

Mobilitetsriktlinjer och vägledning för parkering i Härnösands kommun



Dokumentnamn	Mobilitetsriktlinjer och vägledning för parkering i Härnösands kommun	Dokumenttyp Styrdokument		
Fastställd/upprättad av	Kommunfullmäktige/Samhällsnämnden	Datum 2019-12-16	Diarienummer KS19-473,SAM17-2997	
Dokumentansvarig/processägare	Malin Sjöstrand	Version 1.0	Senast reviderad	Giltig t o m
Dokumentinformation	Innehåller riktlinjer för mobilitetsnorm och parkeringstal i Härnösands tätort			
Dokumentet gäller för	Härnösands kommun			



Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Ansvar.....	4
1.2	Metod	5
1.2.1	Osäkerhet.....	5
1.2.2	Bostäder.....	5
1.2.3	Verksamheter.....	5
1.2.4	Skolor	5
2	Ställningstaganden och strategier utifrån Trafikprogram Härnösand 2015-2052	7
2.1	Biltrafik och parkering.....	7
2.2	Cykeltrafik.....	7
2.3	Gångtrafik	7
2.4	Kollektivtrafik	7
3	Beräkningar och statistik	8
3.1	Befolkning och antalet bostäder.....	8
3.2	Boendetäthet.....	8
3.3	Biltäthet	8
3.4	Färdmedelsfördelning.....	9
3.5	Parkeringshus i Härnösand	9
3.5.1	Behövs ett nytt parkeringshus i Härnösand?.....	10
4	Zonindelning	11
5	Parkeringsnorm för bilar	12
5.1	Bostäder.....	12
5.1.1	Besöksparkering	12
5.1.2	Angöring och parkering för rörelsehindrade	13
5.2	Verksamheter.....	13
5.3	Skola.....	14
5.4	Pendlarparkering.....	14
6	Parkeringsnorm för cykel	15
6.1	Bostäder.....	15
6.2	Verksamheter.....	16
6.3	Skola.....	17
6.4	Pendlarparkering för cykel vid Härnösand central	17
7	Fastighetsägarens arbete med mobilitetsåtgärd	18
7.1	Hur ska mobilitetsåtgärder användas?.....	18
7.2	Är mobilitetsåtgärderna flexibla?	18
7.3	Vad ska en mobilitetsplan innehålla?	19
7.4	När ska mobilitetsplanen vara klar och hur blir den godkänd?.....	19
7.5	Vad gäller om mobilitetsplanen inte genomförs?	19
8	Källor.....	20

Bilagor

Bilaga 1 Statistik

1 Inledning

I takt med att Härnösand växer ökar konkurrensen om markens användning och fler asfalterade ytor måste ställas mot mötesplatser, torg, grönytor och bostäder. Mobilitetsriktlinjerna är avgränsade till Härnösands stad och följer det Trafikprogram som antagits för Härnösands kommun (SAM14-1864-210).

Härnösand ska utvecklas mot en struktur som tydligt signalerar en prioritering mellan trafikslag där cykel-, gång – och kollektivtrafik har företräde framför biltrafiken. Utvecklingen i Härnösand ska bidra till att Sveriges nationella åtaganden om minskad klimatpåverkan, helst utan nettoutsläpp av klimatgaser, uppfylls till år 2050. Detta förutsätter utveckling av ett hållbart transportsystem, där stadsplanering och utvecklade alternativ för klimatsmarta fordon och bränslen samverkar i en positiv samhällsutveckling.¹

År 2050 ligger Härnösand i framkant i Sverige avseende hållbarhet och resurs- och energihushållning. Invånarna använder olika typer av fordon som inte är beroende av fossila bränslen. Lokalt producerade drivmedel finns att tillgå och infrastrukturen är väl utbyggd för olika typer av fordon. Tillgången till elbil eller hybridfordon genom bilpooler, uthyrning eller lånesystem är god och därför har behovet att äga en egen bil minskat.²

En tydlig inriktning av mobiliteten gynnar och underlättar kommunens planering av parkering på allmän plats, men också vid beslut i exploateringsprojekt, planläggning och i bygglovshandlingen för bostäder och verksamheter. I enlighet med Trafikprogrammet ska stadskärnan göras mer tillgänglig och attraktiv och gående ska ha högst prioritet i stadskärnan.

Dessa riktlinjer innehåller även förslag på mobilitetsåtgärder som en fastighetsutvecklare/ fastighetsägare kan vidta för att ställa om till ett mer hållbart resande.

Riktlinjerna ska användas som utgångspunkt för de första tidiga dialogerna som planhandläggarna har med exploatörer i samband med framtagandet av nya detaljplaner. Av riktlinjerna framgår det minsta antalet parkeringsplatser som byggherren/exploatören ska ordna i samband med bygglovsprövningen för till- och nybyggnation samt ändrad användning av en fastighet.

Parkeringsstalet anges vanligen som antalet bilplatser per lägenhet, per anställd, eller per kvadratmeter byggnadsyta. Detta ger ett minsta antal parkeringsplatser som krävs för bygglov. I svenska kommuner förekommer inte parkeringsnormer som anger en övre gräns för antalet parkeringsplatser, men parkering kan begränsas i enskilda fall genom bestämmelser i detaljplanen.

Om parkeringstalet för bostäder är ”ett” så krävs minst en parkeringsplats per bostad. Om parkeringstalet för bil är lägre än ”ett” så förutsätts att flera hushåll inte har egen bil. Detta förekommer framförallt i flerbostadshus med god tillgång till kollektivtrafik

¹ Trafikprogram Härnösand 2015-2050, sid. 3.

² Ibid, sid. 8.

Cykeltrafik är en viktig del av ett hållbart transportsystem och cykelparkering/cykelgarage utgör en viktig komponent till bilparkering för att främja hållbart resande med god tillgänglighet.

Cykling ger en sundare livsstil som förbättrar folkhälsan och minskar avgaser och utsläpp. Skaran av cyklister är varierande och består av bland annat elcykelanvändare, snabba cyklister och de som vill cykla i en lugnare takt. I Sverige är det vanligt att äga en cykel och det finns i storleksordningen lika många cyklar som invånare i Sverige.

Sammanfattningsvis är det den sammanvägda tillgängligheten utav alla färdmedel som behöver utvecklas. För att uppnå en levande och tillgänglig stadskärna måste det vara enkelt och inbjudande att vandra runt i staden, besöka butiker och stadens utbud av restauranger och nöjen.

Utformningen av stadskärnans gaturum i kombination med en effektiv parkeringsstyrning är avgörande för att skapa en attraktiv och levande stadskärna.

1.1 Ansvar

I plan- och bygglagen (2010:900), PBL, behandlas bland annat frågan om parkering och anläggande av parkeringsplatser vilket kräver bygglov. Det är fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet.

Det är kommunerna som har det övergripande ansvaret för parkeringarnas planering och det är i detaljplanerna som kommunen anger vart parkering ska anordnas, se 4 kap. 13 § PBL jmf med 1 kap. 2 § PBL.

Kommunen har ingen skyldighet att anordna parkering, eftersom denna skyldighet åligger de enskilda fastighetsägarna. Kommunen (stadsbyggnadsnämnden eller motsvarande) anger det parkeringsbehov som fastighetsägaren har att tillgodose. Denna så kallade parkeringsnorm gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglov.

Härnösands kommun eftersträvar att skapa detaljplaner som är flexibla och som ska tillåta bostäder, verksamheter, skola etc. Vid nyetablering av bostäder och verksamheter krävs det samtidigt att man planerar för utbyggnaden av infrastrukturen. I enlighet med den strategi som tagits fram för stadsbyggnad i Trafikprogrammet ska följande prioritering göras vid nybyggnad av infrastruktur;

1. Cykeltrafik,
2. Gångtrafik,
3. Kollektivtrafik,
4. Biltrafik.

För anläggande av parkeringar för bil bör följande prioriteringsordning tillämpas.

Kvartersmark:

1. Boendeparkering
2. Besöks- och kundparkering

3. Arbetsplatsparkering.

Gatumark:

1. Angörings- och besöksparkering
2. Arbetsplatsparkering
3. Boendeparkering

1.2 Metod

Den statistik som ligger till grund för beräkningarna av parkeringstalet har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Verktöget använder resvaneundersökningar, trafikmätningar och intervjuer som källa för såväl alstringstal som fördelning av färdmedel och bryter ner resultatet på kommunnivå.

Uppgifter om boendetäthet och bilinnehav baseras på statistik erhållen från SCB.

Parkeringstalen för både cykel och bil redovisas med decimaler. Ett parkeringstal på exempelvis 12,3 avrundas till 12,5 och ett parkeringstal på 12,7 avrundas upp till 13,0.

Alla parkeringstal har därför stämts av genom en omvärldsbevakning av andra kommuner. Kommunerna som har ingått i omvärldsbevakningen är Laholm, Kiruna, Staffanstorp, Avesta Sundsvall och Örnsköldsvik.

1.2.1 Osäkerhet

Det finns en viss inbyggd osäkerhet i den statistik som har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg.

I de fall där normaltalen utifrån Trafikverkets trafikstringsverktyg har varit missvisande har parkeringstalen istället baserats på omvärldsbevakning.

Parkeringsnormen för cyklar är baserad på omvärldsbevakning av den norm som finns i Sundsvall och Örnsköldsvik.

1.2.2 Bostäder

För att kunna bestämma en parkeringsnorm för boendeparkering beräknas normen med hjälp av boendetätheten och bilinnehavet enligt följande:

Parkeringsnorm (bostäder) = antal personer per bostad x bilinnehav per 1000 innevånare.

1.2.3 Verksamheter

Hur många bilplatser och cykelplatser som krävs vid respektive arbetsplats beror på faktorer som typ av arbetsplats, läge och kollektivtrafikutbud m.m. För att kunna beräkna en parkeringsnorm för arbetsplatser utgår denna norm från antalet anställda per 1000 kvm BTA (bruttoarea). Särskilda utredningar kan komma att krävas och redovisas då särskilt.

1.2.4 Skolor

Trafiksituationen kring skolor lyfts ofta som problematisk. Därför är det extra viktigt att planera och främja trafikslag som minskar risken för oskyddade trafikanter kring skolor. Kollektivtrafiken är alltid prioriterad till

skolor. Därutöver bör det finnas möjlighet att ställa cykel under tak, samt laddplatser för elcyklar för både personal och elever.

2 Ställningstaganden och strategier utifrån Trafikprogram Härnösand 2015-2052

Följande strategier (i urval) från Trafikprogrammet ska genomsyra stadsplaneringen vid framtagandet av nya detaljplaner för etablering av bostäder och verksamheter.

2.1 Biltrafik och parkering

- Staden och gaturummet ska planeras på ett sätt som minskar efterfrågan på transporter med egen bil och som ger ökad transporteffektivitet,
- Planera biltrafiken med bra koppling till kollektivtrafiken,
- Utveckla innovativa och yteffektiva parkeringslösningar för centrala Härnösand,
- Stimulera samåkning och inrättandet av bilpooler,
- Utvecklade informationssystem leder trafikanterna den kortaste vägen mot målpunkten.

2.2 Cykeltrafik

- Planera för sammanhängande cykelvägnät med goda kopplingar inom centrala Härnösand och till omgivande bostadsområden och arbetsplatser,
- Utveckla cykelstråkens tillgänglighet, attraktivitet, trygghet och säkerhet,
- Inrätta cykelparkeringar på strategiska platser, till exempel i stadskärnan och vid bytespunkter.

2.3 Gångtrafik

- Prioritera och separera gångtrafiken från annan trafik,
- Utveckla gångstråkens tillgänglighet, attraktivitet, trygghet och säkerhet,
- Utveckla starka och naturliga kopplingar mellan olika stadsdelar och centrum.

2.4 Kollektivtrafik

- Utveckla bytespunkter och pendlarparkeringar,
- Prioritera befolkningstäta områden vid utbyggnad av kollektivtrafiken,
- Kollektivtrafikstråk utvecklas.

3 Beräkningar och statistik

3.1 Befolkning och antalet bostäder

Härnösands kommuns befolkning har ökat i sakta takt de senaste tio åren. Procentuellt har befolkningen ökat med ca 2 % de senaste tio åren.

Antalet bostäder i Härnösands kommun har ökat sedan 2013. Den procentuella ökningen av bostäder är ca 3 % mellan 2013 och 2017. Definitionen av en bostad innefattar såväl flerbostadshus som småhus, radhus osv.

Antalet personer per bostad i Härnösands kommun år 2017 var 1,9.

3.2 Boendetäthet

Antalet boende varierar dock mellan olika boendeformer. Statistiskt sett ser det ut enligt tabellen nedan för lägenheter, radhus/parhus och villor.

Typ av boende	BTA	Bostadsenheter	Boende	Procentuell fördelning
Lägenhet	1000	14	23	37 %
Radhus/parhus	1000	10	22	35 %
Villa	1000	8	17	28 %

Tabell 1. Den procentuella fördelningen av boenden i Härnösands kommun.

3.3 Biltäthet

Härnösands kommuns bilinnehav per 1000 personer har de senaste tio åren ökat. 2007 ägde 1000 personer 472 bilar jämfört med 505 bilar 2017. Den procentuella ökningen på 10 år är ca 7 %. Bilinnehavet per person i Härnösands kommun år 2018 var 0,68.

Antalet personbilar i trafik ökar stadigt varje år för flera av Sveriges län. Enligt Trafikverkets prognoser för personbilstrafiken för perioden 2014-2021 förväntas bilinnehavet öka ytterligare något fram till 2030. Därefter kommer ökningen av bilinnehavet minska. Främst på grund av inflyttning till större städer där bilbehovet inte är lika stort. Notera att även efter 2030 kommer bilinnehavet sakta öka, men inte i samma takt som innan 2030.³

³ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10801/RelatedFiles/2014_071_Prognos_for_personresor_2014_2030_trafikverkets_basprognos.pdf

3.4 Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelningen i Härnösands kommun har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikalkstringsverktyg. Sammanfattningsvis ser den procentuella fördelningen ut enligt tabellen nedan, som visar vilket transportmedel som nyttjas för att ta sig till och från olika aktiviteter respektive bostaden.

	Bil (%)	Kollektivtrafik (%)	Cykel (%)	Övrigt (%)
Lägenhet	26	7	6	61
Radhus/parhus	47	4	7	42
Villa	47	4	7	42
Kontor	52	9	12	27
Småindustri/hantverkare	75	5	10	10
Detaljhandel	40	3	5	52
Stormarknad	37	1	6	56
Närbutik	10	-	5	85
Restaurang	22	4	4	70

Tabell 2. Den procentuella färdmedelsfördelningen för bostäder och verksamheter.

Som framgår ovan är det bil som dominerar fordonstrafiken. Enligt den här statistiken är andelen som reser med kollektivtrafik väldigt låg. Underlaget har inte uppdaterats sen den subventionerade kollektivtrafiken infördes.

Sedan den subventionerade busstrafiken infördes i Härnösand (halvårsskiftet 2018), har användandet av kollektivtrafiken ökat. Oavsett om subventionen kvarstår är inriktningen, i enlighet med Trafikprogrammet, att främja och öka det kollektiva resandet.

Förutom bil är det kategorin ”övrigt” som dominerar mest. I denna kategori räknar man de som går till och från arbetet och olika aktiviteter på fritiden. Denna procentsats anses representativ med verkligheten då Härnösand är en relativt liten stad med korta avstånd som gör det enkelt att promenera.

3.5 Parkeringshus i Härnösand

Sweco har i en rapport ”Parkeringsplan Härnösand” (2015-02-06) sett över parkeringssituationen och utifrån denna gett ett antal rekommendationer gällande både gatuparkering och parkeringshus.

Rapporten slår fast att det finns outnyttjad kapacitet i parkeringshusen och att dessa platser oftast är tomma. Skälet till att bilisterna väljer bort parkeringshusen är delvis att det kostar att parkera i dessa (men det är gratis på kommunens parkeringar) samt att det upplevs som krångligare att parkera i parkeringshus än på en gatuparkering.

Det finns flera skäl till att försöka styra om parkeringen från gatuparkering till parkeringshus.

- Bättre nyttjande av mark, fler bilar ryms när parkering sker i flera plan,
- Större parkeringsytor i marknivå kan bebyggas eller användas till annat om bilar istället parkeras i parkeringshus,
- Längsgående parkeringar kan tas bort och ytan kan istället användas för att ge mer utrymme till gående och cyklister,
- Varmgarage ger upphov till mindre kallstarter och bidrar till bättre luftkvalitet i centrum, samt
- Fördel att ställa bilen under tak, särskilt vintertid.

Parkeringshusen i Härnösand ägs inte av kommunen utan är privatägda. Det finns därför ett behov av samordning med ägarna till dessa parkeringshus för att få ett bättre nyttjande av dess platser. Trafikprogrammet anger som strategi att man ska ”prioritera yteffektiva fordon vid planering av parkeringsanläggningar”, samt att ”parkeringsregler och avgiftssystem är utformade så att hållbara transporter prioriteras”.

3.5.1 Behövs ett nytt parkeringshus i Härnösand?

Rapporten ger inget entydigt svar om det behövs ytterligare parkeringshus i Härnösand eller vart ett sådant skulle kunna lokaliseras.

Om ett nytt parkeringshus skulle byggas i Härnösand kan vi nyttja mark som idag används till parkeringar till att skapa attraktiva gång- och cykelstråk i vattennära läge.

I arbetet med den nya översiktsplanen för Härnösand bör det pekas ut områden som skulle kunna vara lämpliga för en lokalisering av ett parkeringshus. Vidare bör det i arbetet med översiktsplanen pekas ut områden där gatuparkering kan tas bort till förmån för andra trafikslag i enlighet med Trafikprogrammet.

4 Zonindelning

Till ytan är Härnösands kommun en stor och vidsträckt kommun med olika förutsättningar.

Kommunen har därför delats in i två zoner avseende mobilitetsriktlinjer för bil och cykel.

Zon 1 (markerad med lila på kartan nedan) kännetecknas av god tillgång till kollektivtrafik och god tillgänglighet till cykelbanor. Inom zonen ligger bebyggelsen cirka 450 meter från närmaste busshållplats.

Zon 2 är Härnösands yttre bostadsområden och omfattas inte av mobilitetsriktlinjer eller parkeringstal. Dock ska de intentioner och strategier som lyfts fram i Trafikprogrammet användas vid exploatering och nyetablering av bostäder och verksamheter.



Figur 4: Zonindelning Härnösands kommun

5 Parkeringsnorm för bilar⁴

5.1 Bostäder

Bilnehavet och därmed efterfrågan på parkering beror ofta på bostadens upplåtelseform, där hyresrätter tenderar att ha en lägre parkeringsefterfrågan än bostadsrätter. Bostadens storlek samt tillgång till bra kollektivtrafikförbindelser och annan service är också faktorer som spelar in. Normen bör ses som en miniminivå där lokala förhållanden och förutsättningar får vägas in när parkeringsbehovet bestäms. Det ska i sammanhanget också beaktas att staden kommer att förtätas och att fler människor kommer att bo inom Härnösands tätort med god tillgång till alternativa färdmedel.

Vid exploatering och nyetablering av bostäder i centrala Härnösand (förtätning) bör man eftersträva att parkering ska ske under mark i parkeringsgarage. Detta gör att attraktiv mark kan nyttjas till grönytor och andra gemensamma ytor för kommunens invånare.

Följande norm bör tillämpas vid planering av nybyggnation eller ombyggnation till bostäder. Parkeringsstalet anger hur många parkeringsplatser som behövs per 1000 kvm BTA (bruttoarea), eller per lägenhet för bostäder.

	Bilplatser per lägenhet/1000 m ² BTA	Besöksparkering	Parkering för funktionsnedsatta	Kommentarer
Lägenheter *	0,75/8,3 **	0,1	5 % av det totala antalet bilplatser	
1-2 rum	0,60	0,1	-	
3 rum eller fler	0,90	0,1	-	
Studentboende	0,2	0,1	-	
Trygghetsboende	0,2-0,5	0,1	-	Särskild utredning kan krävas. Det lägre intervallet avser områden med god kollektivtrafik.
Särskilt boende	0,0,2	0,1	-	Särskild utredning kan krävas. Bilplats endast för vårdpersonal och besökare.

Tabell 3: Bilparkeringstal för bostäder

*Det generella parkeringstalet för lägenheter används endast i tidiga planeringsskeden, om lägenhetsfördelningen inte är känd.

**Utgår från en genomsnittlig lägenhet på 90 kvm BTA.

5.1.1 Besöksparkering

För besöksparkeringar är normen 0,1 per lägenhet eller 10 % av antalet parkeringar per 1000 m² BTA. Det innebär att för en hyresfastighet med tio lägenheter bör det finnas minst en besöksparkering.

⁴ Med bil menas fordon som ryms inom ramen för gällande miljöbilsdefinition och/eller är förenlig med kommunens riktlinjer för anskaffning av fordon.

5.1.2 Angöring och parkering för rörelsehindrade

Kravet är att minst en parkeringsplats för rörelsehindrade ska anordnas inom 25 meters gångavstånd från en byggnads entré. Dock bör cirka 5 % av bilplatserna vara anpassade för funktionshindrade. Parkeringsplats för rörelsehindrade räknas inte som besöksparkering utan räknas utöver de platser som behövs för boende och besökare.

5.2 Verksamheter

Parkeringsnormen för verksamheter brukar generellt beräknas utifrån antalet anställda multiplicerat med den procentuella del som beräknas köra bil till arbetet. För Härnösands del har parkeringstalet baserats på omvärldsbevakning från referenskommunerna.

För särskilda verksamheter som t.ex. nöjes- och motionsanläggningar, samlingslokaler och hotell varierar såväl arbetstäthet som besökstäthet beroende på inriktning och förutsättning varför särskilda utredningar krävs för dessa verksamheter.

	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplatsparkering	Varav besöksparkering
Industri	Särskild utredning krävs		
Kontor	22	20	2
Centrumhandel	30	6	24
Storskalig handel/nylokalisering	Särskild utredning krävs		
Restaurangverksamhet	26	5	21
Hotell	Särskild utredning krävs		
Idrottsanläggning	Särskild utredning krävs		
Nöjesanläggning	Särskild utredning krävs		

Tabell 4. Bilparkeringstal för verksamheter. Antalet parkeringar är baserat på omvärldsbevakning från referenskommuner.

5.3 Skola

Parkeringsnormen för skolor är baserade på omvärldsbevakning från referenskommunerna.

	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplatsparkering	Varav besöksparkering	Kommentar
Förskola	7	4	3	
Skola	0,3-0,6	-	5	Särskild utredning krävs om skoleleverna själva kör bil
Gymnasium	0,3-0,6	-	5	Särskild utredning krävs om skoleleverna själva kör bil

Tabell 5. Bilparkeringstal för skolor. Antalet parkeringar är baserat på omvärldsbevakning från referenskommuner.

5.4 Pendlarparkering

Den befintliga pendlarparkeringen i Härnösand har inventerats och bedöms uppfylla det behov som finns i Härnösands kommun.

Följande pendlarparkeringar finns i kommunen.

Lokalisering	Antal platser	Motorvärmare	Tid för parkering	Laddstolpe
Kaptensgatan	33 (2 platser för rörelsehindrade)	28	Max 7 dygn	Nej
Resecentrum (framför stationshuset)	12 (1 plats för rörelsehindrade)	Nej	15 min-2 h	Nej
Resecentrum (norra sidan vid Dollarstore)	48 (2 platser för rörelsehindrade)	3	Max 24 h	6 st.
Antjärn*	10	10	24 h	Nej
Älandsbro*	6	Nej	24 h	Nej

* Ej asfalterad yta eller uppmärkta parkeringsplatser.

Trafikverket har även ansvaret för en pendlarparkering i Veda som inte har några motorvärmarstolpar.

6 Parkeringsnorm för cykel⁵

Parkeringsmöjligheterna för cykel ska vara goda i kommunen. Exempel på åtgärder som kan vidtas för att förbättra för cyklister och uppmuntra till ett hållbart resande är:

- cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet. Exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast,
- cykelrum ska vara lätt nåbara med automatiska dörröppnare och faciliteter som exempelvis luftpump ska finnas tillgängligt,
- cykelparkeringar vid verksamheter kan med fördel placeras under tak och ha faciliteter som luftpump och laddare för elcykel,
- det bör finnas plats för lastcyklar och mopeder.

6.1 Bostäder

För villor och enfamiljshus samt för radhus/parhus ska cykelparkering (cpl) anordnas inom den egna fastigheten.

För flerfamiljshus bör det finnas en cykelparkering per mindre lägenhet och två parkeringar för större lägenheter. Därutöver ska det finnas 0,5 cykelplats per lägenhet för besökare. I flerfamiljshus bör man prioritera möjligheten att kunna ställa sin cykel skyddat i exempelvis ett cykelgarage. Det ska också finnas möjlighet att kunna ladda sin elcykel.

Tabellen nedan visar fördelningen av antalet cykelparkeringar beroende på boendeform som fastighetsägare bör planera för vid etablering av nya bostäder.

	Boende	Besökare	Kommentarer
Flerbostadshus	2 cpl/ lgh	0,5 cpl/ lgh	2 boende per lägenhet. Minst en cpl/lgh ska vara lättillgänglig och finnas nära en entré.
Små lägenheter ≤ 35 m ²	1 cpl/ lgh	0,5 cpl/ lgh	1 boende per lägenhet
Studentboende	1 cpl/ lgh	0,5 cpl/ lgh	1 boende per lägenhet
Trygghetsboende	1 cpl/ lgh	0,1 cpl/ lgh	Särskild utredning kan krävas. Om boende har stort vårdbehov behövs cpl endast för vårdpersonal och besökare.
Särskilt boende	1 cpl/ lgh	0,1 cpl/ lgh	Särskild utredning kan krävas. Om boende har stort vårdbehov behövs cpl endast för vårdpersonal och besökare.

Tabell 6. Cykelparkeringstal för bostäder. Siffrorna baseras på omvärldsbevakning från referenskommuner.

⁵ Med cykel menas här en cykel och/eller lastcykel med eller utan eldrift som kan användas helt eller delvis i olika former. Utrymmet för lastcykel kan behöva utredas särskilt.

6.2 Verksamheter

Cykelparkering för verksamheter utgår från antalet anställda multiplicerat med den procentuella del som beräknas cykla till arbetet.

För särskilda verksamheter som t.ex. nöjes- och motionsanläggningar, samlingslokaler och hotell varierar såväl arbetstäthet som besökstäthet beroende på inriktning och förutsättning varför särskilda utredningar krävs för dessa verksamheter.

Tabellen nedan anger det antal cykelparkeringar som verksamhetsutövare bör planera för vid etablering av ny verksamhet.

	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetstagare	Varav besöksparkering	Kommentar
Industri	3 cpl /1000 m ²	Främst för personal	Särskild utredning	
Kontor	8 cpl / 1000 m ²	8 cpl	1 cpl /1000 m ²	
Centrumhandel	15	3	14	
Närbutik	12	2	10	
Storskalig handel/nylokalisering	Särskild utredning kan krävas beroende på lokaliseringen			
Restaurangverksamhet	16	2	14	
Hotell	Särskild utredning krävs			
Idrottsanläggning	-	0,2 cpl/anställd	20-40 cpl per 100 besökare	Antalet platser beror på lokalisering
Nöjesanläggning	-	0,2 cpl/ anställd	5-35 cpl per 100 besökare	Störst behov vid konserter och centrala etablissemang. Lågre vid bio och teater.

Tabell 7. Cykelparkeringstal för verksamheter.

6.3 Skola

Parkeringsnormen för cyklar är baserade på omvärldsbevakning från referenskommunerna.

Kollektivtrafiken är alltid prioriterad till skolor. Därutöver bör det finnas möjlighet att ställa cykel under tak, samt laddplatser för elcyklar för både personal och elever. På förskolor bör det finnas möjlighet till väderskyddade platser att lämna barnvagn eller cykelkärra.

	Verksamhet	Arbetstagare	Elever/besökande	Kommentar
Förskola	-	0,2 cpl/ anställd	2 cpl/ avd	Det kan behöva cp även för de större barnen.
Skola	-	0,2 cpl/ anställd	30/50/70 cpl per 100 elever	Siffrorna avser åk F-3 /4-6 /7-9. Ökat behov med ökad ålder och antal elever
Gymnasium	-	0,2 cpl/ anställd	50/70 per 100 elever	Ökat behov med ökad ålder och antal elever. Beror också på lokaliseringen.

Tabell 8. Cykelparkeringstal för skolor.

6.4 Pendlarparkering för cykel vid Härnösand central

De befintliga pendlarparkeringarna för cykel i Härnösand har inventerats och bedöms uppfylla det behov som finns i kommunen.

Lokalisering	Antal platser	Under tak	Möjlighet att fylla luft
Kaptensgatan	20	20	Nej
Resecentrum (framför stationshuset)	16	16	Nej
Resecentrum (norra sidan vid Dollarstore)	16	16	Nej
Resecentrum (södra sidan av stationsbyggnaden)	68	32	Nej
Antjärn	-	-	-
Älandsbro	20	20	Ja

7 Fastighetsägarens arbete med mobilitetsåtgärd

För att ställa om till ett mer hållbart resande finns möjligheten att använda smarta lösningar (s.k. mobilitetsåtgärder) för att tillgodose tillgängligheten till en fastighet. Mobilitetsåtgärderna ska spegla Trafikprogrammet och prioritera gång, cykel och kollektivtrafik före bilism. Vid exploatering eller verksamhetsförändring ska överväganden göras för att främja dessa trafikslag i planeringen.

En mobilitetsåtgärd är en åtgärd som ersätter behovet av att äga och/eller minskar behovet av att parkera en bil, dvs. minskar bilplatsbehovet i direkt anslutning till en fastighet.

Mobilitetsåtgärder kan användas för att minska bilplatsbehovet (parkeringsnormen) och minska kostnader för att etablera parkeringar för fastighetsägare i kommunen, vilket på sikt bygger en hållbar framtid i Härnösand.

Exploatörer som ska etablera flerfamiljshus bör informeras om möjligheten att installera laddstolpar för elbilar/hybridbilar och ska ges kontaktinformation till Härnösands Energi och Miljö för att få mer information och kunskap om vad det innebär att installera laddstolpar.

Urval av exempel på mobilitetsåtgärder

- Samnyttjande av parkeringsplatser
- Avtal om bilpool för hyresgäster
- Förbättrade cykelfaciliteter, ex. fast luftpump, reparationsrum. Ladduttag för elcykel, automatisk dörröppnare, duschmöjligheter.
- Erbjuda reskort i kollektivtrafiken
- Cykelpool
- Laddstolpar för elbil/hybridbilar

7.1 Hur ska mobilitetsåtgärder användas?

Om mobilitetsåtgärder används samlas de i en mobilitetsplan för aktuell fastighet som fastighetsägaren eller fastighetsutvecklaren ska arbeta utifrån. Planen följs upp i dialog med fastighetsägaren. En fastighetsägare som ska bygga ett flerfamiljshus, ska informeras om vilka mobilitetsåtgärder som finns, hur de kan komma att påverka exploateringstalet för fastigheten och att det kan bidra till minskade kostnader för exploateringen. Fastighetsägaren ska uppmuntras att vidta mobilitetsåtgärder.

7.2 Är mobilitetsåtgärderna flexibla?

Mobilitetsåtgärderna ska vara flexibla utifrån den teknikutveckling som råder i vår omvärld och vara vägledande i bygglovsprocessen.

Det ska vara möjligt att komma med idéer på åtgärder som kan minska bilplatsbehovet och stimulera mer hållbara trafikslag enligt ställningstaganden och strategier som bland annat återfinns i Härnösands kommuns klimatplan och trafikprogram.

7.3 Vad ska en mobilitetsplan innehålla?

Förutom mobilitetsåtgärder (de åtgärder som föreslås och vilka effekter de har) ska en mobilitetsplan innehålla en kort beskrivning av vad som ska byggas eller byggas om och hur stor byggnadsytan är. Det ska även framgå hur många människor byggnaden är avsedd för och hur tillgängligheten ser ut till olika transportmedel till och från fastigheten. Planen ska även innehålla förslag på hur ofta planen ska följas upp och på vilket sätt.

7.4 När ska mobilitetsplanen vara klar och hur blir den godkänd?

Den ska vara klar och lämnas in samtidigt som bygglovets.

Kommunen redovisar synpunkter på inlämnad plan och trafikprogram som kan finnas till fastigheten och som behöver beaktas. Tillsammans beslutar parterna om trafiksituationen är fungerande. Om den inte är fungerande tas förslag på åtgärder fram tills båda parter är nöjda.

7.5 Vad gäller om mobilitetsplanen inte genomförs?

Om planen inte fungerar på ett tillfredsställande sätt är det fastighetsägarens ansvar att vidta åtgärder i dialog med kommunen eller anlägga de parkeringar som krävs enligt parkeringsnormen i Härnösands kommun.

8 Källor

Program

Trafikprogram Härnösand år 2015-2050

Rapporter

Parkeringsplan Härnösand, Sweco, 2015-02-06

Figurer

Figur 1: Folkmängd i Härnösand 2007-2017

Figur 2: Antal bostäder i Härnösand 2013-2017

Figur 3: Antal bilar per 1000 personer i Härnösand och i riket som helhet

Figur 4: Zonindelning Härnösands kommun

Tabeller

Tabell 1: Uppskattning av antal personer i olika typer av boenden

Tabell 2: Den procentuella färdmedelsfördelningen för bostäder och verksamheter

Tabell 3: Bilparkeringstal för bostäder

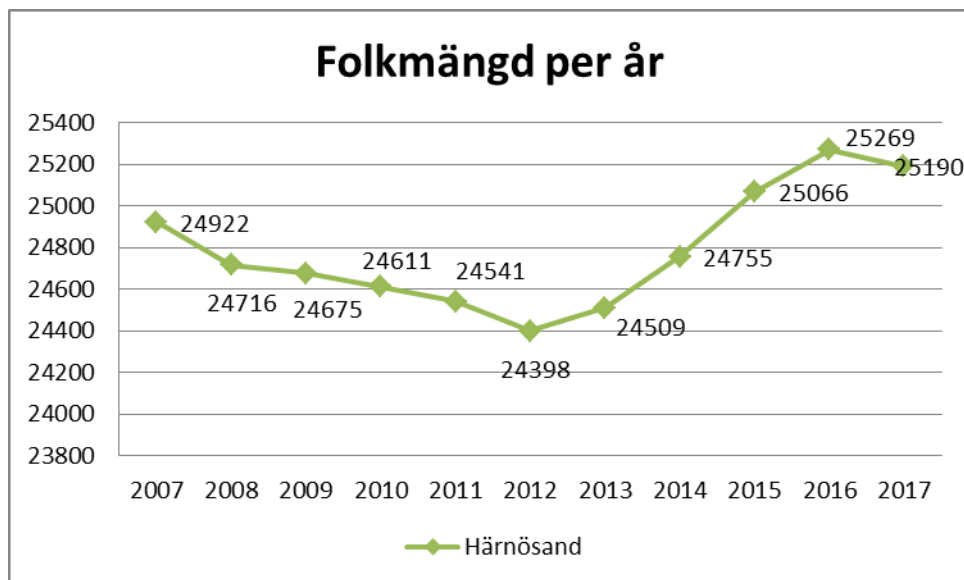
Tabell 4: Bilparkeringstal för verksamheter

Tabell 5: Bilparkeringstal för skolor

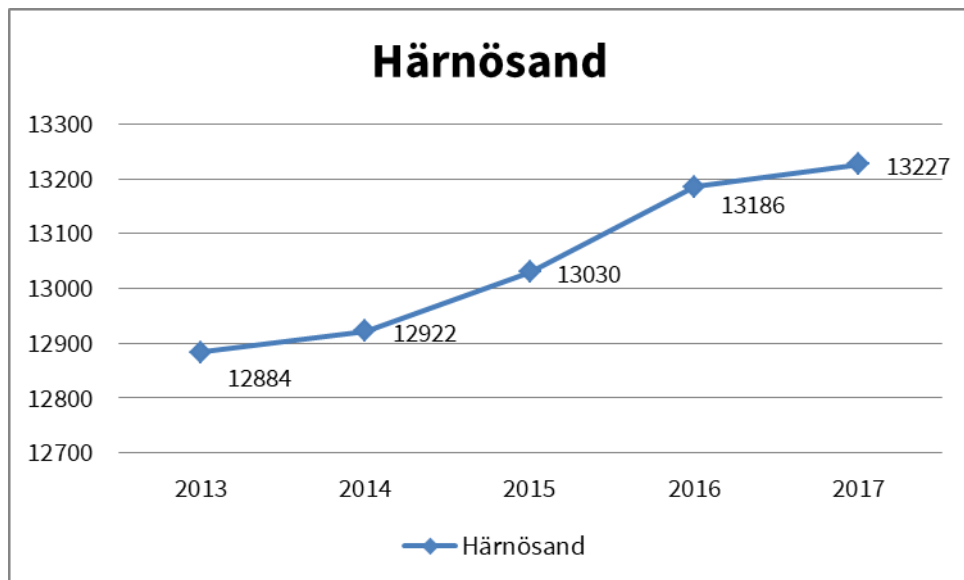
Tabell 6: Cykelparkeringstal för bostäder

Tabell 7: Cykelparkeringstal för verksamheter

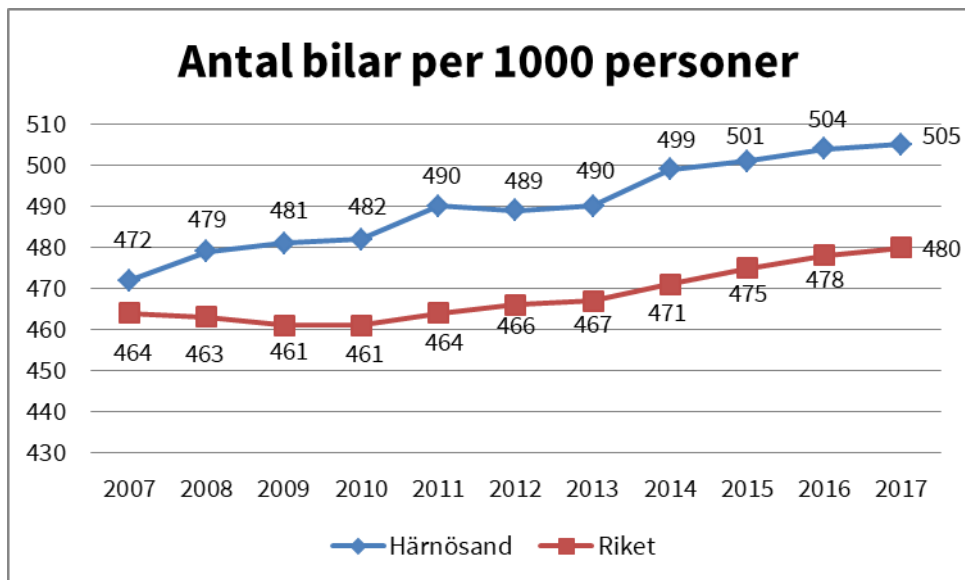
Tabell 8: Cykelparkeringstal för skolor

Bilaga 1 - Statistik

Figur 1. Folkmängden i Härnösand mellan åren 2007-2017. Källa: SCB 2018



Figur 2. Antalet bostäder i Härnösand mellan åren 2013-2017. Källa: SCB 2018



Figur 3. Antalet bilar per 1000 personer i Härnösand och i riket som helhet. Källa: SCB 2018