bidrar till att skapa stadsmässiga gaturum och trygga och trivsamma platser

Parkeringsändamål (markparkering, ramper, portar, etc.) ska inte dominera fastigheters fasader mot gatan. Större parkeringsanläggningar och större markparkeringar ska utformas för att inte utgöra otrygga och ödsliga miljöer.

Gatumarksparkering i utpekade kollektivtrafikstråk ersätts av kollektivtrafikkörfält för ökad framkomlighet.

Stråk mellan parkeringsanläggningar och målpunkter utformas för hög trafiksäkerhet och trygghet, liksom för trivsamhet och intresseväckande platser, för att inbjuda till rörelse till fots eller med cykel.

I stadskärnan prioriteras yta för vistelse, gång och cykel framför bilparkering

På kvartersmark prioriteras bebyggelse och ytor för vistelse framför bilparkering. Cykelbanor/cykelfält prioriteras framför gatumarksparkering om så behövs för att skapa tillgång till stadskärnan med cykel eller binda ihop strategiska cykelstråk. På torg och andra mötesplatser prioriteras gångstråk och ytor för vistelse framför bilparkering.

I stadskärnan prioriteras parkering för besökare framför parkering för boende och verksamma

Avgiftsreglering och tidsreglering används för att tillgängliggöra kommunala parkeringsplatser för besökare i första hand. Rabatterad parkering för boende på allmän plats och kommunal kvartersmark ska inte erbjudas.

Parkering i och i anslutning till stadskärnan regleras för hög tillgänglighet

Beläggning och omsättning på parkeringsplatser styr regleringen, vilket innebär kontinuerlig uppföljning och justering av avgiftsnivåer och tidsreglering för att säkerställa hög tillgänglighet.

Kommunens kravställning ger möjlighet till låga parkeringstal och ett ökat utbud av mobilitetstjänster

Nybyggnation, ombyggnation, tillbyggnation och ändrad användning av befintlig bebyggelse ska inte begränsas av krav på parkering. Kravställningen ska i stället bidra till ett ökat utbud av mobilitetstjänster i staden, tillgängligt både för nya och befintliga boende och verksamma, för att på sikt bidra till minskad biltrafik och parkeringsefterfrågan i staden.

Cykelns betydelse som färdmedel för besökare, boende och verksamma i staden stärks genom attraktiv cykelparkering

Väl utformade, trygga, lättillgängliga och stöldsäkra cykelparkeringar i attraktiva lägen ska finnas för att göra det enkelt och attraktivt för många att cykla till olika målpunkter i staden och för att göra det attraktivt för boende att äga och använda cykel för olika resor och ärenden.

En större del av parkeringsutbudet i staden samlas i större, allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar

En större andel av parkeringsutbudet i staden samlas i större parkeringsanläggningar, för att minska parkeringens ytanspråk samt skapa förutsättningar för ökat samnyttjande av parkering. Samlad parkering innebär också i genomsnitt längre gångavstånd mellan parkering och målpunkt, vilket bidrar till att skapa gångflöden i staden och jämna ut konkurrensförhållandena mellan bil och andra färdmedel.

Kungsbacka erbjuder goda möjligheter till kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, respektive bil och kollektivtrafik

Utpekade, strategiska kollektivtrafikhållplatser utformas som noder för smidiga byten mellan kollektivtrafik och cykel respektive bil, med ett utbud och reglering av parkering som säkerställer tillgänglighet för resenärer som genomför en del av sin resa med kollektiva färdmedel. Lokaliseringen, valet av dessa noder, utgår ifrån en avvägning av vad som är den mest effektiva markanvändningen i goda kollektivtrafiklägen.

Riktlinjernas bidrag till måluppfyllnad

Samtliga riktlinjer kan sägas bidra till målet om en *attraktiv stadskärna med plats för boende, verksamma och besökare*, framför allt genom att göra plats för annat än bilparkering i centrum och i stället tillhandahålla parkering i mindre centrala lägen, på mer yteffektiva sätt, mer anpassat till efterfrågan och marknaden, samt även genom en mer stadsmässig utformning av parkering så att den bättre passar in i staden. En genomtänkt och välinformerad reglering av bilparkering samt ett mer attraktivt utbud av cykelparkering bidrar också till en mer attraktiv stadskärna genom ökad tillgänglighet.

Genom nya, mer yteffektiva parkeringsanläggningar som kan samnyttjas, utformade för att passa in i staden och även genom möjlighet till lägre parkeringstal, kommer parkeringslösningar att i mindre grad utgöra ett hinder för en *sammanhållen bebyggelse* med obrutna fasader och stadsrum.

Prioritering av yta för vistelse, gång och cykel framför bilparkering och tillskapande av nya parkeringsanläggningar utanför stadskärnan hänger båda samman med målet om att erbjuda *attraktiva parker och grönområden* i staden.

Nästan samtliga riktlinjer är giltiga för målet om en stad som är *välkomnande och enkel att röra sig i*. När parkering anpassas till staden, i stället för tvärtom, både vad gäller dimensionering, lokalisering och utformning, så blir det mer plats för människor som rör sig till fots, möts och uppehåller sig på olika platser.

Detsamma gäller för målet om *minimal klimatpåverkan*, vilket påverkas positivt såväl av minskad biltrafik genom färre parkeringsplatser, annan lokalisering, fler alternativa

mobilitetstjänster och bättre möjlighet till kombinationsresor genom pendlarparkering, som av färre parkeringsplatser i sig, vilket ger minskade utsläpp från byggnation.

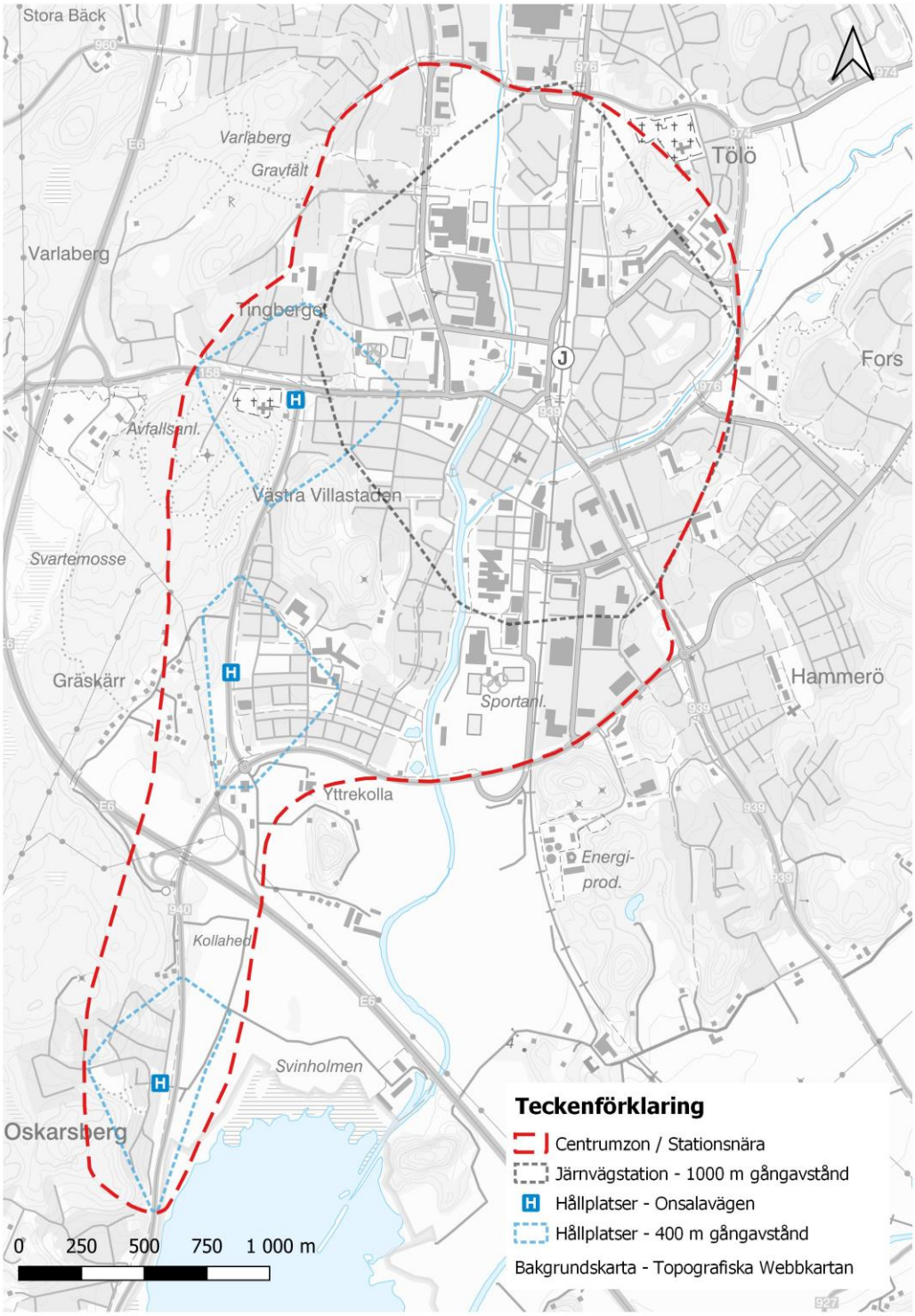
Målet om att *underlätta byggande och skapa ökad valfrihet* påverkas framför allt av ökade möjligheter till lägre parkeringstal och övriga riktlinjer som bidrar till att skapa förutsättningar för att lösa parkering även om det inte är fysiskt eller ekonomiskt möjligt på egen fastighet, som nya parkeringsanläggningar och ökat samnyttjande av parkering. En efterfrågestyrd reglering ger nödvändigt understöd för nybyggnation med lägre parkeringstal och för högre kostnadstäckning för parkering på kvartersmark.

5. Parkeringsbestämmelser

I detta avsnitt presenteras förslag till parkeringsbestämmelser för Kungsbacka stad, i form av principiella kravställningar och sätt att konkret hantera olika frågor kring parkering. Förslagen grundar sig på teori, resonemang och beräkningar presenterade i bilaga 1 och 2.

5.1. Zonindelning

För Kungsbacka föreslås en zonindelning för utformningskrav och parkeringstal för bilparkering baserat på gångavstånd till järnvägsstationerna Kungsbacka station och Hede station, se Figur 23 och Figur 24. I de delar av staden som ligger nära station eller turtät kollektivtrafik ställs lägre krav på antal bilplatser och högre krav på deras utformning (se avsnitt 5.6 nedan)



Figur 23 Zonindelning (röd streckad linje) för centrala Kungsbacka. Zonstorleken bygger på gångavstånd från Kungsbacka station samt från högtrafikerade busshållplatser längs Onsalavägen

Figur 24 Zonindelning (röd streckad linje) området runt Hede station. Zonstorleken bygger på gångavstånd från respektive station.

5.2. Parkeringstal

Parkeringstal för bostäder

För nya bostäder i flerbostadshus föreslås ett spann med minimi- och maximital för bilparkering och ett minimital för cykelparkering, se Tabell 1. Omkring 5–10 % av platserna bör vara tillgängliga för besökare. För småhus bedöms det inte finnas något behov av minimital och maximital bedöms inte rimligt att tillämpa.

Tabell 1 Parkeringstal för nya bostäder i Kungsbacka stad (inkl. besök).

		Minimital		Maximital
		Med mobilitetsåtgärder	Utan mobilitetsåtgärder	
BIL, stations-nära	Bpl/lgh	0,2–0,4	0,5	1,0
	Bpl/1 000 kvm BTA[20]	2–4	5	10
BIL, övriga FÖP-området	Bpl/lgh	0,3–0,5	0,6	1,2
	Bpl/1 000 kvm BTA[21]	3–5	6	12
CYKEL, alla zoner	Cpl/lgh, 1–2 rok[22]	2	2	-
	Cpl/lgh, 3 rok[23]	2,5	2,5	-
	Cpl/lgh, ≥4 rok[24]	3,5	3,5	-
	Cpl/1 000 kvm BTA[25]	25	25	-

Förslaget syftar främst till att inte fler nya bilplatser än vad som faktiskt efterfrågas ska tillskapas. Samtidigt ska det finnas incitament för de fastighetsaktörer som vill gå ännu lägre att i stället genomföra andra mobilitetsåtgärder (se nedan), vilket också ska ses som en

[20] I genomsnitt 39-45 kvm BOA per boende i lägenhet och i snitt 1,7-1,8 boende per lägenhet i Kungsbacka (källa: SCB), samt antagande om BOA/BTA=0,75, vilket ger ca 100 kvm BTA per lgh.
[21] Se not 20.
[22] I genomsnitt 1,1-1,3 boende per lgh med 1-2 rok i Kungsbacka.
[23] I genomsnitt 1,9 boende per lgh med 3 rok i Kungsbacka
[24] I genomsnitt 2,6-3,2 boende per lgh med ≥4 rok i Kungsbacka
[25] Se not 20.

möjlighet att bredda mobilitetsutbudet och skapa underlag för en marknad för nya mobilitetstjänster.

Ytterligare en tanke med förslaget är att det är enkelt och tydligt vilka krav som ställs på antal parkeringsplatser vid nybyggnation. Däremot utvecklas utformningskraven på både bil- och cykelparkering, i syfte att skapa stadsmässig bebyggelse och mer attraktiv cykelparkering (se nedan). Tillämpning av maximital för bilparkering kommer att kräva större begränsningar av detaljplan, utifrån tolkningen att det inte är möjligt att neka bygglov för mer parkering så länge det tillåts enligt detaljplan (se bilaga 1).

Förslaget innebär en ökad frihet när det kommer till att tillhandahålla parkering och mobilitet för nya bostäder, tack vare lägre minimital för parkering och möjlighet att ersätta bilparkering med andra åtgärder. Nivån är framtagen med sikte på det långsiktiga målet om ökad andel hållbara resor (se Bilaga 2). Valet av låga minimital med möjlighet till reduktion och ett maximital i nivå med nuvarande bilinnehav syftar till att skapa högre flexibilitet och valfrihet och samtidigt styra undan från projekt med ett för stort utbud av bilparkering.

Gällande lagstiftning medger inte direkta krav på mobilitetsåtgärder. Flexibla minimital för parkering är därför den modell som får lov att användas för att främja ett lägre parkeringsutbud i nyproduktion och ett bredare mobilitetsutbud som kan användas för att på sikt skapa förutsättningar för minskat bilinnehav och parkeringsefterfrågan också i befintlig bebyggelse.

Det är mycket svårt att förutsäga utfallet av föreslagen ordning med låga, flexibla parkeringstal i syfte att stimulera utbudet av mobilitetstjänster. Löpande uppföljning är därför helt avgörande, för att se hur det tas emot av fastighetsaktörerna och vad som faktiskt byggs (inlämnade bygglovshandlingar). En möjlighet är att en stor andel av nya projekt byggs med ett bilplatsutbud motsvarande maximitalet, vilket i så fall inte leder till uppsatta mål. Det skulle också innebära att färre mobilitetsåtgärder genomförs. Möjlig utvecklingspotential ligger därför i att på längre sikt höja minimitalet för att förstärka incitamenten till fler mobilitetsåtgärder och att sänka maximitalet för att tydligare styra parkeringsutbudet.

För cykelparkering föreslås minimital i nivå med det genomsnittliga antalet boende per lägenhet, för olika lägenhetsstorlekar. Viktigt att poängtera är att krav på antal cykelparkeringar bör kompletteras med grundläggande krav på kvalitet och lokalisering (se nedan).

Parkeringstal för verksamheter

För nya lokaler för verksamheter föreslås maximital eller en kombination av minimital och maximital för bil. Indatan utgörs av genomförd resvaneundersökning, fördelat per ärende, se Figur 5, samt antaganden om maximal persontäthet. Eftersom resvanedatan bara är nedbruten på ärenden för kommunen som helhet har bil- och cykelandelarna justerats för att bättre anpassas till staden, se Tabell 2 och jämför med diskussion i bilaga 1.

Tabell 2 Antagna persontätheter och övriga antaganden bakom föreslagna parkeringstal för verksamheter.

	Persontäthet (pers./1 000 kvm BTA)		Övrigt
	Anställda	Besökare	
Kontor	45	5	Bilandel -30 % (max.tal) 30 % cykelandel
Industri	15	2	Bilandel -20 % (max.tal) 30 % cykelandel
Handel, dagligvaror, volymhandel, sällanköp	10	50	Bilandel -10 % (max.tal) ~20 % cykelandel
Handel, närservice, café/restaurang	10	60	Bilandel -35 % (max.tal) ~20 % cykelandel
Grundskola/Gymnasium	6	80 elever	Bilandel -60 % (min.tal) ~40 % cykelandel 10 % samtidig närvaro vid hämtning/lämning
Förskola	15	80 barn	Bilandel -60 % (min.tal) ~40 % cykelandel 20 % samtidig närvaro vid hämtning/lämning

Den huvudsakliga utgångspunkten för föreslagna parkeringstal är att marknaden generellt har en stor efterfrågan på att tillhandahålla bilparkering för kontor och handel i Kungsbacka, varför utbudet måste begränsas mot bakgrund av kommunens målsättning för trafikutvecklingen, se Figur 22. Minimital för bilparkering har troligen liten betydelse på det stora hela, men kan utgöra hinder i enskilda fall. Därför föreslås inga minimital för bil för kontor och handel.

Skolverksamhet bedöms utgöra ett specialfall, där större ytor för parkering och angöring med bil kan behövas för att skapa en säker trafikmiljö bland annat då upptagningsområdet för skolor kan vara mycket stort.

Tabell 3 Parkeringstal för nya lokaler för verksamheter i Kungsbacka stad (bpl/1 000 kvm BTA).

		Minimital	Maximital
BIL	Kontor	-	25
	Industri	-	10
	Handel, dagligvaror, volymhandel, sällanköp	-	30
	Handel, närservice, café/restaurang	-	25
	Grundskola/Gymnasium	5*	-
	Förskola	10*	-
CYKEL	Kontor	15	-
	Industri	5	-
	Handel, dagligvaror, volymhandel, sällanköp	20	-
	Handel, närservice, café/restaurang	20	-
	Grundskola/Gymnasium	30	-
	Förskola	15	-

** Minst hälften av platserna för skola och förskola bör ordnas för hämtning/lämning.*

5.3. Mobilitetsåtgärder för reducerade bilparkeringstal för bostäder

De mobilitetslösningar som genomförs för att få reduktion på antalet bilparkeringsplatser, ska bidra till att utöka valen av olika färdmedel för att klara av vardagslivet, och kompletterar därmed utbudet av vardagsservice, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Ansvaret för att tillhandahålla detta grundutbud åvilar dock kommunen och regionen, snarare än det enskilda projektet, varför reducerade parkeringstal föreslås både för den mer centrala zonen och i det övriga FÖP-området.

Mobilitetslösningarna ska bekostas av fastighetsägaren som även ansvarar för att de genomförs. Ett avtal ska skrivas med kommunen där det reducerade parkeringstalet framgår tillsammans med vilka mobilitetslösningar som ska genomföras, omfattning och tidplan. För att bidra till ett ökat utbud av mobilitet i staden som helhet föreslås avtalet också säkerställa att mobilitetslösningarna görs tillgängliga för fler än bara de boende i det aktuella projektet/fastigheten. Vissa av åtgärderna kräver att yta avsätts och regleras i detaljplanen för bästa förutsättningar för att lyckas. Det gäller exempelvis plats för bilpool, cykelpool och serviceutrymmen. Förslag på mobilitetsåtgärder ges nedan, i form av två samlade paket, baserat på att olika mobilitetsåtgärder kompletterar varandra och tillsammans ger större effekt än summan av de enskilda åtgärderna var för sig.

Tabell 4 Förslag på mobilitetsåtgärder för reduktion av parkeringstal för bil.

Mobilitetsåtgärder för reduktion av parkeringstal för bil	
	Åtgärder för bostäder
BASPAKET -0,1 bpl/lgh	▷ Välkomstpaket, marknadsföring och löpande information om mobilitetstjänster (inkl. parkering) till boende ▷ Parkeringsavgifter särskiljs från hyresavi/bostadsrättsavgift ▷ Bilparkering beläggs med avgift motsvarande kostnaden för att tillhandahålla parkering ▷ Plan för uppföljning och utvärdering av parkerings- och mobilitetslösningar
UTÖKAT PAKET -0,3 bpl/lgh	▷ Samtliga åtgärder i baspaketet ▷ Prova på-erbjudande för kollektivtrafik motsvarande minst ett 90-dagars periodkort per bostad ▷ Bilpool, inkl. medlemskap för boende ▷ Cykelpool ▷ Öppna mobilitetstjänster ▷ Serviceutrymme för cykel

I bilaga 4 ges förslag på innehåll i ett mobilitetsavtal.

Åtgärder för reducerade bilparkeringstal för bostäder

- Välkomstpaket, marknadsföring och information – Nyinflyttade erbjuds ett välkomstpaket med marknadsföring och information om hållbart resande. Fokus ligger på resmöjligheter med gång, cykel och kollektivtrafik, till exempel information om lokala målpunkter och hållbart resande, cykelkarta med mera. Tänkt innehåll redovisas i bygglovsskedet. Ambitionerna med projektet bör marknadsföras tydligt mot potentiella bostadsköpare och hyresgäster och tydlig information om möjligheterna till hållbart resande och parkeringslösningen ges löpande, liksom möjligheter till ekonomiska besparingar till följd av att ersätta egenägd bil med andra mobilitetstjänster.
- Kostnad för bilparkering särskiljs från hyresavi/bostadsrättsavgift – Avgift för bilparkering redovisas separat för boende och verksamma, med ambitionen att parkering inte ska vara en del av bostadens månadshyra/avgift.
- Bilparkering beläggs med avgift motsvarande kostnaden för att tillhandahålla parkering – För att minimera subventionering av bilparkering tas parkeringsavgifter ut som i så hög grad som möjligt motsvarar kostnaden för byggnation och drift av parkering. Nivån på parkeringsavgiften ska redovisas i bygglovsskedet.[26]
- Plan för uppföljning och utvärdering – Fastighetsägaren ser till att implementeringen och nyttjandet av mobilitetsåtgärderna samt parkeringssituationen följs upp, utvärderas och sammanställs årligen under hela avtalets löptid. Resultaten redovisas för kommunen. Även årlig rapportering av bilinnehavet bland de boende/bilandel hos verksamma ingår.
- Bilpool, inkl. medlemskap för boende – Minst en parkeringsplats reserverad för bilpoolsfordon per 50 lägenheter, samt avtal om lika många poolbilar (avrundat upp till närmsta heltal), redovisas i bygglovsskedet. Poolbilarna lokaliseras tillgängligt och attraktivt för de boende, inom fastigheten eller i närbelägen parkeringsanläggning. Medlemskap erbjuds samtliga hushåll i berörd fastighet, bekostat av exploatören.
- Cykelpool – Minst tre lastcyklar med elassistans per 100 lägenheter (avrundat upp till närmsta heltal), redovisas i bygglovsskedet. Poolcyklarna lokaliseras tillgängligt och attraktivt för de boende, inom 200 meter från fastigheten. Medlemskap erbjuds samtliga hushåll i berörd fastighet. Cykelpoolen ska inkludera ett serviceupplägg där service görs av annan part än de boende, samt ett fungerande lås- och bokningssystem.
- Serviceutrymme för cykel – Ett utrymme för cykelservice ordnas i eller i nära anslutning till fastigheten. Serviceutrymmet kan till exempel innehålla tryckluftspump,

[26] Att särskilja parkeringsavgift från övrig hyra/avgift är önskvärt och något som ska redovisas hur det är tänkt att ske, i samband med bygglov. Kommunen ska efterfråga uppgifter om samlade kostnader för att tillhandahålla parkering i varje enskilt projekt samt hur denna kostnad täcks. Uppgifterna ska granskas kritiskt och ifrågasättas om de bedöms innebära subventionerad parkering. Det är dock knappast önskvärt att ställa skarpare krav än så för att medge bygglov. Med lägre parkeringstal är det troligt att en successivt ökande betalningsvilja för parkering på sikt leder till höjda parkeringsavgifter och möjlighet att välja bort att betala för parkering för exempelvis boende som inte har egen bil.

mekställ, verktyg till service av cykel samt möjligheter till cykeltvätt. Placering av serviceutrymme och vad det innefattar ska redovisas i bygglovsskedet.

- Prova-på-erbjudande för kollektivtrafiken – Samtliga nyinflyttade under avtalsperioden erbjuds ett kostnadsfritt prova-på-erbjudande per bostad, bekostat av fastighetsägaren. Värdet motsvarar minst ett 90-dagars periodkort, men kan med fördel utformas som en respott att nyttja fritt över längre tid. Avtal mellan Västtrafik och fastighetsägare eller intentionsavtal mellan kommun och fastighetsägare redovisas i bygglovsskedet.
- Öppna mobilitetstjänster – de mobilitetstjänster som implementeras för reducerade parkeringstal i ett projekt är också tillgängliga för andra boende, verksamma och besökare, i syfte att bredda mobilitetsutbudet generellt och på så sätt ge ökade möjligheter för fler att välja delade tjänster och hållbara alternativ.

Ovan angivna åtgärder är förslag på åtgärder som ska genomföras för reduktion av bilparkeringstal för bostäder. De kan ersättas av andra åtgärder som bedöms likvärdiga av kommunen, under förutsättning att den aktör som erhåller reduktion på ett tydligt sätt kan motivera detta.

5.4. Ändrad användning av befintlig bebyggelse

För att möjliggöra flexibilitet i användning av befintlig bebyggelse föreslås att inga krav på att lösa ytterligare parkering ställs på ändrad verksamhet i befintlig bebyggelse. Om det är möjligt att lösa fler parkeringsplatser för bil eller cykel kan det ibland vara önskvärt, men det får i så fall inte överskrida nivån motsvarande maximitalen för nybyggnation.

5.5. Hantering av parkering i detaljplan och bygglov

Detaljplan bör möjliggöra för parkering i enlighet med övriga bestämmelser, men inte ange siffror på antal parkeringsplatser som ska ordnas, utan hänvisa till ”gällande parkeringstal” eller motsvarande. Detta för att undvika att äldre detaljplaner skapar onödiga hinder i bygglovsprocessen.

Detaljplaner behöver också utformas för att möjliggöra för parkering i enlighet med minimital, samtidigt som de inte möjliggör för mer parkering än maximitalen. Tolkningen av Plan- och bygglagen är att bygglov inte kan nekas på grund av antalet parkeringsplatser så länge det är möjligt enligt gällande detaljplan, även om detta antal skulle vara större än kommunens maximital (se bilaga 1). För att styra mot bilparkering samlad i större parkeringsanläggningar kan detaljplan begränsa antalet bilplatser ytterligare, under förutsättning att parkering erbjuds i närbelägen anläggning.

5.6. Utformning

Bilparkering

För att anpassa bilparkering till staden och säkerställa att parkering inte utgör hinder eller barriärer, ska bilparkering i stadens centrala delar (se zonindelning, avsnitt 5.1 ovan) ordnas så att:

- Bilparkering inte förläggs på mark mellan gata och byggnadsfasad, så att gaturummet präglas av parkerade fordon, utan istället löses på baksidan av, eller under, byggnader.
- Eventuell markparkering förses med planteringar eller andra element som gör att den bättre smälter in.
- Parkeringsanläggningar har bottenvåningar med andra funktioner, exempelvis besöksverksamheter, bostäder eller kontor.
- Maximalt hälften av en byggnads fasad eller ett kvarters sida präglas av parkeringsändamål, till exempel in- och utfarter till parkering eller våningsplan i parkeringsanläggningar som inte klätts med bostäder eller lokaler. Syftet är att undvika att skapa barriärer eller händelselösa gaturum. Se Figur 25 för exempel på en typ av fasad som önskas undvikas i den täta, centrala staden.

Figur 25 Parkeringslösning i bostadsfastighet i form av ett garageplan i souterräng, vilket ger en sockel utan entréer eller fönster mot gatan.

Cykelparkering

Cykelparkeringar ska utformas så de blir attraktiva att använda, vilket innebär att de måste vara trygga, säkra, tillgängliga och rymliga. Cykelparkering bör därför vara

- Trygg att använda – väl upplyst eller lokaliserad till en plats med god synlighet från närliggande bostäder eller verksamheter.
- Väderskyddad.
- Tydligt hänvisad/skyltad/markerad om den inte är synlig från entré.
- Stöldsäker, det vill säga ligga i låst utrymme eller erbjuda ramlåsning i cykelställ förankrat i marken. Åtminstone om det gäller långtidsuppställning, såsom parkering för boende, anställda, pendlarparkering, etc.
- Lättillgänglig, vilket innebär att minst hälften av platserna finns i markplan eller nås via låglutande ramp eller rymlig hiss. För tvåvåningsställ gäller att den övre våningen bör vara lätt att använda (exempelvis ha gasfjäder).
- Nåbar via lättframkomlig väg som inte begränsas av hinder i form av trappor eller trösklar. Eventuella dörrar bör förses med välplacerad öppningsautomatik.
- Användbar för olika slags cyklar med olika utrustning (till exempel cykelkorg) bredvid varandra, vilket innebär ett c/c-avstånd på minst 60 cm för vanliga cyklar och minst 100 cm för platskrävande cyklar. Minst 5 % av cykelplatserna bör ordnas med 100 cm c/c-avstånd.
- Kompletterad med möjlighet till dusch och ombyte, samt utrymme för enklare service av egen cykel, i anslutning till verksamheter, i syfte att göra det enklare för fler att cykla till och från arbetet.

5.7. Reglering av parkering

Korttidsparkering/besöksparkering

De parkeringsplatser som kommunen har rådighet över regleras för hög tillgänglighet och hög omsättning, i syfte att göra staden och centrum tillgängliga, i första hand för besökare och kunder till centrums verksamheter. Regleringen ska följa Donald Shoups (2011) maxim om att ta ut ”lägsta möjliga avgift som ger viss ledig kapacitet för att kunna ta emot ytterligare parkörer.” Det innebär att en beläggningsgrad om 85–90 % eftersträvas för varje enskild parkeringsanläggning eller annan överblickbar enhet såsom en gatusträckning eller möjligen ett kvarter. För platser och tider på dygnet/veckan då beläggningen är lägre än så ska P-avgiften sänkas och omvänt då beläggningen är högre.

Bestämmelsen bygger på löpande och detaljerad uppföljning av parkeringssituationen, vilket i sin tur kräver en reglering som möjliggör uppföljning. P-skiva bör inte tillämpas, utan istället bör avgiftsreglering gälla från första minut alternativt registrering av gratisbiljetter i

app eller automat, så att det går att få en korrekt överblick över parkeringssituationen vid varje enskild tidpunkt.

Långtidsparkering

Långtidsparkering bör erbjudas på kommunal parkering enligt samma förutsättningar som korttidsparkering, vilket innebär att subventionering av parkering för exempelvis boende i ett visst område inte tillämpas. Dagens kraftigt subventionerade avgift för boendeparkering på allmän platsmark bör successivt höjas så att boendeparkeringsavgiften närmar sig avgiften för korttidsparkering. Syftet med bestämmelsen är att prioritera och tillgängliggöra parkering på stadens gator främst för besökare och samtidigt undvika att underminera marknaden för parkeringsanläggningar på kvartersmark genom subventionering på allmän platsmark.

Parkering på kvartersmark

Vad som står ovan gäller parkering som kommunen har rådighet över, idag framför allt parkering på allmän plats. Det är dock önskvärt att även parkering på privat kvartersmark regleras för hög tillgänglighet och omsättning samt minimerad subventionering. Frågan om P-avgifter och kostnadstäckning för parkering bör lyftas med privata aktörer i samband med planläggning och bygglov. Möjligheterna till högre avgifter och därmed kostnadstäckning för parkering beror ytterst till stor del på utbudet av parkering, vilket kommunen indirekt styr genom sin tillämpning av parkeringstal. Kommunen påverkar också genom låga avgifter på intilliggande allmän platsmark och i anläggningar på kommunal kvartersmark.

5.8. Parkeringsanläggningar

Parkering i staden bör så långt möjligt lösas i samlade parkeringsanläggningar. Detta arbetssätt har tre huvudsakliga fördelar:

- En större del av parkeringsutbudet kan samnyttjas (se avsnitt 5.10 nedan), vilket ger effektivitetsvinster då en och samma fysiska bilplats kan nyttjas av olika användare och funktioner vid olika tider.
- Parkering och bostad/lokal skiljs åt administrativt, vilket gör det enklare att särskilja kostnader för parkering.
- Parkering och bostad/lokal skiljs åt geografiskt, vilket skapar längre genomsnittliga gångavstånd mellan parkering och mål-/startpunkter, vilket i sin tur jämnar ut konkurrensförhållandena mellan bil och andra färdmedel.

Eftersom det idag inte finns en fungerande marknad för parkering, där utbudet styrs av efterfrågan och prisnivån, tillkommer parkeringsanläggningar i regel genom parkeringsköp så att en aktör betalar en annan för att tillhandahålla parkering. Alternativet är att tillskapa parkeringsanläggningar genom gemensamhetsanläggningar, där olika fastigheter kan samlas

genom bestämmelser enligt detaljplan. Parkeringsköp är emellertid den vanligast tillämpade lösningen för samlad parkering idag.

Bedömningen är att parkeringsanläggningar är ett effektivt verktyg för att bidra till flera av kommunens mål, varför kommunen bör ställa krav på att ny parkering löses helt eller delvis genom parkeringsköp för fastigheter i de delar av staden där förutsättningarna för samnyttjande är störst och där ambitionerna för stadsmässighet är högst satta (se Figur 23 och Figur 24), det vill säga där ett levande gatuliv eftersträvas och många olika funktioner finns på en liten yta.

En sådan kravställning på parkeringsköp för nybyggnation kräver att kommunen tar en aktiv roll i tillskapandet av nya parkeringsanläggningar antingen genom markanvisning av privata aktörer som tillhandahåller parkering eller genom att själva låta bygga och sedan förvalta parkeringsanläggningar som närliggande fastigheter sedan hänvisas till för parkeringsköp. Om kommunen är den aktör som tillhandahåller/förvaltar parkeringsanläggningar finns också en ytterligare fördel i form av att detta ger kommunal rådighet att styra av efterfrågan genom avgiftsnivån. Målet bör på sikt vara att en successivt större andel av parkeringens kostnader ska täckas upp genom avgiftsintäkter så att parkeringsköpsbeloppet kan sänkas och en marknad för parkering etableras.[27]

5.9. Laddinfrastruktur

Då det finns osäkerheter kring framtida efterfrågan på elbilsladdning kan Boverkets gällande föreskrifter för krav på laddinfrastruktur i samband med nya bygglov anses utgöra en rimlig nivå för utbud i fastigheter:[28]

- Bostadshus med >10 bpl i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Övriga uppvärmda byggnader (ej bostadshus) med >10 bpl i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Reglerna ska även tillämpas vid ombyggnad (påtaglig förnyelse) av en byggnad.
- För ouppvärmda byggnader ställs inga krav.

Det finns dock ett rättviseperspektiv värt att belysa, där kommunen bör verka för att boende i flerfamiljshus får möjlighet att ladda hemma på liknande villkor som villaägare.

[27] Det finns olika sätt att tänka kring detta. Exempelvis har man i Stavanger, Norge, tidigare valt att tillämpa högre minimital kombinerat med krav om parkeringsköp, i centrum, för att få till fler samlade anläggningar och en större kommunal rådighet. I Bergen, Norge, har man å andra sidan arbetat för att bygga upp en större efterfrågan på parkering i samlade anläggningar genom låga/inga minimital kombinerat med låga maximital, se Christiansen et al. (2013).
[28] BFS 2021:2 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon.

Hyresvärdar och bostadsrättsföreningar bör kunna tillhandahålla elbilsladdning om de tillhandahåller parkeringsplatser och efterfrågan på elbilsladdning finns. Även om detta inte kravställs i bygglovsskedet kan det ligga i kommunens intresse att främja en elektrifiering av fordonsflottan genom att stötta och uppmuntra fastighetsägare att tillhandahålla elbilsladdning efter behov.

En grundprincip för kommunen bör vara att främja en ökad andel elfordon utan att främja privatbilism framför andra trafikslag. Av den anledningen bör exempelvis laddinfrastruktur i det allmänna gaturummet undvikas och i stället koncentreras till parkeringsanläggningar på kvartersmark.

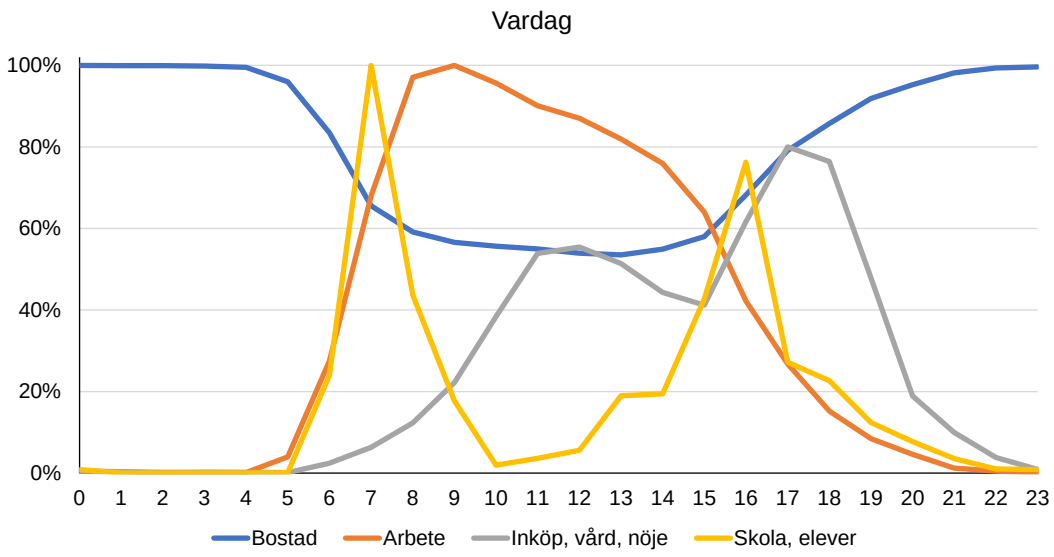
Det rekommenderas vidare att kommunen kartlägger utbudet av elbilsladdning, både vad gäller hemmaladdning i flerbostadshus och publika, kommersiellt drivna, snabbladdningsstationer. Stora geografiska ”luckor” i laddutbudet kan täckas av mindre, publikt tillgängliga, laddstationer på kommunalt förvaltade bilplatser, vars nyttjandegrad följs upp löpande. En storskalig utbyggnad bör dock undvikas med hänsyn till de finansiella riskerna, osäkerheterna kring framtida efterfrågan och möjliga konsekvenser på måluppfyllnad (exempelvis att eldrivna privatbilar erbjuder betydligt lägre marginalkostnad, vilket kan få till följd en kraftig ökning av bilresandet om en stor del av den privatägda fordonsflottan är elektrifierad).

Exempel på åtgärder:

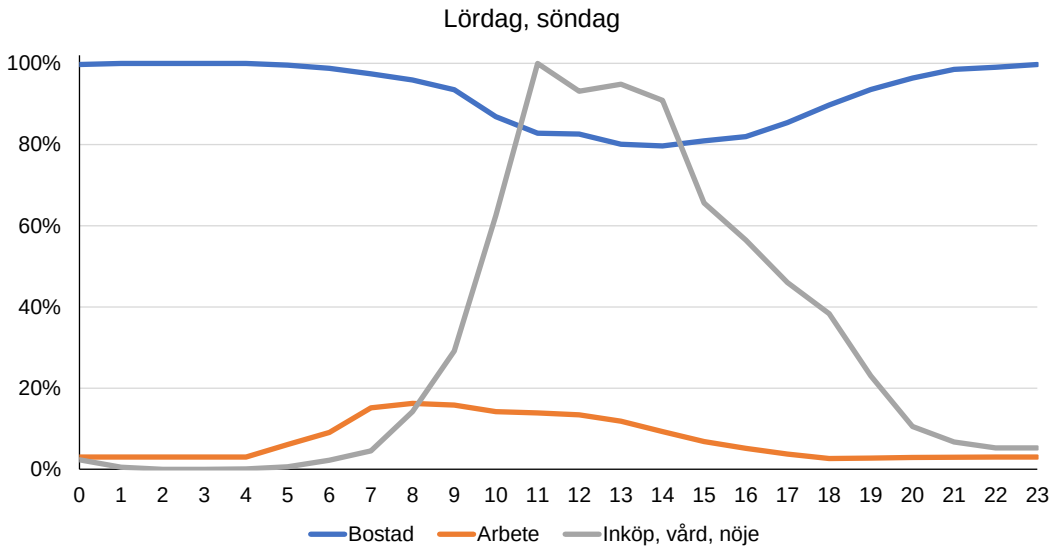
- Kommunen har en energi- och klimatsamordnade med aktuell och detaljerad kunskap om marknaden för elfordon, laddtjänster och -infrastruktur samt möjlig stödfinansiering. Denna möjlighet till stöd synliggörs tydligt för fastighetsägare såväl som allmänheten.
- Kommunen säkerställer att den egna allmännyttan kan erbjuda laddning på de bilplatser som tillhandahålls om det efterfrågas av hyresgäster.
- Kommunen säkerställer att det finns ett utbud av laddplatser i kommunalt förvaltade parkeringshus, och följer upp så att utbudet är på en rimlig nivå.
- Kommunen verkar för ett tillfredsställande utbud av laddplatser i privat förvaltade parkeringshus.
- Kommunen verkar för ett tillfredsställande utbud av snabbladdningsstationer (>150 kW laddning) inom kommunens geografiska gränser genom samverkan med näringsliv.
- Kommunen tar fram en långsiktig strategi för laddinfrastruktur. Denna bör föranledas av en förstudie omfattande åtminstone kartläggning av nuläget, omvärldsbevakning och framtidsspaning.

5.10. Samnyttjandepotential, schablon

En schablon för samnyttjandepotential har tagits fram, baserad på resvanedata för de 13 kommuner som ingår i ”Göteborgsregionen”, se Figur 26, Figur 27 och Tabell 5.[29]



Figur 26 Beräknad nyttjandegrad av parkering ("samnyttjandepotential) för olika funktioner, vardagsdygn.



Figur 27 Beräknad nyttjandegrad av parkering ("samnyttjandepotential) för olika funktioner, helgdygn.

[29] Resvanedata hämtad från den resvaneundersökning som genomfördes inom ramen för Västsvenska paketet 2017 och som finns redovisad i Göteborgs stad (2018).

Tabell 5 Beräknad nyttjandegrad av parkering ("samnyttjandepotential) för olika funktioner.

	VARDAG				LÖRDAG, SÖNDAG		
Timme	Bostad	Arbete	Inköp, vård, nöje	Skola, elever	Bostad	Arbete	Inköp, vård, nöje
0	100%	0%	1%	1%	100%	3%	2%
1	100%	0%	0%	0%	100%	3%	1%
2	100%	0%	0%	0%	100%	3%	0%
3	100%	0%	0%	0%	100%	3%	0%
4	100%	0%	0%	0%	100%	3%	0%
5	96%	4%	0%	0%	100%	6%	1%
6	83%	27%	2%	24%	99%	9%	2%
7	66%	68%	6%	100%	97%	15%	5%
8	59%	97%	12%	44%	96%	16%	14%
9	57%	100%	22%	18%	94%	16%	29%
10	56%	96%	38%	2%	87%	14%	63%
11	55%	90%	54%	4%	83%	14%	100%
12	54%	87%	55%	6%	83%	13%	93%
13	53%	82%	51%	19%	80%	12%	95%
14	55%	76%	44%	19%	80%	9%	91%
15	58%	64%	41%	43%	81%	7%	66%
16	68%	42%	62%	76%	82%	5%	56%
17	79%	27%	80%	27%	85%	4%	46%
18	86%	15%	76%	23%	90%	3%	38%
19	92%	8%	48%	12%	94%	3%	23%
20	95%	5%	19%	8%	96%	3%	11%
21	98%	1%	10%	4%	99%	3%	7%
22	99%	0%	4%	1%	99%	3%	5%
23	100%	0%	1%	1%	100%	3%	5%

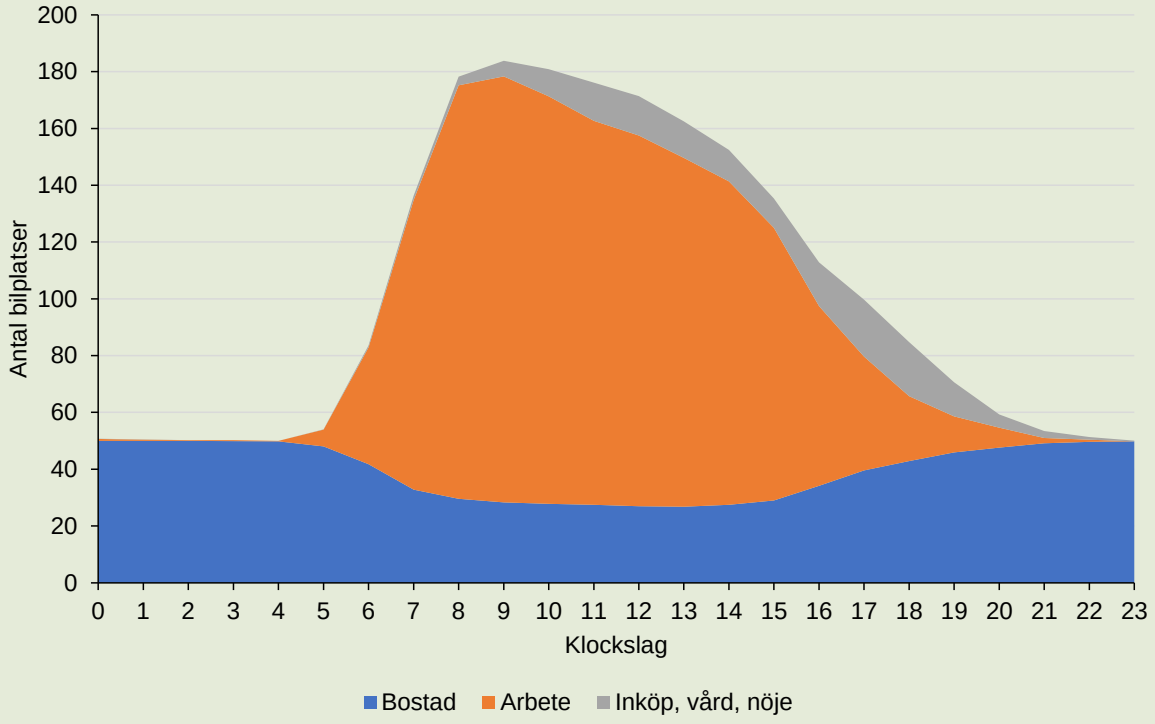
Räkneexempel

Scenario 1:
20 000 kvm nya bostäder planeras på en tomt inom FÖP-området, men utanför den centrala/stationsnära zonen (se Figur 23 och Figur 24). Detaljplanen utformas för att medge maximalt 240 bpl (motsvarande 12 bpl/1 000 kvm BTA). En exploatör gör bedömningen att ett rimligt parkeringstal är 8 bpl/1 000 kvm, vilket ligger inom det tillåtna spannet (6-12 bpl/1 000 kvm BTA) och beviljas bygglov för 160 bilplatser, samt 500 cykelplatser (i enlighet med minimitalet för cykelparkering).

Scenario 2:
30 000 kvm BTA blandad stadsbebyggelse planeras på en tomt inom den centrala/stationsnära zonen: 10 000 kvm BTA bostäder, 15 000 kvm BTA kontor, samt 5 000 kvm BTA restaurang/café/närservice. Detaljplanen utformas för att medge maximalt 600 bpl ($\frac{10\,000 \cdot 10 + 15\,000 \cdot 25 + 5\,000 \cdot 25}{1\,000} = 100 + 375 + 125 = 600$).

En exploatör gör bedömningen att rimliga parkeringstal är 5 bpl/1 000 kvm BTA för bostäder, 10 bpl/1 000 kvm BTA kontor respektive 5 bpl/1 000 kvm BTA restaurang/café/närservice (alla inom tillåtna spann), motsvarande totalt 225 bpl ($\frac{10\,000 \cdot 5 + 15\,000 \cdot 10 + 5\,000 \cdot 5}{1\,000} = 50 + 150 + 25 = 225$).

Parkering ordnas i en samlad anläggning, vilket möjliggör samnyttjande. Den dimensionerande efterfrågan beräknas infalla under vardagsförmiddagar (kl 9-10), då efterfrågan beräknas till 184 bpl ($\frac{50 \cdot 57\% + 150 \cdot 100\% + 25 \cdot 22\%}{1\,000} = 28 + 150 + 6 = 184$):



6. Handlingsplaner

6.1. Kommunikationsplan

Kommunicera – internt och externt – hur P-strategin ska fungera, vad den ska resultera i, vilka förutsättningarna är och varför den ger ett bättre utfall än tidigare strategi/dagens praxis. Redogör för förväntade effekter på kort och lång sikt, hur kopplingen till den fördjupade översiktsplanen för staden ser ut och hur parkering samspelar med och påverkar övriga mål.

Kommunikation behöver ske med politiker, fastighetsaktörer/byggherrar (om gemensam förståelse och vision för den framtida staden) och allmänheten, medborgarna. Framhåll de positiva effekterna och de goda lösningar man vill uppnå med ny planering.

Tidplan: tas fram år 1.

Införande: Rekommenderas vara den första åtgärden som införs. Bör påbörjas innan ny parkeringsreglering, nya parkeringstal och zonindelning för utformning införs.

6.2. Införa nya parkeringstal

Ta fram ett skarpt beslutsunderlag för nya parkeringstal och ta fram tydliga rutiner och processer för utvärdering av parkering och mobilitet i plan- och bygglovsärenden. Se över organisationen och säkerställ att relevanta kompetenser för bedömning finns tillgängliga.

Tidplan: tas fram år 1–2, revideras år 5.

Införande: Bör införas samtidigt som zonindelning för utformning.

6.3. Zonindelning

Hur ska det framtida Kungsbacka se ut? Vilka gaturum och offentliga miljöer vill man styra mot i olika delar av staden och var är det därför motiverat att ställa högre krav på hur parkering ska utformas för att inte utgöra ett hinder för denna utveckling?

Tidplan: tas fram parallellt med nya parkeringstal.

Införande: Bör införas samtidigt som nya parkeringstal beslutas.

6.4. Principer för parkeringsreglering och uppföljning

Utforma tydliga principer för reglering av kommunal parkering och när regleringen ska justeras (vilka parametrar som ska mätas och vilka värden som tillämpas som gräns för justering). Förslagsvis är målsättningen att kommunalt förvaltade parkeringsplatser ska uppnå 85 % beläggningsgrad under så stor del av tiden som möjligt, primärt under handelns öppettider. Under tider då beläggningsgraden är högre än så bör parkeringsavgiften höjas och vice versa då beläggningsgraden är lägre.

För typiska besöksplatser bör även omsättningen på parkerade bilar studeras, för att säkerställa att platserna fungerar som en resurs för handels- och besöksverksamheter i staden och inte primärt för långtidsparkering. Om omsättningen inte kan ökas med hjälp av högre parkeringsavgift, utan att beläggningsgraden sjunker alltför lågt, bör tidsreglering tillämpas i kombination med parkeringsavgift. I vissa lägen och tider kan det vara riktigt att enbart tillämpa tidsreglering. Den generella regeln är dock att hellre tillämpa avgift än tidsreglering, då den förstnämnda regleringsformen är mer flexibel och tillåter både längre och kortare besök på samma plats.

Parkeringsregleringen ska inte fokusera på specifika avgiftsnivåer, utan på tillgänglighet och nytta för staden. Vilken som är den riktiga regleringen och parkeringsavgiften kan inte avgöras på förhand, utan måste bedömas utifrån andra kriterier (se ovan och avsnitt 5.7).

Identifiera vilken kunskap, statistik som krävs för att kunna följa upp och utvärdera parkeringssituationen och handla upp system som möjliggör detta.

Ta fram en plan för hur subventionering av boendeparkering ska avvecklas successivt.

Tidplan: Tas fram år 1.

Införande: Kan införas oberoende av andra åtgärder, men bör inte införas innan kommunikationsplanen är klar och parkering har börjat kommuniceras. Samordnas med fördel med utredning av parkeringsanläggningar.

6.5. Parkeringsanläggningar

Utred förutsättningarna för tillskapande av samlade parkeringsanläggningar i Kungsbacka stad och vilka alternativen är för byggande, förvaltning och finansiering. Helst bör kommunen vara den aktör som tillhandahåller parkeringsanläggningar, åtminstone inledningsvis. Det kräver i så fall en organisation och rutiner för hantering av finansiering, byggande och förvaltning av parkeringsanläggningar.

Ett första steg är att i detalj utreda nyttjandet av befintligt parkeringsutbud och möjligheterna att använda detta för att tillgodose tillkommande parkeringsefterfrågan och bygga upp ekonomiska resurser för att tillskapa ytterligare parkeringsanläggningar. Samtidigt bör strategiska fastigheter för nya parkeringsanläggningar identifieras och reserveras för detta ändamål.

Tidplan: Utredning av förutsättningar och alternativ år 1–2, följt av översyn av organisation och rutiner.

Införande: Bör samordnas med principer för parkeringsreglering.

6.6. Samnyttjandepotential

Förutsättningar för samnyttjande av bilparkering bör uppdateras med nya resvanedata för Kungsbacka när sådana finns tillgängliga. Vid genomförande av ny resvaneundersökning bör säkerställas att resultaten kan nyttjas för att beräkna/uppskatta samnyttjandepotential för olika typer av bebyggelse i staden.

Tidplan: utredning år 2 för tillämpning från år 3. Revidering i samband med att nya resvanedata tas fram.

Införande: Oberoende av andra åtgärder.

6.7. Utvärdering och uppföljning av riktlinjer och bestämmelser

Utöver de uppföljningar som nämnts ovan bör även bilresande och bilinnehav följas upp, liksom tillämpningen av parkeringsbestämmelser i detaljplaner och bygglov. Syftet är att se i vilken mån man går i riktning mot uppsatta mål och hur ny/planerad bebyggelse förhåller sig till kommunens bestämmelser, såsom parkeringstal och utformningskrav.

Tidplan: uppföljning görs löpande efter att nya bestämmelser tagits i bruk och sammanställs för kommunikation internt inom kommunen åtminstone vart 4:e år. Inledningsvis bör dock uppföljning ske oftare än så, förslagsvis vartannat år. Relevanta uppgifter bör även sammanställas för kommunikation till medborgarna.

7. Referenser

Ayoade, A., Göransson, P., Hansson, F., Gunnarsson Kriegelsteiner, L., Leo, A., Kristinsdóttir, (u.å). *One Stop Shop. För Gods- och Personmobilitet.*

Barter, P. (2010). 'Off-Street Parking Policy without Parking Requirements: A Need for Market Fostering and Regulation.' *Transport Reviews, Vol. 30, No. 5, 571–588, September 2010.*

Barter, P. (2014). 'A Parking Policy Typology for Clearer Thinking on Parking Reform.' *International Journal of Urban Sciences.*

Bergman, B. (2003). *Handelsplats, shopping, stadsliv. En historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering.*

Bohman, G. i Lundin, P. & Åhrén, U. (red.) (2010 [1960]. *Bilstaden. USA visade vägen.*

BFS 2021:2 *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon*.

Carmona, M., Gabrieli, T., Hickman, R., Laopolou, T. & Livingstone, N. *Street Appeal. The value of street improvements. Summary Report.*

Göteborgs stad. (2018). *Resvaneundersökning 2017. Västsvenska paketets rapport: 2018:1*.

Hagman, O., Gullberg, A., Lundin, P. (2007). Stockholms parkering. Mellan allas nytta och individuellt förtret.

Henrikson, C-H., red. (1990). *Parkeringslexikon.*

Holmberg, B. (2013). *Ökad andel kollektivtrafik – hur?: en kunskapssammanställning.*

K2, mfl. u.å. *Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder.*

Kungsbacka kommun. (2017). R*esvaneundersökning Kungsbacka kommun 2017.*

Lundin, P. (2008). *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige.*

Lundkvist, M. & Svensson, E. (2014). *Värdet av cykelparkering och bilparkering för handeln i Göteborgs innerstad.*

Länsstyrelsen Hallands län (2023). *Energi- och klimatläget i Halland 2023.* Rapport 2023:11.

Malmö stad. Stadsbyggnadskontoret. (2021). *Mobilitet för Malmö. Mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare.*

Mørk, I. (2016). *On-street parking and shopping street vitality. Comparing customer and shopkeeper perspectives on shopping practices and experiences in Markveien, Oslo.*

Nordqvist, S. (1968). *Planering för parkering.*

Oslo kommune. (2022). *Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune.*

Roth, G.J. (1965). *Paying for Parking.* Hobart Paper 33.

Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J., Pressl, R., Heinz Posch, K. & Carvalho, M. (2015). *Push & Pull. 16 Good Reasons for Parking Management.*

Sax Kaijser, B. (2020). *Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil?*

Shoup, D. (2011). *The High Cost of Free Parking.*

SKL (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling.*

SOU 2021:23. *Stärkt planering för en hållbar utveckling. Betänkande av Samordning för bostadsbyggande.*

Spacescape & Evidens (2016). *Värdeskapande stadsutveckling. Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i Göteborgsregionen.*

Söderlind, J. (2011). *Handeln bygger staden. Om handeln som stadens avvecklare och utvecklare. Del 1.*

Trivector Rapport 2019:64. *Resvanor i Malmö 2018 - Kartläggning med hjälp av mobilapp.*

TØI rapport 1284/2013. *Evaluering av parkeringsnormene i Oslo kommune.*

Vestin, H. & Lindblom, J. (2010). *Konsumentundersökning – Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum.* AB Handelns Utredningsinstitut.

Wormser, L. (1997). ’Don’t even think of parking here.’ *Planning. Jun97, Vol. 63 Issue 6.*

Intervjupersoner

Sara Johansson – Trafikingenjör, Förvaltningen för Teknik, Kungsbacka kommun

Sofia Wiman – Planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret, Kungsbacka kommun

Agneta Nordström – Infrastrukturspecialist, Samhällsbyggnadskontoret, Kungsbacka kommun

Ida Lennartsson – Verksamhetschef planavdelningen, Samhällsbyggnadskontoret, Kungsbacka kommun

Emir Halalkic – Verksamhetschef, Trafik och utemiljö, Förvaltningen för Teknik, Kungsbacka kommun

Johan Gerremo – Mark- och exploateringschef, Samhällsbyggnadskontoret, Kungsbacka kommun

Elinor Filipsson – Näringslivschef, Samhällsbyggnadskontoret, Kungsbacka kommun

Lena Melvinsdotter – Exploateringsingenjör, Samhällsbyggnadskontoret, Kungsbacka kommun

Christofer Bengtsson – VD Alania Fastigheter AB

Christer Kilersjö – VD Eksta Bostads AB

Emil Sundquist – Projektutveckling och projektledning bostäder, Riksbyggen

Christer Svensson – Projektchef, Riksbyggen

Bilaga 1. Parkeringsplanering – teori

Planering av parkering innebär av historisk hävd att kommunen ställer krav på den som vill bygga nytt (”fastighetsaktören”) att tillhandahålla ett minsta antal parkeringsplatser (minimital) för att tillgodose den parkeringsefterfrågan, eller -behov, som väntas uppstå till följd av den nya bebyggelsen. Kommunens kravställning tar stöd i Plan- och bygglagens krav på hur tomter ska ordnas.

Den generella utvecklingen på senare år är en större lokal anpassning av kravställningen, till varierande förutsättningar i olika delar av kommunerna (t ex närhet till service och kollektivtrafik), eller till olika målgrupper (t ex unga/studerande eller äldre). Det har också blivit allt vanligare i både större och mindre kommuner att kraven på bilparkering kan reduceras mot att fastighetaktören istället åtar sig att tillhandahålla andra mobilitetstjänster (t ex bilpool, cykelpool, leveranstjänster, kollektivtrafikrabatter, etc.).

En central bakgrund till denna förändrade kravställning är att samhällets övergripande mål om minskad klimatpåverkan och minskat transportarbete med bil blivit allt tydligare och skarpare, och samtidigt kopplats till effekterna av ett för stort utbud av parkering, vilket bland annat påverkar färdmedelsval, markanvändning och kostnad för nybyggnation.

Den förändrade kravställningen när det gäller parkering och mobilitet utgår dock från samma lagstiftning och samma principer som tidigare, nämligen att ett visst (minsta) mått av parkering och mobilitet ska ordnas för varje enskild fastighets efterfrågan som krav för att detaljplaner och bygglov ska komma till stånd.

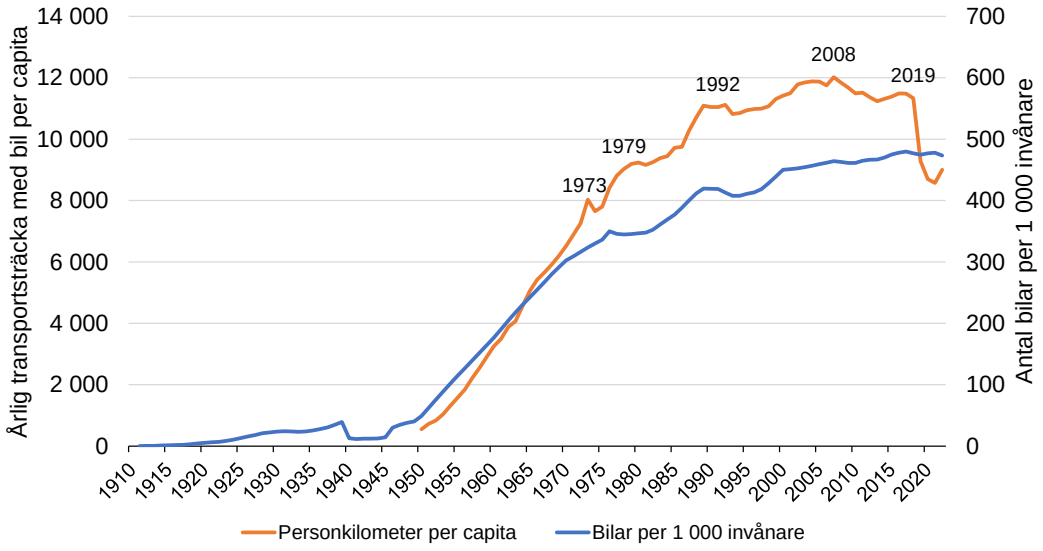
En fråga är därför hur kommunens parkeringsplanering kan bidra till övergripande måluppfyllnad. För att förstå problematiken och möjliga lösningar krävs en inblick i gällande kravställnings historiska framväxt och dess anpassning och tillämpning idag.

Historik

Den kanske viktigaste orsaken till uppkomsten av den praxis som präglat svensk (liksom många andra länders) parkeringsplanering från mitten av 1900-talet och framåt, är den mycket snabba ökningen av bilinnehavet och bilresandet från Andra Världskrigets slut, se figur nedan. Bakgrunden till detta var en mycket snabb välståndsökning i efterkrigstidens Sverige.

Utöver de förutsättningar och problem som de ökade bilinnehavet och bilresandet ledde till, lyfter teknikhistorikern Per Lundin i sin avhandling fram det faktum att planeringsteknisk expertis lyckades tillskansa sig en central position och ett tolkningsföreträde gällande hur

svenska städer skulle planeras och göra plats för bilen.[30] Det senare var avgörande för att fler bilar och ökande efterfrågan på utrymme skulle komma att innebära krav på att staden skulle anpassa sig till bilen snarare än tvärtom.



Utveckling av bilinnehav och persontransportarbete i Sverige åren 1911/1950-2022.[31]

Att det inte var självklart hur parkeringsfrågan skulle hanteras i Sverige i mitten på 1900-talet framgår av förarbeten till 1959 års Byggnadsstadga (SFS 1959:612), den första svenska lagstiftning som gjorde krav på parkering till standard. Dessförinnan hade lagen endast *möjliggjort* för byggnadsnämnden i kommunen att ställa sådana krav. Nu blev det istället möjligt att göra avsteg från sådana krav.

I förarbetena (Prop.1959:168) beskrivs parkering som det mest brännande problemet och det som tilldragit sig störst intresse i inkomna remissyttranden. Bakgrunden är ovan nämnda utveckling av biltrafiken samt den föreslagna nya kravställningen. Resonemangen om förslagen och remissyttrandena om parkering avslutas med en övergripande beskrivning av rådande läge och förutsättningarna för parkeringsplaneringen, en talande beskrivning för dåtidens överväganden som också belyser antaganden bakom dagens praxis.

Här konstateras nämligen att fordonsägarna vant sig vid att parkering är gratis, både på gatumark och på kvartersmark. Det slås också fast att det inte lär vara möjligt att ordna ett *tillräckligt antal* parkeringsplatser så länge det inte är någorlunda lönsamt att tillhandahålla parkering. Vilket det, till följd av den låga betalningsviljan, i regel inte är. Samtidigt

[30] Lundin, P. (2008).
[31] Källor: scb.se; trafa.se; [http://yrkeskompetens.se/sakerhet1.pdf]; [http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:670546/FULLTEXT01.pdf]; [https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/genomsnittligt-persontransportarbete-per-fordon-b3f/personbil/table/]; [https://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportarbete/transportarbete-2000-2021.pdf]

efterfrågas en snar lösning på rådande underskott av parkeringsutrymme, ett underskott som inte bedöms kunna åtgärdas genom skärpt reglering, utan endast genom att parkering ordnas på annat håll än på gatumark (d v s på kvartersmark). Avslutningsvis skriver departementschefen att anordnandet av parkering på kvartersmark inte är tänkt att lägga någon ytterligare börda på fastighetsägarna, vilka ju inte förhindras att ta ut avgift för parkering. Här bör man kanske lägga till att de förvisso inte är *juridiskt förhindrade*, men väl praktiskt med tanke på vad som konstaterades i resonemangets inledning.

Resonemanget kan alltså tolkas som att den mycket snabba ökningen av bilinnehavet och biltrafiken överrumplat stadsplaneringen och stadsstrukturen – den bebyggda miljön förändras ju rimligen långsammare än mänskligt resbeteende till följd av ökande ekonomiska resurser:

> *”[Ökningen av fordonsflottan har] gått så fort, att man icke hunnit anpassa sig efter de ändrade förhållandena eller ens hunnit ta bestämd ståndpunkt till frågan hur garageringen skall ordnas.”*

I ljuset av detta valde man att föreslå en kravställning som någorlunda snabbt skulle avhjälpa parkeringsunderskottet, men inte utgöra en lösning på längre sikt:

> *”Beträffande parkeringsfrågan har utredningen förklarat sig nödsakad att avstå från att söka en definitiv lösning.”*

En av remissinstanserna kallar också förslaget för ett ”provisorium i avbidan på parkeringsproblemets slutliga lösning.” Snarare bör det ses som att en långsiktig lösning står att finna i en fungerande parkeringsmarknad, där parkering kan tillhandahållas på rent affärsmässiga grunder.

Bestående konsekvenser

Problemet är att denna provisoriska lösning över tid permanentats och kravställningens syftet att snabbt komma tillrätta med parkeringsunderskottet kommit att omtolkas till att handla om att tillgodose ett grundläggande behov av bilplatser. Samtidigt har idén om parkeringsmarknaden fallit i glömska. Än värre blir det av att den planering utifrån parkering som ett behov, som tillämpats i 60 års tid, skapat ett stort överutbud av parkering och en förväntan om att bilparkering ska finnas i princip överallt och till överkomliga priser, oavsett om det gäller vid bostaden, vid arbetsplatsen eller olika besöksmål.[32] Resultatet har därför blivit en planering för ett behov eller en efterfrågan, förutsatt att parkering varit gratis eller mycket billig för parkörerna.

Under de senaste 10-15 åren har alltfler kommuner börjat anpassa sina parkeringsnormer så att kraven på biltrafik varierar med olika förutsättningar och dessutom är möjliga att påverka

[32] Undantagen till denna regel utgörs huvudsakligen av de centrala delarna i större städer.

genom att en fastighetsaktör eller byggherre implementerar andra mobilitetstjänster istället för bilparkering. Denna förändring ger större variation i mobilitetsutbudet i nya fastigheter, men eftersom grundprincipen hela tiden har varit att det handlar om att på ett eller annat sätt tillgodose ett grundläggande behov (av parkering eller mobilitet), har man från kommunalt håll varit mycket försiktig i sin bedömning av möjligheten att påverka parkeringsefterfrågan och därmed medge reduktion av parkeringstalen. Mycket fokus har lagts på att kvantifiera effekterna av olika mobilitetsåtgärder (ex vis bilpool) isolerat och utan hänsyn till förutsättningarna att parkera i närområdet kring nyexploatering med låga parkeringstal. Eventuell parkering utanför den egna tomten eller på annan i plan anvisad plats har betraktats som s k ”överspillning” och tolkats som en överskattning av mobilitetsåtgärdernas effekter, snarare än som ett behov av att uppdatera parkeringsregleringen på allmän platsmark.

Ännu en konsekvens av den behovsinriktade planeringen är att fenomen som överspillning, klagomål från medborgare på svårigheten att hitta parkering, och felparkerade fordon, tolkats som misslyckad planering. Detta får till följd att ansvaret för eventuella eller potentiella problemsituationer kopplat till parkering lagts på planerare och fastighetsaktörer, snarare än på individer som inte själva kontrollerat förutsättningarna att parkera nära sin bostad eller besöksmål.

Hur ser ”behovet” ut?

Parkering (och på senare år mobilitet kopplat till fastigheter) ses, som ovan nämnts, väsentligen som ett grundläggande behov och därmed något som måste ordnas av den som tillhandahåller bostäder och lokaler för olika ändamål. Detta väcker emellertid en viktig fråga, nämligen hur detta parkeringsbehov ska bestämmas. Ett svar på frågan är att det beror på boendetäthet och bilinnehav (för bostäder), respektive person- eller besökartäthet och andel bilresenärer (för verksamheter).[33] Om vi bortser från tätheten av boende och andra personer och antar att den kan bestämmas relativt säkert, så återstår ändå frågan om bilinnehav och bilanvändning. Vilken nivå ska dessa variabler sättas till?

Vanligen används statistik över befintligt bilinnehav för avgränsade geografiska områden (ofta s k Nyckelkodsområden, NYKO) för att sätta minimital för bilparkering vid bostäder i olika delar av en kommun. För verksamheter kan resvanedata för färdmedelsval vid olika typer av ärenden och i olika delar av kommunen, användas. Denna data är dock sällan lika detaljerad som bilinnehavsstatistiken och minimital för verksamheter tenderar därför att sättas utan lika stark koppling till statistik.[34] Kravställningen för både bostäder och

[33] Se t ex Henrikson, C-H., red. (1990) och Nordqvist, S. (1968).
[34] Minimital för verksamheter sätts också ofta på en lägre nivå än vad som, på motsvarande sätt som för bostäder, skulle motiveras av tillgänglig statistik, troligen mot bakgrund av en (outtalad) strategi att försöka påverka bilanvändning snarare än bilinnehav och det faktum att i synnerhet besöksintensiva verksamheter väljer att etablera sig i biltillgängliga lägen där markvärdet är lägre och ett stort parkeringsutbud lättare att tillgodose.

verksamheter brukar sedan anpassas till sammanhängande zoner som också baseras på närhet till centrum i större tätorter och möjligheterna att resa med kollektivtrafik och cykel.

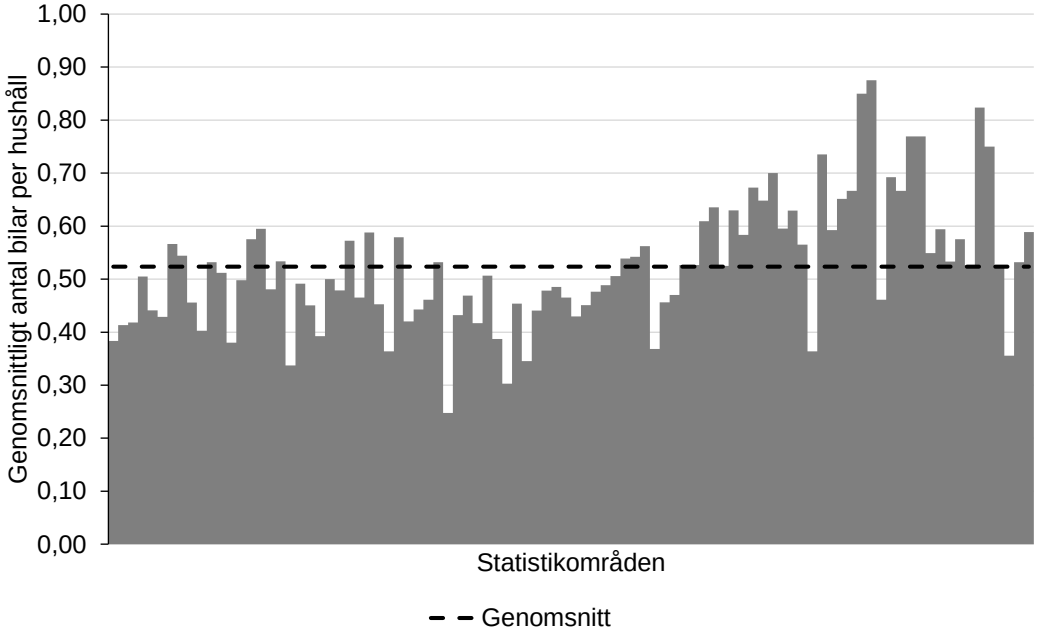
Det kan därför framstå som uppenbart att parkeringstalen för bostäder i de flesta fall har ett starkare stöd än parkeringstal för verksamheter. Det gäller dock bara tills man ställer sig frågan hur bilinnehavsstatistiken ska användas och vad den egentligen representerar. Grundantagandet torde vara att dagens genomsnittliga bilinnehav i ett visst område visar på behovet av, eller efterfrågan på, att äga egen bil och därmed parkering. Detta antagande kompliceras dock av åtminstone två faktorer – dagens nivå speglar bilinnehavet givet dagens prissättning av parkering, vilken så gott som alltid är betydligt lägre än kostnaden för att tillhandahålla parkering,[35] och att genomsnittsvärdet riskerar dölja den variation som finns med både högre och lägre värden och som gör att genomsnittet ligger där det ligger.

Den förstnämnda faktorn gör att användning av dagens bilinnehav som utgångsläge för minimital implicit förutsätter att parkering ska subventioneras, genom att denna tjänst prissätts under kostnadstäckande nivå. Den sistnämnda innebär att parkeringsplaneringen antar ett högre bilinnehav än vad som är fallet idag. Om dagens genomsnitt används för att sätta minimital, definiera ”behovet”, så kommer nämligen de områden, kvarter och fastigheter som uppvisar ett lägre bilinnehav och så att säga ”drar ner” genomsnittet, att definieras som under behovsnivån och omöjliggöras i kommande planering. En slutsats är därför att minimital för bostäder bör sättas lägre än vad som motsvaras av dagens genomsnittliga bilinnehav. Frågan är dock hur mycket lägre man bör gå.

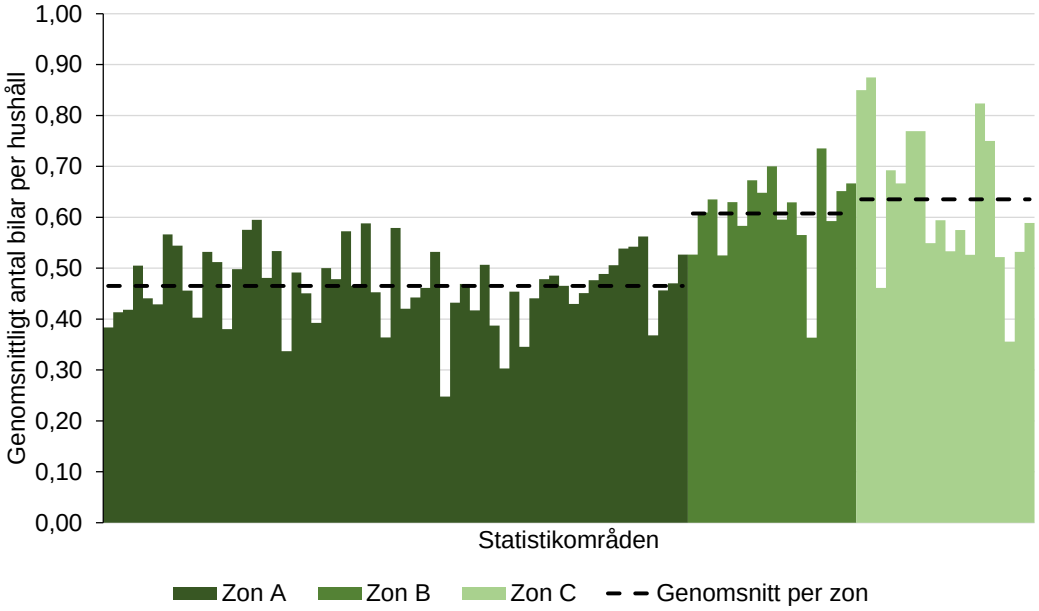
Ett statistiskt exempel

Figurerna nedan visar ett exempel på hur bilinnehavsstatistik (antal bilar per hushåll för olika statistikområden) kan se ut för en kommun. Det illustrerar problematiken med att använda dagens genomsnitt som en definition av parkeringsbehovet eller -efterfrågan, eftersom många områden kommer att hamna under minimitalet eller behovet (se streckade linjer i figurerna). Felet blir mindre om man delar in kommunen i olika zoner med olika parkeringstal, men det är fortsatt stort. Även om minimitalet/behovet sätts till den lägsta nivån för ett enskilt statistikområde per zon (ca 0,25 bilar/hushåll i zon A respektive ca 0,35 bilar/hushåll i zon B och C i figuren nedan), så kvarstår felet, om än i mindre utsträckning. Anledningen till detta är att enskilda hushålls bilinnehav är en variabel som antar diskreta heltalsvärden (0, 1, 2, etc. bilar) och inte värden som 0,25 bilar.

[35] Det säger sig självt minimital för parkering tillämpas på grund av att prissättningen, eller P-avgiften, och den samlade nyttan av att tillhandahålla parkering i regel inte är i nivå med kostnaderna för det. Om förhållandet vore det omvända skulle minimital inte krävas för att få fastighetsaktörerna att bygga och tillhandahålla parkering.



Exempel på bilinnehavsstatistik för en svensk kommun på NYKO6-nivå (i detta fall i genomsnitt ca 350 hushåll per område). Genomsnittligt bilinnehav anges med streckad linje.



Samma statistik som i figuren ovan, indelad i zoner med olika parkeringstal, samt genomsnitt för respektive zon med streckad linje.

Det blir därför till slut ohållbart att tala om parkering som ett grundläggande behov, eftersom behov till syvende och sist bottnar i enskilda människor och hushåll, som sinsemellan skiljer sig åt och inte utan vidare låter sig fångas av genomsnittsvärden. Och därför blir det också principiellt fel att sätta minimital >0, eftersom behovet då definieras inte utifrån människor och hushåll, utan utifrån byggnader, kvarter och stadsdelar, vilket leder till att de som inte

vill eller kan äga bil och därmed efterfrågar parkering tvingas att vara med och betala för de kostnader som inte täcks. Det är inte säkert att marknaden kommer att vilja tillhandahålla bostäder som inte innebär subventionering av parkering, men med minimital >0 blir det inte bara osäkert utan också omöjligt.

Här kan man även återkoppla till den historiska uppkomsten av dagens praxis och dennas utveckling över tid. Argumentet från 1950-talet, om nödvändigheten av att snabbt tillskapa fler bilplatser för att hantera trafiksituationen, har nämligen gjorts ogiltigt just tack vare parkeringsplaneringen under tiden sedan dess (vilket ju var det ursprungliga syftet). Nu är vi i en situation där det finns gott om parkering på många håll, så att den som efterfrågar detta har ett stort urval av både bostäder och besöksmål att välja på. Svårare har det blivit för den som av olika skäl inte efterfrågar parkering, eller kanske snarare inte vill subventionera grannarnas parkering. I detta perspektiv är lägre eller avskaffade minimital en fråga om större variation och individuell valfrihet.[36]

Överspillning

Det är således svårt att helt och hållet stödja sig på befintlig statistik och idén om parkering som ett grundläggande behov för att avgöra hur den kommunala kravställningen ska se ut. Det hade i och för sig varit möjligt att argumentera för minimital för bilparkering utifrån ett perspektiv att ett ökat bilinnehav och bilanvändning medför en så stor samhällelig nytta att det motiverade subventioner från hushåll och individer utan bil till bilägare. Detta förekommer dock inte tydligt i diskussionen och litteraturen om parkering, utan argumenten för minimital för parkering bygger på fortsatt på parkering som behov och viljan att undvika överspillning av parkeringsefterfrågan från en fastighet till omgivande fastigheter och allmän platsmark. Eftersom överspillningsargumentet är relativt vanligt och ibland används utan koppling till behovsargumentet, är det värt att kommentera.

Argumentet bygger på att varje enskild fastighet ska planeras inte bara med ett på förhand bestämt parkeringsutbud utan också särskilt anvisade parkeringsplatser, oftast på den egna tomten, men ibland någon annanstans. Det påstådda problemet uppstår när boende, verksamma eller besökare till en viss fastighet parkerar på annan plats än den avsedda, eftersom det då tolkas som att fastighetens behov eller efterfrågan inte tillgodosetts, vilket får negativa effekter på omgivande fastigheter. För de flesta andra varor och tjänster hade detta fenomen emellertid istället tolkats som att det finns en större efterfrågan än vad som för tillfället kan tillgodoses av utbudet på en viss plats. Då kan man antingen välja att öka utbudet för att öka intäkterna från denna efterfrågan, eller, om nuvarande prisnivå inte gör det lönsamt, istället öka priset för att minska underskottet och subventioneringen. Att

[36] Den som här vill invända att minimitalens avskaffande endast leder till större vinster för fastighetsaktörerna och inte till billigare bostäder eller lokaler inbjuds att ställa sig själv frågan varför vi i så fall låter fastighetaktörerna ”komma undan” med att bygga smålägenheter. Vore det inte trevligare och bättre för alla om de tvingades att bara bygga stora lägenheter så att mindre bemedlade hushåll kunde få både parkeringsplats och större boyta?

däremot oreflekterat använda detta som argument för minimital är detsamma som att kräva att parkering ska subventioneras.

Kravställningen för kontor och handel

Som ovan noterats är det statistiska underlaget för parkeringstal för verksamheter generellt sämre och mindre detaljerat än för bostäder, eftersom resvanedata vanligen endast sammanställs på kommunnivå och utgår från boendes resor i olika ärenden oavsett målpunkt och inte från färdmedelsfördelningen till de olika målpunkter. För att bedöma efterfrågan på parkering hade den sistnämnda uppgifter varit önskvärd, även om den, precis som för bostäder, gäller med nuvarande prissättning på parkering som förutsättning.

Det vanliga är dock att parkeringstal för kontor sätts lägre eller betydligt lägre än vad som skulle motiveras av uppmätt bilandel (det omvända gäller för cykel). Bakom detta ligger troligen ovan nämnda brister i resvanedata, liksom en princip om att försöka planera för ett högt bilinnehav och samtidigt en låg bilanvändning.[37]

En jämförelse av parkeringstal (och motsvarande bilandel) för kontor och handel i fyra svenska kommuner, med RVU-data för Kungsbacka, får exemplifiera detta.

Parkeringstal och bilandel för kontor och handel i fyra, mindre/medelstora svenska kommuner (Partille, Norrtälje, Gävle och Borlänge), jämfört med bilandel för olika ärenden i Kungsbacka. Minimital giltiga för kommunhuvudorten.

	Bpl/1 000 kvm BTA	Persontäthet (pers./1 000 kvm BTA)	Bilandel (motsvarande P-talen)	Bilandel (uppmätt, uppskattad)	Bilandel, Kungsbacka kn 2017 (beräknat värde för staden*)
Kontor	8,5 – 17	30 – 50	28 – 40 %	44 – 55 %	69 % (57 %) arbetsresor
Handel, dagligvaror	14 – 37	60	60 – 69 %	59 – 65 %	71 % (59 %) inköp dagligvaror
Handel, sällanköp	36 – 41,5	38 – 60	37 – 62 %	46 – 65 %	81 % (67 %) inköp övrigt

** Baserat på total bilandel för staden, samt andelar för respektive ärende för kommunen som helhet.*

[37] En princip som, tack vare bilägandets höga fasta kostnader och låga marginalkostnader, får anses mycket utmanande för samhällsplaneringen (inte minst för kollektivtrafikens konkurrenskraft) och som riskerar att resultera i höga samhälleliga kostnader till följd av ett överutbud av mobilitet.

Bilparkeringstal för centralt belägna kontor, som utgår från en betydligt lägre bilandel kan motiveras med stöd av studier från större städer Norge, Danmark och Sverige av variationer i bilandel för arbetsresor beroende på läge:

- Siffror från Köpenhamn (2002) visar att bilandelen för arbetsresor för anställda i innerstaden varierar mellan 10 och 25 %.[38]
- En studie av en flytt av en arbetsplats i Trondheim 2000–2001 från ett perifert till ett centralt läge, redovisar en minskad bilförarandel, från ca 60 till 19 %.[39]
- En jämförelse av bilandel för arbetsresor till olika delar av Malmö (2018) varierar mellan <10 och 30 % för centrum och andra destinationer med god kollektivtrafiktäckning, och uppemot 90 % för övriga delar av staden. I genomsnitt ligger bilandelen för arbetsresor på 21 %.[40]

I de fall det finns detaljerade data går emellertid denna variation i bilandel beroende på läge att se även för inköpsresor. För inköpsresor till centrala delar av Malmö ligger bilandelen i regel mellan <10 och 30 %, medan den är uppemot 90 % eller högre i stadens perifera delar.[41] Ändå är den generella (outtalade) regeln att sätta parkeringstal för handel i centrum, som motsvarar en högre bilandel än vad som mätts upp, medan man alltså resonerar på omvänt sätt för kontor.

Nya lösningar

Under de senaste 10–15 åren har parkeringsplaneringen förändrats i vissa avseenden, samtidigt som mycket är sig likt. Utgångspunkten för planeringen är ännu i mångt och mycket att tillgodose ett behov. Synen på behovet har dock förändrats såtillvida att det nu delvis handlar om ett behov av mobilitet eller resande, snarare än bara parkering. Historien och gällande lagstiftning gör dock att parkering är standardlösningen, även om dagens praxis medger att en del av kravet på parkering kan ersättas av krav på andra mobilitetstjänster.

Parallellt, och på sätt och vis i konflikt med, behovstänkandet har parkeringsplaneringen för alltfler kommuner kommit att framstå som ett styrmedel för att uppnå ett mer hållbart transportsystem och en minskad biltrafik. Dåvarande SKL:s skrift ”Parkering för en hållbar stadsutveckling” beskrev år 2013 parkering som ett underutnyttjat verktyg för att påverka färdmedelsfördelningen och trafikvolymerna i stadstrafiken. Alltfler städer hade dock, skrev man, börjat bedriva en mer aktiv parkeringspolitik för hållbart resande.[42]

---

[38] Holmberg, B. (2013).
[39] K2, mfl. u.å.
[40] Trivector Rapport 2019:64.
[41] Ibid.
[42] SKL (2013).

Flexibla parkeringstal

Med nya övergripande mål om hållbart resande och även minskad biltrafik, borde det bli svårare att fortsatt tillämpa minimital för bilparkering och, så att säga, framtvinga en lägsta nivå på biltrafiken för nybyggnation, samtidigt som man på totalen vill minska biltrafiken i kommunen. Flexibla parkeringstal eller mobilitetsnorm (som det ibland kallas) kan dock ses som ett sätt att kombinera de nya målen med det gamla paradigmet, eftersom det innebär att man fortsätter att fokusera på ett behov och samtidigt öppnar för möjligheten att tillgodose detta med antingen parkering eller andra mobilitetstjänster:

> *Syftet med mobilitetsåtgärder är att ge boende och verksamma så goda förutsättningar att välja cykel, kollektivtrafik eller bilpool att de väljer bort egen bil. En sådan livsstil ska inte utgöra en begränsning, det ska fortfarande vara möjligt att exempelvis: storhandla, göra en dagsutflykt, göra ett snabbt ärende till apoteket, pendla till jobb eller skola, hälsa på släkten, åka på en veckas bilsemester, hämta kompisen vid tågstationen, slippa cykla när det ösregnar, vara spontan.*
>
> *När det finns mobilitetåtgärder som utgör alternativ till att äga egen bil och lösningar som tillgodoser alla dessa resebehov på ett attraktivt sätt är det möjligt att tillämpa låga parkeringstal.*[43]

Det kan därmed finnas en risk med användning av flexibla parkeringstal, i att man håller fast vid tanken på parkering och mobilitet som ett givet behov och då tappar frågan om parkeringsmarknaden och den låga kostnadstäckningen för parkering. En dåligt fungerande parkeringsmarknad kan inte lösas med flexibla parkeringstal som fokuserar på att tillgodose behov, det leder istället till en dåligt fungerande mobilitetsmarknad där efterfrågan och betalningsviljan för olika tjänster inte motsvarar deras kostnader. Det antyddes redan 2013 i ovan nämnda skrift från SKL:

> *En parkeringsstrategi som syftar till att främja en hållbar stadsutveckling bör sträva efter att etablera en fungerande marknad för parkering.*
>
> *Efterfrågan på parkering bör istället för att leda till ökad tillgång styras genom tid- och prissättning.*[44]

Beskrivningen ovan kan sägas var giltig för de flesta svenska kommuner som tillämpar flexibla parkeringstal. Fokus ligger på att tillgodose ett behov, definierat av minimital för bilparkering, och relativt blygsamma reduktioner av detta minimital till följd av implementering av (vanligen) bilpool, informationsinsatser, cykelåtgärder, kollektivtrafikåtgärder, leveranstjänster. Uppemot 30 % ersättning av bilparkering med

[43] Malmö Stad, Stadsbyggnadskontoret (2021). Sid. 3.
[44] SKL (2013). Sid. 12.

andra mobilitetstjänster är legio. Därmed finns risken att incitamentet för fastighetsaktören att ersätta bilparkering blir för litet.

Även Boverket lyfter frågan om incitament att implementera andra mobilitetstjänster istället för parkering, när de skriver om det i sin ”PBL Kunskapsbanken”:

> *En viktig lärdom, som kommuner har dragit av att arbeta med mobilitetsåtgärder för att minska behovet av parkeringsplatser och skapa vinster för hållbart resande, är att kommunen har satt ett för lågt parkeringstal från början. Detta kan leda till att byggherren därmed inte har något incitament till att ytterligare sänka parkeringstalet. Detta kan i sin tur leda till att kommunen enbart får lågt parkeringstal med uteblivna mobilitetsåtgärder vilket riskerar att det hållbara resandet inte ökar.*[45]

Av citatet att döma tycks man dock bortse från både marknadsaspekten (att parkeringsutbudet helt enkelt behöver minska relativt efterfrågan för att öka betalningsviljan) och att ”tillräckligt höga parkeringstal” bara är en del av incitamentet för andra mobilitetstjänster. Dessutom lyfter man inte att en stor potential med att ersätta parkering med andra mobilitetstjänster vore att göra dem tillgängliga för många fler än bara de som direkt berörs av ny bebyggelse (huvudsakligen boende och anställda).

Ett möjligt sätt att tillämpa parkeringstal (för bil), för att bidra till ett ökat hållbart resande är således att kombinera minimital med en mycket hög flexibilitet, samt krav på att mobilitetstjänsterna ska vara öppna för andra att använda. Syftet är att på detta sätt försöka få ökad nytta mobilitetsåtgärder för ny bebyggelse, genom att öka det hållbara mobilitetsutbudet. I gengäld kan fler potentiella användare bidra till ökat nyttjande och bättre kostnadstäckning för de olika mobilitetstjänsterna. Följande förutsättningar behöver då uppfyllas:

- Minimital för bil >0 tillämpas för att skapa incitament för att reducera parkeringstalet.
- Mycket hög flexibilitet, möjlighet till reduktion av parkeringstalet, för att förstärka incitamentet att implementera andra mobilitetstjänster istället för parkering.
- Mobilitetstjänsterna görs öppna, tillgängliga för boende och verksamma i närområdet, för att ge större påverkan på resandet och öka kundunderlag för tjänsterna.
- Parkeringsregleringen i närområdet anpassas för att stödja ovanstående – kommunal parkering avgiftsbeläggs och/eller tidsregleras för att minska möjligheterna till långtidsparkering i närområdet, och subventionering av boendeparkering fasas ut.

Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att även andra mobilitetstjänster är något som inte efterfrågas av alla och som troligen kommer att subventioneras under överskådlig framtid. Minimitalet bör därför anpassas till en nivå som ger möjlighet för fastighetsaktörer som vill

[45] https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/ [2023-10-12].

att bygga nytt med ett begränsat utbud av både parkering och annan mobilitet (för att de ser en affär i att kunna attrahera en målgrupp som sätter större värde på en lägre hyra än på ett större utbud av parkering och mobilitet), liksom för de som vill ersätta parkering med andra tjänster. Endast minimital möjliggör även för de som vill bygga nytt och tillhandahålla mer parkering, vilket kan behöva hanteras för att inte riskera övergripande mål.

Maximital

Med tanke på att de övergripande målen för transportsystemet och trafiken vanligen innefattar en ökad andel hållbart resande och minskad, eller åtminstone bibehållen, biltrafik, så är det önskvärt att inte bara undvika att styra mot mer bilparkering, utan också att det faktiskt byggs färre bilplatser än tidigare. Ett sätt för kommunen att säkerställa en maximal nivå på utbudet av bilparkering i nybyggnation är att tillämpa maximital.

Liksom vad gäller minimital innebär maximital att kommunens kravställning aktivt påverkar parkeringsmarknaden. Det är också svårt att i detalj motivera valet av nivå på maximital, dels eftersom det bara sätter ett tak för antalet bilplatser i varje enskild fastighet och inte styr utbudet i nybyggnation totalt sett, dels för att det inte finns något givet samband mellan parkeringsutbud och biltrafik. En begränsning av biltrafiken kan ex vis uppnås genom en låg bilanvändning oavsett bilinnehav, eller genom ett begränsat bilinnehav.

I slutänden kommer val av nivå på parkeringstal, både minimital och maximital, att handla om avvägningar mellan flera olika parametrar och inte minst en löpande uppföljning av konsekvenserna av dessa och efterföljande justering för ökad måluppfyllnad.

Till skillnad från minimital för bilparkering kan dock tillämpningen av maximital i sig motiveras, med stöd i de övergripande målen.

Ur ett genomförande- och juridiskt perspektiv är det viktigt att komma ihåg att det är Plan- och bygglagens krav på att tomter ska ordnas så att ”det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”[46] som är juridiskt bindande, inte kommunens parkeringstal. Kravet innebär att detaljplaner måste visa att det finns lämpligt utrymme för parkering, på eller i närheten av respektive tomt. Detaljerna kring vad som är lämpligt och i närheten avgörs i praktiken ofta av kommunens bestämmelser. Enligt Boverket skall dock Plan- och bygglagens krav på detaljplaner ses som möjliggörande och lagen ger inget juridiskt stöd för en kommun att i bygglovsskede neka något som tillåts av en detaljplan. En slutsats som kan dras av detta är att eventuella begränsningar av bilparkeringsutbudet (maximital) måste göras i detaljplan, eftersom det inte är möjligt att neka bygglov på grund av kommunens bestämmelser om dessa går emot vad detaljplanen gör möjligt. I Göteborg har man därför dragit slutsatsen att

[46] Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9§ 4pkt.

begränsningar av parkeringsutbudet måste göras genom plankartor som t ex förbjuder parkering under mark.[47]

Exempel från norska kommuner

Med tanke på den tveksamma praxis som används för att sätta parkeringstal i Sverige är det intressant att jämföra med ett antal norska städer och kommuner. Jämförelsen visar att de norska kommunerna tillämpar betydligt lägre parkeringstal än sina svenska motsvarigheter, för både kontor, handelsverksamhet och bostäder i centrala lägen (möjligen med undantag för Stavanger). Den mest tydliga skillnaden är förekomsten av maximital för bilparkering. Dessutom har samtliga kommuner genomfört sänkningar av både minimi- och maximitalen sedan 2013.[48] En viktig bakgrund är troligen det nationella ”nullvekstmålet” för biltrafiken, som i korthet innebär att en växande befolkning inte ska ge upphov till ökad biltrafik.

Parkeringstal för bil i fem större norska kommuner. Bilplatser per 1 000 kvm BTA.

Zon		Trondheim*	Stavanger	Bergen	Oslo	Kristiansand
	KONTOR	**Max**	**Min–Max**		**Max**	**Max**
Centrum		1	3–5	Max 2/1/0**	1	3
Centrumnära		1	3–9	Max 3	2	5
Övrigt		1	2–5	4–10	3	10
	HANDEL	**Max**	**Min–Max**	**Max**	**Max**	**Max**
Centrum		5	3–5	0	1	3
Centrumnära		5	3–9	10	5	5
Övrigt		7	2–5	15	7	10
	BOSTÄDER	**Min–Max**			**Max**	**Max**
Centrum		1–6	Min 7	Max 10	5	5
Centrumnära		4–10	7–10	4–10	7	12
Övrigt		6–12	Min 12	Min 8	9	22

** Trondheim har en del av centrum där ingen parkering tillåts för vare sig kontor, handel eller bostäder.*
*** Max 2 bpl/1000 kvm BTA upp till 4 000 kvm, 1 bpl/1000 kvm BTA 4 000–20 000, därutöver 0 bpl. Dvs max 24 bpl för kontor oavsett storlek.*

[47] Mailkorrespondens med Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad 2023-06-09.
[48] TØI rapport 1284/2013.

I en utvärdering genomförd av Transportøkonomisk Institutt fälls i förbifarten en intressant kommentar om parkeringstalen för handel:

> *Minimumskrav er av naturlige årsaker ikke aktuelt for forretningsvirksomheter lokalisert i sentrum.*[49]

En sådan kommentar är så otänkbar i en svensk kontext att den knappt går att förstå, vilket gör det särskilt olyckligt att den tycks vara så självklar i Norge att den inte behöver förklaras närmare.

Övriga verktyg

Eftersom parkering inte bara har att göra med trafikvolymer och klimatpåverkan, utan också i högsta grad med stadsbyggande och markanvändning, finns det anledning att fundera över övriga verktyg för att påverka parkeringsplaneringen. Framför allt lokalisering och utformning av bilparkering, så att det bidrar till attraktiva stadsmiljöer. Det finns dock viktiga överväganden att göra vad gäller dessa frågor, liksom vad gäller maximital för bilparkering, eftersom denna typ av bestämmelser och krav kan leda till oönskade konsekvenser om de utformas på fel sätt och om de inte stöttas av annan planering.

Parkering bör utformas så att det tar så lite plats som möjligt i staden och inte bidrar till att skapa händelsefattiga eller otrygga miljöer. Markparkering tar mycket plats, vilket gör att andra funktioner i staden hamnar längre ifrån varandra och staden glesas ut. Parkeringshus och även underjordiska garage skapar ofta tråkiga fasader utan entréer, och bidrar på så sätt även de till en utglesning av stadens målpunkter. Resultatet blir att avstånden ökar och trivseln minskar, vilket på sikt bidrar till att bilen för allt fler framstår som det bästa sättet att resa till och inom staden.

Det är därför önskvärt att mängden markparkering minimeras i de delar av staden som man önskar utveckla med fokus på hög trivsel och attraktivitet för vistelse och rörelse till fots eller med cykel. Även andra parkeringsanläggningar bör utformas så att de erbjuder levande bottenvåningar med entréer till verksamheter och inte upptas av ”parkeringsändamål” mot gator som planeras för en hög grad av stadsmässighet och många målpunkter. Det är dock viktigt att komma ihåg att denna typ av kravställningar fyller ett syfte endast om de tvingar fram en utformning som annars inte kommit till stånd och så att säga styr bort från den parkeringslösning som marknaden annars hade bedömt vara den mest affärsmässiga. Kravställningen kommer i vissa fall att göra det dyrare att bygga parkering än den lösning som en fri marknad hade valt. I och med detta uppstår en risk att det blir mindre attraktivt/ lönsamt med vissa typer av etableringar i den zon där kravställningen tillämpas. Istället blir det relativt sett mer attraktivt att etablera sig precis utanför denna zon, eftersom det erbjuder i princip samma läge men större friheter avseende att bygga parkering. En kravställning på

[49] Ibid. Sid. 10.

parkeringsutformning måste därför dels vara så stor att de delar som ligger utanför den har ett sämre läge än de delar som ligger innanför. Den måste också kompletteras med en restriktiv hållning avseende markupplåtelse och planläggning av mark utanför zonen. Annars riskerar den att motverka sitt syfte om en tätare och mer attraktiv stad och istället ge ökad utglesning.

Ett komplement till utformningskrav för bilparkering är erbjudande om, eller krav på, att bilparkering löses genom parkeringsköp i samlade anläggningar. Vanligen är kommunen, ofta genom ett kommunalt parkeringsbolag, den bäst lämpade aktören för att hålla ihop en sådan lösning, även om byggande och förvaltning kan läggas över på privata aktörer. En fördel med att kommunen håller ihop parkeringsköp och större samlade anläggningar är att det kan inordnas i en övergripande strategi med att samla parkering. Ökad kommunal rådighet över parkeringsutbudet möjliggör också en samordning av parkeringsregleringen på olika platser för optimering av nyttjandet. Exempelvis kan kommunen med hjälp av parkeringsavgifter styra långtidsparkering till mer avlägsna parkeringsanläggningar på kvartersmark och på så sätt frigöra gatumarksparkering i mer centrala lägen för korttidsbesök. Regleringen kan också sättas för att optimera för samnyttjande, t ex genom att begränsa antalet långtidsbiljetter för parkering och genom att anpassa avgifterna efter varierande efterfrågan vid olika tider.

Eftersom parkeringsanläggningar kräver en viss storlek och nyttjas av olika typer av användare (vars efterfrågan varierar på olika sätt över dygnet och veckan) för att kunna optimeras genom samnyttjande är det rimligt att styra så stor del av det tillskapade parkeringsutbudet som möjligt till dessa anläggningar. Det ger också möjlighet att påverka trafikvolymer genom lokalisering av parkeringsanläggningar.

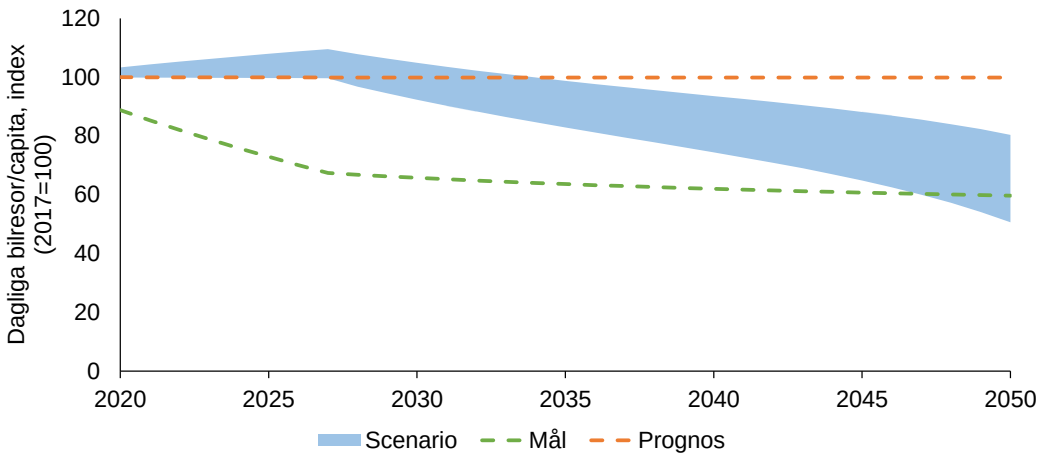
Avslutningsvis är det avgörande att riktlinjer och kravställning följs upp och utvärderas löpande, och justeras vid behov, om det skulle visa sig att konsekvenserna inte blir de önskvärda. Det finns stora osäkerheter i hur marknaden och invånarna kommer att reagera på förändringar av kommunens kravställningar.

Cykelparkering

Det som ovan sagts om parkeringstal för bil gäller i allt väsentligt även för cykel. På omvänt sätt som för bilparkering kan minimital för cykelparkering motiveras med att det bidrar till måluppfyllnad genom att stimulera ökad cykling. Särskilt viktigt, och tidigare ofta bortglömt, är att åstadkomma en trygg, säker och attraktiv utformning och placering av cykelparkering och inte bara ett visst antal parkeringsplatser.

Bilaga 2: Motivering av parkeringstal för nya bostäder i Kungsbacka stad

I detta avsnitt redovisas en beräkning av konsekvenser till följd av tillämpning av föreslagna parkeringstal för nya bostäder, i linje med mål om framtida färdmedelsfördelning, se figur nedan. Det ska således ses som en motivering av parkeringstalens nivå baserat på en iterativ metod, snarare än en strikt matematisk beräkning av parkeringstal. Anledningen till detta är att en sådan beräkning inte kan göras med hänsyn till övergripande mål, om inte kommunen i detalj styr exakt vilket parkeringsutbud som ska tillhandahållas i nybyggnation. En sådan detaljstyrning bedöms inte önskvärd.



Jämförelse av målsättning, prognos och beräknad effekt av ny parkeringsstrategi, avseende antal dagliga bilresor/capita 2020-2050. Blått fält illustrerar bedömning av utfallsrum för beräknat scenario för tillämpning av ny parkeringsstrategi och parkeringsbestämmelser.

Beräkning av bilresande baserat på parkeringsutbud

Det kvantifierade mål om antal bilresor som satts upp och som denna bedömning utgår ifrån gäller de boende i Kungsbacka stad (se Figur 22), vilket får till följd att beräkningen utgår ifrån bilinnehav för tillkommande befolkning genom antaganden om utbud av parkering och mobilitet för tillkommande bebyggelse (där kommunens parkeringsbestämmelser har störst påverkan), närmare bestämt nya bostäder. Det är också logiskt sett till stadens funktion som besöksnod för ett stort omland och de tankar som framkommit under genomförda intervjuer. Den stora potentialen till förändrat resande finns hos de boende i staden.

Något förenklat ser den matematiska formel som använts för att beräkna det totala antalet bilresor för en given befolkning (prognosticerad för ett givet år) ut enligt följande:

$$\boldsymbol{Totalt\ antal\ bilresor = Bil \cdot K_{Bil} + Bilpool \cdot K_{Bilpool} + Ej\ bil \cdot K_{Ej\ bil}}$$

- *Bil* – antal boende i hushåll med tillgång till egenägd/leasad bil
- *Bilpool* – antal boende i hushåll med tillgång till endast bilpool
- *Ej bil* – antal boende i hushåll utan tillgång till egen bil eller bilpool
- K_{Bil} – antal bilresor per boende i hushåll med tillgång till egenägd/leasad bil
- $K_{Bilpool}$ – antal bilresor per boende i hushåll med tillgång till endast bilpool
- $K_{Ej\ bil}$ – antal bilresor per boende i hushåll utan tillgång till egen bil eller bilpool

Den grundläggande tanken bakom denna beräkning är att parkeringsstrategin och parkeringsbestämmelserna har en relativt stor påverkan på vilket parkeringsutbud som tillskapas för nya bostäder, vilket i sin tur gör att det går att göra rimliga antaganden om hur stor andel av den tillkommande befolkningen som bor i hushåll med tillgång till egen bil, bilpool, respektive utan tillgång till bil eller bilpool. Med tanke på att förslaget är att tillämpa ett intervall med flexibla minimital och relativt höga maximital för bilparkering i nya bostäder finns dock osäkerhet i form av hur detta mottas och tillämpas av fastighetsaktörerna. Om det föreslagna minimitalet uppfattas som för lågt så kommer fler bilplatser att byggas, vilket också påverkar andelen hushåll med olika tillgång till bil.

Ännu en osäkerhet gäller hur de olika hushållens bilanvändning ser ut, vilket behövs för att kunna koppla bilinnehav och parkeringsutbud till målet, mätt i antal bilresor. För att beräkna detta har tidigare framtagna nyckeltal använts och jämförts med genomsnittet för boende i Kungsbacka stad:

Bilresor per person och dag, beroende på hushållets biltillgång. Framtagna nyckeltal från RVU-data i andra kommuner, jämförda med genomsnittet för Kungsbacka stad 2017. Beräknade värden för Kungsbacka i kursivt.

	Nyckeltal	Nyckeltal	Kungsbacka
	Bilresor/person, dag	**Relation till genomsnitt för alla boende**	**Bilresor/person, dag**
Boende i hushåll utan tillgång till bil	0,06–0,20	0,08–0,16	*0,11–0,22*
Boende i hushåll med tillgång till endast bilpool	0,24–0,40	0,27–0,43	*0,37–0,59*
Boende i hushåll med tillgång till egenägd/leasad bil	0,97–1,48	1,19–1,52	*1,65–2,09*
Alla boende	**0,64–1,24**	**1,00**	**1,38**

Genomsnittet för alla boende i Kungsbacka stad är (2017) 1,38 bilresor per person och dag, baserat på uppgifter om 22 500 boende och 31 100 dagliga bilresor. Med hjälp av detta genomsnitt och motsvarande siffror hämtade från RVU-data samt relationstal för olika typer av hushåll, har sedan intervall för bilresandet för boende i hushåll med olika biltillgång i Kungsbacka stad beräknats. Samtliga siffror finns angivna i tabellen ovan.

Effekter av ny parkeringsstrategi i ”Nära framtid” (2027)

Till denna tidshorisont kommer en ny parkeringsstrategi med tillhörande bestämmelser att ha högst begränsad effekt, eftersom dess stora påverkan sker till följd av tillkommande bebyggelse (där nya parkeringsbestämmelser tillämpas).

Enligt prognos väntas 5 100 nya boende i Kungsbacka stad jämfört med 2017, vilket ger totalt 27 600 invånare i staden år 2027. Den nya bebyggelse som krävs för att hysa dessa boende är till stor del redan under byggnation eller planlagd, enligt gällande parkeringsbestämmelser, vilket innebär ett högre parkeringstal än vad som föreslagits ovan. Dessutom innebär det troligen också ett begränsat utbud av andra mobilitetstjänster, i linje med den osäkerhet och okunskap kring kravställning och utformning som speglas i intervjusvaren (se även diskussion i avsnitt 3.2).

Här görs bedömningen att nya bostäder i Kungsbacka stad fram till 2027 förses med ett parkeringsutbud motsvarande ett genomsnittligt bilinnehav på 0,8–1,0 bilar/bostad (jämför avsnitt 3.2). Detta beror främst på att många bostäder redan är under produktion eller planlagda och därmed inte påverkas av nya bestämmelser. De låga parkeringstal som föreslås gör också att implementering av andra mobilitetstjänster, för reducerade parkeringstal, blir relativt begränsad inledningsvis, se tabell nedan. Det kommer sannolikt att tillämpas endast vid byggnation på de mest centralt belägna fastigheterna, med mycket begränsade möjligheter att lösa parkering.

Scenarier för effektberäkning av ny parkeringsstrategi, till 2027.

	Scenario (låg)	Scenario (hög)
Andel boende i hushåll utan tillgång till bil	15 %	0 %
Andel boende i hushåll med tillgång till endast bilpool	5 %	0 %
Andel boende i hushåll med tillgång till egenägd/leasad bil	80 %	100 %
Dagliga bilresor/capita, tillkommande boende	**1,36**	**2,09**
Dagliga bilresor/capita, samtliga boende	**1,38**	**1,51**

Förändringen av resvanor och bilanvändning, bland befintliga boende i staden och tillkommande hushåll med egen bil, bedöms bli begränsad då den tillkommande bebyggelsen och tillhörande fysisk förändring av staden helt enkelt är för liten under detta korta tidsintervall. Det gör också att delmålet för antal bilresor troligen inte nås. Bland annat beror detta på att målsättningen för 2027 innebär en relativt kraftig minskning av bilresandet, räknat per capita. Med tanke på att byggd miljö och strategiskt parkeringsarbete är mycket långsiktigt är det troligare att en större förändring istället är möjlig på längre sikt.

Effekter av ny parkeringsstrategi på lång sikt (2050)

Till 2050 kan en ny parkeringsstrategi och nya bestämmelser få betydligt större effekt, till följd av att staden då faktiskt hunnit att genomgå mer omfattande förändringar, både fysiskt och i termer av reglering och medborgarnas resvanor. Samtidigt är osäkerheterna mycket stora. Redovisade beräkningar ska därför ses som möjliga utfall, styrda av hur man från stadens sida väljer att arbeta och planera mot denna avlägsna horisont.

Parametrarna är desamma som i det kortare tidsintervallet, andelar av hushåll med olika tillgång till bil. Med ett målinriktat arbete för att minska bilanvändningen bland de boende i staden, genom föreslagna parkeringsbestämmelser, bedöms det möjligt att för den tillkommande befolkningen uppnå ett genomsnittligt bilinnehav motsvarande 0,1–0,3 bilar/bostad, samtidigt som en stor del av befolkningen istället har tillgång till bilpool och andra mobilitetstjänster.

Med en mer än dubbelt så stor stadsbefolkning som idag har också staden kunnat förändras så pass mycket att även boende i befintliga delar av staden och nya hushåll med egen bil minskat sitt bilresande, se tabell nedan. Det handlar om att staden blivit tätare, smidigare och mer trivsam att röra sig i till fots, med cykel och kollektivtrafik, samtidigt som bilen fått maka på sig och inte längre är förstahandsvalet för de flesta resorna inom staden.

Slutsatsen är därför att det långsiktiga målet därför bedöms möjligt att nå, men osäkerheterna är, som sagt, stora.

Scenarier för effektberäkning av ny parkeringsstrategi, till 2050.

	Scenario (låg)	Scenario (hög)
Andel boende i hushåll utan tillgång till bil	30 %	50 %
Andel boende i hushåll med tillgång till endast bilpool	60 %	20 %
Andel boende i hushåll med tillgång till egenägd/leasad bil	10 %	30 %
Förändrat bilresande hos befintliga boende och tillkommande hushåll med egen bil	-30 %	-10 %
Dagliga bilresor/capita, tillkommande boende	**0,37**	**0,61**
Dagliga bilresor/capita, samtliga boende	**0,70**	**1,03**

Bilaga 3: Fördjupning

Stadens utveckling

För att förstå parkeringens betydelse och parkeringsplaneringens förutsättningar och möjligheter behöver vi också förstå hur staden utvecklats både före och efter bilens intåg som en central del av det moderna transportsystemet. Här ges en mycket kortfattad sammanställning av huvuddragen i denna utveckling. Ett utförligare resonemang finns i Jerker Söderlinds ”Handeln bygger staden” (2011).

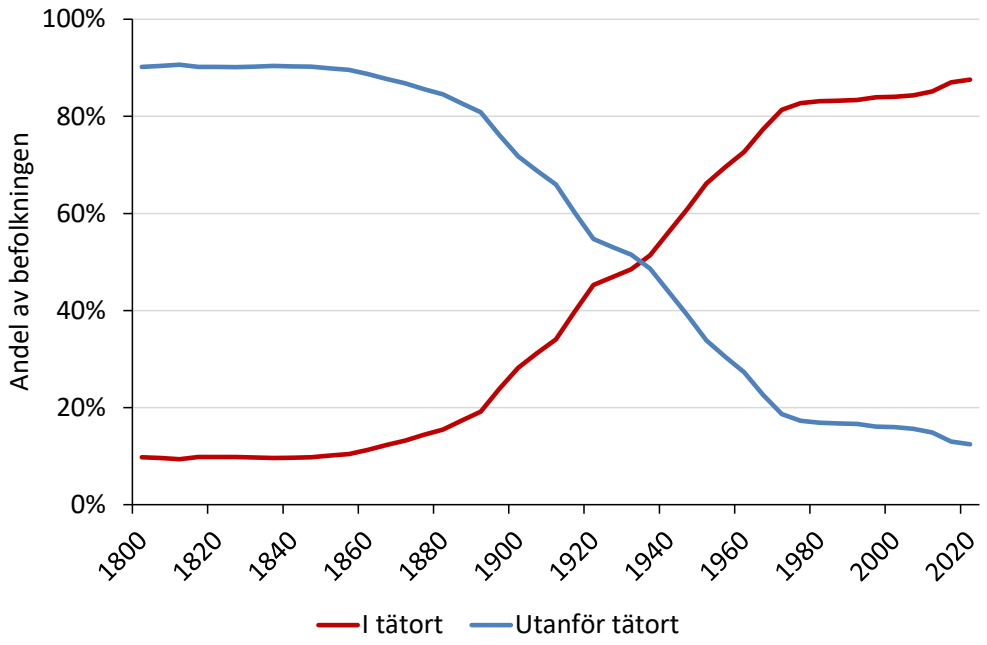
Bilen och staden kan ses som två olika lösningar på ett och samma problem, nämligen problemet att skapa tillgänglighet för så många människor som möjligt till så många målpunkter – arbetsplatser, butiker, serviceinrättningar, etc. – som möjligt. Staden löser problemet genom att skapa närhet och samla så mycket som möjligt på så liten yta som möjligt, medan bilen istället skapar tillgänglighet genom att möjliggöra för människor att förflytta sig snabbt mellan start- och målpunkter (förutsatt ett väl utbyggt, finmaskigt och tillräckligt kapacitetsstarkt vägnät).

Idag samexisterar dessa båda lösningar för tillgänglighet, vilket innebär friktionsytor i mötet mellan stadens täthet och närhet, å ena sidan, och bilens krav på utrymme för både snabb förflyttning och uppställning av fordon, å den andra.

Stadens utveckling före bilens intåg (omkring 1950) går långt tillbaka, i flera fall ända till 1100-, 1200-tal. En central förutsättning för städernas framväxt och utveckling var det äldre nätet av vägar och handelsrutter, som vuxit fram under mycket lång tid. I vissa strategiska noder i detta nät utvecklades knutpunkter som samlade människor (och varor) från olika platser, på väg åt olika håll och i olika ärenden. Dessa flöden och möten gav i sin tur underlag för handelsverksamhet, vilken permanentades i handelsplatser kring vilka ytterligare bebyggelse med kringverksamheter och bostäder sedan växte fram. Städerna växte antingen fram organiskt och småskaligt, planerade av lokala aktörer i form av stadens styrande och fastighetsägare, eller planlades av statsmakten som ville kontrollera och beskatta handeln.

De svenska städerna låg dock länge i ett land där de flesta bodde på landsbygden och där självförsörjningsgraden var stor vilket gjorde att en stor del av dagens inköpsärenden istället löstes i eller vid hemmet. Städerna betjänade därför länge främst en mindre, men växande, stadsbefolkning och tillresande säljare och köpare från ett större omland under tillfälliga återkommande marknader. Under 1800-talets andra hälft bidrog ett antal samhällsförändringar till att städerna och stadskärnorna började ta form som de centrala handels- och mötesplatser, där många också har både bostad och arbetsplats, som vi känner de idag. Eller, som i fallet med många mindre och medelstora städer där utvecklingen stagnerat eller vänt, så som många ännu minns dem för 30, 40, 50 år sedan.

Från 1860-talet och omkring 100 år framåt genomgick Sverige en kraftig urbanisering, inledd till följd av bland annat skiftesreformer på landsbygden, vilket ökade jordbrukets produktivitet och minskade behovet av manuell arbetskraft samtidigt som en större befolkning kunde födas, nya stambanor som kopplade ihop de större städerna, samt näringsfrihet vilket gjorde det möjligt för fler att etablera nya handelsverksamheter.



Andel av Sveriges befolkning boende i respektive utanför tätort 1800-2020. Källa: SCB.

Industrialiseringen skapade nya arbetsplatser i städerna, för de som inte längre kunde arbeta inom jordbruket. Dessutom drevs städernas utveckling mot mer utpräglade handelsplatser med butiksgator på av den produktionsökning som industrialiseringen gav: ”En jämn produktion krävde helt enkelt en jämn avsättning” skriver Bosse Bergman om framväxten av permanenta butiker jämte de mindre anspråksfulla bodarna på innergårdar och de mer tillfälliga marknadsstånden på stadens torg (2003, s. 23f). Nya arkitektoniska möjligheter till följd av glas- och gjutjärnsfasader (skyltfönster) bidrog också till denna utveckling (idid. s.39).

Urbaniseringen ändrade karaktär i samband med att nya transportmedel introducerades, till att börja med tåg, bussar och moderna cyklar, och senare privatbilar. I korthet innebar alla dessa innovationer att kostnaden för transporter minskade, vilket bidrog till att bebyggelsen glesades ut och funktionsseparerades. Denna utveckling låg också i linje med rådande planeringsideal från 1930-talet och framåt. För städerna blev följden en fortsatt tillväxt, både i invånarantal och, framför allt, ytmässigt. Den nya stadsbygden blev därför något helt annat än den tidigare stadskärnan som byggde på närhet och funktionsblandning, för att det nu blivit tekniskt möjligt men också för att det sågs som önskvärt.

I och med att samhället började planeras utifrån bilen och dess krav på ytor och infrastruktur ersattes successivt de gamla genomfartslederna genom stadens centrum med förbifarter och ringleder utanför städerna där tillgången på mark var större. Med ny infrastruktur flyttade också flödena och mötesplatserna utanför staden, till de nya trafikplatserna där allt fler bilar och därmed även människor passerade.

Nya transportmedel och lägre transportkostnader har kort och gott inneburit en minskad betydelse för platsens geografi, eftersom man kan nå alltfler och mer avlägsna målpunkter inom en given tid. Den nya infrastrukturen har också skapat fler goda platser med stora flöden av människor, vilket lett att de gamla centrala platsernas värde minskat (en form av inflation till följd av en ökning av tillgängliga, nåbara platser). Den växande e-handeln kan ses som en logisk fortsättning, då den ger tillgång till all världens varor och tjänster oavsett var man befinner sig.

Om det är sant som Jerker Söderlind menar, att handeln bygger staden, måste staden och centrumhandeln av idag erbjuda något mer än bara tillgång till livets nödtorft – den måste attrahera människor med upplevelser av olika slag, i konkurrens med externa etableringar och deras höga biltillgänglighet och e-handelns oslagbara utbudsbredd. Staden måste utvecklas och ta en ny roll, alternativt minskar dess betydelse i det nya transport- och handelslandskapet.

Parkering och centrumhandel

Parkering omtalas ofta som en avgörande faktor för handelns överlevnad och framgång och det råder ingen tvekan om att parkering är en viktig del i att tillgängliggöra såväl stadskärnor som externa handelsetableringar. Ibland har bilparkeringens betydelse framhållits så kraftfullt att det verkat som om handeln skulle vara helt beroende av ett både gratis och mycket stort (ständigt ökande) utbud av bilplatser. Å andra sidan finns flera studier som visar på andra faktorers stora betydelse för framgångsrik handel och exempel på stadskärnor som klarar sig väl utan ett stort parkeringsutbud. Detta kan istället leda till att bilparkering ses som oviktigt för handeln.

Som vanligt är verkligheten mer komplex än att den låter sig beskrivas i termer av ”antingen-eller”. Snarare än att (gratis) bilparkering skulle vara antingen helt avgörande eller helt oväsentligt för handelns väl och ve, är de relevanta frågorna hur och var parkering löses och hur mycket. Och, inte minst, alternativkostnaden, det vill säga värdet av de funktioner i staden som måste maka på sig för att göra plats för parkering.

Ett faktum som cirkulerar och missförstås eller missbrukas är att en genomsnittlig bilplats (eller cykelplats) genererar en viss summa i ökad omsättning per år (intervallet 400 000 – 1 600 000 kr/år och bpl i Göteborg anges av Lundkvist & Svensson [2014]). Problemet med detta värde är att det är giltigt för genomsnittet av alla befintliga platser och inte för enskilda

platser som läggs till eller tas bort till följd av byggnation eller reglering. För dessa platser gäller istället att de används på marginalen, det vill säga när alla andra platser är upptagna. De står därför för ett betydligt mindre värde än den genomsnittliga bilplatsen, ett värde som dessvärre kräver betydligt större detaljkunskap om rådande parkeringssituation för att ta reda på.

Ytterligare fakta som brukar åberopas för parkeringens betydelse är att bilburna kunder handlar för större belopp per inköpsresa. Samtidigt visar studier att kunder som kommer med andra färdmedel står för en större del av centrumhandelns totala omsättning (se till exempel Mørk, 2016; Vestin & Lindblom, 2010) och att ett större utbud av bilparkering inte tydligt hänger samman med ökad omsättning i handeln (se Rye et al., 2015). Hur ska dessa till synes motstridiga fakta tolkas? Bilburna kunder är en viktig grupp, som kan ge ett betydande bidrag till handeln, samtidigt som centrumhandeln av tradition och rent praktiska skäl är bättre på att locka till sig och göra plats för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Detta kan förstås som en inneboende konflikt för den täta staden där många olika funktioner måste rymmas för att den ska vara både attraktiv och tillgänglig. I en studie av Spacescape och Evidens (2016) redovisas denna konflikt i form av fem olika faktorer som

tillsammans förklarar skillnader i handelns omsättning mellan olika platser inom en stad: kvartersstadsindex, täthet, handelskluster, tillgång till kultur och parkering.

Gösta Bohman, dåvarande vice VD för Stockholms handelskammare, fångade konflikten redan 1960 (i Lundin, P. & Åhrén, U. red. (2010) [1960]):

> *”Det finns med andra ord risk för att fördelarna av ett tillräckligt antal parkeringsplatser kan vinnas till stor del blott på bekostnad av mycket av det som gjort innerstaden och dess affärsliv tilldragande. Det måste under sådana förhållanden bli vanskligt att skapa en stad där affärslivets parkeringsbehov kan mättas med parkeringsplatser i stadskärnan.”*

Betydelsen av ”det som gjort innerstaden och dess affärsliv tilldragande” framkommer i studier av effekterna av satsningar som inneburit att man tagit ytor från biltrafiken och därigenom begränsat dess framkomlighet för att istället göra plats för trivsammare miljöer för gående och cyklister. Slutsatserna är att sådana insatser tenderar att leda till fler människor i rörelse och som vistas i stadsrummet, samt ökad omsättning, färre vakanta lokaler och ökade fastighetsvärden (Carmona et al. u.å.; Sax Kaijser, 2020).

I ljuset av dessa resultat och resonemang inställer sig frågan *hur vi löser parkering så att vi samtidigt skapar täta, trivsamma stadsmiljöer*.

Konceptet ”Park once districts” ger ett svar på denna fråga i form av tre övergripande principer för hur parkering bör lösas i staden. Det handlar för det första om att ersätta markparkering med parkering i samlade yteffektiva anläggningar i anslutning till centrum,

för att göra mer plats för målpunkter och andra funktioner i de mest centrala lägena. För det andra måste parkering anpassas till gatumiljön och de oskyddade trafikanterna, inte tvärtom. Parkering ska inte utgöra barriärer mellan gator, trottoarer och butiksentréer, P-anläggningar ska ha aktiva gatuplan och gångstråk vara sammanhängande och inte styckas upp av in-/utfarter. Slutligen ska gatumiljön förädlas med gröna inslag, bänkar, belysning, etc.

Att ersätta markparkering med parkering i samlade anläggningar hänger ihop med insikten om värdet av täthet och handelskluster i centrala lägen, de lägen där parkeringens alternativkostnad är som högst. Hur mycket parkering som ska tillhandahållas i olika lägen för centrumhandelns efterfrågan bör styras av vilken markanvändning som ger den högsta ekonomiska avkastningen:

> *'There is no economic shortage of parking space until the rent of land in use for parking exceeds the rent of similarly situated land used for other purposes.'*
>
> *Glassborow [1961], citerad i Roth (1965)*

Flexibla parkeringstal

”Flexibla parkeringsnormer med mobility managementplan” utvecklades inom EU-projektet MAX (EU:s 6:e ramverksprogram 2006–2009) och beskrivs i skriften MaxLupo – Guidelines for the integration of Mobility Management with Land Use Planning. Skriften omarbetades och anpassades till svenska förhållanden, MaxLupoSE - råd om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen, och har sedan 2011 utgjort en grund för utvecklingen av parkeringsnormer och den praktiska tillämpningen av parkeringsplanering i Sverige. Flexibla parkeringsnormer är en av tio principer som beskrivs i MaxLupoSE och är den princip som troligen har fått mest genomslag i Sverige.

En flexibel parkeringsnorm utgår oftast ifrån ett ”normaltal”, men möjliggör avsteg, sänkningar av antalet parkeringsplatser, om vissa förutbestämda mobilitetsåtgärder genomförs eller villkor som kommunen fastslagit uppfylls. Hos vissa kommuner kan även höjningar bli aktuella om exploateringen inte uppfyller vissa krav eller förutsättningar. Tydliga kriterier om när avsteg tillåts är viktigt för att uppfylla kraven enligt likabehandlingsprincipen. Flera kommuner har paketerat kraven i olika nivåer för att underlätta bedömning och genomförande.

Parkeringstalet med överenskomna avsteg och mobilitetslösningar beskrivs i en mobilitetsplan som bifogas detaljplan. Det rekommenderas starkt att detaljplanen inte godkänns utan mobilitetsplan eftersom det annars finns risk att avstegen ”glöms bort”. Mobilitetsplanen bör vara ett krav för att få godkänt bygglov. Genomförandet av mobilitetsplanen bör säkerställas genom ett avtal som skrivs mellan fastighetsägaren och kommunen. Det är fastighetsägarens ansvar att planera, bygga, införa och förvalta mobilitetslösningarna under avtalstiden. Avtalet bör följa fastigheten så att det kan överföras

till nästa ägare vid en eventuell försäljning eller överlåtelse av byggrätt. Löptiden för avtalet med mobilitetslösningar är typiskt 10 år för de kommuner som tillämpar detta.

Kommunen rekommenderas upprätta en organisation för att kontrollera och följa upp avtalen med avsteg och mobilitetslösningar. Det är en fördel att tidigt ha dialog med bygglovshandläggare och bygginspektörer så att regelbundna kontroller kan genomföras. Det är en utmaning att veta om nivån på parkeringstal och införda mobilitetslösningar ger den effekt som förväntas. Därför är det av stor vikt att följa upp användning av mobilitetslösningar, resvanor och bilinnehav. Uppföljningen kan göras av kommunen eller begäras in från fastighetsägaren. När slutbesked har getts bör en uppföljningsplan tas fram som beskriver ansvar och åtaganden.

Bilaga 4: Att styra och avtala mobilitetsåtgärder

Kommunen har möjlighet att styra att mobilitetsåtgärderna genomförs. För att åtgärderna ska bli genomförbara och ge den effekt som förväntas, behöver även förutsättningar finnas. Det innebär att förutom att definiera mobilitetsåtgärderna i avtal så behöver utrymme säkerställas i detaljplan och även eventuella regleringar genomföras i gaturummet. Utifrån föreslagna mobilitetsåtgärder ges här en indelning i vad och i vilket skede som olika åtgärder kan kravställas. Nedan är en sammanställning av erfarenheter från arbete med mobilitetsåtgärder och mobilitetsavtal i andra svenska kommuner

I detaljplanen

Följande åtgärder bör finnas med i detaljplanen för att säkerställa mobilitetsåtgärdernas funktion:

- Platser för bilpool.
- Utrymme för cykelpool.
- Serviceutrymme för cykel.
- Eventuella andra mobilitetstjänster som kräver plats eller utrymme.
- Det går även att omöjliggöra vissa etableringar, t.ex. markparkering för bil.

I bygglovet

De flesta åtgärder går att avtala i bygglovet. En rekommendation är att avtalet är knutet till fastigheten, inte exploatören, och att det därför tecknas med fastighetsägaren. Det är viktigt för att säkerställa att åtgärderna genomförs under hela avtalstiden, även om fastigheten säljs vidare:

- Välkomstpaket, marknadsföring och löpande information om mobilitetstjänster (inkl. parkering) till boende, verksamma/verksamheter.
- Parkeringsavgifter särskiljs från hyresavi/bostadsrättsavgift.
- Bilparkering beläggs med avgift motsvarande kostnaden för att tillhandahålla parkering.
- Plan för uppföljning och utvärdering av parkerings- och mobilitetslösningar.
- Bilpool, inkl. medlemskap för boende.
- Cykelpool.
- Serviceutrymme för cykel.
- Prova på-erbjudande för kollektivtrafik motsvarande minst ett 30-dagars periodkort per bostad.
- Öppna mobilitetstjänster.

Se *Innehåll mobilitetsavtal* för mer detaljerad information.

Efter slutbesked erhållits

När slutbesked för fastigheten har erhållits krävs att mobilitetsåtgärderna följs upp. Krav på uppföljning bör vara med som en punkt i avtalet, så även vad som händer om åtgärder inte genomförs eller om utfallet blir sämre än förväntat.

Utöver uppföljning av mobilitetsåtgärderna, vilka hör till själva fastigheten, bör kommunen följa upp och komplettera med reglering av parkering, hastighet och andra trafikala aspekter så att de bidrar till samma mål.

Innehåll mobilitetsavtal

Bakgrund och syfte med avtalet

Vilket objekt det handlar om.

Att syftet är att reglera mobilitetsåtgärder som exploatören åtar sig för att erhålla ett lägre parkeringstal.

Att det är exploatören, inte fastighetsägaren, som bekostar åtgärderna.

Aktuella avtalsrelationer.

Att avtalet följer fastigheten, inte exploatören, och att det därför tecknas med fastighetsägaren.

Fastighetsägarens åtaganden

Välkomstpaket, marknadsföring och information om mobilitetstjänster (inkl. parkering) till boende, verksamma/verksamheter:

- ▷ När och hur ofta informationen ska delges de boende eller verksamma. Gärna beskrivet i en kommunikationsplan.

Parkeringsavgifter särskiljs från hyresavi/bostadsrättsavgift:

- ▷ Krav på bevis för hur det ser ut.

Bilparkering beläggs med avgift motsvarande kostnaden för att tillhandahålla parkering:

- ▷ Krav på bevis för hur det ser ut.

Plan för uppföljning och utvärdering av parkerings- och mobilitetslösningar:

- Krav på en uppföljningsplan, vilken information som ska samlas in och hur den ska delges kommunen.

Öppna mobilitetstjänster:

- Beskrivning av vad som avses, när det ska finnas på plats, vilka som kan använda dem, användarvillkor, mm. Se åtgärden under bilpool för mer information.

Bilpool, inkl. medlemskap för boende:

- Att bilpoolen ska ha fasta platser i ett attraktivt läge, ex. närmast entrén.
- Att det är exploatören som bekostar medlemskapen för de boende.
- Att avtal ska upprättas med bilpoolsleverantör och att avtal/kvitto med bilpoolsleverantör ska uppvisas senast i samband med slutsamråd för fastigheten.
- Vilka som omfattas av erbjudandet, ex. att alla boende ska erbjudas medlemskap från den dag de flyttar in, under den avtalade tiden.
- Vilket erbjudande som ges, ex. gratis medlemskap för en viss nivå.
- Lägsta antalet poolbilar som leverantören ska tillhandahålla och plan för i vilken takt bilar ska finnas på plats.
- Ev. option om utplacering av fler bilar om användningsgraden blir hög.
- Servicenivå.
- Att kommunen har rätt att ta del av användarstatistik löpande och annan relevant uppföljning efter avtalsperiodens slut.

Cykelpool:

- Att cykelpoolen ska ha fasta platser i ett attraktivt läge, ex. lättillgängligt i ett cykelrum.
- Att det är exploatören som bekostar cykelpoolen.
- Att avtal ska upprättas med cykelpoolsleverantör och att avtal/kvitto med cykelpoolsleverantör ska uppvisas senast i samband med slutsamråd för fastigheten.
- Vilka som omfattas av erbjudandet, ex. att alla boende ska erbjudas medlemskap från den dag de flyttar in, under den avtalade tiden.
- Vilket erbjudande som ges, ex. gratis medlemskap för en viss nivå.
- Lägsta antalet cyklar som tillhandahålls och vilken typ, ex. elcyklar och lastcyklar.
- Ev. option om utplacering av fler cyklar om användningsgraden blir hög.
- Hur bokning, låsning och ev. betalning ska ske, ex. krav på digitalt bokningssystem
- Servicenivå, utrustning som ingår, ex. hur ofta cyklarna ska servas och att dubbdäck ska ingå.
- Att kommunen har rätt att ta del av användarstatistik löpande och annan relevant uppföljning efter avtalsperiodens slut.

Serviceutrymme för cykel:

- Vad serviceutrymmet ska innehålla.
- Krav på tillgänglighet till utrymmet, t.ex. automatiska dörröppnare, breda gångar, mm.

Prova på-erbjudande för kollektivtrafik motsvarande minst ett 30-dagars periodkort per bostad:

- När erbjudandet ska tillhandahållas de boende och hur länge det ska gälla.
- Vilka som omfattas av erbjudandet.

Avtalstid och upphörande

Att avtalsparterna ansvarar för att åtagandena vidmakthålls den tid som överenskommits. Vanligt är 5 eller 10 år från den dag (interimistiskt) slutbesked för bygglov erhålls.

Ersättning

Om parkeringsköp ingår i mobilitetsavtalet.

Tvist

Vad som händer om avtalet inte följs.

Kontaktpersoner

Fastighetsägarens kontaktperson.

Underskrifter

Från både kommunen och fastighetsägaren.