

Parkeringstal

för Partille kommun



Innehåll

Förord	4
---------------------	----------

Sammanfattning	5
-----------------------------	----------

Bakgrund	6
-----------------------	----------

Inledning	6
-----------------	---

Parkeringsstalen ersätter gällande parkeringsnormer	6
---	---

Vikten av aktuella parkeringsta	6
---------------------------------------	---

Tillvägagångssätt	6
-------------------------	---

Parkeringsstal i stället för parkeringsnorm	7
---	---

Parkeringsstal för bil och cykel

Bostäder

Parkeringsstal för bostäder - bil	8
---	---

Parkeringsstal för bostäder - cykel	9
---	---

Kontor och industri

Parkeringsstal för kontor och industri - bil	9
--	---

Parkeringsstal för kontor och industri - cykel	9
--	---

Handel

Parkeringsstal för handel - bil	10
---------------------------------------	----

Parkeringsstal för handel - cykel	10
---	----

Skolor

Parkeringsstal för skolor - bil	11
---------------------------------------	----

Parkeringsstal för skolor - cykel	11
---	----

Vårdinrättningar

Parkeringsstal för vårdinrättningar - bil	12
---	----

Parkeringsstal för vårdinrättningar - cykel	12
---	----

Övriga anläggningar

Parkeringsstal för övriga anläggningar - bil	12
--	----

Parkeringsstal för övriga anläggningar - cykel	13
--	----

Tillämpning av parkeringstalen

Inledning	14
Lokalisering och utformning av parkeringsplatser	
Bilparkering	14
Cykelparkering	14
Tillämpning vid detaljplan respektive bygglov	
Detaljplan	15
Bygglov	15
Minimi- och maximalt	15
Zonindelning	
Bostäder	16
Verksamheter	21
Handel	21
Reduktion av parkeringstal	
Samutnyttjande	22
Parkeringsköp	23
Bilpool	23
Grön resplan	23
Parkering för funktionshindrade	23
Gångavstånd till parkering	24
Angöring	24
Mätetal för parkeringsbehov	24
Dimensionerande tidpunkt	24
Beräkningsunderlag	
Bostäder	25
Bilnehav	25
Cykel	27
Kollektivtrafik	27
Arbetsplatser	28
Yta per sysselsatt	28
Handel	29
Fortsatt arbete	30
Begreppsförklaring	31

Förord

Kommunstyrelsen i Partille kommun antog den 4 april 2010 nya Riktlinjer för bedömning av parkeringsplatsbehov. Parkeringstalen bygger på dessa riktlinjer och ersätter parkeringsnormen Riktlinjer för bedömning av bilplatsbehov i Partille kommun från 1996.

Parkeringstalen är inte juridiskt bindande utan avses att användas som riktlinjer vid bedömning av lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovärenden. Kommunen har delats in i fyra zoner för bostäder och två zoner för handel samt verksamheter. Parkeringstalen för bostäder och verksamheter skiljer sig åt beroende på inom vilken zon verksamheten eller bostaden är lokaliserad.

Parkeringstalen är framtagna av Samhällsbyggnadskontorets plan- och gatuavdelningar. Arbetet har bedrivits under hösten 2010 och våren 2011.

Handlingen är framtagen av
Samhällsbyggnadskontoret, Partille kommun.
Antagen av Kommunstyrelsen 2011-03-08.

Ledningsgrupp:

Björn Marklund, Förvaltningschef
Jörgen Hermansson, Mark- och exploateringchef
Sören Lundh, Gatuchef
Tomas Soovik, VA-chef
Viveca Risberg, Plan- och byggchef, stadsarkitekt

Arbetsgrupp:

Johanna Ståhle, Miljöplanerare
Josefin Westerlund, Planarkitekt
Thomas Berggren, Trafikingenjör

Sammanfattning

Parkeringsstalen bygger på Riktlinjer för bedömning av parkeringsplatsbehov och ersätter Riktlinjer för bedömning av bilplatsbehov i Partille kommun från 1996. Parkeringsstalen är avsedda som riktlinjer för att förenkla handläggningen av plan- och bygglovärenden.

Markanvändning

Parkeringsstalen omfattar riktlinjer för bil- och cykelparkeringar vid planering för:

- Bostäder
- Kontor och industri
- Handel
- Skolor
- Vårdinrättningar
- Hotell och restaurang

Vid övriga ändamål bör lämpligt utrymme för parkering bedömas utifrån en särskild parkeringsutredning.

Detaljplan och bygglov

I detaljplaneskedet anger parkeringstalen det antal bil- och cykelparkeringsplatser som detaljplanen bör möjliggöra.

I bygglovsskedet fastställs hur stor del av fastighetsägarens byggrätt från detaljplaneskedet som ska tas i anspråk.

Zonindelning

Kommunen har delats in i zoner där parkeringstalen för bostäder, verksamheter och handel skiljer sig åt beroende på inom vilken zon bostaden eller verksamheten är lokaliserad.

Parkeringstal för bostäder, arbetsplatser och handel

Parkeringsstalen för bostäder består av minimi- och maximaltal och är uppdelade i tal för boende och besökare. Kommunen har delats in i fyra zoner baserade på tillgänglighet till kollektivtrafik, service samt skolor/förskolor. I centrala Partille tillämpas maximaltal medan parkeringsstalen i övriga Partille uttrycks i form av minimaltal.

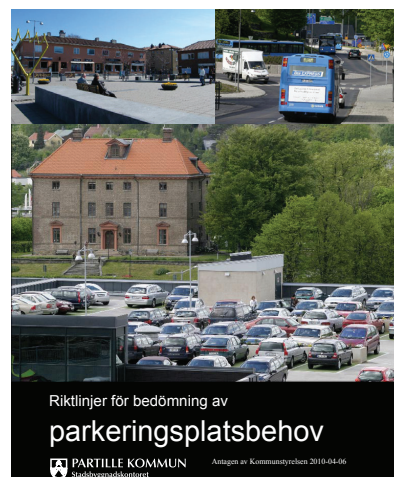
För arbetsplatser är parkeringsstalen uppdelade i tal för besökare och sysselsatta. Kommunen har delats in i två zoner baserat på tillgänglighet till kollektivtrafik.

Parkeringsstalen för handel är uppdelade i tal för besökare och sysselsatta. Avstånd till kollektivtrafik har varit styrande vid zonindelning och beräkning av parkeringsstalen.

Bakgrund

Inledning

De nya parkeringstalen bygger på Riktlinjer för bedömning av parkeringsplatsbehov antagna av Kommunstyrelsen den 4 april 2010. Parkeringsriktlinjerna ger vägledning vid avvägning mellan olika intressen i arbetet med att skapa attraktiva livsmiljöer för kommunens invånare. Kommuninvånarnas transportbehov ska tillgodoses genom en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga persontrafikslag samt medverka till att skapa goda och attraktiva boendemiljöer. Riktlinjerna ska uppmuntra fler till att gå, cykla och använda sig av kollektivtrafiken.



Parkeringstalen ersätter gällande parkeringsnormer

De nya parkeringstalen ersätter parkeringsnormen i Riktlinjer för bedömning av bilplatsbehov i Partille kommun antagna av Kommunstyrelsen den 2 oktober 1996. Utgångspunkten för de nya parkeringstalen är Göteborgsregionens målsättningar inom miljö och hållbar utveckling samt strävan efter en högre andel kollektivtrafikresor i linje med K2020. Den gamla normen förutspådde en kraftigare ökning av bilinnehavet fram till 2005 än vad som skett i realiteten. De nya parkeringstalen baseras på dagens bilinnehav.

I de nya parkeringstalen har kommunen delats in i zoner och parkeringstal för cykel har tillkommit.

Vikten av aktuella parkeringstal

Efterfrågan på parkering påverkas av många faktorer som över tid kan förändras. Exemplevis kan bebyggelsestrukturen, de politiska målsättningarna samt bilanvändningen och bilinnehavet förändras. Parkeringstalen ska vara ett levande dokument och bör revideras vart femte år. Revideringen ska säkerställa att parkeringstalen överensstämmer med andra kommunala dokument såsom kommunens Översiktsplan, lokala K2020, Energiplanen och Bostadsbyggnadsprogrammet.

Tillvägagångssätt

Parkeringstalen klargör hur plan- och bygglagens (PBL:s) bestämmelser om parkering ska tillämpas i Partille kommun. En ny PBL kommer att träda i kraft den 2 maj 2011. I sak innehåller den nya PBL samma regler om parkering som den gamla. Parkeringsfrågorna återfinns i 4 kap. 13 §, 8 kap. 9 § punkt 4 samt i 8 kap. 10 §. Syftet med parkeringstalen är att finna en balans mellan att säkerställa att ett tillräckligt antal parkeringsplatser tillförs vid ny- och ombyggnation, motverka långtidsparkering på det kommunala vägnätet samt i möjligaste mån effektivisera nyttjandet av parkeringar och därmed bil- och markanvändningen. Parkeringstalen ska medverka till att tillgodose invånarnas transportbehov och baseras på en sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag.

Utgångspunkten för de nya parkeringstalen har varit den gamla parkeringsnormen från 1996. Målsättningen med de nya parkeringstalen är att minska användningen av bilen till förmån för

kollektivtrafiken i linje med K2020-arbetet. Vid beräkning av parkeringstalen för bostäder har statistik över bilinnehav och boendetäthet varit grundläggande. Även tillgänglighet till kollektivtrafik och service har varit vägledande samt en jämförelse med andra kommuners parkeringstal har gjorts. För beräkning av parkeringstalen för arbetsplatser har hänsyn tagits till yta per sysselsatt samt tillgänglighet till kollektivtrafik. Handelns parkeringstal baseras på närhet till kollektivtrafik.

Då parkeringstalen är tänkta att vara ett levande dokument har utgångspunkten för zonindelningen varit dagens situation med nuvarande bebyggelsestruktur, kollektivtrafik samt service. I takt med att Partille växer behöver zonindelningen ses över och vid behov justeras.

Parkeringstal i stället för parkeringsnorm

I stället för att använda ordet parkeringsnorm har parkeringstal valts med syfte att förtydliga hur talen ska tillämpas. Parkeringstalen har ingen direkt rättsverkan utan är en lokal tillämpning av PBL:s regler om parkering. Parkeringstalen ska även säkerställa att liknande ärenden bedöms på ett likartat sätt.

Parkeringstal för bil och cykel

Bostäder

Parkeringstal för bostäder - bil

Grunden för parkeringstalen för bostäder är att de boende skall ha tillgång till en parkeringsplats på ett rimligt gångavstånd från bostaden. De boende ska ges möjligheten att ha bilen parkerad vid bostaden dygnet runt för att möjliggöra en större valfrihet kring val av färdmedel och för att främja kollektivtrafikresandet.

Partille kommun har delats in i zoner för att tydliggöra skillnad i bilinnehav samt tillgång till kollektivtrafik och service.

För småhus ska enskild parkering anordnas på den egna tomten. Besöksparkering inkluderas i parkeringstalen.

För flerbostadshus görs ingen skillnad mellan hyres- respektive bostadsrätter. Besöksparkering inkluderas i parkeringstalen och kan med fördel samutnyttjas med andra verksamheter.

Begreppet äldreboende omfattar både boende med och utan tillhörande vård. För äldreboende utan tillhörande vård, exempelvis seniorboende 55+, gäller samma krav som för flerbostadshus. För äldreboende med ett visst vårdbehov antas de boende inte ha egen bil. Vid äldreboenden med i huvudsak vårdfunktion anger parkeringstalen parkering endast för anställda och besökare.

Bostäder	Bilplats/ lägenhet	Bilplats/ lägenhet	Bilplats/ lägenhet	Bilplats/ lägenhet
	zon 1	zon 2	zon 3	zon 4
Småhus, inkl besök	1,2 (max)	1,2	2	2
	Bilplats/ 1000m ²	Bilplats/ 1000m ²	Bilplats/ 1000m ²	Bilplats/ 1000m ²
Flerbostadshus, inkl besök	12 (max)	8	10	12
	Bilplats/ 1000m ²			
Vårdboende inkl anställda, hela Partille	0,2			

Tabell 1: Parkeringstal för bostäder.

Parkeringstal för bostäder - cykel

För småhus anges inga parkeringstal för cykelparkering. De boende får parkera sina cyklar på den egna tomten i den omfattning de finner lämpligt.

Flerbostadshus har två olika parkeringsbehov för cykel. För boende och besökares cyklar ska det i nära anslutning till entrén finnas plats för cykelparkering. Enligt BBR 3:23 ska det även finnas rum för förvaring av cyklar i bostadslägenhetens närhet. Förrådsutrymmena bör placeras lättåtkomligt och utformas så att de upplevs som attraktiva och säkra.

Flerbostadshus	Cykelplats/ 1000m²
	Hela Partille
Boende, förråd	20
Besök och boende i anslutning till entrén	7
Vårdboende inkl anställd	2

Tabell 2: Parkeringstal för flerbostadshus.

Kontor och industri

Parkeringstal för kontor och industri - bil

Parkeringstalen för kontor och industri är uppdelade på tal för besökande och sysselsatta. Vid beräkning av parkeringstalen för sysselsatta har hänsyn tagits till yta per sysselsatt samt tillgänglighet till kollektivtrafik.

Parkeringstalen för besökande till kontor och industri baseras på en jämförelse med andra kommuner i Sverige och har anpassats till Partille kommuns förutsättningar.

Kontor och industri	Bilplats/ 1000m²	
	zon 1	zon 2
Kontor		
besökande	0,5	0,8
sysselsatta	8	15
Industri		
sysselsatta	5	10

Tabell 3: Parkeringstal för kontor och industri.

Parkeringstal för kontor och industri - cykel

Goda möjligheter till cykelparkering behöver erbjudas vid arbetsplatsen för att göra cykeln attraktiv som transportmedel. Cykelparkering ska ordnas i så nära anslutning till entrén som möjligt och cykelparkering inomhus bör övervägas för att kunna erbjuda en trygg parkeringsplats över natten. För många anställda är det även en förutsättning att ha tillgång till omklädningsrum och duschmöjligheter.

Kontor och industri	Cykelplats/ 1000m ²	Cykelplats/ 1000m ²
	zon 1	zon 2
Kontor		
besökande	2	1
sysselsatta	13	7
Industri		
sysselsatta	6	6

Tabell 4: Parkeringstal för kontor och industri.

Handel

Parkeringstal för handel - bil

Andelen bilburna kunder till butiker skiljer sig åt beroende på butikens läge och funktion. Lägre andel bilburna kunder har dagligvarubutiker i bostadsområden, butiker i centrala Partille samt butiker i kommundelscentran. Även volymhandel och handel med skrymmande varor har ett lägre behov av parkeringsplatser per kvadratmeter BTA.

Parkeringstalen för handel består av tal för besökande och sysselsatta. Vid handel med dagligvaror/livsmedel görs ett tillägg. Vid volymhandel och handel med skrymmande varor görs ett avdrag från parkeringstalen.

Parkeringstalen för handel baseras på jämförbara tal i Göteborgs Stad och har anpassats till förutsättningarna i Partille kommun.

Handel	Bilplats/ 1000m ²	Bilplats/ 1000m ²
	zon 1	zon 2
besökande	30	45
dagligvaror/livsmedel, hela Partille	Tillägg 10	Tillägg 10
volymhandel/ handel med skrymmande varor	Minus 10	Minus 10
sysselsatta	1,5 (max)	1,5 (max)

Tabell 5: Parkeringstal för handel.

Parkeringstal för handel - cykel

Behovet av antal cykelparkeringar beror på typ av handel och dess lokalisering. Vid försäljning av skrymmande varor och/eller i de fall handeln är lokaliserad i stadens utkant är behovet av cykelparkeringar oftast mindre. Handel med ett stort lokalt upptagningsområde bör ha ett högre antal cykelparkeringar då många resor till handelsplatsen är korta. Cykelparkeringar bör i första hand anordnas på kvartersmark. I centrala lägen kan dock cykelparkeringar på gatumark tillåtas.

Handel	Cykelplats/ 1000m ²	Cykelplats/ 1000m ²
	zon 1	zon 2
besökande	6-12	3-6
volymhandel/ handel med skrymmande varor	särskild utredning	särskild utredning
sysselsatta	4	2

Tabell 6: Parkeringstal för handel.

Skolor

Parkeringstal för skolor - bil

Behovet av bilparkeringsplatser varierar beroende på utbildningsnivå. För förskolor och grundskolor behövs parkeringsplatser endast för anställda och föräldrar som hämtar och lämnar barn. För årskurs 0-3 bör behovet av angöring för hämtning och lämning av barn särskilt beaktas. För gymnasieskolor och för vuxenutbildningar är andelen elever som åker bil högre.

Skolor	Bilplats/ 1000m ²	Bilplats/ 1000m ²
	zon 1	zon 2
Gymnasium och vuxenutbildning		
besökande	3	6
sysselsatta	2	3
Grundskolor		
besökande	3	5
sysselsatta	2	4
Förskolor		
besökande	5	7
sysselsatta	2	3

Tabell 7: Parkeringstal för skolor.

Parkeringstal för skolor - cykel

Behovet av cykelparkeringar varierar beroende på utbildningsnivå. Generellt ökar behovet av cykelparkeringar ju högre utbildningen är. Förskolor har lägst behov och här anger parkeringstalen de anställdas och föräldrarnas behov.

Skolor	Cykelplats/ 1000m ²
	Hela Partille
Gymnasium och vuxenutbildning	
elever, besökande och sysselsatta	60-90
Grundskolor	
elever, besökande och sysselsatta	20-45
Förskolor	
barn, besökande och sysselsatta	20-30

Tabell 8: Parkeringstal för skolor.

Vårdinrättningar

Parkeringstal för vårdinrättningar - bil

I kommunen finns vårdcentraler samt läkar- och tandläkarmottagningar. Parkeringstalen för dessa anläggningar utgörs av ett rekommenderat intervall som detaljplanen bör möjliggöra och omfattar både besökande och sysselsatta. I varje enskilt fall bör en särskild utredning genomföras för att avgöra projektets behov av parkeringsplatser.

Vårdinrättningar	Bilplats/ 1000m ²
	hela Partille
Besökande och sysselsatta	15-25

Tabell 9: Parkeringstal för vårdinrättningar.

Parkeringstal för vårdinrättningar - cykel

I kommunen finns vårdcentraler samt läkar- och tandläkarmottagningar. Behovet av cykel-parkeringar skiljer sig åt mellan olika typer av vårdinrättningar. Störst behov har lokal sjukvård medan vårdhem har ett lägre behov. I varje enskilt fall bör en särskild utredning genomföras för att avgöra projektets behov av cykelparkeringsplatser.

Vårdinrättningar	Cykelplats/ 1000m ²
	hela Partille
Besökande och sysselsatta	15-50

Tabell 10: Parkeringstal för vårdinrättningar.

Övriga anläggningar

Parkeringstal för övriga anläggningar - bil

För idrottsanläggningar och samlingslokaler bör en särskild utredning göras i varje enskilt fall. Idrottsanläggningar med ett lokalt upptagningsområde har en högre samåkningsfrekvens jämfört med övriga lokala samlingslokaler.

Övriga anläggningar	Bilplats/ 1000m ²
	Hela Partille
Hotell	
besökande	10
sysselsatta	2
Restaurang	
besökande	20
sysselsatta	10

Tabell 11: Parkeringstal för övriga anläggningar.

Parkeringstal för övriga anläggningar - cykel

För idrottsanläggningar och samlingslokaler bör en särskild utredning göras i varje enskilt fall. Idrottsanläggningar med ett lokalt upptagningsområde har ofta en högre efterfrågan på cykel-parkeringar jämfört med övriga lokala samlingslokaler.

Goda parkeringsmöjligheter för cykel i anslutning till hållplatserna förbättrar samverkan mellan trafikslagen och är således en viktig del i "Hela resan"-perspektivet. Kommunens ambition är att det ska finnas tillgång till cykelparkeringar vid strategiska belägna hållplatser och vid hållplatser med fler än 100 påstigande.

Cykelparkeringarna bör utformas i enlighet med Västtrafiks hållplatshandbok och lokaliseras i direkt anslutning till hållplatsen men bör vara väl avskild från hållplatsytan och gångbanan. När antalet påstigande är tillräckligt stort bör cykelparkeringen förses med tak samt möjlighet att låsa fast cykeln.

Övriga anläggningar	Cykelplats/ 1000m ²
	Hela Partille
Hotell	
besökande	1
sysselsatta	2
Restaurang	
besökande	3
sysselsatta	5
	Cykelplats/ påstigande
	Hela Partille
Hållplats över 100 påstigande	5-10
Hållplats över 500 påstigande	10-20
Hållplats över 1000 påstigande	20-30

Tabell 12: Parkeringstal för övriga anläggningar.

Tillämpning av parkeringstalen

Inledning

Kommunen har ingen skyldighet att anordna parkering utan skyldigheten ligger i första hand på fastighetsägaren. Vid godkännande av bygglov har dock kommunen skyldighet att säkerställa att kravet på parkering uppfylls. Om inte fastighetsägaren kan tillgodose behovet av parkering inom fastigheten är denne skyldig att ordna parkering på annat håll inom rimligt gångavstånd från fastigheten.

Vid ansökan om bygglov bedöms i varje enskilt fall om lämpligt utrymme för parkering har tillgodosetts i skäligen utsträckning. Grunden för denna bedömning är gällande parkeringstal.

Parkeringsstalen ska tillämpas vid:

- nybyggnation
- om- och/eller tillbyggnad
- ändring av byggnadens användningssätt

Vid om- och/eller tillbyggnad krävs endast ett tillskott av parkeringsplatser motsvarande differensen mellan de föreskrivna parkeringstalen före respektive efter ombyggnaden. Detta kan medföra att ett ytterligare behov av fler parkeringsplatser inte föreligger enligt gällande parkeringstal. Befintliga parkeringsplatser avser både bilplatser inom den egna fastigheten och tillgängliga platser på annan fastighet som regleras genom redan befintliga avtal. Om inga parkeringsplatser finns innan ombyggnaden krävs en särskild utredning. En särskild parkeringsutredning krävs även om projektets ändamål skiljer sig från de som anges i parkeringstalen.

Lokalisering och utformning av parkeringsplatser

Bilparkering

Det är fastighetsägarens ansvar att ordna parkeringsplatser. Riktlinjer för parkering anger att parkeringsplatser i första hand skall ordnas på kvartersmark. Även parkeringsplatser för besökande bör ordnas på kvartersmark, undantag vid samutnyttjande. Parkering på allmän platsmark ska utformas som korttidsparkering i de centrala delarna av Partille. Markparkeringar bör ersättas med gemensamma anläggningar där det är lämpligt och kan med fördel placeras under mark. Parkeringarna bör visuellt anpassas till den omgivande miljön, exempelvis genom ett visst inslag av grönska.

Cykelparkering

Fastighetsägaren ansvarar för att ordna cykelparkeringsplatser och parkeringen skall i första hand lösas på kvartersmark inom den egna fastigheten. Vid andra typer av målpunkter, exempelvis handel, kollektivtrafikhållplatser och större allmänna anläggningar, kan det vara aktuellt att kombinera behoven av cykelparkeringar på kvartersmark och allmän plats. Vid uppställning på allmän plats bekostar kommunen parkeringen och ansvarar för underhåll om inget annat har reglerats i avtal.

Generellt behöver antalet cykelparkeringar utökas i hela Partille kommun, både korttids- och långtidsparkeringar. Cykelparkeringarna ska vara placerade på strategiska platser, vara upplysta samt uppfattas som trygga av cyklisten. Kommunens målsättning är att tillgodose behovet av cykelparkeringar vid alla typer av målpunkter. Parkeringarna ska lokaliseras nära målpunkten,

vara av god kvalitet och erbjuda goda möjligheter att låsa fast cykelns ram. Gångavståndet mellan cykelparkeringen och målpunkten bör vara kortare än motsvarade till bilparkeringen. För långtidsparkeringar ökar kraven på standard och de bör vara väderskyddade. För cykelparkering under nattetid, främst vid bostäder, bör cykelställ i gemensamma cykelförråd övervägas för god stöldsäkerhet.

Parkeringarna ska vara rätt dimensionerade så att det alltid finns tillgång till lediga platser. Parkeringarna behöver kontinuerligt driftas och underhållas för att se till att skrotcyklar och övergivna cyklar forslas bort vid behov. I detaljplaner ska krav finnas på ordnad cykelparkering. Krav på anordnande av cykelparkeringar kan ställas vid nybyggnation och i viss mån även vid ändring av en byggnad eftersom cykeln enligt trafikförordningen är ett fordon och ska behandlas på samma sätt som bilar.

Tillämpning vid detaljplan respektive bygglov

Parkeringsriktlinjerna anger att cykel- och bilparkeringar i första hand ska anordnas på kvartersmark. I centrala lägen ska allmän platsmark/gatumark i första hand användas till korttidsparkeringar. Parkeringstalen syftar till att vara vägledande vid bedömning av lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovärenden. Parkeringstalen skiljer sig inte åt mellan detaljplane- respektive bygglovsskedet.

Detaljplan

I detaljplaneskedet anger parkeringstalen det antal bil- och cykelparkeringsplatser som detaljplanen ska möjliggöra vilket innebär en byggrätt för parkering. Kommunen ska säkerställa lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel samt kan även vid behov reglera parkeringens utformning. Utgångspunkten för parkeringstalen ska vara planbestämmelserna för detaljplanen alternativt den sannolika användningen av marken i förhållande till planens syfte.

Bygglov

Vid ansökan om bygglov fastställs hur stor del av fastighetsägarens byggrätt från detaljplaneskedet som ska tas i anspråk, det vill säga det minsta antalet parkeringsplatser som fastighetsägaren måste anordna. Om endast en del av en byggrätt används måste en rimlighetsbedömning göras för att bestämma antalet parkeringsplatser som ska anläggas.

Minimi- och maximalt

Parkeringstalen definierar det minsta alternativt det maximala antalet parkeringsplatser som krävs vid bostäder, arbetsplatser och handel. Parkeringstalen uttrycks genom minimi- alternativt maximalt.

Minimitalen anger det minsta antalet parkeringsplatser som exploitören måste ordna i samband med bygglovsprövning för om- och nybyggnation av en fastighet. Minimitalen anger ingen övre gräns för hur många parkeringsplatser som maximalt får byggas inom ett område vilket innebär att kommunen har svårare att påverka hur många parkeringsplatser som anläggs.

Maximitalen anger det högsta antalet parkeringsplatser som får anläggas vid bostäder och verksamheter. Maximitalen innebär en möjlighet för kommunen att styra exploitören och begränsa antalet parkeringsplatser inom ett område. Ett syfte med maximitalen är att kommunen lättare ska kunna påverka kommuninvånarnas val av transportmedel.

För Partille kommun har en kombination av minimi- och maximital ansetts vara mest lämplig med hänsyn till målsättningarna i parkeringsriktlinjerna. Parkeringstalen för centrala Partille anges i form av maximital eftersom tillgången på exploaterbar mark är begränsad, området har god kollektivtrafikförsörjning och god tillgänglighet till service. I övriga delar av kommunen uttrycks parkeringstalen i form av minimital.

Zonindelning

Efterfrågan på parkering skiljer sig åt mellan kommunens olika delar till följd av olikheter i bebyggelsestruktur, boende-, arbets- och biltäthet samt skillnad i tillgänglighet till kollektivtrafik och service. Partille kommun har därför delats in i zoner där parkeringstalen för bostäder, verksamheter och handel skiljer sig åt beroende på inom vilken zon verksamheten eller bostaden är lokaliserad. Ett syfte med zonindelningen är att möjliggöra en bättre konvergens med verkligheten och mer rättvisande parkeringstal.

Zonerna har justerats något i förhållande till kriterierna, bland annat med hänsyn till hur gator och bostadsområden är lokaliserade. Gränserna på kartmaterialet är schematiskt illustrerade och vid bedömning av vilken zon som ska tillämpas ska kriterierna i texten nedan vara styrande.

I de centrala delarna av Partille och i kommundelscentran bör man i en del fall överväga om boende och anställda kan ha sin bilparkering på ett något längre avstånd.

Bostäder

För bostäder tillämpas följande zonindelning:

- centrumzon (zon 1)
- mycket god tillgänglighet (zon 2)
- god tillgänglighet (zon 3)
- mindre god tillgänglighet (zon 4).

I centrumzonen och i zonen med mycket god tillgänglighet är avstånden till kollektivtrafik och service korta vilket minskar behovet av att använda bil. En anpassning av parkeringstalen möjliggör en högre täthet av bebyggelsen vilket medför att fler invånare ges möjlighet till ett attraktivt boende nära kollektivtrafik och service.

För cykelparkeringar finns inga zoner.

Kriterier för zonerna

Centrumzon

Centrumzonen motsvarar området för den fördjupande översiktplanen för centrala Partille. Avstånden till kollektivtrafik, livsmedelshandel samt till skolor och förskolor är korta. Inom området planeras för nya bostäder, verksamheter och handel. Områdets goda tillgänglighet och korta avstånd medför ett lägre behov av att använda bil. Inom zonen tillämpas maximital.

Mycket god tillgänglighet

De som bor eller arbetar inom zonen mycket god tillgänglighet har tillräckligt korta avstånd till kollektivtrafik och service för att det ska betraktas som attraktivt att inte köra bil utan istället gå, cykla eller åka kollektivt. I denna zon bör således biltätheten vara lägre. Zonen omfattar kommundelscentran.

Kriterier för zonen mycket god tillgänglighet:

- Högst 200 meter till hållplats
- Högst 200 meter till livsmedelshandel
- Högst 400 meter till skola/förskola

God tillgänglighet

I zonen för god tillgänglighet är avstånden till kollektivtrafik och service något längre och biltätheten förväntas således vara något högre. Zonen omfattar områden i nära anslutning till respektive kommundelscentra.

Kriterier för zonen god tillgänglighet:

- Högst 400 meter till hållplats
- Högst 400 meter till livsmedelshandel
- Högst 800 meter till skola/förskola

Mindre god tillgänglighet

Zonen mindre god tillgänglighet omfattar de områdena av kommunen som ligger utanför tätort. Avståndet till kollektivtrafik och service är längre och behovet av en parkeringsplats nära bostaden och arbetsplatsen är därför större.

Kriterier för zonen mindre god tillgänglighet:

- Mer än 400 meter till hållplats
- Mer än 400 meter till livsmedelshandel
- Mer än 800 meter till skola/förskola

Bedömning av utbyggnadsområden

Vid planering av nya bostads- och verksamhetsområden ska en bedömning göras huruvida zonen är aktuell eller om den behöver uppgraderas.

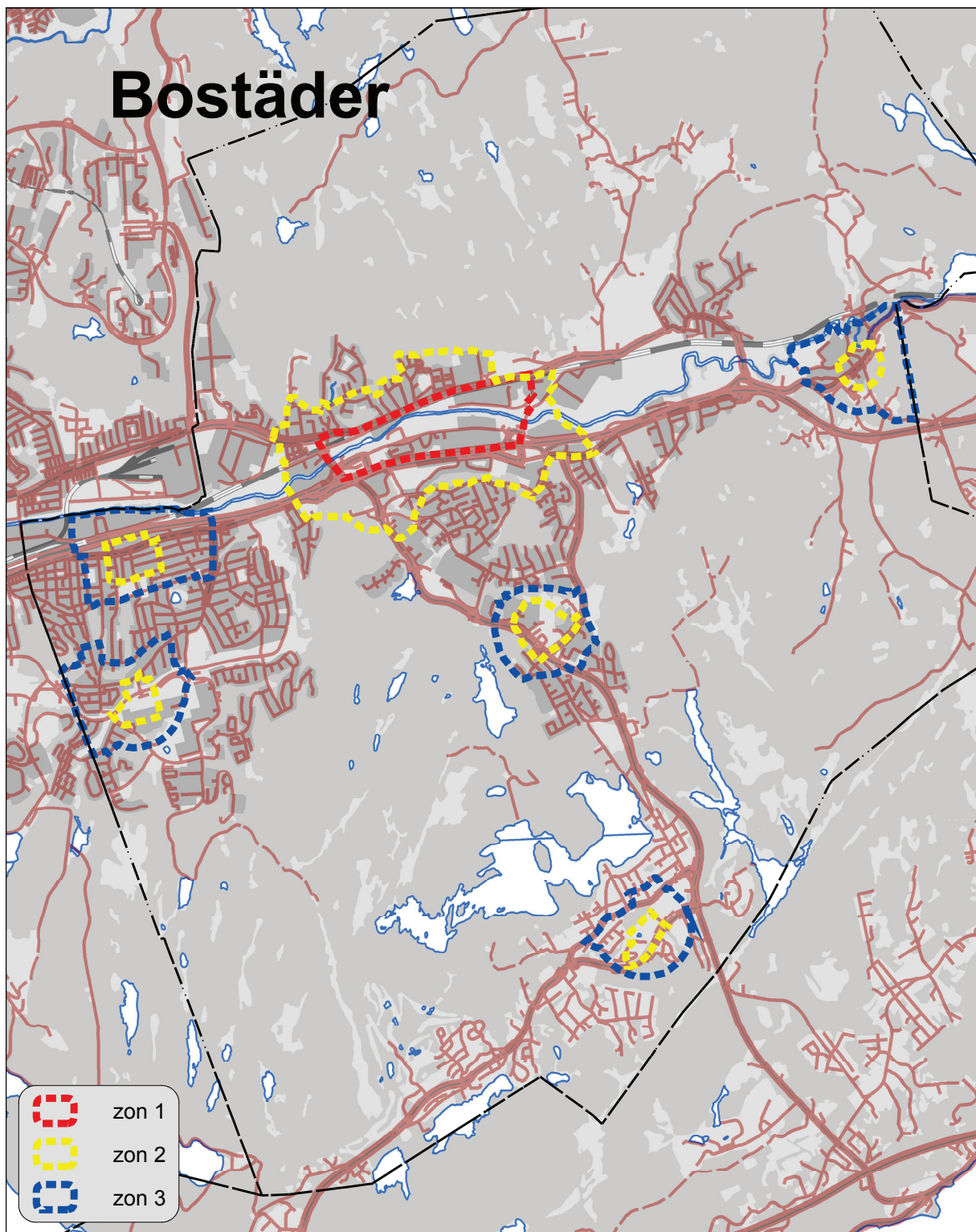


Bild 1: Zonindelning för bostäder. Övriga kommunen tillhör zon 4.

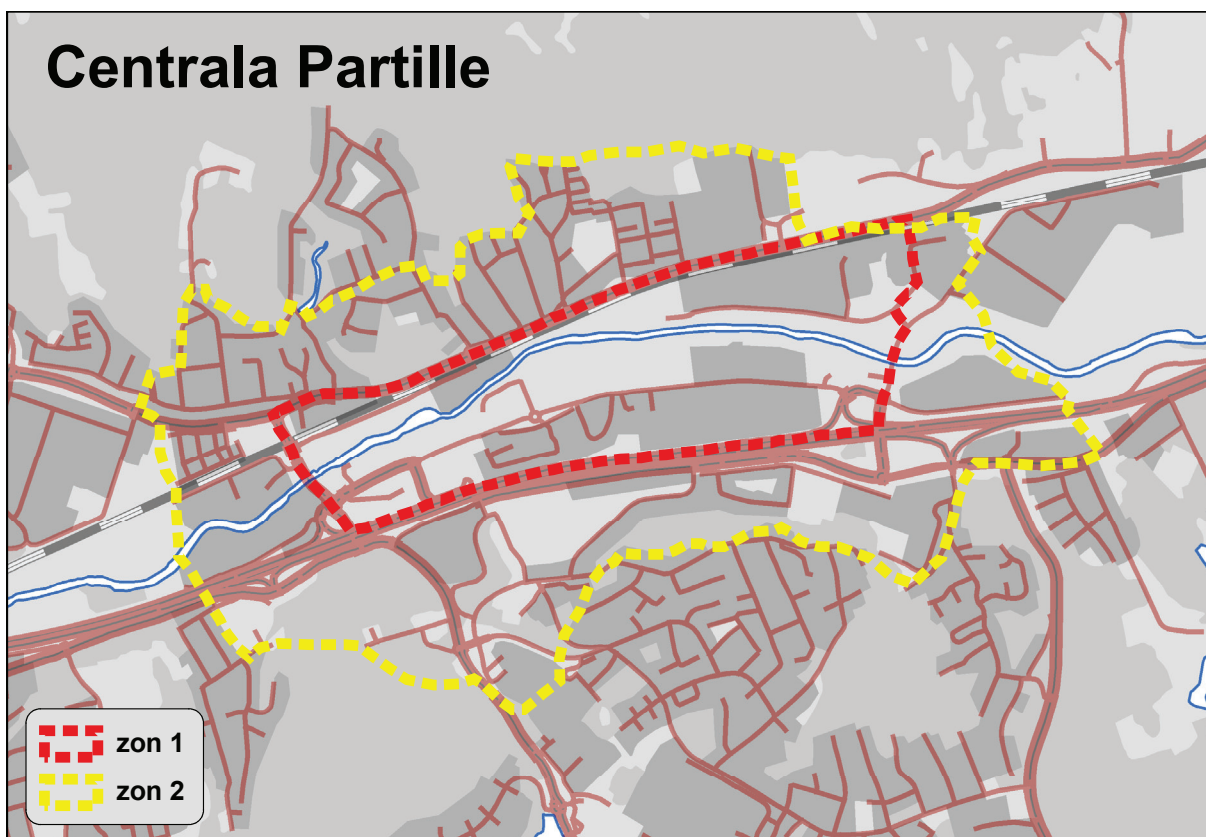


Bild 2: Zonindelning för bostäder i centrala Partille.

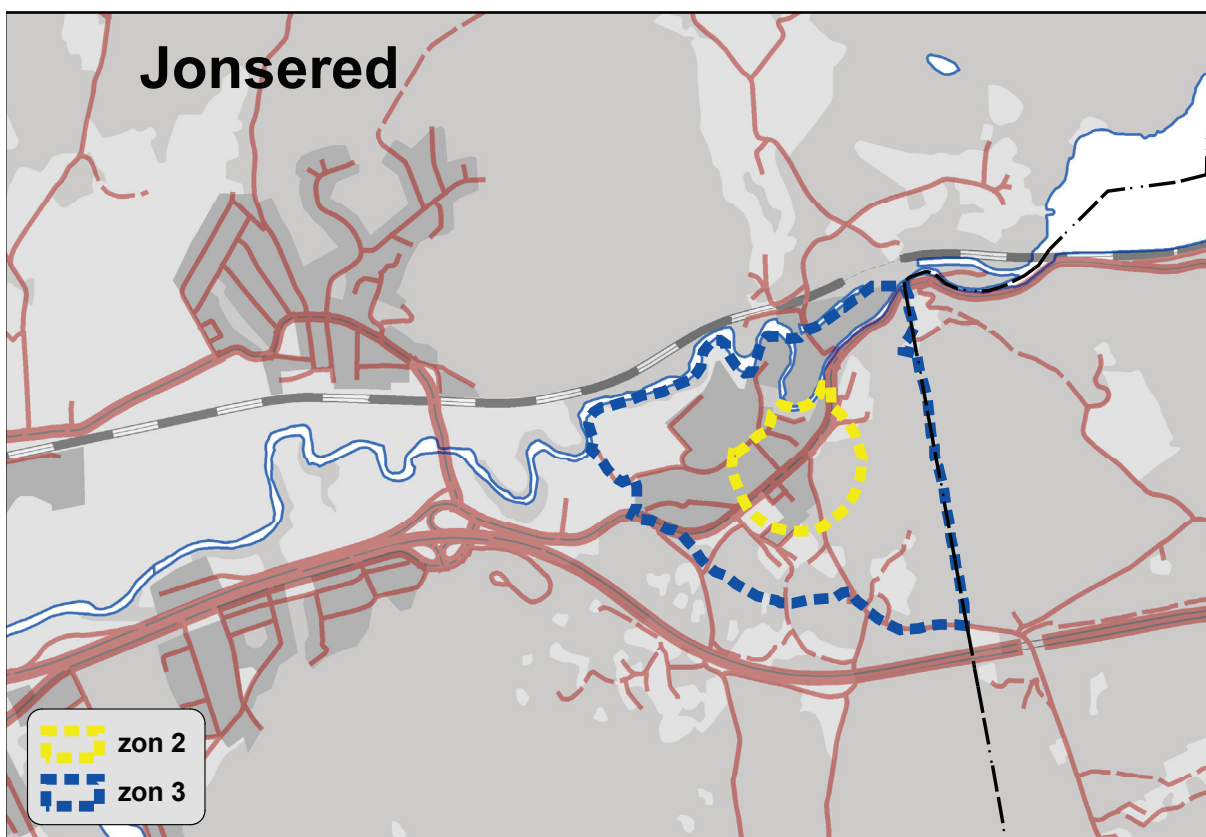


Bild 3: Zonindelning för bostäder i Jonsered.

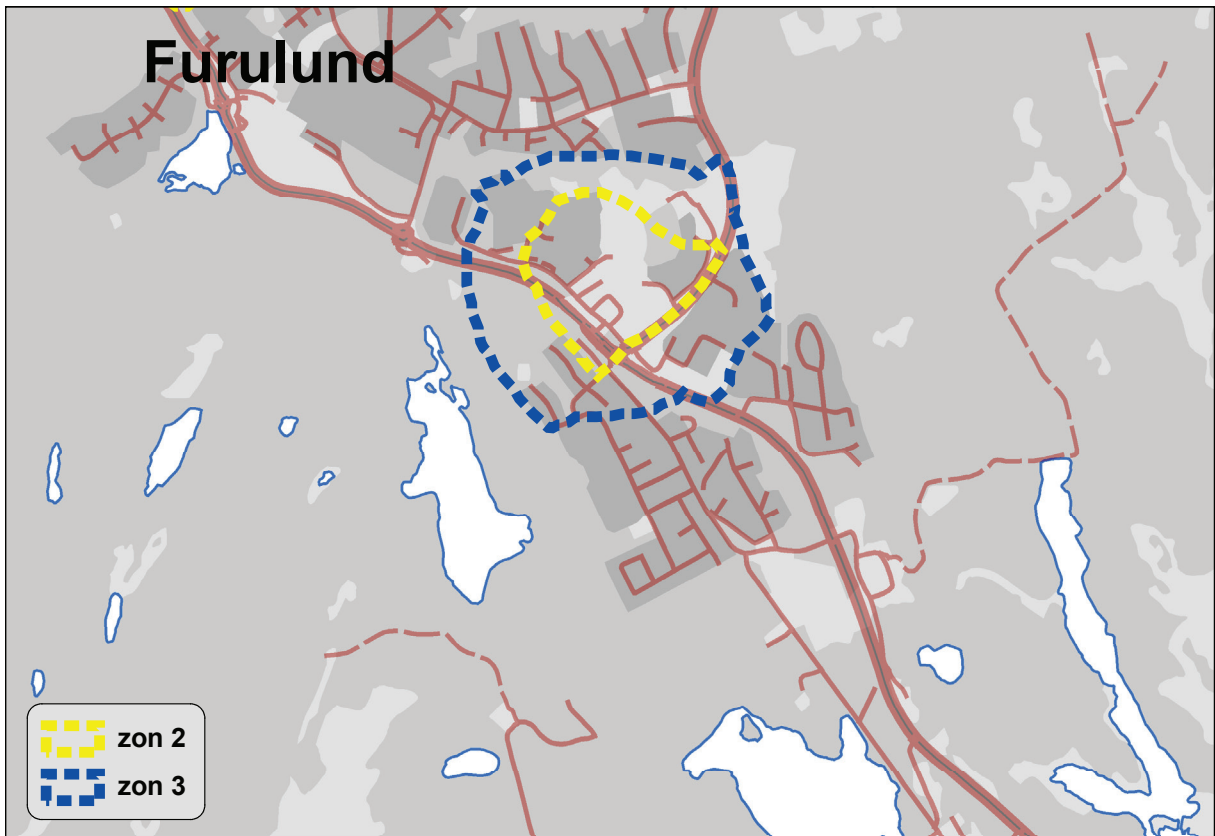


Bild 4: Zonindelning för bostäder i Furulund.

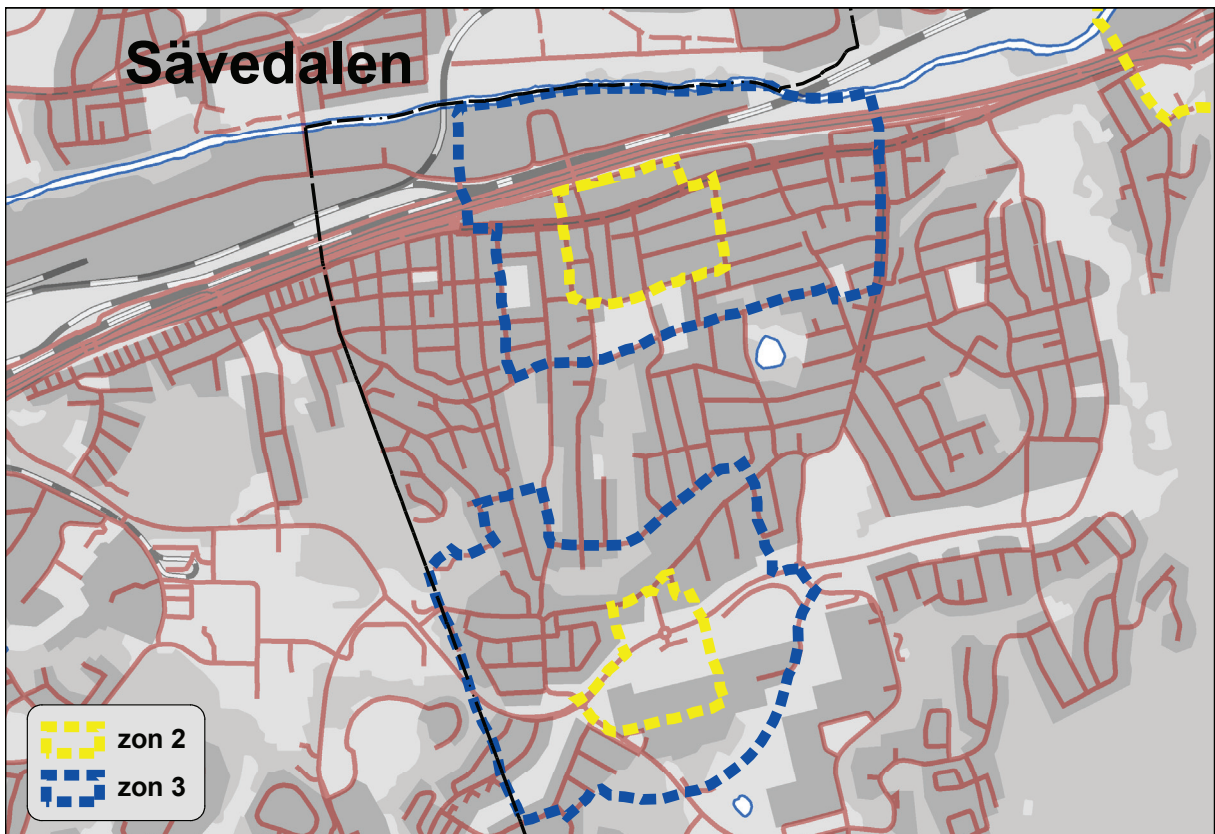


Bild 5: Zonindelning för bostäder i Sävedalen.

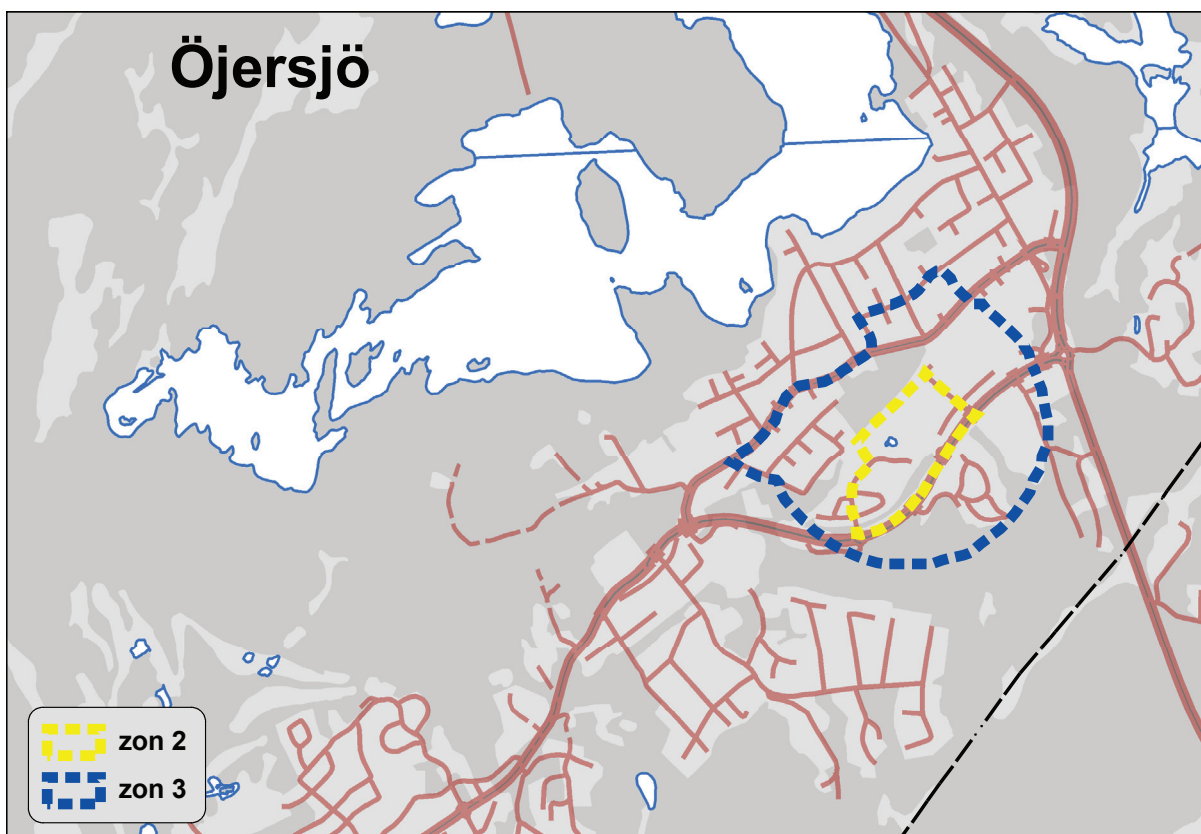


Bild 6: Zonindelning för bostäder i Öjersjö.

Verksamheter

Partille kommun har delats in i två zoner för verksamheter:

- mycket god tillgänglighet (zon 1)
- god/mindre god tillgänglighet (zon 2)

Avstånden till kollektivtrafik har varit styrande vid zonindelningen. I zonen mycket god tillgänglighet är avstånden till kollektivtrafik maximalt 400 meter och verksamheter i denna zon har en potential till en lägre andel arbets- och besöksresor som genomförs med bil. I zonen finns även en högre potential till samutnyttjande.

Handel

Partille kommun har delats in i två zoner för handel:

- mycket god tillgänglighet (zon 1)
- god/mindre god tillgänglighet (zon 2)

Inom zonen mycket god tillgänglighet är möjligheterna att använda kollektivtrafiken mycket goda med maximalt 200 meter till hållplats.

Reduktion av parkeringstal

I en del fall kan det vara aktuellt att göra avsteg från minimitalen om det i det enskilda fallet bedöms föreligga särskilda omständigheter.

Särskilda omständigheter är:

- om samutnyttjande av parkeringsplatser kan säkerställas
- vid avtal om parkeringsköp
- vid tillgång till bilpool
- om en grön resplan finns upprättad
- vid mycket god kollektivtrafikförsörjning

I dessa fall krävs en särskild parkeringsutredning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering.

Samutnyttjande

Samutnyttjande möjliggör att flera användare kan nyttja samma parkeringsplats. Systemet ökar verkningsgraden för parkeringsplatserna och kan användas då behovet av parkeringsplatsen skiljer sig åt vid olika tid på dygnet eller veckan mellan olika användare. Samutnyttjandet kan ske för flera lokaler inom en och samma fastighet alternativt i en gemensam parkering för flera fastigheter. En gemensam styrning krävs genom att kommunen alternativt en privat ägare till parkeringsanläggningen genom villkor ger olika användare rätt att nyttja samma parkeringsplats. En förutsättning är att parkeringsplatsen inte reserveras av någon användare. För att samutnyttjande av en parkeringsplats skall medges måste samutnyttjandet vara varaktigt bestående. Detta kan säkerställas genom servitut.

Förutsättningarna för samutnyttjande skiljer sig mellan kommunens olika delar. Störst potential finns i centrala Partille samt i kommundelscentran. En bedömning av lämpligheten till samutnyttjande ska göras i varje enskilt fall.

Lokalkategori	Vardag kl 8-16	Vardag kl 16-20	Lördag kl 10-13	Natt
Besökande - boende	60	80	60	90
Bostäder - besökande	30	70	40	50
Butiker	40	60-80	100	-
Kontor	60-80	20	5	5
Industrier	60-80	10	5	5
Skolor	90	10	5	5
Restauranger	75	40	60	-
Samlingslokaler	20	50	25	-

Tabell 13: Beläggningsgrad för olika lokalkategorier vid olika tidpunkter uttryckt i %.

Ovanstående tabell ska användas för att beräkna samutnyttjande av bilparkeringsplatser. Tabellen grundar sig på en parkeringsutredning gjord i Göteborg på 1980-talet. Vissa anpassningar har gjorts till dagens förutsättningar i Partille kommun. Samutnyttjande av parkeringar för bostäder är inte aktuellt då boende ska erbjudas en parkeringsplats för hela dygnet. Besöksparkeringar för bostäder kan däremot samutnyttjas med parkeringsplatser för andra ändamål.

Parkeringsköp

Parkeringsköp är en typ av samutnyttjande som är aktuell om parkering vid nybyggnation inte kan lösas inom den egna fastigheten. Det finns två typer av parkeringsköp, friköp respektive avlösen. Friköp innebär att fastighetsägaren ingår ett avtal och betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen eller det bolag som äger parkeringen. Den part som fastighetsägaren ingår avtal med förbinder sig att ordna parkeringsplats i en gemensam anläggning.

Avlösen innebär att fastighetsägaren förbinder sig att under ett visst antal år hyra det antal parkeringsplatser som krävs för fastigheten. Friköp medför en möjlighet att samla parkeringen i större parkeringsanläggningar och därigenom öka möjligheten till samutnyttjande. Boende utan bil kan undkomma parkeringskostnaden om kostnaden för parkeringsplatsen bryts ut från övriga boendekostnaden.

Parkeringsköp är lämpligt i de centrala delarna av Partille för att förhindra uppkomsten av små och ytkrävande parkeringsplatser.

Bilpool

Bilpool kan spela en betydande roll i arbetet med att skapa ett mer miljöanpassat trafiksystem. Tillgång till bilpool medför en effektivare användning av resurser och ett bättre nyttjande av gatumark. Bilpooler innebär ofta ett lägre parkeringsbehov då flera personer delar bil. I genomsnitt försvinner fem bilar för varje poolbil. Bilpooler medför även en potential till att minska bilinnehavet genom att hushållets bil, alternativt andra bil, ersätts med en poolbil.

Kommunens målsättning är att platser för poolbilar ska lokaliseras i strategiska lägen på kvartersmark i samband med exploatering/förtätning av bostäder och verksamheter. I detaljplaner med bilpool kan parkeringstalen justeras nedåt. En utredning krävs dock i varje enskilt fall.

Grön resplan

En grön resplan, även kallat mobilitetsplan, syftar till att förvalta och ofta även förändra resmönstret hos dem som reser till och från en specifik plats. Resplanen kan exempelvis omfatta medarbetare på ett företag, kunder i en butik eller elever och lärare på en skola. En grön resplan måste vara platsbaserad och består ofta av ett helt åtgärds paket. Exempel på åtgärder är marknadsföring av alternativa sätt att resa (samåkning, tillgång till bil- och cykelpool), flexibla arbetstider, trygg cykelparkering och åtgärder för att minska antalet tjänsteresor genom att i högre grad använda sig av telekommunikation.

Potential finns att minska bilresorna med mellan 10-30 %. Baserat på utvärderingar av genomförda projekt med gröna resplaner bedöms parkeringstalen kunna reduceras med cirka 10 %.

Parkering för funktionshindrade

Parkering för funktionshindrade med särskilt parkeringstillstånd ska lokaliseras i direkt anslutning till målpunktens entré. Gångavståndet bör inte överstiga 25 meter. Tillräckligt utrymme ska finnas för rullstolsbundna att lätt komma in och ut ur fordonet.

Boverkets byggregler anger att mellan två till fem procent av det totala antalet bilplatser i en parkeringsanläggning bör reserveras för funktionshindrade, dock minst en parkeringsplats.

Gångavstånd till parkering

Med gångavstånd menas avståndet från parkeringsplatsen till målpunkten. Grundregeln är att gångavståndet för besökande bör vara kortare än för boende och anställda. För flerbostadshus belägna i centrala lägen bör det accepterade gångavståndet till den gemensamma parkeringsanläggningen vara lika långt som det accepterade gångavståndet till hållplats för kollektivtrafik. Ett längre gångavstånd accepteras då man visuellt kan se målpunkten.

Kategori	Bil	Cykel
Gemensam boendeparkering - bostad	400	10
Gemensam besöksparkering - bostad	200	10
Kundparkering - butik	200	10
Parkering för sysselsatta - arbetsplats	400	10
Besöksparkering - arbetsplats	200	10
Angörning	75	10

Tabell 14: Rekommenderade maximala gångavstånd i meter.

För cykel är avståndet mellan cykelparkeringen och målpunkten många gånger avgörande för om ett cykelställ används eller inte. Korttidsparkeringar bör placeras inom 10 meter från målpunkten. För långtidsparkering såsom arbetsplats- och pendelparkering kan ett något längre gångavstånd på 30-50 meter accepteras.

Angöring

Plats för angörning för lastning samt på- och avstigning ska lokaliseras till strategiska målpunkter och prioriteras före annan parkering. Vid skolor är det viktigt med möjlighet till säker angörning för lämning och hämtning av barn.

Mätetal för parkeringsbehov

Den sammanvägda tillgängligheten för samtliga persontrafikslag ska ligga till grund för beräkning av parkeringstalen. Tillgängligheten ska beräknas för varje enskild fastighet utifrån den lokalanvändning som anges i detaljplan respektive vid ansökan om bygglov tillsammans med tillämpningen av parkeringstalen för aktuell lokalanvändning. Beräkningen ska vara vägledande vid detaljplanering samt utgöra krav vid bygglov.

För både bostäder och verksamheter anges parkeringstalen i relation till lokalens storlek, det vill säga antalet bilplatser per 1000 kvm bruttoarea (BTA). För småhus anges parkeringstalen per enhet.

Dimensionerande tidpunkt

Att tillförsäkra ett tillräckligt antal parkeringsplatser för tillfälliga arrangemang som exempelvis marknader eller liknande är inte praktiskt möjligt. Även under fredagseftermiddagar och lördagar kan trängsel uppstå i de centrala delarna av Partille. För dessa situationer måste ett längre gångavstånd till parkeringsplatsen accepteras.

Antalet parkeringsplatser ska vara dimensionerade utifrån vardagssituationen. Vid större evenemang får arrangören lösa parkeringen på lämpligt sätt, förslagsvis genom att befintliga parkeringar på längre gångavstånd nyttjas. Även möjligheten till att erbjuda parkeringar på ett längre avstånd i kombination med gratis kollektivtrafik bör beaktas vid större evenemang.

Beräkningsunderlag

Bostäder

Vid beräkning av bilplatsbehov för bostäder har hänsyn tagits till boendetäthet, bilinnehav samt tillgänglighet till kollektivtrafik och service. Behovstalen för flerbostadshus utgår från en genomsnittlig lägenhetsstorlek om 100m² BTA. Om det planeras för många små lägenheter kan det vara motiverat att sänka kravet på parkering.

Bilinnehav

Bilinnehavet i Partille kommun har ökat från 386 bilar per 1000 invånare 1994/1995 till 414 bilar per 1000 invånare 2009/2010. Faktorer som påverkar hushållets bilinnehav är hushållens inkomstutveckling, priset på drivmedel och bilar samt tillgänglighet och attraktivitet hos övriga färdmedel. Yngre generationer har generellt ett lägre bilinnehav jämfört med äldre generationer och yngre personer är även mer benägna att resa med kollektivtrafiken.

I kommunen som helhet är andelen familjer med bil något högre jämfört med familjer utan bil. Tabell 15 visar att det i Partille finns fler familjer än vad det finns lägenheter. Anledningen är att definitionen av familj och hushåll skiljer sig åt. Exempelvis räknas hemmaboende barn över 18 år som en egen familj.

Antal invånare	År 2008	Fördelning %
Totalt	34 382	
Antal personbilar i trafik		
med privat ägare	12 207	87
med juridisk ägare	1 876	13
totalt	14 083	
Antal lägenheter		
i flerbostadshus	6 879	52
i småhus	7 509	48
totalt	14 388	
Antal familjer		
utan bil	6 138	39
med bil	9 494	61
totalt	15 632	

Tabell 15: Statistik Partille kommun, 2008.

Källa: SCB, 2009.

Bilinnehavet varierar mellan olika delar av kommunen. Öjersjö har högst andel familjer med bil medan norra och centrala Partille har lägst andel. Av kommunens sammanlagt 15 632 familjer äger 39 % ingen bil. Högst andel familjer utan bil återfinns i norra och centrala Partille där hälften av familjerna saknar bil. Bland familjerna med bil är det totalt 14 % som har två eller fler bilar i kommunen som helhet. Av dessa familjer bor flest i Öjersjö samt utanför tätort, se tabell16.

Område	Antal familjer	Andel familjer utan bil	Andel familjer med bil
Hela kommunen	15 632	39	61
Sävedalen	5 108	35	64,7
Norra och centrala Partille	4 062	50	49,4
Södra Partille	4 195	38	61,8
Jonsered	1 093	37	63
Öjersjö	1 103	22	77,3
Utanför tätort	71	30	70,4

Tabell 16: Andel familjer utan bil, med en bil samt med två eller flera bilar, 2008. Källa: SCB, 2009.

Även andelen bilar per 1000 familjer varierar mellan olika kommundelar. Flest bilar per 1000 familjer återfinns i Öjersjö samt i områden utanför tätort, se tabell 17.

Område	Antal privatägda bilar/1000 familjer
Hela kommunen	781
Sävedalen	834
Norra och centrala Partille	607
Södra Partille	779
Jonsered	830
Öjersjö	1 042
Utanför tätort	1 000

Tabell 17: Antal bilar per 1000 familjer, 2008.

Källa:

Biltätheten (antalet bilar per 1000 invånare) är ett intressant mått eftersom det finns ett samband mellan antalet fordon i kommunen och trafikmängden på vägnätet. En högre biltäthet alstrar mer trafik per invånare. Områden utanför tätort har den högsta biltätheten i kommunen följt av Jonsered och Öjersjö, se tabell 18.

Område	Antal privatägda bilar/1000 invånare
Hela kommunen	361
Sävedalen	366
Norra och centrala Partille	326
Södra Partille	365
Jonsered	378
Öjersjö	369
Utanför tätort	507

Tabell 18: Biltäthet, 2008.

Källa: SCB, 2009.

Cykel

I Partille kommun finns ett väl utbyggt och fungerande gång- och cykelvägnät på cirka 7,7 mil. Gång- och cykelvägar har högsta prioritet vid vinterväghållning, tillsyn och underhåll sker kontinuerligt under året. De flesta cykelvägar i kommunen har vägvisning vilket underlättar cykelresor inom kommunen samt till och från närliggande kommuner.

Trots besvärlig topografi har Partille goda förutsättningar att öka cykeltrafiken eftersom många resor inom kommunen är kortare än fem kilometer samt att det är relativt korta avstånd mellan olika målpunkter inom kommunen. Vid planering av nya områden läggs stor vikt vid att planera för säkra gång- och cykelvägar. Kommunens målsättning är att det ska vara tryggt och attraktivt att cykla i kommunen. Lanseringen av den för Partille, Mölndal och Göteborg gemensamma cykelreplaneraren har gjort det mer attraktivt att använda cykeln som transportmedel.

En inventering som genomförts visar att kommunen har relativt få cykelparkeringar. Cykelparkeringar med väderskydd som kommunen ansvarar för finns vid pendeltågsstationerna, vid resecentrum, vid hållplatserna Furulunds centrum, Vallhamra torg och Puketorp. Parkeringar finns även vid kommunala skolor, förskolor och på allmän platsmark. Inventeringen visade på att cykelparkeringar ofta är placerade på fel ställen i förhållande till vart människor väljer att parkera sina cyklar. Ofta är parkeringarna placerade undanskymda från entréerna vilket resulterar i att cyklar parkeras på ställen där de kan vara ett hinder för synsvaga och funktionshindrade. De kan även utgöra en fara för övriga gående och cyklister. "Olovligt" parkerade cyklar försvårar även renhållning och underhåll samt ger ett skräpigt intryck. Ordnade cykelparkeringar höjer statusen och stärker cyklingen som ett viktigt transportsätt.

Det finns inga uppgifter på hur många cyklar det finns i Partille kommun men i Sverige är det vanligt att varje individ äger en cykel vilket innebär att det i princip finns lika många cyklar som invånare.

Kollektivtrafik

I Partille kommun finns en väl utbyggt kollektivtrafik. Samtliga kommundelar har kvartstrafik under morgonen och eftermiddagen samt goda förbindelser med Göteborg. Bussar som trafikerar Partille är till stor del låggolvsbussar och de flesta av kommunens busshållplatser är tillgänglighetsanpassade. Majoriteten av kommunens invånare bor inom 400 meter från en busshållplats. I linje med kommunens Bostadsbyggnadsprogram planeras för en förtätning av bostäder och verksamheter i kommunalscentran samt i områden med hög tillgänglighet till kollektivtrafik.

Andelen kollektivtrafikresor inom Partille kommun är 1,1 % och mellan Partille och Göteborg är kollektivtrafikens andel 16,3 %. I linje med K2020 är kommunens målsättning att öka kollektivtrafikens andel av resande till 40 % till år 2025.

En ökad cykling kan medföra ett ökat resande med kollektivtrafiken. Cykelparkeringar blir därför en viktig del i "Hela resan"-perspektivet. Den cyklande resenären ställer krav på att parkeringen ska vara lokaliserade nära hållplatsen, ha tillräcklig kapacitet och vara stöldsäker samt väderskyddad.

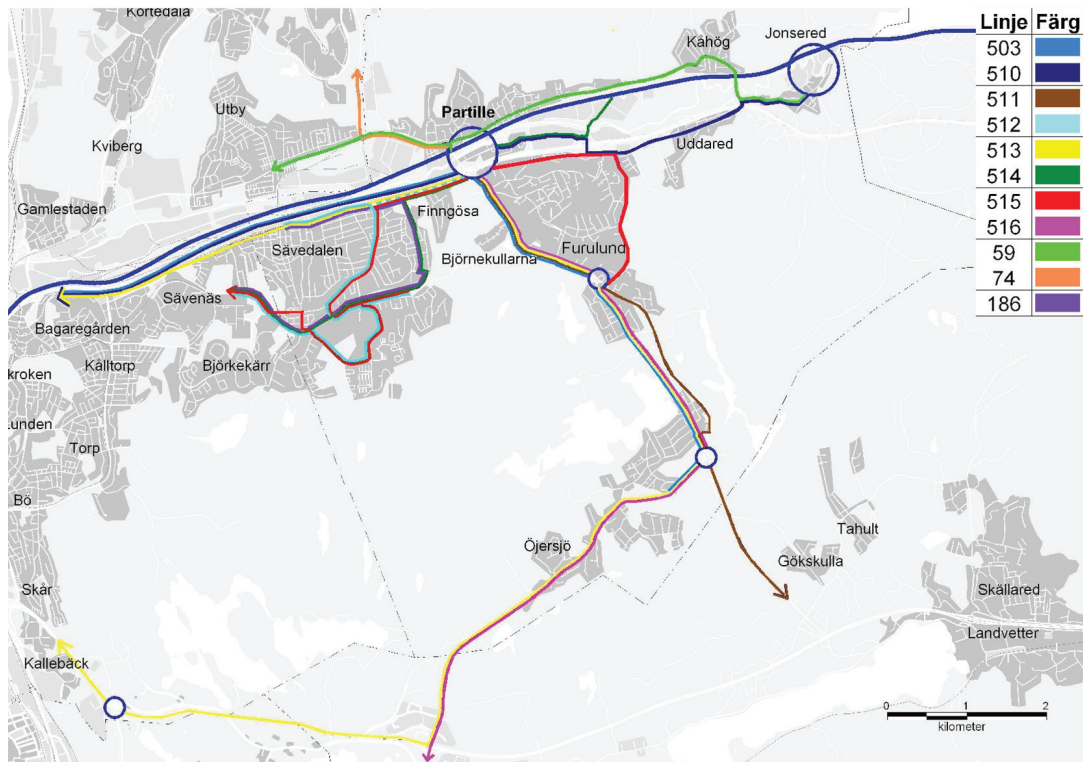


Bild 7: Linjesträckning för Partille kommun, 2011.

Arbetsplatser

Parkeringsstalen för verksamheter är uppdelade på tal för besökande och sysselsatta. Vid beräkning av parkeringsstalen för sysselsatta har hänsyn tagits till yta per sysselsatt samt tillgänglighet till kollektivtrafik.

Yta per sysselsatt

Ytan per sysselsatt varierar kraftigt både mellan olika typer av branscher och inom liknande branscher. Generellt har ytan per sysselsatt ökat under de senaste åren inom kontor medan den har minskat inom handel- och industriverksamhet. Inom kontor och industri styrs bilplatsbehovet främst av antalet sysselsatta. Ytan per sysselsatt uttrycks som antal anställda per 1000 m² av arbetsplatsens bruttoyta. Underlaget är hämtat från Göteborg Stad som genomfört studier och uppskattat ytan per sysselsatt för olika branscher. Göteborg har valts som referens på grund av dess närhet, välgrundade uppskattningar och dess likhet med Partille.

Bransch	Sysselsatt/1000m ²	m ² /sysselsatt
Handel	10	100
Kontor	30	30
Industri	20	50
Grundskola	7	150
Förskola	17	60
Service/äldreboende	4	230
Hotell/Konferens	3	300

Tabell 19: Yta per sysselsatt, 2010. Källa: Förslag Parkeringsstal till för Göteborgs Stad, november 2010.

Nedan beskrivs vilka bakomliggande faktorer som parkeringstalen baseras på.

Kontor och industri

Parkeringstalen för kontor och industri baseras på:

- 30 sysselsatta per 1000m² kontor
- 20 sysselsatta per 1000m² industri
- 3-6 besökande per 1000m² kontor
- 0,2 cykelplatser per sysselsatt eller besökande inom kontor
- 0,3 cykelplatser per sysselsatt inom industri

Skolor

Parkeringstalen för besökande vid grundskolor baseras på:

- 0,8 bilplats/klass

Parkeringstalen för besökande vid förskolor baseras på:

- 1,5 bilplats/avdelning

Hotell

- 0,5 bilplats/gästrum
- 50 m²/gästrum (uppskattningen är baserad på genomförd undersökning av Göteborgs Stad)

Cykelplats för hotell baseras på följande antaganden:

- 2,5 sysselsatt per 1000m² hotell
- 3-6 besökande per 1000m² hotell
- 0,4 cykelplatser per sysselsatt eller besökande

Handel

Parkeringstalen för handel är uppdelade i tal för besökande och sysselsatta. Avstånd till kollektivtrafik har varit styrande vid indelningen i zoner. Arbetstätheten uttryckt i yta per sysselsatt skiljer sig åt mellan olika handelsetableringar. För volymhandel och vid handel med skrymmande varor är ofta arbetstätheten lägre jämfört med exempelvis apotek.

Vid dagligvaror/livsmedel bör antalet bilplatser vara något högre jämfört med andra handelsetableringar. Vid volymhandel och handel med skrymmande varor bör antalet bilplatser vara något lägre på grund av ett lägre parkeringsbehov per kvadratmeter BTA.

Fortsatt arbete

Parkeringstalen utgör ett viktigt verktyg för kommunen vid planering av nya bostäder och verksamheter och syftar till att ge kommunen kontroll över utvecklingen av parkeringssituationen. Parkeringstalen utgör även tillsammans med Riktlinjer för bedömning av parkeringsplatsbehov ett viktigt styrmedel för att forma transportsystemet.

Partille kommuns långsiktiga mål är att växa och till år 2020 skapa bostäder för 40 000 invånare. I centrala Partille planeras för en förtätning vilket ställer krav på en effektivare markanvändning. Arbetet mot en större andel kollektivtrafikresor i linje med K2020 fortgår i hela regionen. 2013 införs trängselskatt i Göteborg. De nya parkeringstalen kan tillsammans med dessa förändringar på sikt leda till att invånarna ändrar sina resvanor.

Parkeringstalen ska vara ett levande dokument och revideras vart femte år. Revideringen ska säkerställa att parkeringstalen överensstämmer med andra kommunala dokument såsom kommunens Översiktsplan, lokala K2020, Energiplanen och Bostadsbyggnadsprogrammet.

Begreppsförklaring

Angöring	Tillfällig eller kortare uppställning av fordon för av- och påstigning samt för lastning och lossning.
Bilpool	Bilpool innebär att ett antal personer eller företag delar på en eller flera bilar. Bilen bokas av användaren före körningen och avgiften baseras på körsträcka och/eller använd tid.
Biltäthet	Antal bilar per 1000 invånare.
BTA (våningsyta)	BTA (bruttoarea) anger arean av byggnadens våningsplan begränsade av ytterväggarnas ytor. En lokals våningsyta utgörs av summan av lokalens samtliga våningsplans ytor. Utrymmen som inte ska ingå är garage, körytor, pannrum, fläktrum samt förråd i bostadsfastigheter. Utrymmen som ska ingå är lager och hanteringslokaler i direkt anslutning till huvudlokalen samt trapphus.
Cykelpool	System med låncyklar liknande det för bilpool.
Detaljplan	En detaljplan anger markanvändning inom ett avgränsat område i kommunen. Detaljplanen är juridiskt bindande.
Gemensamhetsanläggning	Parkeringsanläggning som är gemensamt ordnad eller gemensamt nyttjad av en alternativt flera fastighetsägare eller intressenter.
Grön resplan	Syftar till att förvalta och förändra resmönstret hos den som reser till en specifik plats.
K2020	Ett regionalt samverkansprojekt i Göteborgsregionen med syfte att öka kollektivtrafikens andel av resandet till 40 % år 2025.
Parkering	Uppställning av fordon, dock inte för tillfällig angöring.
Parkeringsköp	Ett sätt för fastighetsägaren att via avtal lösa behovet av parkering för den egna fastigheten på annan plats än inom den egna fastigheten enligt vad plan och bygglagen (PBL) kräver. Avtal kan tecknas med annan fastighetsägare alternativt med kommunen. Möjliggör ett samutnyttjande av parkeringsplatser.
Parkeringsplats	Utrymme för parkering av ett eller flera fordon.
Samutnyttjande	Gemensam användning av parkeringsplatser för två eller flera byggnader, lokaler, verksamheter eller användare. Platserna reserveras inte för någon användare. Förutsätter en kartläggning av beläggningstiden för olika användare vid olika tidpunkter och att dessa inte sammanfaller med varandra.

Handlingen är framtagen av Samhällsbyggnadskontorets plan- och gatuavdelningar.