



# Parkeringspolicy för Örnsköldsviks centrum och tätort

Antagen av kommunfullmäktige 2015-02-23, § 20

<b>Antagen av:</b> Kommunfullmäktige 2015-02-23, § 20	<b>Dokumentnamn:</b> Parkeringspolicy för Örnsköldsviks centrum och tätort	<b>Ärendebeteckning:</b> Kst/2014:560 Parkeringspolicy och parkeringsstrategi för Örnsköldsviks centrum och tätort
<b>Dokumentägare:</b> Kommundirektören	<b>Dokumentansvarig:</b> Tillväxtchef	<b>Publiceras:</b> Örnkom <a href="http://www.ornskoldsvik.se">www.ornskoldsvik.se</a>
<b>Ersätter dokument:</b> -	<b>Revideras:</b> Vid behov	<b>Utvärderas:</b> -
<b>Relaterade dokument:</b> Se punkt 2. Samband med andra styrande dokument		



## 1. Syfte och bakgrund

### Policy

- **Kommunstyrelsens strategi för parkering ska gälla för kommunens samtliga nämnder och bolag.**

Syftet med denna parkeringspolicy är att formulera övergripande mål och inriktning för kommunens hantering av parkeringsfrågor.

I policyn redovisas en kortfattad bakgrund och motivering till de ställningstaganden som görs. För en mer utförlig redovisning av bakgrund och motiv hänvisas till den parkeringsutredning som färdigställdes i början av 2014 med hjälp av konsult. Kommunfullmäktiges policy tydliggörs i texten under rubriken ”Policy”.

Kommunstyrelsen ska anta en strategi för parkeringsfrågorna som konkretiserar och tydliggör hur kommunen ska agera i enlighet med kommunfullmäktiges policy. Strategin blir styrande för i första hand kommunstyrelsens och samhällsbyggnadsnämndens verksamheter, men kan även ha bäring på kommunens övriga verksamheter. Kommunstyrelsens strategi bör därför gälla för samtliga nämnder och bolag.

Parkeringspolicyn och -strategin avser Örnsköldsviks centrum och tätort. De parkeringstal som redovisas i strategin är delvis tillämpbara på övriga tätorter och landsbygd. Det framgår av strategin vilka parkeringstal detta gäller.

I kommunstyrelsens strategi ges uppdrag att fortsätta utreda och besluta om ett antal frågor.



## 2. Samband med andra styrande dokument

I den **kommunomfattande översiktsplanen** (antagen december 2012) anges att de nuvarande parkeringsnormerna bör ses över i samband med att en översiktsplan för hela centralorten tas fram. Arbetet med översiktsplanen har inte påbörjats men ett flertal utredningar pågår under 2014 – 2015 som kommer att utgöra underlag för översiktsplanen.

I **översiktsplanen för centrum** (2005) redovisas att kv. Amerika, del av kv. Kina samt Kv. Bryssel ska reserveras för parkering. Sedan dess har en parkeringsanläggning byggts på kv. Amerika (Paradisgaraget), som gett ett nettotillskott på ca 220 parkeringsplatser. På kv. Bryssel har en affärsalleri byggts, och på kv. Kina pågår 2014-2015 etablering av Mekonomen. Således kan det nu finnas anledning att se över behov av och möjligheter till framtida nya parkeringsanläggningar i centrum.

I **åtgärdsprogrammet för luftkvaliteten längs E4 genom centrala Örnsköldsvik** (2011) redovisas vilka åtgärder som behöver genomföras för att klara miljökvalitetsnormen för partiklar, som överskridits längs Centralesplanaden vid ett flertal tillfällen. Ett viktigt åtgärdsprogram för att komma tillrätta med luftkvaliteten är en minskning av biltrafiken i centrum, och i detta ingår att utreda om parkeringsutbud och avgifter kan medverka till detta.

I **Handelspolicy** (2014) redovisas inriktningsmål för handeln, som bl.a. innebär att vi ska bevara en stark cityhandel och att vi ska ha en livfull sammanhållen stadskärna som fyller en social funktion som mötesplats.

## 3. Lagstiftning

Plan- och bygglagen anger att parkering i skälig utsträckning ska finnas på eller i närheten av en tomt som ska bebyggas. Kommunen avgör vad som är skäligt och prövar i detaljplaner och bygglov om fastighetsägaren har löst parkeringsbehovet på ett acceptabelt sätt. De riktlinjer som redovisas i denna policy och i kommunstyrelsens strategi utgör underlag för kommunens prövning.



#### 4. Övergripande mål

##### *Kommunfullmäktiges vision och mål*

Kommunens parkeringspolicy ska bidra till att uppfylla den vision som kommunfullmäktige beslutade november 2014:

- Framtidens och möjligheternas Örnsköldsvik, en hållbar och tillgänglig kommun med ung tillväxt - att leva och arbeta i och att besöka.

Kommunens parkeringspolicy ska särskild bidra till att uppfylla följande av kommunfullmäktiges mål:

- Örnsköldsvik ska vara en klimatsmart och hållbar kommun.

##### *Övergripande mål för parkering*

##### Policy

**Kommunens parkeringspolicy ska bidra till följande**

- Örnsköldsviks centrum ska vara en attraktiv och tillgänglig plats för handel, arbete, besökare och boende.
- Andelen som transporteras med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka.
- Miljön i centrum ska vara god och hälsosam. Miljö kvalitetsnormer samt övriga miljö- och hälsomål ska uppnås.
- Trafikmiljön ska vara trygg och säker.



## 5. Parkeringsköp

### Policy

- **Parkeringsköpsbeloppet är 50 000 kr per parkeringsplats.**
- **Beloppet uppräknas årligen med konsumentprisindex.**
- **Parkeringsköp kan tillämpas för besöksparkering, arbetsplatsparkering och boendeparkering.**

Fastighetsägaren är skyldig att anordna tillräckligt antal parkeringsplatser i enlighet med kommunens parkeringstal. Vid ett parkeringsköp ordnar fastighetsägaren detta genom att betala en förbestämd summa per parkeringsplats till kommunen, som i sin tur åtar sig att lösa parkeringsbehovet inom kommunens totala utbud av allmänt tillgängliga parkeringsplatser, oavsett om de ligger i parkeringshus, på en parkeringsyta eller på gatumark. Parkeringsköp innebär alltså inte att särskilt utpekade parkeringsplatser reserveras till den fastighetsägare kommunen tecknar avtal med.

När parkeringsköp erbjuds en fastighetsägare åligger det kommunen att ha kontroll på belägningsgraden på parkeringsplatserna. Givetvis måste kommunen veta att det finns tillräckligt med parkeringsplatser tillgängliga inom acceptabelt gångavstånd om parkeringsköp ska kunna genomföras.

Parkeringsköpsavtalet kan omfatta samtliga parkeringsplatser för fastigheten eller ett visst antal, t.ex. kan hälften av det antal parkeringstalet anger parkeringsköpas och ordnas i en gemensam anläggning, medan fastighetsägaren anordnar resterande hälft inom fastigheten. Parkeringsköp är ingen rättighet utan en möjlighet som kommunen kan erbjuda om förutsättningarna finns, vilket prövas i varje ärende.

I Örnsköldsvik är kostnaden för parkeringsköp i samband med exploatering idag 50 000 kronor per plats. Avgiftsnivån bestämdes år 2004 och har inte indexjusterats sedan dess. Fortsättningsvis bör avgiften årligen räknas upp med konsumentprisindex.

### ***Parkeringsköp bör kunna tillämpas även för arbetsplats- och bostadsparkering***

Idag tillämpas parkeringsköp i första hand för handels- och övrig besöksparkering, i liten utsträckning för arbetsplatsparkering och inte för bostäder. För bostäder innebär det att parkeringsbehovet normalt måste tillgodoses på bostadens fastighet, vilket ofta medför att en stor del av bostadshusets gårds- och friytor upptas av parkeringsplatser.



Nu föreslås att parkeringsköp ska kunna tillämpas även för bostadsparkering och arbetsplatsparkering. Det ger förutsättningar för bättre bostadsmiljöer och utnyttjande av fastigheterna, samtidigt som parkeringsbehoven kan lösas effektivare jämfört om varje enskild exploatör ska anordna markparkering för sin exploatering.

Parkeringsköp för arbetsplatsparkering bör eftersträvas och läggas utanför stadskärnan. Detta för att ge förutsättningar för att de mest centrala och attraktiva parkeringsplatserna görs tillgängliga för besöksparkering.



## 6. Flexibla parkeringstal

### Policy

- **Flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas.**

Med flexibla parkeringstal avses möjligheten att göra avsteg från parkeringstalen under vissa förutsättningar. Kommunens syfte är att stimulera hållbara resalternativ till bil.

Möjligheter att göra avsteg från parkeringstalen beror på om åtgärder kan göras som minskar efterfrågan på parkering. Detta beror i sin tur på möjligheten att resa med andra färdmedel än bil, samt vilka insatser som genomförs för att påverka beteendet hos de som bor i, arbetar i eller besöker den aktuella fastigheten.

Kommunen föreslår att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas i centrumzonen (parkeringsförbudsområdet). Den innebär att parkeringstalen anger en utgångspunkt för hur många bilparkeringar som krävs, men att siffran kan sänkas beroende på läge, restidskvoter och vad byggherren kan tänka sig att genomföra för åtgärder som påverkar parkeringsbehovet. Tanken är att parkeringstalen för en ny exploatering ska kunna sänkas om det finns särskilt goda förutsättningar för hållbart resande. Varje fastighet är unik och därför kommer Örnsköldsviks kommun att bedöma bilparkeringstalet individuellt för varje fastighet inom det området.

Kommunfullmäktige föreslås fatta ett principbeslut om att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas. I kommunstyrelsens parkeringsstrategi framgår att ett pilotprojekt ska genomföras samt att mer detaljerade anvisningar om hur den flexibla parkeringsnormen ska tillämpas ska utredas.