



Parkeringsstrategi

Antagen av kommunfullmäktige
2022-06-09 §115

NÄSSJÖ KOMMUN

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Inledning.....	3
Vem har ansvar för parkering?	3
Syfte	3
Framtagandet av parkeringsstrategin	4
Nässjös förutsättningar, utmaningar och behov.....	5
Mål och framgångsfaktorer.....	7
Uppföljning och revidering av mål och åtgärder.....	8
Andra styrande dokument och mål	9
Vision 2030.....	9
Trafikstrategi.....	9
Nässjö stadskärnevision 3.0.....	9
Översiktsplan och fördjupad översiktsplan	9
Nationella och globala mål	10
Riktlinjer för parkering i Nässjö kommun.....	11
Fyrstegsprincipen.....	11
Prioritering mellan olika parkeringsbehov	11
Strategiska målpunkter	12
Rimligt gångavstånd till parkering	12
Utformning och lokalisering av parkering	12
Reglering	15
Friköp av parkering	15
Laddplatser för elfordon.....	16
Riktlinjer för parkering i plan- och bygglovsprocessen	17
Zonindelning för parkeringstal	17
Bostadsparkering.....	19
Verksamhetsparkering.....	21
Särskild parkeringsutredning.....	24
Åtgärder.....	25
Begreppslista	27

Sammanfattning

Nässjö är en växande kommun där framför allt Nässjö stad har vuxit mycket under senare år. Utmaningar finns inom såväl den ekonomiska som den sociala och miljömässiga hållbarheten när vi planerar för framtiden. Kommunen ser arbetet med parkering som en viktig strategisk fråga för hur vi väljer att transportera oss och hur staden utvecklas på ett hållbart sätt.

Genom reglering av parkering på allmän plats och kvartersmark har kommunen en möjlighet att få fler att välja hälsofrämjande och miljövänliga resor samtidigt som de som behöver ta bilen till arbetet eller butiken får ännu fler lediga platser att välja på. Omsättningen av parkerade bilar bör kunna förbättras och tillgängligheten för de som pendlar med buss och tåg samt handeln kan underlättas. Arbetsplatsparkeringar kan med fördel förläggas på längre avstånd. Avgiftsfri parkering på gator och kommunens egna parkeringsanläggningar konkurrerar med de privata anläggningarna som finns i form av markparkering och garage. Genom att ännu tydligare än idag styra användarna till parkering på kvartersmark och försöka påverka efterfrågan av parkering finns det en potential att skapa plats åt fler besökare, utrymme för uteserveringar, möjligheter till förtätning och andra värden som bidrar till en attraktiv stadsutveckling. Kommunen behöver även fastställa grundläggande riktlinjer för parkering i plan- och bygglovsprocessen.

Parkeringsstrategin har fyra mål:

- medverka till god tillgänglighet för alla
- bidra till en attraktiv stadsutveckling
- skapa förutsättningar för en hållbar markanvändning och underlätta bostadsbyggandet
- stötta omställningen till ett hållbart transportsystem

Till varje mål finns framgångsfaktorer och förslag på åtgärder vilka syftar till att skapa ett tydligt och optimerat parkeringssystem som bidrar till en hållbar utveckling.

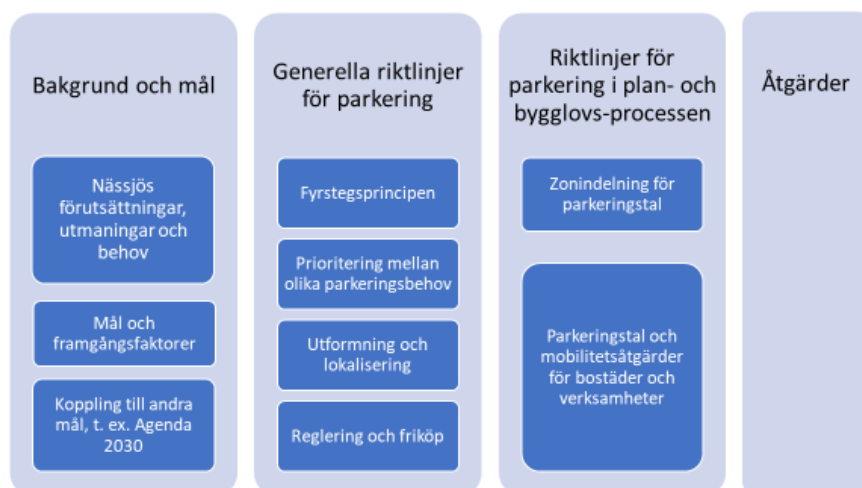
Parkeringsstrategin har riktlinjer gällande strategiska målpunkter för parkering, prioritering mellan olika parkeringsbehov, utformning och lokalisering, pendlarparkering och så kallade friköp av parkeringsplatser. Laddinfrastruktur berörs även men hänvisas huvudsakligen till ett eget strategiskt dokument. En viktig del i parkeringsstrategin är riktlinjer för parkering i plan- och byggprocessen. Där finns riktvärden för vilket antal cykel- och bilparkeringar som bör finnas för att lämna bygglov för bostäder och vissa verksamheter. Delen innehåller även möjligheter att få reduktion gällande antal platser om byggherren genomför åtgärder som minskar behovet av bilparkeringar. Strategin innehåller även ett kapitel där åtgärderna sammanfattas och det tydliggörs vilken förvaltning som ansvarar för dessa. Strategin kommer följas upp och utvärderas varje mandatperiod.

Arbetet med parkeringsstrategin har varit förvaltningsövergripande och delvis finansierat av Energimyndigheten. Projektgruppen har bestått av tjänstepersoner från samhällsplaneringskontoret, tekniska serviceförvaltningen och kommunledningskontoret. I styrgruppen har presidierna från samhällsplaneringsnämnden, tekniska servicenämnden och kommunstyrelsen ingått. Flera workshops har hållits under arbetet där företrädare för bland annat handeln medverkat.

Inledning

Parkeringsstrategin är framtagen för att samordna arbetet med parkering för bil och cykel i Nässjö kommun. Enligt forskning kan en genomtänkt parkeringsstrategi bidra till ett effektivt transportsystem, bättre tillgänglighet, ren luft samt en säker, trygg och mer jämlik stadsmiljö. Forskning visar också att parkeringsstrategier inte bara styr markanvändningen utan även är ett av få verkligt effektiva styrmedel för att påverka människors färdmedelsval till centrumområden. Ett sådant exempel är att god cykelparkering kan öka cykeltrafiken och därmed minska biltrafiken.

Strategin innehåller dels övergripande ställningstaganden om hur parkeringsarbetet ska fungera i samklang med övriga kommunala målsättningar kring hållbarhet, tillgänglighet, bostadsbyggande och en attraktiv stadskärna, dels parkeringstal och mobilitetslösningar för nybyggnation. Det finns också en lista över åtgärder för att nå de uppsatta målen. Bilden nedan ger en översiktlig bild över dokumentets olika delar. Sist i dokumentet finns en begreppslista med förklaringar.



Vem har ansvar för parkering?

Grundprincipen är att den enskilde fastighetsägaren har ansvaret att tillgodose det behov av parkeringar som kommunen bedömer att fastigheten ger upphov till. Plan- och bygglagen (PBL) 8 kap. 9 § anger att, på en obebyggd tomt som ska bebyggas, ska tomten ordnas så att ”det på tomten eller i närheten av den, i skäligen utsträckning, finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”. Kommunen har därför inte ansvar att ordna parkeringar för andra fastigheter än de där de själv är fastighetsägare, exempelvis skolor och liknande.

Kommunen har däremot det övergripande ansvaret för att planera parkeringen så att den ordnas på ett sätt som är lämpligt utifrån helhetsperspektivet när det gäller lämplig stadsbyggnad, prioritering mellan trafikslag och liknande.

Syfte

Syftet med parkeringsstrategin är att beskriva mål och strategier för arbetet med parkering i Nässjö kommun. Parkeringsstrategin ska också ge riktlinjer för hur vi ska hantera parkering i plan- och byggprocesser, som parkeringstal och utformning av parkeringsplatser för bil och cykel vid ny- och ombyggnation.

Framtagandet av parkeringsstrategin

Arbetet med kommunens parkeringsstrategi tog fart 2019 i samband med att Nässjö kommun beviljades projektet "Hållbar parkering i Nässjö kommun" med LOREG-stöd från Energimyndigheten vilket har möjliggjort att arbetet med parkeringsstrategin har kunnat färdigställas. Arbetet har letts av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från samhällsplaneringskontoret, tekniska serviceförvaltningen, kommunledningskontoret och Nässjö Näringsliv AB. Styrgruppen har bestått av presidierna för samhällsplaneringsnämnden, tekniska servicenämnden och kommunstyrelsen.

För att få ökad kunskap, gemensam problembild och samsyn kring parkering och stadsutveckling genomfördes fyra workshops 2019 - 2020. För att undersöka kunskapsläget internt i kommunen genomfördes två enkätundersökningar, hösten 2019 och vintern 2020. Konsulter från Ramboll ledde workshopsarbetet och bistod projektgruppen med expertkompetens under hela framtagandet. Under 2021 tog Ramboll fram ett särskilt underlag fram gällande reglering av parkering på uppdrag av projektgruppen. Där fanns olika förslag på reglering som konsekvensbeskrevs utifrån strategins mål. Underlaget remitterades till alla partigrupper i kommunen samt företrädare för handel och fastighetsägare. Synpunkter och förslag som inkom under remissen sammanställdes i en samrådsredogörelse. Mot bakgrund av detta arbetades parkeringsstrategin fram.

Parkeringsstrategin, remissversion daterad 2021-12-06, var på remiss från 9 december 2021 till 27 februari 2022. 14 instanser lämnade yttranden. Efter remissen upprättade ett utlåtande där inkomna synpunkter sammanfattades, bemöttes och förslag till revideringar redovisades. Parkeringsstrategin och utlåtandet godkändes med vissa revideringar av styrgruppen för parkeringsstrategin vid möte 2022-03-21. Mot denna bakgrund togs antagandehandling daterad 2022-03-31 fram.

Nässjös förutsättningar, utmaningar och behov

Nässjö är en växande kommun där framför allt tätorten har vuxit väsentligt under senare år. Utmaningar finns inom såväl den ekonomiska som den sociala och miljömässiga hållbarheten när vi planerar för framtiden. Nässjö är en viktig knutpunkt på Södra stambanan och utgör navet i regionens järnvägsnät med sina sex ingående järnvägslinjer. Förutsättningarna är goda att bygga en hållbar stad med ett hållbart transportsystem. Biltrafiken fortsätter dock att öka trots Nässjös gynnsamma läge ur kommunikationssynpunkt och en relativt utvecklad stads- och regionbusstrafik. Vid vissa tidpunkter och platser är luftkvaliteten över gränsvärdena i stadskärnan.

Nässjö kommun införde 2016 avgiftsfri parkering på kommunens allmänna parkeringar. Vid denna tid var flertalet parkeringsplatser redan avgiftsfria, förutom på några platser i Nässjö stadskärna. Den nuvarande regleringen av parkering i Nässjö stad utgörs av tidsreglering med p-skiva med varierande begränsning av parkeringstid.

Bilnehavet i Nässjö kommun varierar geografiskt. Av förklarliga skäl är andelen hushåll som äger en eller flera bilar större utanför tätorterna men även inom Nässjö stad varierar bilnehavet. Lägst är det i centrum där 56 procent av hushållen inte äger någon bil (SCB, 2020).

Dagens problembild har analyserats och diskuterats under framtagandet av parkeringsstrategin, bland annat genom workshops med kommunens tjänstepersoner, politiker och representanter från handeln och fastighetsägare. Med detta arbete som grund och med utgångspunkt i Nässjö kommuns mål ges här en kortfattad beskrivning av problembilden i nuläget. En mer utvecklad beskrivning finns i den särskilda regleringsutredningen som togs fram under arbetet, se bilaga 1.

• Omsättningen på parkeringsplatser är inte fullt intrimmad

Det finns indikationer på att parkeringsplatser med kortare tidsreglering används av de som arbetar i centrum och att det därför förekommer att det ”snurras” på p-skivan vid flertalet tillfällen under dagen. Något som försämrar omsättningen och därmed tillgängligheten på attraktiva platser. Dessutom finns ett relativt högt antal utfärdade parkeringsanmärkningar där många är kopplade till felaktig användning eller avsaknad av p-skiva.

• Osäkerhet kring efterfrågan från och prioritering av olika grupper

Det ska vara enkelt att parkera i centrala Nässjö och ta tåget eller bussen vidare. Det finns dock idag en osäkerhet kring hur stor efterfrågan är från denna grupp och hur väl den tillgodoses. Under workshop-tillfällena har det framkommit önskemål om att om möjligt prioritera utpendlarna där det i nuläget är avgiftsfritt och 24 h-parkering.

• Regleringen av parkering motverkar kommunens mål om ett hållbart- och hälsofrämjande resande

Nässjö kommun anger tydligt i sin trafikstrategi att andelen resor med bil inom, till och från Nässjö stad ska minska medan gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka. Vidare är det alltid förknippat med kostnader att uppföra, tillhandahålla och underhålla bilparkering. I nuläget nyttjas i praktiken kommunens skattemedel för att finansiera dagens parkeringssystem istället för att ta ut avgifter av användarna (bilisterna). Kommunen har genom reglering av parkering på allmän platsmark och kvartersmark en möjlighet att få fler att välja hälsofrämjande och miljövänliga resor samtidigt som de som behöver ta bilen till arbetet eller butiken får ännu fler lediga platser att välja på.

• **Obalanserad parkering hämmar bostadsbyggande och utvecklingsmöjligheter**

Avgiftsfri parkering på gator och kommunens anläggningar konkurrerar med de privata anläggningarna som finns i Nässjö centrum i form av markparkering och garage. En närliggande aspekt är diskussionen om p-tal och p-köp. Vid nybyggnation ställer kommunen ofta krav på fastighetsägare att tillskapa nya parkeringar. I och med att det idag är avgiftsfritt att parkera på kommunens mark uppstår en situation där det ibland saknas incitament för de boende att använda och betala för parkeringen som tillhandahålls inom fastigheten.

Generellt kan konstateras att utbudet av bilparkering idag är gott men att systemet kan behöva effektiviseras i framtiden. Genom att ännu tydligare än idag styra användarna till parkering på kvartermark och försöka påverka efterfrågan av parkering finns det en potential att skapa plats åt fler besökare, utrymme för uteserveringar, möjligheter till förtätning och andra värden som bidrar till en attraktiv stadsutveckling.

Mål och framgångsfaktorer

Det strategiska arbetet med parkering i Nässjö kommun har fyra övergripande mål. Målen är baserade på dels resultaten från de workshops som genomförts i samband med framtagandet av strategin, dels mål som finns i andra kommunala dokument som rör parkering. Till varje mål finns framgångsfaktorer och förslag på åtgärder. Åtgärderna redovisas i ett eget kapitel.

Parkeringsstrategin har följande mål:

1. Medverka till god tillgänglighet för alla

Tillgänglighet i parkeringssammanhang handlar framför allt om att människor har olika förutsättningarna att välja färdmedel, men också att förflytta sig till fots. För personer med funktionsnedsättningar kan bilen vara det enda alternativet och då blir också möjligheten att parkera nära målpunkten mycket viktig.

Framgångsfaktorer:

- På- och avstigningsplatser för bil ska lokaliseras i nära anslutning till strategiska målpunkter.
- Bilparkeringsplatser för rörelsehindrade ska prioriteras när det gäller gatuparkeringar i centrum när antalet platser är begränsat.
- Gångavståndet till parkeringsplats för bil och cykel ska vara rimligt, se riktvärden på sidan 12.

2. Bidra till en attraktiv stadsutveckling

Nässjö stadskärnevision konstaterar att viktiga parametrar för en attraktiv stadsutveckling är ett brett utbud, mötesplatser för alla, trygghet och säkerhet samt god tillgänglighet och att det är rent och snyggt. Stadskärnan ska vara den självklara mötesplatsen och ”vardagsrummet” för alla människor oavsett kön, ålder eller ursprung, och planering och utformning av både cykel- och bilparkering ska stötta den utvecklingen.

Framgångsfaktorer:

- Vid reglering av bilparkering ska hänsyn tas till möjlighet till samnyttjande och parkeringsplatsens funktion.
- För att minska söktrafiken* ska information om tillgängliga parkeringar tydliggöras.
- Bilparkeringar lokaliseras i första hand i ytterkanten av stadskärnan, undantaget parkeringar för personer med särskilda behov.
- För att bidra till en attraktiv stadsmiljö kan vissa gatuparkeringar tas bort för att ge plats åt uteserveringar, planteringar eller dylikt.
- Trygghet ska beaktas vid lokalisering och utformning av parkeringar.
- Gestaltningen av parkeringsanläggningar ska bidra till en attraktiv stadsmiljö.
- Utformningen av större parkeringsanläggningar bör vara multifunktionell för att underlätta tillfällig användning som inte är parkering, exempelvis till olika evenemang.

3. Skapa förutsättningar för en hållbar markanvändning och underlätta bostadsbyggandet

I en växande stad som Nässjö finns potential att förtäta bebyggelsen på bekostnad av ytkrävande markparkeringar. Det mesta finns på cykelavstånd och kollektivtrafiken är väl utbyggd både lokalt och regionalt. Ökat samnyttjande av bilparkeringsplatser och flexibla parkeringstal är sätt att skapa förutsättningar för både bostadsbyggande och effektivare markanvändning.

Framgångsfaktorer:

- Bostadsbyggande genom förtätning* ska underlättas genom tydliga parkeringskrav, reglering av allmän parkering, möjlighet till flexibla, hållbara parkeringslösningar och parkeringsköp*.
- Användningen av tillgängliga parkeringsanläggningar* ska optimeras.
- Parkeringshus och parkeringsfriköp ska prioriteras före markparkeringar vid nybyggnation av bostäder i tätbebyggda områden för att ge plats för gemensamma vistelseytor och grönska.
- Vid anläggande av laddplatser för elbil ska dessa lokaliseras vid större allmänna parkeringsanläggningar, eftersom dessa är mer lämpliga för längre parkeringstid.
- Mobilitetslösningar* som bidrar till minskat behov av bilparkeringsplatser ska uppmuntras, exempelvis genom rabatt på parkeringstal vid nybyggnation.

4. Stötta omställningen till ett hållbart transportsystem

Nässjö kommuns trafikstrategi har slagit fast att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras så att oönskad miljöpåverkan som koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikbuller minskar. Parkering är ett viktigt styrmedel för att påverka färdmedelsval, speciellt i kombination med andra åtgärder som också uppmuntrar till hållbart resande. Det innebär att planeringen av cykel- och bilparkering också ska bidra till ett hållbart transportsystem, exempelvis genom att skapa goda förutsättningar för att kombinera bil och cykel med kollektivtrafik.

Framgångsfaktorer:

- Uppmuntra beteendeförändringar som bidrar till ett mer hållbart resande i samband med åtgärder, bland annat genom kommunikation.
- Förutsättningarna för att kombinera bil och cykel med kollektivtrafik ska förbättras genom att göra det tryggt och enkelt att parkera i nära anslutning till tågstationer och busshållplatser.
- Laddinfrastruktur ska samordnas och placeras på strategiska platser i förhållande till användandet.
- Tillgången till cykelparkeringar ska vara god och de ska hålla en bra standard särskilt vid pendlar- och långtidsparkeringar och kollektivtrafiknod.
- Gångavståndet mellan strategiska målpunkter och cykelparkering ska generellt vara kortare än det till bilparkering.
- Nässjö kommun ska vara en förebild när det gäller utformning av och tillgång till cykelparkeringar för både besökare och anställda.

Uppföljning och revidering av mål och åtgärder

Parkeringsstrategin ska revideras vid behov men minst vart fjärde år, vilket kommunledningskontoret ansvarar för. För att kunna följa upp strategins mål kommer de åtgärder som är kopplade till respektive mål att utvärderas i samband med revidering av dokumentet.

Andra styrande dokument och mål

Parkeringsstrategin har koppling till flera andra styrande dokument, framför allt på kommunal nivå. Det finns även tydliga kopplingar till flera av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 och de nationella miljömålen.

Vision 2030

Parkeringsstrategin ska medverka till att kommunen uppnår sin vision: Nu hjärnvägars! Med glädje och fiffighet vässar vi Smålands höjdpunkt. Nässjö 2030, världens rum för människor och möten. Parkeringsstrategin kan bidra till att uppnå visionen genom att påverka bostadsbyggande, tillgänglighet, attraktivitet, kommunikationer, stadsmiljö och trafikmiljö.

Trafikstrategi

Nässjö kommuns trafikstrategi antogs våren 2020. Målen för Nässjö kommuns trafikplanering är:

1. Andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik inom, till och från Nässjö stad ska öka medan andelen resor med bil ska minska.
2. Trafikmiljöer där barn och unga rör sig i stor utsträckning ska vara trafiksäkra.
3. Det ska vara enkelt och säkert att gå och cykla till angelägna målpunkter i Nässjö stad och de större kransorterna.
4. Vägbunden kollektivtrafik ska vara robust, tidtabellen ska kunna hållas.
5. Halterna av bensen, kvävedioxid och partiklar (PM10) ska inte överskrida riktvärdena i miljömålet Frisk luft.

Parkeringsstrategin ska bidra till att trafikstrategins mål uppfylls med särskilt fokus på det första målet.

Nässjö stadskärnevision 3.0

Sedan 2010 har Nässjö kommun arbetat strategiskt med att utveckla Nässjö stadskärna. 2019 antogs den tredje versionen av stadskärnevisionen som bland annat slår fast att:

- för att stadskärnan ska upplevas som tillgänglig och att ska det vara lätt att ta sig in till kärnan och därifrån.
- förflyttningar i kärnan ska dock ske på de gåendes och cyklisternas villkor.
- det är viktigt att antalet parkeringsplatser i stadskärnan upplevs som tillräckliga men att dessa i så stor utsträckning som möjligt återfinns i stadskärnans ytterkanter.
- de mer centrala parkeringsplatserna ska vara lättillgängliga för kortare besök i kärnan och för människor med särskilda behov.

Som en fördjupning av den första stadskärnevisionen togs en strategi med fokus på tillgänglighet i stadskärnan fram. De delar som berör parkering ersätts av denna parkeringsstrategi.

Översiktsplan och fördjupad översiktsplan

I översiktsplanen för Nässjö kommun, antagen 2012, står det att tätorterna bör utvecklas genom förtätning. I den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad från 2016 slås fast att en levande och fungerande stadskärna är en viktig faktor för att attrahera medborgare, företag och arbetskraft till kommun. Vidare står det i planen att det ska bli enklare att ta sig till, från och inom stadskärnan genom att cykla och gå samt att parkeringsplatser lokaliseras till stadskärnans ytterkanter i så stor utsträckning som möjligt.

Nationella miljömål och globala hållbarhetsmål

Det övergripande syftet med de nationella miljömålen är att de stora miljöproblemen ska vara lösta till nästa generation utan att det påverkar vår omvärld på ett negativt sätt. Detta syfte är formulerat i det så kallade generationsmålet. Utöver detta finns det en rad andra nationella miljömål som påverkar arbetet med parkeringsfrågan i Nässjö kommun, framför allt målen “Begränsad klimatpåverkan” och “God bebyggd miljö”.

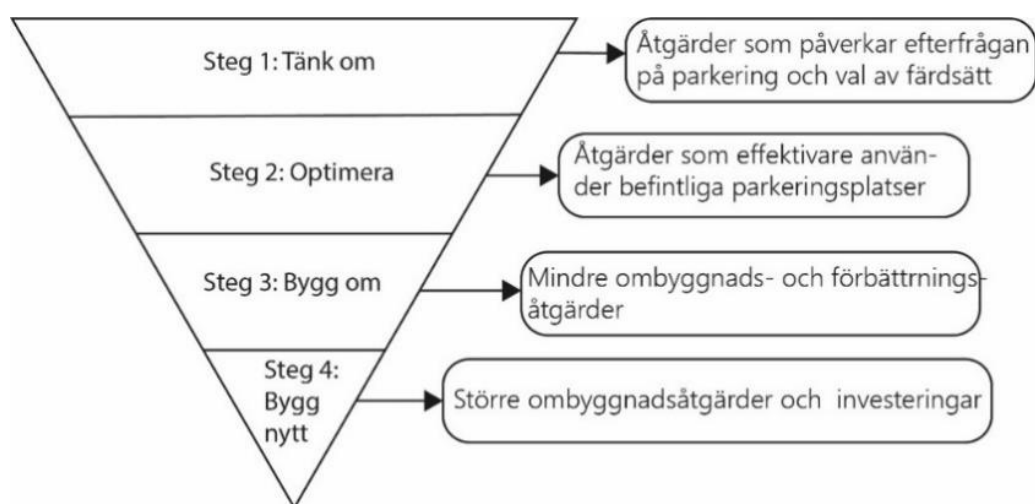
Utöver de nationella miljömålen finns det 17 hållbarhetsmål formulerade i Agenda 2030 vilka antogs av FN:s medlemsländer 2015. Strategins mål bidrar framför allt till mål 11, “Hållbara städer och samhällen”, men även mål 12 “Bekämpa klimatförändringarna”, mål 10 “Minskad ojämlikhet” och mål 3 “God hälsa och välbefinnande”.

Riktlinjer för parkering i Nässjö kommun

Riktlinjerna beskriver hur arbetet med parkering ska bedrivas för att fullfölja framgångsfaktorerna och för att uppnå de övergripande målen. Vissa riktlinjer är mer generella och tillämpbara i hela kommunen medan andra riktlinjer är mer specifika och tillämpbara inom särskilda områden.

Fyrstegsprincipen

Utgångspunkten vid kommunens arbete med parkering ska grunda sig i fyrstegsprincipen. Första steget ska vara att se över vilka åtgärder som påverkar efterfrågan på parkering och val av färdstätt. När det gäller nybyggnation kan detta innebära användandet av mobilitetsåtgärder för att minska bilparkeringsbehovet. Andra steget ska bestå av åtgärder som effektivare använder befintliga parkeringsplatser. Detta innebär att efter mobilitetsåtgärderna har implementerats ska möjligheten att köpa in sig på det befintliga parkeringsbeståndet övervägas. Först efter dessa två steg har använts ska steg tre och fyra implementeras.



Prioritering mellan olika parkeringsbehov

Utgångspunkten vid prioritering av olika parkering ska vara att cykelparkering alltid är det mest prioriterade parkeringsslaget. Prioriteringen används framförallt vid projektering av allmän platsmark. Parkering för boende och verksamma ska i första hand lösas på kvartermark.

På allmän platsmark ska följande prioriteringsordning mellan olika parkeringsbehov gälla:

1. Cykelparkering
2. Angöring och korttidsparkering
3. Besöks- och kundparkering
4. Pendlarparkering

Strategiska målpunkter

Strategiska målpunkter behöver vara extra tillgängliga. Det handlar dels om att det ska vara enkelt att angöra platsen med bil för på- och avstigning och i- och urlastning (detta regleras delvis i plan- och bygglagen), dels att det ska vara nära för cyklister att parkera cykeln på ett säkert och enkelt sätt. Vid strategiska målpunkter bör det även finnas plats för fordon för rörelsehindrade som inte är bilar, exempelvis trehjulig cykel och permobil, som kräver lite större utrymme.

Följande platser är i det här sammanhanget strategiska målpunkter i Nässjö kommun:

- Livsmedelsbutiker
- Skolor och förskolor
- Utlämningsställen för paket
- Fritidsanläggningar, till exempel sim- och sporthallar
- Vårdinrättningar
- Tåg- och busstationer

Rimligt gångavstånd till parkering

Gångavståndet till parkeringsplats för bil och cykel ska vara rimligt. Tabellen nedan visar vad som avses med rimligt gångavstånd mellan målpunkt och parkeringsplats. Detta ska vara ett stöd för att bedöma rimliga avstånd i samband med exploatering och nyetablering utöver de lagkrav som finns för parkering för rörelsehindrade och angöring. Det finns dock personer som inte uppfyller kraven för handikapparkeringstillstånd men som har svårt att förflytta sig dessa sträckor, exempelvis vissa äldre. Därför är det viktigt att i samband med bygglov och anläggande av parkering beakta att viss del av parkeringarna måste finnas närmare målpunkten, för att inte exkludera några grupper från exempelvis ett bostadsprojekt.

Målpunkt	Bilparkering	Cykelparkering
Besökande/butiker	200 m	25 m
Bostäder	400 m	10 m
Arbete	500 m	25 m

Utformning och lokalisering av parkering

Det är viktigt att beakta ett flertal aspekter i samband med planering och anläggande av parkeringsplatser. Det handlar om bland annat tillgänglighet och användbarhet, trafiksäkerhet, trygghet, klimat- och miljöaspekter, dagvattenhantering, gestaltning och drift och underhåll. När det gäller lämplig dagvattenhantering är släckvatten en del, att det så långt möjligt finns ett system för tidig uppsamling/fördrojning med syftet att underlätta omhändertagande av föroreningar efter brand.

Generellt ska parkeringsgarage, parkeringshus och parkeringsfriköp prioriteras före markparkeringar vid nybyggnation av bostäder i tätbebyggda områden för att ge plats för gemensamma vistelseytor och grönska.

Större parkeringsplatser

Handel och service som etableras utanför stadskärnan kräver ofta stora parkeringsytor. Det är viktigt att de utformas så att de är och upplevs vara säkra och trygga. Exempelvis är god belysning viktigt, både på själva parkeringsplatsen och i anslutning till den. Det ska kännas tryggt att ta sig mellan parkeringen och den plats som man ska besöka.

Med tanke på konsekvenserna av ett förändrat klimat i form av värmeböljor, skyfall med mera, och ekosystemtjänster är det angeläget att arbeta med trädplantering, grönska, grönytor och fördröjning av dagvatten. Därför bör minst 10 procent av större parkeringsytor avsättas till annat än asfalterad eller ej infiltrerbar yta. Det är också viktigt att dela upp ytan så att träd och grönytor blir relativt jämt utspridda över parkeringsområdet så inte för stora sammanhängande hårdgjorda ytor uppstår.

Parkeringshus

Möjligheterna att ta sig till och från parkeringshuset med cykel bör vara goda för att underlätta för pendlare att parkera bilen och fortsätta på cykel. Då många upplever parkeringshus som otrygga platser är det viktigt med bra belysning och insyn.

Kantstensparkering

Vid anläggande av kantstensparkering bör hänsyn tas till gång- och cykelstråk som bör förläggas innanför parkeringen med tillräckligt utrymme från parkering för att undvika konflikt med bildörrar som öppnas.

Parkering för moped och motorcykel

Behovet av parkering för motorcyklar och mopeder är också viktigt att analysera och ta hänsyn till samband med nybyggnationer och ändrad användning. Några särskilda tal för dessa parkeringsbehov redovisas inte i strategin utan bör analyseras och tillgodoses i varje fall.

Elsparkecyklar med mera

Andra typer av enpersonsfordon, vanligtvis eldrivna, blir allt vanligare där elsparkcyklar är ett exempel. Det är viktigt att beakta denna typ av fordon och följa utvecklingen för att kunna göra särskilda anpassningar av parkeringar för att möta nya behov. Vid större cykelparkeringar som vid skolor, idrottsplatser, kollektivtrafiknoder med mera bör behoven särskilt studeras och anpassas. Tekniska serviceförvaltningen kommer ta fram särskilda riktlinjer för företag som erbjuder uthyrning av elsparkcyklar.

Cykelparkering

Cykelparkeringar ska utformas så att de utöver att följa Svensk standard SS 914222:2006 är:

- **Enkla att använda**

Rymliga

Plats för cykelfordon av olika storlekar.

Enkelt att låsa fast cykeln

Dörrar som går att öppna automatiskt vid inomhusparkering

- **Säkra**

Lås möjligheter för ramen finns

Sitter ordentligt fast i marken eller annan fast konstruktion

Bra belysta

- **Ändamålsenliga**

Stöder cykeln på ett bra sätt

Skadar inte cykeln

Passar in bra i omgivande miljö

Enkla att underhålla

Tabellen nedan ger exempel på vad som är viktigt att tänka på vid utformning och placering av cykelparkeringar.

Cykelparkeringstyp	Används för	Placering	Rekommendation
Korttids- och besöksparkering	Kund- och besöks-parkering, verksamheter, besöks-parkering bostäder	Utomhus, nära ingången	<ul style="list-style-type: none"> • Direkt i anslutning till målpunkt • Upplyst miljö, synlig
Heldags- och arbetsplatsparkering	Verksamheter, skolor för personal och studerande	Inom- eller utomhus. På gångavstånd från ingången.	<ul style="list-style-type: none"> • Helst väderskydd • Hög stöldsäkerhet, gärna låsta utrymmen.
Boendeparkering, dagligt bruk, i anslutning till entrén	Bostäder, boende	Utomhus, i anslutning till entrén Inomhus eller i låst utrymme	<ul style="list-style-type: none"> • Upplyst miljö • Helst väderskyddad • Hög stöldsäkerhet • God tillgänglighet, nära ingången • Väl tilltagna manöverutrymmen • Inga höjdskillnader eller ramp med låg lutning.
Boendeparkering	Bostäder, boende	Inomhus eller i låst utrymme	<ul style="list-style-type: none"> • Cyklar kan rullas in och ut ur förrådet utan lyft • Hög stöldsäkerhet, gärna låsta utrymmen.

Pendlarparkering

Med pendlarparkering menas parkeringsplats för den som vill genomföra sin resa med olika typer av färdmedel, exempelvis bil och tåg eller cykel och buss. Pendlarparkeringar ska vara lättillgängliga och hålla en hög standard särskilt när det gäller cykel. Pendlarparkeringarna ska vara tydligt utmärkta. Vid projektering och upprustning av busshållplatser ska cykelparkering inkluderas. Vidare ska möjligheterna att säkert parkera sin cykel vid kommunens tågstationer utvecklas. Ett riktvärde för cykelparkering kan vara 5–25 cykelplatser per 100 påstigande. Behov av cykelparkering bedöms finnas om kundunderlaget är större än 5 påstigande per dag.

Det finns idag ett antal pendlar- och långtidsparkeringar* i Nässjö tätort vilka har en hög beläggning. För att styra att pendlarparkeringarna används av just pendlare, kan i framtiden en kombination av parkeringsapp och biljett på kollektivtrafiken användas. Detta för att ge pendlare bättre möjligheter och därmed förbättra förutsättningarna för kollektivt resande samt öka nyttjandegraden.

Reglering

Reglering av parkering, det vill säga tidsbegränsning, avgifter, mobilappar med mera, har varit föremål för en särskild utredning och dialog inom ramen för arbetet med parkeringsstrategin. Utredningen, ”Reglering av parkering i Nässjö centrum – 210607 – Ramböll”, och tillhörande remissdialog har varit underlag till strategin.

Riktlinjer för reglering

Styrgruppen för parkeringsstrategin beslutade mot bakgrund av utredningen att inriktningen för reglering av allmän parkering ska arbetas fram utifrån utredningens alternativ 2. Alternativ 2 innebär justering av dagens tidsreglering men inga avgifter. Alternativ 2 kompletteras med införandet av app-lösning/ar. Parkeringsövervakningen fortsätter som tidigare.

- Inga parkeringsavgifter på kommunens allmänna gator och anläggningar (undantag parkeringsköp).
- Stadshusparkeringen (Kvarteret Örnen) konverteras till tretimmars-parkering och görs allmänt tillgänglig torsdag-söndag. Viss andel besöksparkeringar till Stadshuset ska dock reserveras.
- Den tid som en- och tretimmarsregleringen gäller idag utökas vilket gynnar besöksparkering framför boendeparkering. Idag gäller regleringen klockan 9-18. Nya tider utreds och beslutas av tekniska servicenämnden.
- Arbeta för införande av parkering med hjälp av mobilappar vilket utreds och beslutas av tekniska serviceförvaltningen. Det är viktigt att säkerställa tillgängligheten för olika besökare vid ett införande vilket kan handla om att digitala och fysiska P-skivor behöver användas parallellt under kortare eller längre tid.
- Kontinuerlig översyn av parkeringstider för att optimera attraktivitet och besöks- och handelsförutsättningar i samråd med berörda näringar.

Syftet med ändringarna är att prioritera besökare genom att skapa fler platser som är tillgängliga under längre tid samt med enklare och bekvämare system. Parkering med stöd av mobilapp syftar till att göra det enklare för kunden som slipper leta efter en p-skiva, möjliggöra publik information om lediga platser, få värdefull statistik över användandet av olika parkeringsplatser, underlätta övervakning och ha en möjlighet att styra vilka bilar som får använda vilka parkeringsplatser med mera.

Friköp av parkering

Grundprincipen är som tidigare nämnts att den enskilde fastighetsägaren har ansvaret att tillgodose det behov av parkering som fastigheten ger upphov till, vilket regleras i plan- och bygglagen. I de fall detta inte praktiskt går att lösa inom den egna tomten eller genom överenskommelse med annan part kan Nässjö kommun erbjuda parkeringsköp. Projektspecifika undantag kan förekomma. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren ges möjlighet att genom avtal överlåta ansvaret för att ordna parkering till kommunen och att parkeringsplatserna anordnas på en annan fastighet. Den som tar över ansvaret kan vara kommunen eller ett kommunalt parkeringsbolag. Parkeringsköpet godkänns av kommunen i samband med bygglovsprövning och är ingen rättighet för fastighetsägaren.

Parkeringsköp sker genom så kallat friköp. Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen som i sin tur åtar sig att anlägga platserna. Friköpsbelopp tillsammans med årlig avgift för drift och underhåll bestäms av Nässjö kommun och redovisas i en separat taxa.

Laddplatser för elfordon

Med den växande användningen av elfordon, både tyngre fordon, vanliga personbilar och inte minst elcyklar så ökar behovet av laddplatser. Nedan redovisas dagens förutsättningar men arbetet med laddinfrastruktur kräver ytterligare fördjupning. Det finns behov av att utreda förutsättningar, ansvar, finansiering och lokalisering av laddplatser ytterligare. Förslaget är att ta fram ett separat dokument med en strategi för laddinfrastruktur i Nässjö kommun.

Idag finns bilparkeringsplatser med laddningsmöjlighet på följande allmänna parkeringar:

Parkering	Antal laddplatser
Oxen	6
Södra Torget	5
Stadshuset	4
Sim- och sporthallen	4
Almenäs	4
Omstigningspunkt Sörängen	4
Träcentrum	4
Forserums torg	1
Bodafors medborgarkontoret	2
Malmbäcks torg	1

Statistik över användandet av befintliga laddplatser visar att platserna på Oxen och Södra torget är de mest använda.

För den som lämnar in bygglov är det för vissa byggnader krav på så kallad laddinfrastruktur för laddning av elfordon. I många fall ställs enbart krav på ledningsinfrastruktur, det vill säga förberedelser i form av tomrör och liknande fram till parkeringsplatser, men i vissa fall ställs även krav på laddningspunkter. Mer information finns på Boverkets hemsida. Kommunen tillämpar regelverket vid bygglov och tillsyn.

Riktlinjer för parkering i plan- och bygglovsprocessen

Vid upprättande av detaljplaner och i samband med bygglov ska parkerings- och angoringsbehovet säkerställas. Enligt plan- och bygglagen ska en obebyggd tomt ordnas så att det på tomten eller i närheten av den, i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Detta ska också tillämpas i skäligen utsträckning om tomten är bebyggd. Med lämpligt utrymme för parkering menas att det ska vara lämpligt beläget och tillräckligt stort.

I vilken omfattning parkering ska krävas, bestäms i första hand med stöd i någon form av riktlinjer för parkering som kommunen har antagit, alternativt i översiktsplanen. Parkeringstalen i detta kapitel utgör Nässjö kommuns riktlinjer för parkering i plan- och bygglovsprocessen utifrån lokalisering, parkeringstyp och fordon. Nässjö kommun erbjuder möjligheten till flexibla parkeringstal i samband med nybyggnation av bostäder och verksamheter. Flexibla parkeringstal innebär att kommunen kan sänka parkeringstal gällande bilplatser för ett visst projekt om exploatören genomför åtgärder som kan minska efterfrågan på bilparkeringar. Parkeringstalen för cykel är däremot inte flexibla utan utgör ett fast minimikrav.

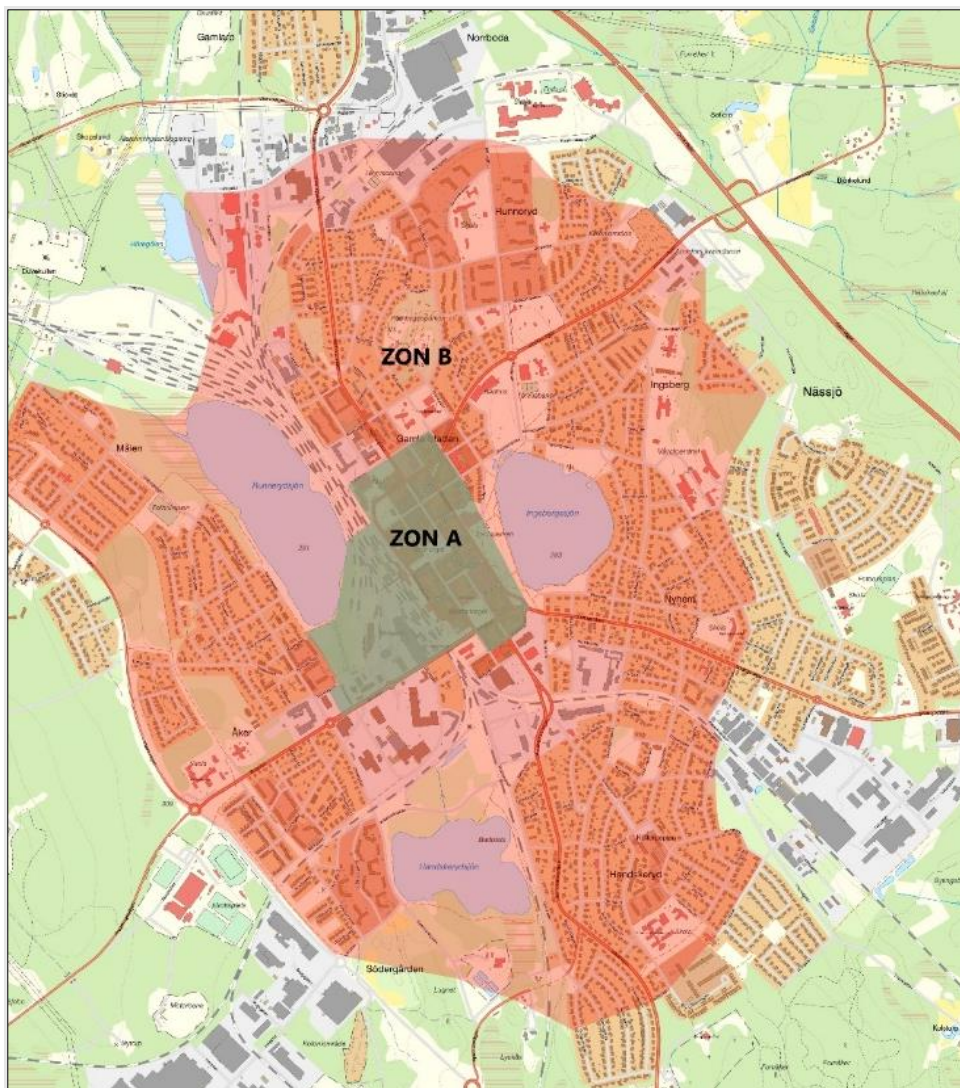
Zonindelning för parkeringstal

För att parkeringsbehovet ska vara anpassat till platsens förutsättningar är kommunen indelad i tre zoner med olika parkeringstal:

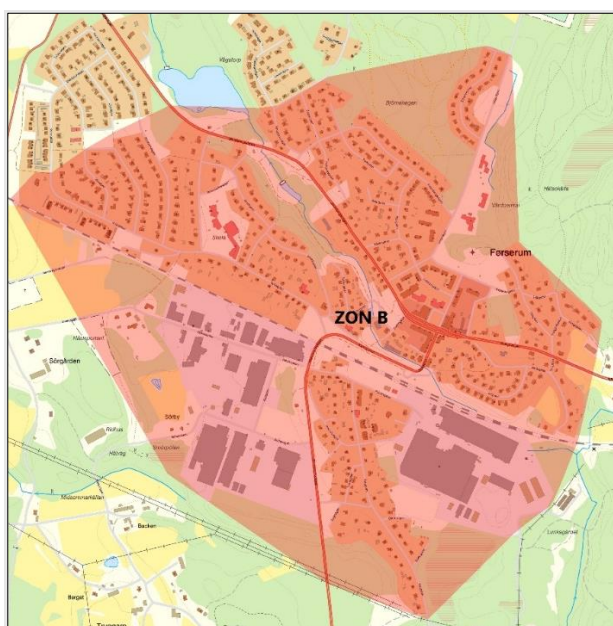
Zon A omfattar Nässjö stadskärnan (öster om stambanan) och Västra staden (väster om stambanan). Detta område består av liknande bebyggelsestruktur och unika förutsättningar som är kopplade till en tät stadskärna och närhet till resecentrum. Nybyggnation i dessa områden kommer i första hand utgöras av förtätning och unika projekt kopplade till Västra staden. Bilbehovet antas vara lägst i zon A på grund av närheten till god kollektivtrafik, handel och service.

Zon B omfattar de områden som finns inom 1000 m gångavstånd alternativt 10 min restid till Nässjö resecentrum eller Forserums station. Utöver detta ingår områden där det finns en busshållplats inom 400 m med en turtäthet på en gång i halvtimmen under vardagar.

Zon C omfattar övriga kommunen.



Zonindelning Nässjö stad



Zonindelning Forserum

Bostadsparkering

Parkeringstal för cykel

För enbostadshus (småhus, radhus, parhus) anges inga normvärden för cykelparkering. Parkering för såväl boende som besökare anses kunna ordnas i tillräcklig utsträckning på den egna tomten.

För vissa grupphusbebyggelser kan det finnas behov av att anordna gemensamma cykelparkeringar.

För flerbostadshus gäller följande minikrav i samtliga zoner:

Antal parkeringsplatser för cykel per lägenhet i flerbostadshus, zon A, B och C

	Zon A, B och C per lägenhet
Flerbostadshus, 1 rum i lägenhet	1,5
Flerbostadshus, 2 rum i lägenhet	2
Flerbostadshus, 3 rum i lägenhet	3
Flerbostadshus, 4 eller fler rum i lägenhet	4
Flerbostadshus, besöksparkering	0,1

En tredjedel av cykelparkeringarna vid flerbostadshus ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det underlättar daglig användning.

Parkeringstal för bil

Följande avsnitt beskriver de grundtal som gäller för bilparkering vid nybyggnation. Dessa tal är flexibla vilket innebär att de kan sänkas om det genomförs mobilitetslösningar som förväntas sänka behovet av bilparkering.

Antal parkeringsplatser för bil per bostad

	Zon A per bostad	Zon B per bostad	Zon C per bostad
Flerbostadshus, lägenhet 1 rum	0,55	0,75	0,80
Flerbostadshus, lägenhet 2 rum	0,75	0,90	0,95
Flerbostadshus, lägenhet 3 rum	0,85	0,95	1
Flerbostadshus, lägenhet 4 rum	0,85	1	1,1
Flerbostadshus, besöksparkering	0,1	0,1	0,1
Enbostadshus och grupphus med egen parkering inklusive besöksparkering	-	2	2
Enbostadshus och grupphus med gemensam parkering inklusive besöksparkering	-	1,6	1,8

Mobilitetsåtgärder – möjligheter till reduktion

Näsjö kommuns parkeringstal för bil är flexibla, vilket innebär att parkeringskravet kan sänkas om exploitören genomför åtgärder som kan minska efterfrågan på bilplatser för de boende. För att en justering av parkeringstalet ska vara möjlig måste byggherren redovisa vilka mobilitetslösningar som ska genomföras och att de är långsiktigt trovärdiga i projektet. Det är kommunen som bedömer om en justering av parkeringstalet är möjlig.

Tabellen nedan visar möjliga mobilitetsåtgärder och riktlinjer för reduktion av grundtalen per åtgärd. Maximal möjlig reduktion är 30 procent om flera åtgärder kombineras. Det kan finnas andra åtgärder som kan vara aktuella för att minska parkeringsbehovet som inte finns med i tabellen nedan. Effekten av sådana åtgärder bedöms i varje fall utifrån en särskild parkeringsutredning.

Förbättrade cykelförutsättningar genom cykelpaket mini, medel och max

Om exploitören eller fastighetsägaren lägger särskild vikt vid förutsättningarna för cykelanvändning i området kan parkeringsnormen för bil reduceras upp till 15 procent enligt tabellen nedan (cykelpaket mini, medel o max). Grundkriteriet för samtliga cykelpaket är att tillgängligheten är god till matbutik och paketutlämningsställe vilket innebär att gång- och cykelavståndet är ca 3 km.

Bilpool

Om fastighetsägaren kan säkerställa att boende och verksamma under minst fem års tid kommer att ha tillgång till en bilpool kan parkeringsnormen för bil reduceras med upp till 20 procent. En bilpool innebär att flera individer samnyttjar en eller flera bilar, medlemmarna i bilpoolen bokar bilen för en bestämd tid innan användning och hämtar och lämnar bilen på samma ställe. Ska parkeringsnormen reduceras med 20 procent ska fastighetsägaren utöver själva införandet av bilpoolen också genomföra åtgärder för att öka bilpoolens attraktivitet. Det kan handla om att låta avgiften för bilpoolen ingå i hyran i minst fem år.

Kollektivtrafikkort

Gratis årskort på Jönköpings länstrafik (JLT) för minst två zoner i ett år kan reducera behovet med 5 procent. Denna åtgärd syftar främst till att uppmuntra de nyinflyttade att utveckla nya resvanor. Grundkriteriet för årskort på JLT är max 400 meter till kollektivtrafik som går minst en gång i timmen på vardagar.

Cykelpaket max	-15%**
<ul style="list-style-type: none"> Alla cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning. Minst 25 % av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel och tillhörande förvaringsskåp för cykelhjälm. Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar. Cykelpump finns i direkt anslutning till cykelparkering. Tillgång till utrymme och verktyg för enklare cykelreparationer. Tillgång till cykelpool med cyklar och lådcyklar (minst 10% av behovet) 	
Cykelpaket medel	-10%**
<ul style="list-style-type: none"> Minst 80% av cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning. Minst 25 % av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel och tillhörande förvaringsskåp för cykelhjälm. Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar. 	
Cykelpaket mini	-5%**

<ul style="list-style-type: none"> • Minst 80% av cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning. • Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar och cykelvagnar. 	
Bilpool inom den egna fastigheten, med fem års betalt medlemskap	-20%**
Bilpool inom 400 m från den egna fastigheten, med fem års betalt medlemskap	-15%**
Gratis årskort på JLT för minst 2 zoner i ett år för samtliga boende	-5%**

** Maximal möjlig reduktion är 30 procent om flera åtgärder kombineras.

Verksamhetsparkering

Parkeringsstalen gäller vid nybyggnation av nya verksamhetslokaler men fungerar också som riktvärde vid förändring av verksamheter i befintliga byggnader. Olika typer av verksamheter förväntas ha olika behov av parkering och är därför uppdelad efter verksamhetskategori och lokalisering (zon A, B och C). Endast de vanligaste verksamheterna tas upp nedan. För övriga verksamheter får sökande ta fram en särskild redovisning som kommunen granskar och avgör nivån i varje enskilt ärende. För café och restaurang kan samma riktvärde som sällanköpshandel användas som utgångspunkt.

Parkeringsstal för cykel

Cykelparkering vid arbetsplatser innefattar cykelplatser för både anställda och besökare. Cykelparkering i anslutning till verksamheter bör ordnas på kvartersmark nära fastighetens entré eller inuti fastigheten. Cykelparkeringarna ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det underlättar daglig användning. Det är viktigt att cykelparkering ordnas så att det blir smidigt för respektive användare, där till exempel besökare och anställda har olika förutsättningar och behov. Den andel parkeringar som avsätts för varje användning ska anpassas till nyttjaren.

I zon A är det oftast svårt för fastighetsägaren att skapa tillräckligt många cykelparkeringar för besökare på egen fastighet. Därför finns som utgångsläge inget krav på besöksparkeringar.

Antal parkeringsplatser för cykel vid verksamheter, riktvärde per 1000m² BTA

	Zon A <i>Anställda</i>	Zon A <i>Besökare</i>	Zon B och C <i>Anställda</i>	Zon B och C <i>Besökare</i>
Dagligvaruhandel	5	0	4	12
Sällanköpshandel	5	0	4	8
Kontor	12	0	10	3

Antalet anställd kan variera mycket inom ovanstående kategorier och för övriga kategorier finns inga särskilda tal. Vid särskilda parkeringsutredningar och där antalet anställda är känt kan en utgångspunkt vara 0,6 cykelplatser per anställd i zon A och 0,5 cykelplatser per anställd i zon B och C.

Vid skolor ska elevernas behov av cykelplatser särskilt utredas. En utgångspunkt är en cykelplats per elev inklusive personal. Hänsyn måste dock tas till bland annat läge, kollektivtrafik-möjligheter, skolans upptagningsområde och elevernas ålder.

Parkeringsstal för bil

Följande avsnitt beskriver de grundtal som gäller för bilparkering vid nybyggnation. Dessa tal är flexibla och kan sänkas om det genomförs mobilitetslösningar, se nedan. Endast några verksamhetstyper tas upp nedan. För övriga verksamheter får sökande ta fram en särskild redovisning som kommunen granskar.

Parkeringsstalen gäller vid nybyggnation av verksamhetslokaler. Vid ändrad användning ska parkeringsnormen följas i möjligaste mån. I centrala lägen med hög exploateringsgrad och i samband med ändrad användning av befintlig byggnad kan det vara svårt att uppfylla de krav som anges i parkeringsnormen eftersom möjligheten att skapa nya parkeringsplatser kan vara starkt begränsad jämfört med nybyggnation. I dessa fall kan både parkeringsköp och reducering genom mobilitetslösningar vara ett alternativ.

Delen av zon A väster om stambanan (Västra staden) skiljer sig från delen öster om genom att större allmänna parkeringar inte finns idag. Därför ställs högre krav på att parkeringar tillskapas i samband med byggnation. För delen öster om stambanan finns förhållandevis gott om allmänna parkeringar vilket gör att besöksparkeringar kan hänvisas till allmän plats.

Antal parkeringsplatser för bil vid verksamheter, riktvärde per 1000m² BTA

	Zon A <i>Anställda</i>	Zon A <i>Besökare Väster om stambanan</i>	Zon A <i>Besökare Öster om stambanan</i>	Zon B <i>Anställda</i>	Zon B <i>Besökare</i>	Zon C <i>Anställda</i>	Zon C <i>Besökare</i>
Dagligvaruhandel	5	15	0	5	25	5	30
Sällanköpshandel	5	10	0	5	15	5	20
Kontor	6	2	0	10	2	13	2

Antalet anställd per yta kan variera mycket mellan olika etableringar inom ovanstående kategorier och för övriga kategorier finns inga särskilda tal. Vid parkeringsutredningar och där antalet anställda är känt kan en utgångspunkt för zon A vara 0,5, för zon B 0,6 och för zon C 0,75 bilplatser per anställd.

Mobilitetsåtgärder - möjlighet till reduktion

Nässjö kommun erbjuder möjligheten till flexibla parkeringstal i samband med nybyggnation av verksamheter. Flexibla parkeringstal innebär att kommunen kan sänka parkeringsnormen gällande bilplatser för ett visst projekt om exploitören genomför åtgärder som kan minska efterfrågan på bilplatser. Det är upp till kommunen att bedöma om justering av parkeringstalet är möjlig. För att vara berättigad till justering av parkeringstalet ska byggherren redovisa att alternativa mobilitetslösningar är långsiktigt trovärdiga i projektet.

Tabellen nedan visar möjliga åtgärder och maximal reducering av parkeringstal. Dessa åtgärder kan ersättas med andra vars effekt för ett minskat parkeringsplatsbehov bedöms som likvärdig.

Förbättrade cykelförutsättningar genom cykelpaket mini, medel och max

Om exploitören eller fastighetsägaren lägger speciell omsorg om förutsättningarna för

cykelanvändning i området kan parkeringsnormen för bil reduceras upp till 15 procent. Det kan till exempel handla om att utöver ramlåsning, väderskydd och lättillgänglig parkering inomhus också ordna reparationsrum, fast luftpump, ladduttag för elcykel och automatisk dörröppnare. För verksamhetsetableringar kan det också handla om att ordna med dusch och omklädningsrum på arbetsplatsen.

Underlätta resor i tjänsten utan krav på egen bil

Tillgång till bilpool, cykelpool och kollektivtrafikkort för resor i tjänsten är alla åtgärder som bidrar till att minska behovet av att använda egen bil för att kunna utföra sitt arbete. Det gör det möjligt för anställda att välja andra färdmedel än bil till och från jobbet.

Kollektivtrafikkort

Gratis årskort för JLT för minst två zoner i ett år. Denna åtgärd syftar främst till att uppmuntra de anställda att utveckla nya resvanor. Förutsätter möjlighet att använda kollektivtrafik.

Samnyttjande av parkeringsplatser

Samnyttjande innebär att samma bilplats utnyttjas för olika behov vid olika tid på dygnet eller veckan. Inom områden med blandade funktioner kan det finnas möjlighet att samnyttja gemensamma parkeringsanläggningar. Samnyttjande kan ske inom en enskild anläggning för en verksamhet genom att samma bilplats används av olika personer vid olika tillfällen. Det kan även ske genom att olika verksamheters maximala behov infaller vid olika tidpunkter. En förutsättning är att bilplatserna inte är reserverade. Parkering för boende ska normalt undantas vid reduktion för samnyttjande då bilen ska kunna parkeras under hela dygnet för att underlätta val av annat färdmedel.

Grön resplan

En grön resplan är ett dokument där en verksamhetsutövare visar vilka åtgärder som man avser göra för att styra resor över till mer hållbara transportmedel. En grön resplan innehåller en nulägesbeskrivning som visar hur transportsituationen ser ut i dagsläget och ett åtgärds paket som verksamhetsutövaren avser att utföra för att minska mängden resor med privatbil. Exempel på sådana åtgärder kan vara att avgiftsbelägga personalparkering, ha informationskampanjer för cykling, möjliggöra distansarbete, anskaffa personalcyklar eller att upprätta ett samåkningsschema för personalen.

Cykelpaket max	-15%**
<ul style="list-style-type: none"> • Alla cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning. • Minst 25% av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel. • Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar. • Cykelpump finns i direkt anslutning till cykelparkering. • Tillgång till utrymme och verktyg för enklare cykelreparationer. • Möjlighet till att duscha, byta om, förvara cykelhjälm och kläder. • Tillgång till förmåncykel 	
Cykelpaket medel	-10%**
<ul style="list-style-type: none"> • Minst 80% av cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning. • Minst 25 % av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel och tillhörande förvaringsskåp för cykelhjälm, kläder etc. • Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar. • Möjlighet till att duscha, byta om, förvara cykelhjälm och kläder. 	
Cykelpaket mini	-5%**
<ul style="list-style-type: none"> • Minst 80% av cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning. • Möjlighet till att duscha, byta om, förvara cykelhjälm och kläder. 	
Underlätta resor i tjänsten	-10%**
Gratis årskort på JLT för samtliga anställda för minst 2 zoner i ett år	-5%**
Samnyttjande av parkeringsplatser	-5%**
Grön resplan	-15%**

** Maximal möjlig reducering är 30 procent om flera åtgärder kombineras.

Särskild parkeringsutredning

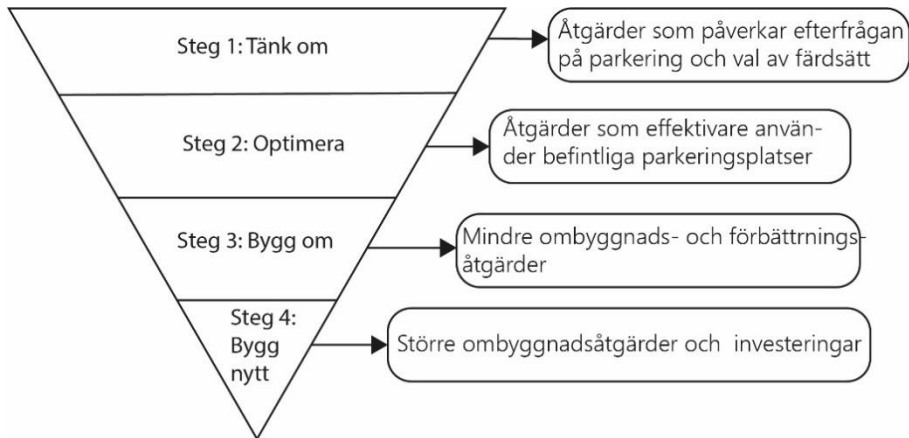
Vid projekt där normen helt eller delvis inte är tillämplig eller anses missvisande ska en särskild parkeringsutredning göras. I denna ska behovet av och lösningen för parkering särskilt utredas och motiveras. Dels kan det handla om särskilda bostäder (till exempel seniorboenden, trygghetsbostäder, studentbostäder, bostäder för funktionshindrade mm) och verksamheter som inte är upptagna i normen, dels kan det handla om fall där det är motiverat att göra avsteg från normen på grund av rådande förutsättningar. Kommunen avgör när avsteg från normen är möjligt och beslutar om godkännande av utredningen i samband med planer och bygglov. Exploatören svarar för framtagande av parkeringsutredningen.

Åtgärder

Med mål och framgångsfaktorer som grund, har ett antal åtgärder tagits fram. En generell åtgärd är att samhällsplaneringskontoret tillämpar parkeringsstrategin i samband med fysisk planering och bygglov, vilket bidrar till samtliga mål.

Parkeringsstrategin ska följas upp och utvärderas varje mandatperiod, vilket kommunledningskontoret ansvarar för.

Åtgärderna nedan har tagits fram med hjälp av fyrstegsprincipen.



Mål och åtgärder	Ansvar	Fyrstegs-principen
1. Medverka till god tillgänglighet för alla		
Inventera på- och avstigningsplatser vid strategiska målpunkter och tillskapa där det är möjligt.	TSN	3
2. Bidra till en attraktiv stadsutveckling		
Förbättra skyltning till parkeringsplatser.	TSN	2
Arbeta för införande av parkering med hjälp av mobilapp	TSN	2
Att vid behov av fler parkeringsplatser i första hand utveckla Oxen och Södra torget.	TSN	2
Arbeta med sommargångator och tillfälliga aktivitetsytor på parkeringsplatser.	TSN	1
Löpande åtgärder med städning och belysning i enlighet med trygghetsvandring	TSN	2
Arbeta med inriktningen att stadshusparkeringen (Kvarteret Örnen) konverteras till tretimmars-parkering och görs allmänt tillgänglig torsdag-söndag. Viss andel besöksparkeringar till Stadshuset ska dock reserveras.	TSN	2
Den tid som en- och tretimmarsregleringen gäller idag utökas. Nya tider utreds och beslutas av tekniska servicenämnden.	TSN	1
3. Skapa förutsättningar för en hållbar markanvändning och underlätta bostadsbyggandet		
Fastställa taxa och principer för P-friköp	TSN	2
Utreda förutsättningarna för parkeringsbolag i samband taxa och principer för friköp.	TSN	1
4. Stötta omställningen till ett hållbart transportsystem		
Lyfta fram möjligheterna till cykelparkering via kommunens kommunikationskanaler	KS	1
Inkludera cykelparkering i projektering, planering och utveckling av busshållplatser	TSN	3
Bygga cykelparkeringar vid Malmbäck och Ormaryds stationer	TSN	4
Utreda vilka som använder pendlar- och långtidsparkering i Nässjö	TSN	1
Skapa fler platser för pendlar- och långtidsparkering för bil nära resecentrum i Nässjö.	TSN	4
Utreda kombination av parkeringsapp och biljett på kollektivtrafiken.	KS	2
Ta fram strategi för laddinfrastruktur	KS	2
Tillskapa parkeringsplatser för moped klass 1 vid kollektivtrafiknoder och högstadie- och gymnasieskolor.	TSN	3
Dokumentera nyttjandegraden av cykelparkeringarna i samband med den återkommande parkeringsräkningen, minst vartannat år	TSN	1

Nässjö kommun tar fram och arbetar efter en grön resplan*.	KS	1
Nässjö kommun ska vara en förebild när det gäller utformning och standard av cykelparkeringar för både besökare och anställda.	TSN	3

TSN = tekniska servicenämnden; KS = kommunstyrelsen

Begreppslista

Bilpool	Ett antal personer delar på en eller flera bilar och delar på kostnaderna för bilens fasta kostnader. Det gör det möjligt att ha tillgång till bil när det behövs utan att behöva äga en själv. Man betalar för den tid man använder fordonet och behöver inte ordna med service och däckbyten själv. I de flesta fall får man betala en fast månadsavgift och sedan tillkommer timpris för den tid man använder bilen samt kilometeravgift.
Bruttoarea (BTA)	Summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande väggarna.
Cykelpool	Ett antal personer delar på en eller flera cyklar, oftast mot en avgift. Flera olika typer av cyklar ingår vanligtvis för att täcka olika typer av behov, till exempel lådcyklar och elcyklar.
Grön resplan	Ett dokument där en verksamhetsutövare beskriver vilka åtgärder som planeras för att styra resor till mer hållbara transportmedel.
Förtätning	Istället för att utveckla staden utåt genom byggnation på obebyggd mark utvecklas staden inåt genom byggnation på exempelvis parkeringar och industritomter.
Kantstensparkering	Bilparkering längs med en trottoar eller cykelbana
Långtidsparkering	Parkering för flera dagar eller veckor ofta i anslutning till tågstationer och flygplatser.
Mobilitetslösningar	Åtgärder som underlättar användandet av hållbara färdmedel och minskar behovet av att äga en egen bil.
Parkering för rörelsehindrade	Parkering särskild avsedd för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrad. Utformningen, lokalisering och andel sådana parkeringar är reglerat i lagstiftning och påverkas därför inte av lokala bestämmelser i exempelvis en parkeringsstrategi.
Parkeringsanläggning	Ett samlingsbegrepp för olika typer av parkeringar exempelvis parkeringshus, kantstensparkeringar och markparkering.
Parkeringsköp	Möjligheten för en fastighetsägare att köpa in sig på någon annans parkeringsbestånd för att säkerställa

	<p>parkeringsplatsbehovet för exempelvis ett nytt bostadskvarter.</p>
<p>Parkeringstal, fasta och flexibla</p>	<p>Utgör riktlinjer för hur mycket parkering för cykel och bil som en fastighetsägare/verksamhetsutövare måste ha. Fasta parkeringstal kan inte reduceras utan utgör ett minimikrav. Flexibla parkeringstal är möjliga att reducera genom mobilitetslösningar som minskar behovet av bilparkeringar.</p>
<p>Pendlarparkering</p>	<p>Parkering för bil och cykel för den som ska fortsätta sin resa med buss eller tåg.</p>
<p>Samnyttjande</p>	<p>Innebär att flera personer använder sig av samma parkeringsplats vid olika tider exempelvis besöksparkering dagtid och boendeparkering nattetid.</p>
<p>Samåkningsparkering</p>	<p>Parkering där den som samåker med andra kan ställa sin bil under tiden.</p>
<p>VGU</p>	<p>Vägars och gators utformning, Trafikverkets regelverk</p>



**NÄSSJÖ
KOMMUN**