

Avsedd för
Finspångs kommun

Typ av dokument
Rapport

Datum
2022-06-01

PARKERINGSUTREDNING

HOTELLET 5

PARKERINGSUTREDNING HOTELLET 5

Projekt nr
1320061245

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Uppdraget	2
2.	planförutsättningar	3
2.1	Området	3
2.2	Planerad bebyggelse	3
2.3	Kollektivtrafik	3
2.4	Gång- och cykel	4
3.	Efterfrågan på Parkering	5
3.1	Cykelparkering	5
3.2	Bedömningsmodell i 3 steg för bilparkering	5
3.2.1	Steg 1 – förväntad efterfrågan	6
3.2.2	Steg 2 – påverka efterfrågan	7
3.3	Möjlig reduktion för Hotellet 5	8
4.	Möjlig parkeringslösning	9
4.1	Samnyttjande	9
4.2	Parkeringslösning	9
4.3	Parkeringsköp	10
4.4	Särskilda avvägningar	11
4.5	Slutsatser	11
5.	Utrymme räddningsfordon	12
5.1	Grundkrav	12

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

I Finspångs kommun ligger fastigheten Hotellet 5 med ett hotell som planeras att omvandlas till bostäder. För att detta ska kunna genomföras behöver parkeringsfrågan utredas då kommunen ser att parkeringsmöjligheter inom den egna fastigheten kan bli en utmaning. Under diskussioner med räddningstjänst har även möjligheter till uppställningsplats på innergård lyfts. Denna fråga behöver i den här utredningen också utredas.

Finspångs kommun har ingen parkeringspolicy att utgå ifrån och därmed kommer denna utredning att presentera ett parkeringstal utifrån omkringliggande faktorer såsom närhet till kollektivtrafik på torget, tillgängliga gång- och cykelvägar samt det centrala läget i Finspång.

1.2 Uppdraget

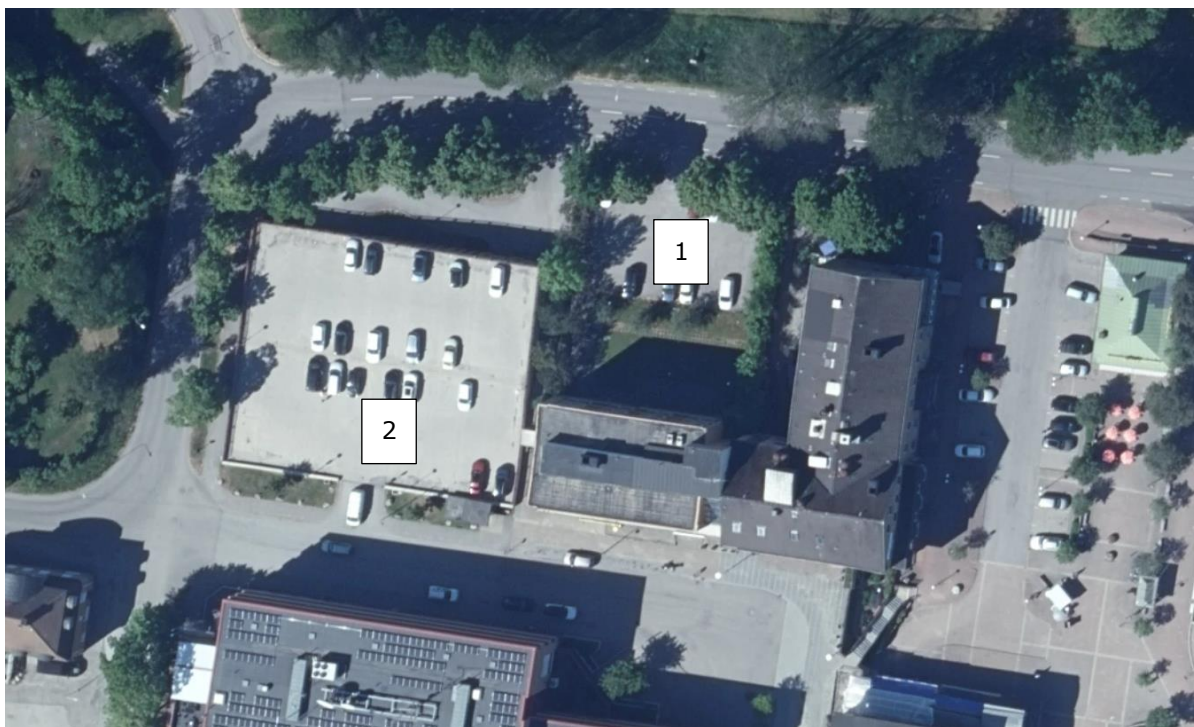
Utredningen syftar till att klargöra parkeringsmöjligheter på fastigheten Hotellet 5 och om möjlighet inte finns att genomföra parkering på fastigheten så ska en annan lösning tas fram och redovisas. En uppställningsplats för räddningstjänst ska få plats på den egna fastigheten i ett optimalt läge för att kunna ta ned personer med stegbil.

2. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Området

Planområdet är beläget i Finspångs centrala delar med närhet till service inom gångavstånd och med större arbetsplatser inom gångavstånd.

På fastigheten finns idag verksamhet i form av en körskola samt Pressbyrån. Den aktuella ytan för parkering är markerad (1) i figur 1 nedan. I anslutning finns en allmän parkering i två plan (2) som rymmer 70 parkeringsplatser i garage samt ytterligare 70 P-platser på taket. I dagsläget hyrs sju platser ut till privata abonnenter månadsvis.



Figur 2.1. Översikt av planområdet och närliggande bebyggelse där (1) är dagens P-yta tillhörande fastigheten och (2) är närliggande anläggning för allmän parkering.

2.2 Planerad bebyggelse

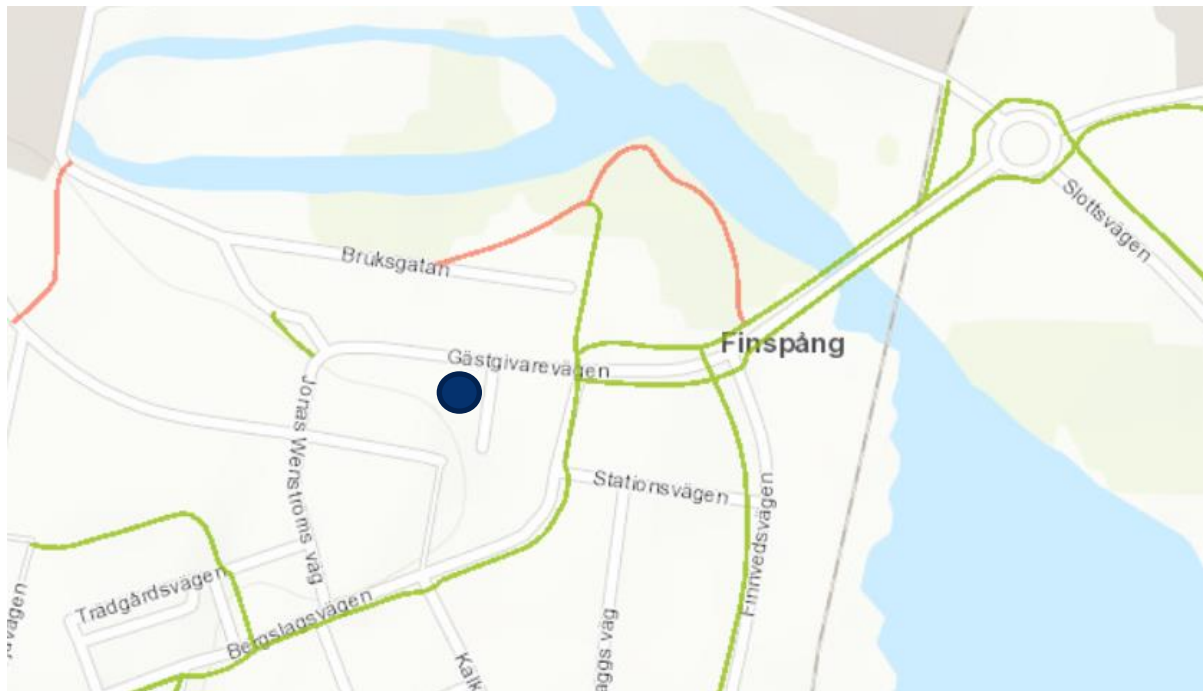
På planområdet planeras för ca 38 lägenheter på i snitt 67 kvm vilket ger totalt 2 520 kvm LOA. Detta antas motsvara $2\,520/0,8=3\,150$ kvm BTA. Eventuellt kan några fler lägenheter bli aktuella då det ännu inte är helt klart med den invändiga utformningen.

2.3 Kollektivtrafik

Omedelbart öster om fastigheten ligger ett torg som planeras byggas om och bland annat ge plats åt hållplatser för den lokala kollektivtrafiken. Två linjer är planerade med en turtäthet på 30 minuter. Inom 300 meters gångavstånd finns tillgång till regional kollektivtrafik mot bl a Norrköping. Sammanfattningsvis bedöms tillgången till kollektivtrafik som god.

2.4 Gång- och cykel

I och med det centrala läget finns också god tillgänglighet till cykelnätet inom tätorten, se figur 2.2.



Figur 2.2 Gång- och cykelbanor i närheten av planområdet.

3. EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING

3.1 Cykelparkering

Cykelparkering bör vid nybyggnation betraktas som den mest prioriterade typen av parkering. Efterfrågan på cykelparkering kommer att förändras i och med ombyggnationen. För cykelparkeringen antas en efterfrågan på 2,1 P per lägenhet vilket totalt innebär **80 P-platser** för cykel inklusive besöksplatser. Detta baseras på att det bor i genomsnitt 2 personer per lägenhet. Ytbehovet för cykelparkering, både uppställning och angöring, är ca 2,5–2,8 kvm per cykel. För Hotellet 5 innebär det att totalt ca 210 kvm behöver avsättas för cykelparkeringsplatser.

Krav på cykelparkeringens utformning och placering

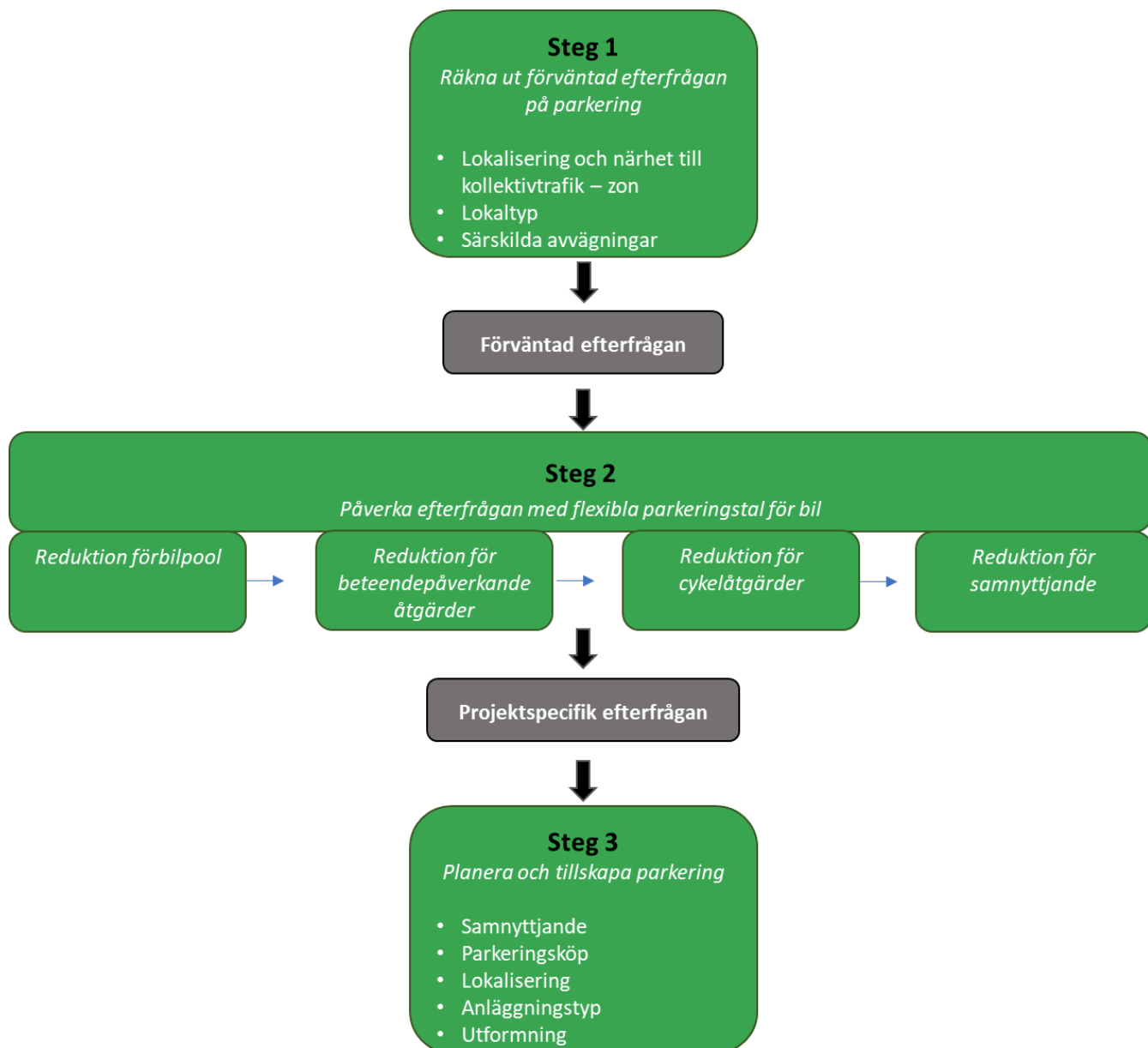
För att säkerställa en god kvalitet rekommenderas följande riktlinjer:

- Tillräckligt utrymme mellan cyklarna (minst 70 cm vid hjulhållande cykelställ och minst 80 cm ramlåst cykelställ).
- Tillräcklig manövreringsyta bakom cykeln (2 meter vid rak uppställning).
- Möjlighet till ramlåsning ska finnas
- Minst 10 procent av platserna bör fungera för olika typer av lastcyklar.
- En del av cykelparkeringen för boende bör placeras lättillgängligt inomhus för att uppnå god standard.
- Väderskydd och möjlighet till ramlåsning behöver säkerställas för den cykelparkering som ordnas utomhus för de boende. Tillräcklig belysning för att undvika otrygghet behöver också ordnas.

Övergripande behöver kommunen i samband med bygglovsprövning säkerställa att cykelparkering inte bara tillgodoses gällande antal platser utan även att lokalisering och kvalitet på cykelparkering är tillräckligt god.

3.2 Bedömningsmodell i 3 steg för bilparkering

Genom att använda sig av så kallade flexibla parkeringstal kan efterfrågan på P-platser påverkas. Beräkningen görs i flera steg enligt figur 3. Kortfattat innefattar steg 1 att räkna ut förväntad efterfrågan på parkering vilket redovisas i kapitel 3.2.1. Steg 2 innefattar att beskriva möjligheten att påverka efterfrågan på parkering genom flexibla parkeringstal genom olika åtgärder. Steg 3 berör planering och tillskapande av ny parkering vilket beskrivs i kapitel 4.



Figur 3. Process för bedömning av efterfrågan på parkering.

3.2.1 Steg 1 – förväntad efterfrågan

Det centrala läget innebär att det finns god tillgång till alternativa färdmedel vilket kan minska bilberoendet och därmed också efterfrågan på parkering. Med hänsyn tagen till detta och utifrån riktlinjer för jämförbara orter, antas ett parkeringstal på 0,8 P-platser per lägenhet inklusive besöksparkering på 10 %. En motsvarande riktlinje är 10 P per 1000 kvm BTA. Detta baseras på ett antagande på i genomsnitt 2,5 rum per lägenhet.

Utifrån dessa antagandet beräknas den totala efterfrågan till totalt **0,8*38=31 P**. Även när parkeringen beräknas med nyckeltalet per 1000 kvm BTA blir antalet P samma.

3.2.2 Steg 2 – påverka efterfrågan

Om förutsättningar för hållbart resande (mobilitetsåtgärder) skapas kan kommunen i steg 2 tillåta en reduktion av antalet parkeringsplatser för bil, så kallade flexibla parkeringstal (reducering görs inte för besöksparkering eller parkering för rörelsehindrade). I sammanhanget kan tre huvudsakliga åtgärdssteg användas;

- Bilpool
- Cykelåtgärder
- Beteendepåverkande åtgärder

I detaljplaneskedet tar fastighetsägaren tillsammans med kommunen ställning till platsspecifika lösningar, mobilitetsåtgärder och parkeringstal. I bygglovsskedet ska platsspecifika lösningar och parkeringstal lösas formellt genom avtal. Det är fastighetsägarens ansvar att redovisa hur efterfrågan på bilparkering löses och visa upp hur krav kopplade till den avtalade reduktionen kan uppfyllas (exempelvis avtal med bilpoolsaktör).

För att kommunen ska kunna bedöma mobilitetsåtgärdernas effekt och koppla dessa till reduktion av grundtalet behöver fastighetsägaren göra en mobilitetsutredning. Kommunen bedömer fastighetsägarens utredning och beslutar i varje enskilt fall om åtgärderna är tillräckliga för att få ett sänkt parkeringstal. Godkänns fastighetsägarens förslag upprättas ett avtal eller överenskommelse mellan kommunen och fastighetsägaren om hur mobilitetsåtgärderna ska genomföras, deras löptid och fastighetsägarens ansvar. Krav på uppföljning kan även avtalas där det är fastighetsägarens skyldighet att regelbundet (förslagsvis årsvis) visa hur efterfrågan på parkering ser ut över tid.

Reduktion för bilpool

Grundtalet för efterfrågan på bilparkering enligt steg 1 (grundtal eller tal för förväntad efterfrågan på parkering) kan reduceras om åtagande att ordna bilpool på lång sikt knyts till fastigheten (minst 5 år efter bygglovs beslut). Därtill ska medlemskap för bilpoolen ingå i hyran eller boendeavgiften. Placeringen av bilpoolen ska redovisas i bygglovet och ska, efter parkering för rörelsehindrade och cykelparkering, prioriteras närmast entréer.

Storleken på bilpoolen varierar till följd av efterfrågan på parkering. Ofta är det aktuellt med bilpool då minst 50 lägenheter utgör underlaget. Detta gör att det, i kombination med det begränsade utbudet av bilpooler i Finspång, bedöms mindre aktuellt med denna form av reduktion. Om det skulle bli aktuellt i en framtid kan det vara lämpligt med minst 2 bilpoolsplatser.

Reduktion för cykelfrämjande åtgärder

Förbättringar för cyklister såsom förbättrade cykelparkeringar och möjlighet till att ställa cykeln under tak eller i garage kan leda till att fler väljer att transportera sig med cykel. Fastighetsägare som genomför cykelfrämjande åtgärder kan få en ytterligare reduktion för bilparkeringstalet. Exempel på cykelfrämjande åtgärder kan vara:

- Extra god standard på cykelparkering
- Cykelpool med specialcyklar
- Cykelanordningar i fastigheten
- Subventionerad cykelservice för boende

Exempel på cykelanordningar kan vara att fastigheten får ett lättillgängligt cykelservicrum med pump och verktyg. En cykelpool bör erbjuda tillgång till specialcyklar som lådcyklar, cykelkarror

och liknande. En förutsättning för att avdrag ska kunna göras för cykelfrämjande åtgärder är att dessa tydligt marknadsförs till de boende.

Reduktion för beteendepåverkande åtgärder

Efterfrågan på parkering kan påverkas genom beteendepåverkande åtgärder. Exempel på beteendepåverkande åtgärder kan vara:

- Sponsrade kollektivtrafikbiljetter för de boende
- Synliggöra kostnaden för bilparkering
- Kampanjer för kollektivtrafik eller cykling
- Marknadsföring om mobilitetslösningar i tidigt skede
- Information till nyinflyttade om mobilitetslösningar
- Digitala tjänster, ex. MaaS (=Mobility as a Service), plattformar för samåkning och delningsekonomi m.m.

Ännu är kunskapen om långsiktiga effekter för beteendepåverkande åtgärder under utveckling men erfarenheter visar att flera beteendepåverkande åtgärder leder till värdefulla synergieffekter som i sin tur påverkar efterfrågan på parkering. Särskilt att synliggöra kostnaden för bilparkering så att de boende får betala hela den faktiska kostnaden för bilparkering kan bidra till att fler väljer bort exempelvis en andra bil. Dock förutsätter detta att det även i närområdet finns parkeringsavgifter eller annan form av reglering som gör att överspillning undviks.

3.3 Möjlig reduktion för Hotellet 5

Grundtalet bedömdes i steg 1 till 0,8/lgh vilket motsvarar 31 platser. Om fastighetsägaren kan påvisa ett paket av cykelfrämjande åtgärder, samt att dessa åtgärder marknadsförs, bedöms en reduktion på maximalt 10 procent kunna ges på grundtalet. Reduktionen är endast möjlig på den del som inte är besöksparkeringar, dvs de 28 platser som är för boende ($31 \cdot 0,9$). Om avdrag ges för cykelåtgärder innebär det att 25 platser för boende och 3 platser för besökare behöver ordnas, dvs totalt 28 platser istället för 31 som grundtalet anger. En förutsättning för att avdrag ska kunna göras är att fastighetsägaren tydligt marknadsför mobilitetsåtgärderna och hur parkeringssituationen ser ut för de boende.

Cykelparkeringstalet på 80 platser (2,1/lgh) är ett minimalt och kan inte reduceras.

4. MÖJLIG PARKERINGSLÖSNING

I detta kapitel beskrivs steg 3 i bedömningsmodellen för bilparkering, det vill säga hur efterfrågan på bilparkering kan tillgodoses.

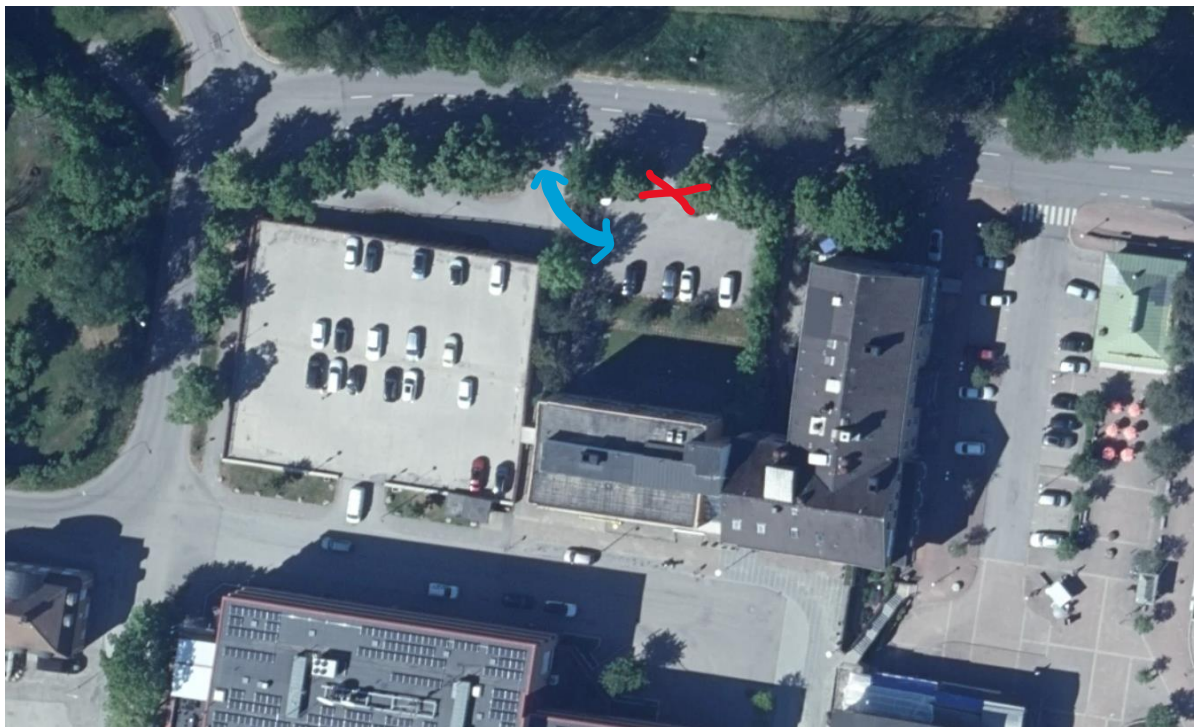
4.1 Samnyttjande

I första hand är det enligt plan- och bygglagen upp till fastighetsägaren att lösa parkering inom den egna tomten. Samtidigt är det kommunens ansvar i bygglovsskedet att säkerställa att kravet om att parkering "i skälig utsträckning" ordnas.

I och med planområdets centrala lokalisering i Finspång finns viss samnyttjandepotential vilket kan effektivisera användningen av parkering. På den aktuella ytan antas upp till fem P-platser efterfrågas av andra verksamheter i den västra delen av parkeringen. Dessa bör kunna samnyttjas med de boendes efterfrågan så det fortsatt rör sig om totalt 31 P-platser som behöver tillskapas. Framförallt besöksparkering bör vara möjlig att samnyttja med verksamheterna.

4.2 Parkeringslösning

Den totala ytan som idag är avsedd för parkering på fastigheten mäter ca 22*16 m. För att kunna nyttja ytan på ett effektivt sätt föreslås att infarten flyttas/samordnas med den gemensamma infarten till P-huset. Utöver att ge möjlighet till att inrymma fler P-platser ökar trafiksäkerheten i och med att man då kan stänga utfarten till Finsterwaldervägen, se figur 4.1 nedan.



Figur 4.1 Föreslagen ny infart till parkeringsytan.

I denna lösning kan man på ytan tillskapa 21 P-platser varav en för funktionshindrade som föreslås fördelas på följande sätt:

- 16 st för de nya lägenheterna varav 1 P för funktionshindrade
5 st för dagens verksamheter som samnyttjas för besöksparkeringen (3 P-platser).

Resterande 12 platser löses på annat sätt, förslagsvis genom parkeringsköp (se förslag nedan) på den intilliggande P-anläggningen väster om fastigheten.

Möjlighet att nyttja ytorna på ett mer attraktivt sätt?

Dagens P-yta (yta 1) skulle potentiellt kunna användas för andra ändamål än bilparkering för att öka attraktiviteten i utemiljön. Om fastighetsägaren önskar en sådan lösning skulle fler eller samtliga P-platser kunna ordnas genom P-köp, givet att plats finns i befintlig anläggning (yta 2). Själva P-köpet i sig innebär inte att parkeringen blir avgiftsfri för de boende utan kommunen kan ta ut avgift och bestämma reglering. Det har ofta en positiv effekt på att öka förutsättningarna för hållbart resande om kostanden för att ha egen bil särskiljs från själva boendekostnaden.

4.3 Parkeringsköp

En fastighetsägare är enligt 8 kap. 9–10 §§ i plan- och bygglagen (PBL) skyldig att tillhandahålla ett visst antal parkeringsplatser till de fastigheter de äger. Antalet parkeringsplatser som fastighetsägaren behöver tillhandahålla regleras av ett angivet parkeringstal i kommunens parkeringsnorm. I de fall en norm saknas gör kommunen en bedömning av varje enskilt fall. Ett parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper sig fri från skyldigheten att tillhandahålla parkeringsplatser. Istället åtar sig kommunen, mot betalning från fastighetsägaren, att tillhandahålla erforderligt antal parkeringsplatser så att fastighetsägare uppfyller kraven i parkeringsnormen/den särskilda utredningen.

Inför en exploatering tecknar kommunen ett parkeringsköpsavtal med fastighetsägaren. Vad som ska ingå i ett sådant avtal regleras delvis i PBL, men kommunen eller regionen har relativt stor frihet i skapandet av ett parkeringsköpsavtal.

Parkeringsköp finns i två varianter; friköp och avlösen.

- Vid ett friköp betalar fastighetsägaren en engångssumma till kommunen som då åtar sig att anlägga parkeringsplatserna. Betalningen sker vanligtvis omedelbart.
- Vid avlösen förbinder sig fastighetsägaren att hyra överenskommet antal parkeringsplatser under ett antal år, ofta minst 25 år.

En viktig aspekt kopplat till parkeringsköp är vilket pris fastighetsägaren ska betala kommunen för tillhandahållandet av den efterfrågade parkeringsplatsen. Det finns stora skillnader vilket pris kommuner och kommunala bolag som tar för parkeringsköpet. Generellt sett används tre olika prismodeller bland kommuner/kommunala bolag idag.

- Fastpris – fastighetsägaren betalar en förutbestämd summa för parkeringsköpet. T.ex. ett visst antal prisbasbelopp eller en fast summa som räknas upp med index.
- Procentuell andel av produktionskostnaden. Fastighetsägare betalar t.ex. 50–70% av produktionskostnaden.
- Projektspecifik kostnad – priset sätts baserat på intäktsbehovet i den specifika byggnationen.

Förutom det faktiska priset som betalas för ett parkeringsköp finns det ett antal villkor som bör vara med i ett parkeringsköpsavtal. Ett antal av dessa finns i PBL och utöver det hänvisar många kommuner till SOU 1989:23 där det vidare specificeras vad som bör ingå i ett parkeringsköpsavtal

- Typ av parkeringsköp - friköp eller avlösen (se förklaring nedan)
- Bestämd storlek och preciserat läge för parkeringsplatsen i fråga
- Avstånd från fastigheten
- Avtalstid
- Iordningställande inom rimlig tid
- Bibehållet antal platser över tid

I detta fall föreslås att man tillämpar ett fast pris per P-plats. I diskussionen med fastighetsägaren föreslås dock att eventuella andra alternativ initierade av fastighetsägaren beaktas givet att parkeringslösningen finns inom ett rimligt gångavstånd från fastigheten.

4.4 Särskilda avvägningar

Särskilda avvägningar kan krävas om parkeringsefterfrågan påverkar möjligheten till att skapa friyta, bevara kulturmiljöer, upprätthålla en god trafiksituation i övriga systemet eller om särskilda markförutsättningar finns på platsen. En särskild avvägning som alltid behöver beaktas är att behovet av friyta alltid går före parkering om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering.

4.5 Slutsatser

Förslaget på parkeringslösning innebär att delar av P-platserna för bil löses på fastigheten enligt förslaget i avsnitt 4.1.2 samt att resterande efterfrågan löses genom P-köp i närliggande befintlig anläggning. Om kommunen bedömer att reduktion av antalet platser kan ske med stöd i alternativa mobilitetsåtgärder kan antalet P-platser för P-köp bli lägre.

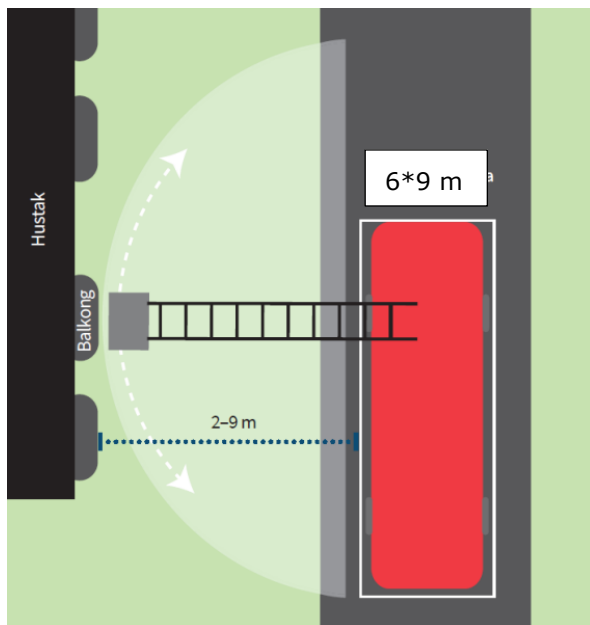
Ett annat antal P-platser kan bli föremål för P-köp i det fall befintlig yta önskas nyttjas till annat än bilparkering. Eventuella nuvarande avtal kopplade till befintligt nyttjande av marken måste dock identifieras och hanteras i sammanhanget.

5. UTRYMME RÄDDNINGSFORDON

5.1 Grundkrav

En uppställningsplats för räddningstjänst ska få plats på den egna fastigheten i ett optimalt läge för att kunna ta ned personer med stegbil. Måtten för denna bil är 6 meter i bredd (med stöd utfällda) och 9 meter i längd. Övriga fordon som räddningstjänsten eventuellt kan tänkas behöva använda, kan arbeta från avstånd.

Möjligheten finns att använda en parkeringsgata (mellan P-raderna) för uppställning av räddningsfordon. Maxavståndet från hur långt från bostaden uppställningsplatsen får ligga redovisas i figur 4 nedan. BBR säger generellt 9 m som maxavstånd mellan bostad (balkong/fönster) och uppställningsplats om inte annat anges i kommunalt handlingsprogram. Då mäter man från uppställningsplatsens kant till fönster/balkongräcke där de ska utrymma boende.



Figur 5.1. Uppställningsyta för räddningsfordon samt avstånd mellan fasad/balkong till uppställningsyta.

Detta innebär att fordonet ska kunna ställas upp inom en yta på 2-15 meter från balkong/fönstret. I figur 5.2 nedan visas det område, räknat från yttervägg, inom vilket bilen ska kunna ställas upp någonstans. En mer precis placering inom detta område föreslås tas fram i samråd med räddningstjänsten och vägas samman med övriga anspråk som ska finnas på platsen.



Figur 5.2 Yta inom vilken det är möjligt med uppställning av räddningsfordon. En mer precis plats föreslås tas fram i samråd med räddningstjänsten.

Inga fasta/ej flyttbara hinder accepteras på denna yta. Ytans tillgänglighet och definitiva läge bör tas fram i samråd med räddningstjänsten.