

PARKERINGS POLICY

FÖR HÖGANÄS KOMMUN

ANTAGET I KOMMUNFULLMÄKTIGE 2013-09-19



INLEDNING

Höganäs kommun växer och utvecklas, både i yta och befolkningsmässigt. Varje ny kommunmedborgare har ett behov av att resa. Behovet skiljer sig stort från individ till individ, men många av dessa resor görs med bil.

En bil behöver, när den inte kör, vara parkerad och den genomsnittliga ytan som går åt är på 15-30 kvm per parkeringsplats. I genomsnitt använder en bilförare 2-5 olika parkeringar om dagen.

Det blir stora mängder mark som vi upplåter till stillastående bilar i vår kommun.

När vi ska bygga nya bostäder, kontor och handelsområden så måste det alltid planeras för hur många parkeringar det kommer att behövas. Kommunens riklinjer kommer från PBL (Plan och Bygglagen) och vår parkeringsnorm.

PBL är väldigt tydlig med att parkeringarna för det nya området ska hanteras av byggherren på egen mark i skäligen utsträckning (3 kap 15§). Men är ändå öppen för att hitta alternativa lösningar då det är viktigt att ta i beaktande stads och landskapsbilden samt kultur och naturvärden.

Vår parkeringsnorm är väldigt strikt och har ingen flexibilitet. Detta gör att kommunen blir väldigt låst när vi ofta istället behöver var flexibla.

För att underlätta och öppna möjligheterna för att minska ner antalet bilar och försöka få in alternativa lösningar för att värna andra värden än biltrafiken så behövs det en parkeringspolicy.

SYFTE

Syftet med parkeringspolicyn är att ge Höganäs kommun klarare direktiv hur och när det är okej att frångå parkeringsnormen. Men även att jobba mot vår vision om en attraktiv boendekommun.

För att uppnå detta så måste vi jobba för att minska biltrafiken till fördel för alternativa transportmedel. Vi vill göra gaturummen attraktivare och i det ingår det att få bort onödig trafik.

Det är även betydelsefullt att minska biltrafiken med hänvisning till miljön, för minskad klimatpåverkan, renare luft och mindre buller.

Syftet är också att underlätta nybyggnation och förtätning framför allt i centrumnära lägen.

PARKERINGSNORMEN

Parkeringsnormen för Höganäs stad är väldigt tydlig men strikt.

Parkeringsnormen ska kunna frångås med hänvisning till platsspecifika omständigheter som nämns i denna policy, eller då det finns förutsättningar för andra alternativ vilka syftar till att motverka en ökad eller onödig privatbilanvändning.





ALTERNATIV FÖR ATT FRÅNGÅ NORMEN

Nedan följer ett antal alternativ på när det kan vara möjligt att frånga parkeringsnormen. Parkeringsnormen är och ska förbli styrande och att frånga den ska endast göras om ett eller flera av följande kriterier uppfylls. Rekommendationen att frånga parkeringsnormen ska komma från samhällsbyggnadsförvaltningen till byggnadsnämnden alternativt kommunstyrelsens planutskott. I motivationen ska det tydligt framgå varför samhällsbyggnadsförvaltningen finner det lämpligt att frånga parkeringsnormen. Motivationen skall grundas på en parkeringsutredning som har utrett gällande parkeringssituation och vad konsekvenserna för att frånga normen inom påtänkt område kan bli.

KOLLEKTIVTRAFIK

Allt fler och fler upptäcker att det är praktiskt och bekvämt att pendla med bussen till jobbet.

I kommunen finns det 6 busslinjer.

Den mest använda av dessa är 220 till Helsingborg.

Skånetrafiken har utifrån studier ställt upp ett antal brytvärden för hur långt de anser det vara rimligt att förflytta sig till och från en järnvägsstation eller busshållplats, beroende på trafikslag (Gångavstånd till regionbussar, Bjärred 1992, Susanne Wonderlöf 1993, International Association of Public Transport 2009). För stadsbuss är detta avstånd 500 meter, för regionbuss 1 000 meter och för tåg 1 500 meter. Områden inom dessa avstånd från hållplats eller station är att beteckna som kollektivtrafiknära lägen.

Det vill säga att det är så nära att det är enkelt och bekvämt att pendla till t.ex. jobbet eller handel.

Detta gör att behovet av att äga en bil minskar.

Om det anses nära till kollektivtrafik med hänvisning till övre nämnda utredning så kan det vara möjligt att sänka kraven i parkeringsnormen.

NÄRHET TILL HANDEL OCH SERVICE

När man talar om närheten till handel och service så är det först och främst livsmedelshandel och skolor som avses i detta sammanhang men även centrumhandel som pekas ut i översiktplanen bör tas med.

När vi handlar mat är det oftast något vi gör på vägen från jobbet. Enligt Boverkets utredning kan vi finna oss i att ta oss upp till 1000 meter utan bil om det finns ett bra utbyggt nät för gång och cykelvägar. (Beslutsunderlag vid detaljhandelslokalisering - en kvalitativ studie av åtta fall åren 2004 och 2005 Boverket 2008)

När våra barn ska till skolan så vill vi känna att deras väg dit är säker. I de yngre åldrarna så följer vi dem dit. Men desto äldre de blir så låter vi dem mer och mer ta sig dit själva. Vi kan ta oss ungefär samma sträcka med våra barn till och från skolan som för att handla under förutsättning att det är bra utbyggda vägar för gång och cykel.





Om det är god tillgänglighet till handel och service så kan det vara möjligt att sänka kraven i parkeringsnormen.

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Ett bra utbyggt gatunät är viktigt för att vi lätt ska kunna ta oss till och från vårt jobb, bostad eller när vi ska handla. Men det är lika viktigt att vi har väl utbyggda gång och cykelnät. Genom bra utbyggda möjligheter för gång och cykel kan vi minska biltrafiken och öka säkerheten för fotgängare och cyklister. Vi kan minska utsläpp och bygga ett mer attraktivt samhälle där inte bilens framkomst är det viktigaste.

Det räcker så klart inte att vi har bra gång och cykelvägar i området om vi inte binder samman dem med resterande nät. Det är viktigt att vi tänker i större banor och kommer ihåg målet med helhetsperspektiv på transportnätet.

För att underlätta och öka möjligheterna för cyklister så är det viktigt att det finns bra möjligheter att parkera sin cykel. Därför är det viktigt att vid nybyggnationer även bygga cykelparkeringar.

Bra och säkra gång och cykelvägar som är anslutna till det resterande nätet minskar behovet av att äga och köra bil.

Tillgång till väl utbyggda gång och cykelvägar som är väl integrerade i det övriga trafiksystemet samt särskilda anordningar/anläggningar för service och parkering/förvaring kan ge förutsättningar att sänka kraven i parkeringsnormen.

BILPOOLER

För dem som bara behöver bil ibland kan bilpool vara ett bra alternativ till att äga en egen bil, eller som alternativ till en andrabil i familjen. Bilpool innebär att bil bokas vid behov och betalas efter hur mycket den används. Kommersiella bilpooler har blivit allt vanligare i våra större städer. Om flera delar bil behövs inte lika många parkeringsplatser.

Bilpooler kan minska behovet att äga en egen bil, eller en extra bil, och är därför ett möjligt koncept för att minska ner antalet parkeringsplatser och särskilt i de fall då ett bilpoolskoncept kombineras med ett prioriterat kollektivtrafikalternativ.

SAMNYTTJANDE AV PARKERINGAR

Idag när vi bygger nytt så är det ofta väldigt nära befintlig bebyggelse eller i utvecklingsområden. Behovet av parkeringar finns inte bara på den egna fastigheten utan grannen kan också ha ett parkeringsbehov. Ibland är det praktiskt enklare att anlägga parkeringar på ett ställe och bostäder på ett annat och på det sättet minska kostnaderna och antalet parkeringar. Vi har inga problem att gå 100 meter till vår bil.

Det är bra om vi i samband med detta kan samnyttja parkeringar mellan olika verksamheter.





T.ex. så är det ofta så att parkeringen vi står på när vi jobbar är tom på kvällen. Det kan då finnas möjlighet för boende i närheten att använda den.

När vi handlar i centrum så är det möjligt att ställa bilen på en plats och gå från butik till butik. För att kunna få en livlig och attraktiv centrumhandel bör gående och folkliv fortsatt prioriteras. Därför är det mer motiverat att samnyttja parkeringar i stället för att ställa krav på parkeringsplatser för varje enskild fastighet.

Sammanfattat så går det att samnyttja parkeringar mellan olika verksamheter. Men det är också ofta väldigt praktiskt om man kan samnyttja parkeringarna i ett större område och låta flera exploatörer samarbeta.

Det kan vara möjligt att minska kraven i parkeringsnormen om det går att samnyttja befintliga eller nya parkeringar mellan olika behov, verksamheter, eller exploatörer.

ANPASSNING TILL STADSBILD OCH VÄRDEFULL KULTURMILJÖ

Kommunens unika kulturmiljöer är viktiga att bevara och ta hänsyn till i den fysiska planeringen. I vissa fall kan det vara nödvändigt att utreda förutsättningarna att frångå parkeringsnormen i syfte att skydda värdefull kulturmiljö och stadsstruktur. Med värdefulla kulturmiljöer avses i huvudsak den bebyggelse och de områden som är utpekade i kommunens kulturmiljöplan.

För att bevara en värdefull kulturmiljö och stadsstruktur kan det vara nödvändigt att minska eller frångå parkeringsnormen. Vid dessa tillfällen ska den kompetens som finns hos stadsantikvarien användas.

