

# Mobilitetsnorm för Gävle kommun

Riktlinjer för parkering och andra mobilitetslösningar i detaljplaner och bygglov

Antagen i Kommunfullmäktige 27 sep 2021



**Mobilitetsnorm för Gävle kommun**  
Riktlinjer för parkering och andra mobilitetslösningar i  
detaljplaner och bygglov

Författare Livsmiljö Gävle, Tekniska

Citera gärna ur skriften men ange källa

© Gävle kommun 2021  
Grafisk form Pangea design

[www.gavle.se](http://www.gavle.se)

## Innehåll

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Inledning.....  | 1  |
| 1.1   | Mobilitet .....   | 2  |
| 1.2   | Lagstöd .....   | 2  |
| 1.3   | Kostnader i samband med exploatering .....                | 3  |
| 2     | Parkeringstal.....  | 4  |
| 2.1   | Zonindelning .....  | 4  |
| 2.2   | Parkeringstal utifrån markanvändning .....                | 5  |
| 2.2.1 | Bostäder.....   | 6  |
| 2.2.2 | Arbetsplatser .....                                       | 7  |
| 2.2.3 | Handel och serviceverksamheter .....                      | 8  |
| 2.2.4 | Skolor.....   | 9  |
| 2.3   | Särskild utredning.....                                   | 10 |
| 2.4   | Undantag .....  | 10 |
| 2.5   | Samnyttjande .....  | 10 |
| 3     | Standardkrav för parkeringar .....                        | 11 |
| 3.1   | Cykelparkering .....                                      | 11 |
| 3.2   | Bilparkering.....   | 11 |
| 3.2.1 | Avstånd.....  | 11 |
| 3.2.2 | Parkering för rörelsehindrade.....                        | 11 |
| 3.2.3 | Utformning.....   | 12 |
| 3.2.4 | Parkerings-/mobilitetshus .....                           | 12 |
| 3.2.5 | Laddning av elfordon.....                                 | 12 |
| 4     | Lägre parkeringstal genom andra mobilitetslösningar ..... | 14 |
| 4.1   | Avtal .....   | 14 |
| 4.2   | Process .....   | 14 |
| 4.2.1 | Detaljplan .....  | 14 |
| 4.2.2 | Bygglov .....   | 14 |
| 4.2.3 | Mobilitetsköp .....                                       | 15 |
| 4.3   | Mobilitetsnivåer .....                                    | 15 |
| 4.3.1 | Baspaket mobilitet .....                                  | 16 |
| 4.3.2 | Mobilitet medelnivå.....                                  | 16 |
| 4.3.3 | Mobilitet hög nivå .....                                  | 16 |
| 4.3.4 | Bilfritt boende .....                                     | 16 |
| 4.4   | Mobilitetslösningar .....                                 | 16 |
| 4.4.1 | Genomförandeplan .....                                    | 16 |
| 4.4.2 | Information .....   | 16 |
| 4.4.3 | Cykel .....   | 17 |
| 4.4.4 | Kollektivtrafik .....                                     | 18 |

|       |                    |    |
|-------|--------------------|----|
| 4.4.5 | Bil.....           | 19 |
| 4.4.6 | Övergripande ..... | 20 |
| 4.4.7 | Egna förslag.....  | 21 |

# 1 Inledning

*Mobilitetsnorm för Gävle kommun* är vägledande för alla parter i plan- och bygglovsprocessen. Syftet är att tydliggöra behovet av mobilitet och parkering, och visa på vilka alternativa lösningar till parkering som kan användas för att minska efterfrågan på att äga bil och därmed parkering. Dokumentet ersätter *Parkeringstal för cykel och bil*, antagna av Tekniska nämnden 2014. Övergripande ställningstaganden för parkeringens roll i samhällsplaneringen och kommunens vilja i parkeringsfrågor redovisas i kommunens *Parkeringspolicy*, antagen i Kommunfullmäktige 2015.

I *Miljöstrategiska programmet (2020)* och *Planeringsriktlinjer för Gävle växer (2018)*, framkommer Gävle kommuns ambition att vara en av Sveriges bästa miljökommuner och då behöver det finnas hållbara lösningar för transporter av människor och gods. Utmaningar i en växande stad är både plats och hur det skapas så stor nytta som möjligt för så många som möjligt. Gävle växer samtidigt som det råder bostadsbrist. Effektivare parkeringslösningar frigör mark för bostäder, grönare ytor och bättre livsmiljöer i staden. I snitt står en bil parkerad cirka 23 timmar om dygnet, det vill säga cirka 95 procent av tiden. För att uppnå en hållbar samhällsutveckling behöver stadens ytor användas på ett mer effektivt sätt.

Fastighetsägaren ansvarar för att tillgodose behovet av parkering, lastning och lossning. Parkeringsplatser ska som regel ordnas på kvartersmark. I detaljplaner och bygglov behöver efterfrågan på parkering bedömas så att det finns förutsättningar att ordna parkering. För att göra det används parkeringstal som beskriver förväntad efterfrågan på antalet parkeringsplatser för cykel och bil per enhet (lägenheter, kvm kontorsyta etc). Parkeringstalen finns för att ge en indikation på förväntad färdmedelsanvändning och ytanspråk för parkeringslösningar.

Parkeringstalen är flexibla vilket innebär att antalet parkeringsplatser för bil kan reduceras om fastighetsägaren genomför andra mobilitetslösningar. Åtagandet är frivilligt för fastighetsägaren och regleras i ett avtal om parkeringslösning mellan kommunen och fastighetsägaren. Avtalet tydliggör att kommunen godtar fastighetsägarens lösningar och lägre parkeringstal för bil. Syftet är att öka anpassningsmöjligheterna i parkeringssystemet och ta höjd för att det inte är möjligt att förutsäga samtliga exploaterings framtida parkeringsbehov samt att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande. Mobilitets- och parkeringslösningarna ska vara anpassade till platsen och projektet, och främja nya innovativa lösningar, så att parkeringsefterfrågan och bilberoendet kan minska samtidigt som en god mobilitet kan uppnås.

Utbudet av parkering påverkar bilanvändandet och därmed i sin tur den stad vi bygger och lever i. Parkerade fordon tar plats, både på gatan och på kvartersmark. Biltrafiken kräver plats som är kostsam, både att anlägga och att underhålla. Fordon i rörelse bidrar till trängsel och buller. Att satsa på mobilitetslösningar innebär både ekonomiska och miljömässiga vinster, men även sociala fördelar då ett transportsystem med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik är mer jämlikt. Förbättrade möjligheter att gå och cykla bidrar samtidigt till bättre folkhälsa och en mer attraktiv livsmiljö.

Mobilitetsnormen är ett verktyg för att uppnå målen i kommunens parkeringspolicy. Målen är uppdelade i två delar:

Parkeringsmål för en attraktiv och tillgänglig stad

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska medverka till en god tillgänglighet till centrum, i första hand för besökare
- Parkeringar i Gävle upplevs som välskötta och trygga

Parkeringsmål för ett hållbart transportsystem

- Parkering ska främja resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik
- Parkering används som verktyg för att minska trafikarbetet med bil
- Parkering ska medverka till att de skadliga utsläppen från biltrafiken minskar
- Parkering ska medverka till att godstrafiken i den centrala staden minskar

### 1.1 Mobilitet

Mobilitet beskriver den potential som finns för att ta sig till en bestämd plats vid en bestämd tid. I mobilitet inräknas också digitala möten, det vill säga att mötas utan att resa. Hållbar mobilitet skapar möjligheter att nyttja många olika resslag, exempelvis gång, cykel, elcykel, kollektivtrafik, bilpool, bil och digitala tjänster. Tillgängligheten för den enskilda individen, utifrån det transportsätt som passar bäst för tillfället, avgör hur attraktiv mobiliteten är.

Mobilitetslösningar kan återfinnas inom fyrstegsprincipens alla steg - att tänka om, optimera, bygga om, bygga nytt - vars effekter minskar efterfrågan på bil och därmed parkeringsytor för bil. De första två stegen, steg 1- och 2-åtgärder, kan vara t ex "prova på-kampanjer" och steg 3- och 4-åtgärder kan vara cykelparkeringar av hög kvalitet.

Vid flytt eller nytt jobb är människor mer öppna för förändring än vanligt. Om det vid dessa tillfällen kan erbjudas möjlighet till ändrade hållbara vanor finns goda förutsättningar för att lyckas.

Utvecklingen inom lätta elfordon, möjliggör nya transportsätt och därmed nya parkeringsbehov. Delningstjänster ger förutsättningar för minskade parkeringsytor. De ökade godsflöden som e-handel och hemleveranser genererar, skapar också ändrade transportmönster. Dessa bör beaktas för att skapa trafiksäkra närmiljöer.

### 1.2 Lagstöd

Avsikten med plan- och bygglagen (2010:900) (PBL) är att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer (1 kap. 1 §).

PBL anger i 8 kap. 9 § 4 p. att "det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon". Det är kommunens ansvar att tolka vad "lämpligt utrymme" och "i skälig utsträckning" avser, liksom hur långt "i närheten" är. Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner räknas såväl bilar som cyklar som fordon.

För bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet ska det ordnas friyta för lek och utevistelse på tomten eller i närheten av den. Saknas tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska friyta prioriteras, enligt 8 kap. 9 § PBL.

I 4 kap. 13 § PBL anges att en detaljplan får reglera det utrymme som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 §. Det innebär att i en detaljplan får kommunen

bestämma de krav som behövs i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning, placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Kommunallagens likabehandlingsprincip är en viktig utgångspunkt för behovet av riktlinjer för mobilitet och parkering. Kommunens bedömning om hur parkering ska ordnas ger konsekvenser för fastighetsägare i form av bl.a. byggkostnader och möjlig byggrätt. Genom riktlinjerna i mobilitetsnormen stärks förutsägbarheten för fastighetsägare och möjlighet till likabehandling.

### 1.3 Kostnader i samband med exploatering

Ordnandet av parkeringsplatser ökar kostnaden för exploateringar. Den faktiska kostnaden för parkeringsplatser för bil är ofta mycket högre än vad användaren förväntar sig. Därför subventioneras ofta parkeringarna genom att exempelvis alla hyresgäster, även de som inte äger bil, betalar för parkeringarna i form av högre hyror för bostäder och kontor. Endast en mindre del tas ut i form av månadsavgift av den som nyttjar parkeringen. Månadsavgiften behöver även täcka kostnader för drift, underhåll och övervakning.

Tabell 1. Kostnader parkering

| Typ av parkeringsplats       | Anläggningskostnad (cirka) |
|------------------------------|----------------------------|
| Markparkering                | 15 000–40 000 kr/st        |
| Plats i parkeringshus        | 100 000–400 000 kr/st      |
| Plats i underjordiskt garage | 200 000–500 000 kr/st      |

Parkeringskostnaderna behöver synliggöras och belasta den som nyttjar parkeringsplatsen för att minska subventioneringar av parkeringar genom t.ex. höjda hyror. Genom att investera i andra mobilitetslösningar än parkeringsplatser för bil kan omställningen till hållbara transporter påskyndas och investeringen kan komma att nyttjas av fler än bilinnehavare.

Det markanspråk som parkeringsplatser kräver innebär dolda kostnader genom exempelvis dåligt utnyttjande av mark och lägre exploateringsgrad. Att använda byggbar mark för parkering går emot målen om effektiv markanvändning och förtätning.

## 2 Parkeringstal

Detta kapitel används för att beräkna efterfrågan på parkering med hjälp av parkeringstal för cykel och bil. En andel av cykelparkeringarna ska kunna användas av mer platskrävande cyklar, exempelvis lådcyklar. Olika parkeringstal gäller beroende på läge i kommunen och typ av markanvändning.

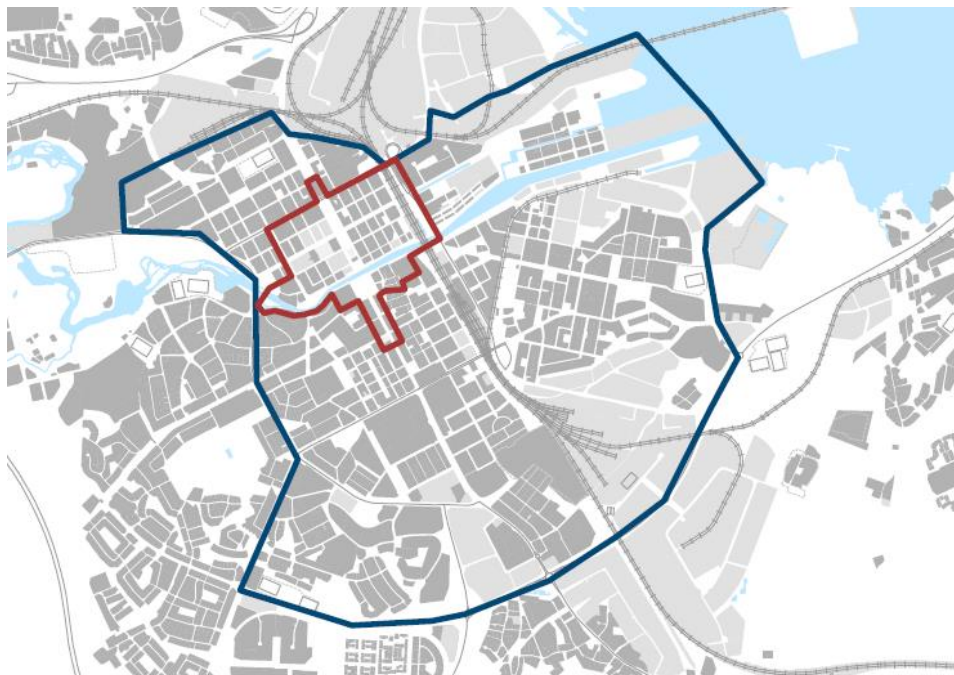
Kravet på parkeringsplatser för bil kan reduceras om fastighetsägaren genomför mobilitetslösningar, se kapitel 4 Lägare parkeringstal genom andra mobilitetslösningar.

### 2.1 Zonindelning

Syftet med zonindelningen är att efterfrågan på parkering, både för bil och cykel, förväntas skilja sig åt beroende på geografiskt läge, projektets storlek och målgrupp, kollektivtrafikförsörjning och service i närområdet. Den förväntade efterfrågan och därmed parkeringstalet baseras på beräkningar om befintligt bilinnehav i olika områden, boendetäthet där sådan statistik finns, bebyggelsens läge och möjligheter att resa på andra sätt än med bil.

Tabell 2. Zonindelning

| Zon | Bebyggelsetyp       | Exempelområden   |
|-----|---------------------|--|
| 0   | Stadskärna          | Stadskärnan (röd avgränsning)  |
| 1   | Centrala stadsdelar | Brynäs, Norr-Nynäs, Olsbacka, Sörby, Söder – Hemsta, Öster, Gävle strand (blå avgränsning)                           |
| 2   | Stadsdelscentrum    | Sätra, Fridhem, Andersberg, Hemlingby, Järvsta, Bomhus, Strömsbro, Hille, Lexe-Hagaström, Stigslund-Strömsbro, Valbo |
| 3   | Serviceort          | Hedesunda, Hamrånge, Forsbacka   |
| 4   | Landsbygd           |  |



Kartan visar zon 0 stadskärnan inringat i rött och zon 1 centrala stadsdelar inringat i blått.



## **2.2 Parkeringstal utifrån markanvändning**

För cykelparkeringar anges endast ett minimaltal som är det minsta antalet cykelparkeringar som ska ordnas. Cykelutvecklingen går mot större cyklar med flera funktioner. Det innebär att behovet av parkering för mer platskrävande cyklar växer vilket det måste tas höjd för vid byggnation, läs mer i avsnitt 3.1.

För bilparkeringar anges som regel både minimi- och maxtal, undantaget serviceverksamheter vars maxtal utgår ifrån byggnadsarean (BYA). Spannet ger möjlighet att anpassa parkeringsutbudet efter projektets förutsättningar. Med mobilitetslösningar kan minimaltalet reduceras. Maxnivåer avser att reglera hur många parkeringsplatser som totalt får anläggas. Undantag kan göras för parkering för samlade parkeringsanläggningar i flera plan, så som parkeringsgarage eller parkeringshus.

## 2.2.1 Bostäder

Samtliga parkeringstal i tabell 3, inkluderar besöksparkering: 0,5 för cykel och 0,1 för bil.

Tabell 3. Parkeringstal för bostäder

| Typ                                | Zon | P-tal för cykel per lght, minst (varav platskrävande)  | P-tal för bil per lght |                         | Kommentar   |
|------------------------------------|-----|--|------------------------|-------------------------|---|
|                                    |     |  | Min-max                | Med mobilitetslösningar |   |
| Flerbostadshus                     | 0   | 2,5* (5 %)   | 0,4-0,9                | 0,2-0,35                | Vid större exploateringar bör bilparkering samlas i samlade anläggningar, exempelvis mobilitetshus. |
|                                    | 1   | 2,5* (5 %)   | 0,5-0,9                | 0,3-0,45                |   |
|                                    | 2   | 2,5* (5 %)   | 0,7-1,0                | 0,5-0,65                |   |
|                                    | 3   | 2,5* (5 %)   | 1,0-1,5                | 0,8-0,95                |   |
|                                    | 4   | 2,5* (5 %)   | 1,0-2,0                | 0,8-0,95                |   |
| Små lägenheter ≤ 35 m <sup>2</sup> | 0   | 1,5 (5 %)  | 0,2-0,9                | 0,1-0,15                |   |
|                                    | 1-2 | 1,5 (5 %)  | 0,4-1,0                | 0,2-0,35                |   |
|                                    | 3-4 | 1,5 (5 %)  | 0,5-1,0                | 0,3-0,45                |   |
| Särskilda boendeformer             | 0-4 | Äldreboenden, gruppboenden och andra särskilda boendeformer ska utredas särskilt utifrån uppgifter om typ av boendeform, antal boende och förväntad personaltäthet.  |                        |                         |   |
| En- och tvåbostadshus (småhus)     | 0-4 | Parkeringstal anges ej för småhus då de i normalfallet har goda möjligheter att ordna parkering på den egna fastigheten. Vid sammanbyggda småhus finns goda förutsättningar för att ordna samlade parkeringsplatser för att effektivisera markanvändningen och minska fordonsrörelser inom området. Cykelparkering ska finnas nära bostaden. |                        |                         |   |

\*när fördelningen av lägenhetsstorleken är känd ska antalet cykelparkeringar ordnas enligt tabell 4.

Tabell 4. Antal cykelparkeringar som ska ordnas utifrån lägenhetsstorlek

| Lägenhetsstorlek                  | Minsta antalet cykelparkeringar per lägenhet (varav väderskyddade) |
|-----------------------------------|--|
| Bostad 1 rum och kök              | 1,5 (1)  |
| Bostad 2 rum och kök              | 2,5 (2)  |
| Bostad 3 rum och kök              | 3,5 (3)  |
| Bostad 4 rum och kök eller större | 4,5 (4)  |

### 2.2.2 Arbetsplatser

Parkeringstalen används när det enda kända är bruttoarea (BTA), men behöver anpassas utifrån personaltäthet och mer information om planerade verksamheter.

**Tabell 5. Parkeringstal för arbetsplatser**

| Typ                    | Zon  | P-tal för cykel per 1 000 kvm BTA, minst (varav platskrävande cykel) | P-tal för bil, bpl per 1 000 kvm BTA |                                    | Kommentar  |
|------------------------|--|--|--------------------------------------|------------------------------------|--|
|                        |  |  | Min-max                              | Reducering med mobilitetslösningar |  |
| Kontor                 | 0  | 20 (5 %)   | 10-20                                | 10-30%                             | Kontor med hög besöksandel hanteras som serviceverksamheter och kräver särskild utredning. |
|                        | 1-2  | 20 (5 %)   | 16-20                                | 10-30%                             |  |
|                        | 3-4  | 20 (5 %)   | 18-26                                | 10-30%                             |  |
| Industri, tillverkning | 0-2  | 20   | 10-20                                | 10-30%                             |  |
|                        | 3-4  | 15   | 15-30                                | 10-30%                             |  |
| Industri, lager        | 0-4  | 5  | 5-10                                 | 10-30%                             |  |
| Övrigt                 | Övriga arbetsplatser kräver särskild utredning och projektspecifika parkeringstal. |  |                                      |                                    |  |

### 2.2.3 Handel och serviceverksamheter

För handel och serviceverksamheter finns inga maxnivåer angivna i parkeringstal, men ytan som ordnas för parkering bör inte överstiga verksamhetens byggnadsarea. Större sammanhängande markparkeringar ska undvikas, mer om utformning i 3.2.3.

Antalet parkeringsplatser ska anpassas utifrån verksamhetens karaktär, platsen och möjligheten att resa på annat sätt än med bil. Besöksalstrande verksamheter ska ordnas där det finns eller kan skapas goda förutsättningar för att gå, cykla och resa kollektivt.

Där flera handels- och serviceverksamheter är samlokaliserade bör parkeringsplatserna samnyttjas för att uppnå en effektiv markanvändning. Lägre parkeringstal än minimaltal kan godkännas om samnyttjande kan motiveras.

**Tabell 6. Parkeringstal för handel**

| Typ                                  | Zon  | P-tal för cykel per 1000 kvm BTA, min (varav platskrävande cykel) | P-tal för bil, besökare per 1000 kvm BTA, min | Kommentar   |
|--------------------------------------|--|---|---|---|
| Detaljhandel<br>livsmedels-<br>butik | 0  | 15 (10 %)   | Särskild<br>utredning<br>krävs.               | Parkeringsefterfrågan ska bedömas utifrån ett normalläge, inte maxtillfället där efterfrågan är som störst. |
|                                      | 1-2  | 30 (10 %)   |   |   |
|                                      | 3-4  | 15 (5 %)  |   |   |
| Detaljhandel<br>skrymmande<br>varor  | 0  | 15 (5 %)  | Särskild<br>utredning<br>krävs.               | Särskild bedömning krävs för eventuell reducering genom mobilitetslösningar.                                |
|                                      | 1-2  | 10 (5 %)  |   |   |
|                                      | 3-4  | 5 (5 %)   |   |   |
| Övrigt                               | Övrig handel kräver särskild utredning och projektspecifika parkeringstal krävs. |   |   |   |

**Tabell 7. Parkeringstal för serviceverksamheter**

| Typ                    | Zon  | P-tal för cykel, cpl per besökare, min (varav platskrävande cykel) | P-tal för bil per besökare, min | Kommentar  |
|------------------------|--|--|---------------------------------|--|
| Vårdinrättning         | 0-4  | 30* (5 %)  | 20*                             | Parkeringsefterfrågan ska bedömas utifrån ett normalläge, inte tillfället där efterfrågan är som störst. |
| Idrotts-<br>anläggning | 0  | 0,3 (5 %)  | 0,1                             |  |
|                        | 1-2  | 0,5 (5 %)  | 0,2                             |  |
|                        | 3-4  | 0,5 (5 %)  | 0,3                             |  |
| Hotell                 | 0-2  | 0,1 (5 %)  | 0,3                             | Särskild bedömning krävs för eventuell reducering genom mobilitetslösningar.                             |
|                        | 3-4  | 0,1 (5 %)  | 0,5                             |  |
| Övrigt                 | Övriga serviceverksamheter kräver särskild utredning och projektspecifika parkeringstal. |  |                                 |  |

\* Per 1000 kvm BTA

### 2.2.4 Skolor

Vid skolor ska parkering ordnas för personal, besökare (korttidsparkering) och fastighetsskötsel.

**Tabell 8. Parkeringstal för skolor**

| Typ                  | Zon  | P-tal för cykel per elev och personal, min (varav platskrävande cykel) | P-tal för bil per elev och personal |                                    | Kommentar   |
|----------------------|--|--|-------------------------------------|------------------------------------|---|
|                      |  |  | Min-max                             | Reducering med mobilitetslösningar |   |
| Personal             | 0-2  | 0,5 (5 %)  | 0,2-0,5                             | 10–30 %                            | Parkeringsplats för fastighetsskötsel ska finnas. |
|                      | 3-4  | 0,5 (5 %)  | 0,3-0,8                             | 10–30 %                            |   |
| Förskola             | 0-2  | 0,2 (5 %)  | 0,05                                | Särskild bedömning krävs.          |   |
|                      | 3-4  | 0,2 (5 %)  | 0,1                                 |                                    |   |
| Grundskola           | 0-2  | 0,5  | 0,03                                | Särskild bedömning krävs.          |   |
|                      | 3-4  | 0,5  | 0,1                                 |                                    |   |
| Gymnasium            | 0  | 0,3  | 0                                   | Särskild bedömning krävs.          |   |
|                      | 1-2  | 0,4  | 0                                   |                                    |   |
|                      | 3-4  | 0,5  | 0,03                                |                                    |   |
| Högskola, vuxenskola | Särskild utredning krävs utifrån läge, tillgänglighet, antal personal och studerande, m.m. |  |                                     |                                    |   |

Plan- och bygglagen är tydlig avseende förhållandet mellan friyta och parkering; om det inte finns tillräckligt med utrymme på fastigheten för både friyta och parkering ska det i första hand ordnas tillräcklig friyta. Gävle kommuns riktlinjer gällande storlek, kvalitet och innehåll för friytor inom skola och förskola finns att läsa i *Vår plats för barn och unga* (2020).

Parkeringar vid skolor bör följa Gävle kommuns närhetsprincip för skolor till fördel för oskyddade trafikanter och främja hållbart resande. För att skapa fysiska förutsättningar för detta bör funktionerna vara placerade i följande ordning, den första närmast skolan:

1. Gångväg
2. Cykelparkering
3. Hållplats för kollektivtrafik/upphandlad skolskjuts
4. Droppzon (på- och avstigningsplats)
5. Korttidsparkering
6. Personalparkering och övrig parkering

Närhetsprincipen ovan är tagen från *Handlingsplan för hållbar skolmobilitet* (2020) och är en utveckling av den prioritering som nämns i Gävle kommuns parkeringspolicy (2015).

### 2.3 Särskild utredning

I vissa fall kan det vara aktuellt med en särskild utredning för att kunna bedöma efterfrågan på parkeringstal. Det gäller vissa typer av boendeformer och verksamheter där det kan vara svårt att ange ett övergripande parkeringstal. Bedömningen behöver inledas i tidigt skede och justeras allt eftersom mer fakta om den markanvändning som planeras blir känd. Utredningen ska analysera och beskriva:

- Platsens läge i kommunen.
- Närheten till vardagsfunktioner och målpunkter.
- Konkurrenskraften för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil
- Inriktning och målgrupp.
- Förväntad färdmedelsfördelning och parkeringsefterfrågan. Om möjligt ska befintlig parkeringsefterfrågan för relevant jämförbar målgrupp redovisas.
- Lämpliga mobilitetslösningar för målgruppen och platsen.

### 2.4 Undantag

I undantagsfall kan kommunen göra bedömningen att parkeringstal för bil reduceras till ett lågt parkeringstal trots att inga eller endast mobilitetslösningar för baspaket genomförs. Baspaketet finns beskrivet i avsnitt 4.3.1. Det kan gälla vid mindre exploateringar, ny detaljplan eller nytt bygglov för befintlig verksamhet med påvisat lågt bilberoende eller när en mobilitets- och parkeringsutredning kan visa på att platsen har ett lägre bilberoende än vad riktlinjerna anger. Möjlighet att skapa eller bevara friytor och gårdsmiljöer ska ges särskild hänsyn.

Undantaget ska endast tillämpas där det krävs för att möjliggöra förtätning och ske med hänsyn till följande kriterier:

- Projektet utgör komplettering av befintlig bebyggelse inom befintliga strukturer t.ex. på-, till- eller ombyggnad av befintliga byggnader.
- Projektets omfattning är av mindre skala och bör i huvudsak handla om komplettering av t.ex. bostäder och verksamheter till redan befintliga bestånd där parkering redan finns anordnat. Exemplevis komplettering av lägenheter på en vind.
- Fastigheten ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra verksamheter. Det finns ett påvisat lågt bilinnehav i området.

### 2.5 Samnyttjande

Genom samnyttjande av parkering ökar belägningsgraden över dygnet och samma parkeringsplats kan användas för olika ändamål under olika tider. Exempelvis kan personalparkering som används av arbetstagare på dagtid användas som besöksparkering för handel eller verksamheter av mer fritidsbetonad karaktär övrig tid. Samnyttjande av bostadsparkering bör undvikas, för att inte bygga in incitament för boende att ta bilen till arbetet eller liknande.

I en planbeskrivning kan möjligheten till eller ambitionsnivån för samnyttjande beskrivas. Fastighetsägaren måste i bygglovet redovisa hur man klarar utrymmet för parkering, i form av ett avtal mellan parterna och i skiss. Samnyttjande kan också ske med stöd av servitut.

### 3 Standardkrav för parkeringar

Detta kapitel hanterar krav på utformning och placering av parkeringar för cykel och bil.

#### 3.1 Cykelparkering

Antalet parkeringar för cyklar inklusive platskrävande cyklar ska ordnas enligt parkeringstalen för cykel i mobilitetsnormen.

Observera att BBR (Boverkets byggregler) anger egna riktlinjer för bostadskomplement: ”I bostadslägenhetens närhet ska det finnas rum för förvaring av barnvagnar, cyklar, utomhusrullstolar, rollatorer och liknande samt utrymme för postboxar.”

Det innebär att även om antalet cykelparkeringar uppfylls enligt cykelparkeringstalen i mobilitetsnormen kan det tillkomma ytterligare krav på dess utformning och placering enligt BBR. Plats för cykel i lägenhetsförråd kan som regel inte tillgodoräknas inom ramen för cykelparkeringstalen. Cykelparkeringarna ska normalt anordnas inom kvartersmark och bör placeras närmare byggnadens entréer än bilparkering.

Cykelparkeringar ska vara tillgängliga, trygga och säkra. I *Cykelplanen (2020)*, framgår det att ambitionsnivån för cykelparkering ska öka i Gävle kommun. Behovet av säker, väderskyddad cykelparkering har ökat. Detta beror både på att cyklarna blivit dyrare, fått nya funktioner genom exempelvis el- och lådcyklar, men också eftersom antalet kedjeresor ökar.

Hänsyn ska tas till att moderna cyklar har bredare styren men också att det idag finns ett större utbud av cyklar för personer med funktionshinder som kan behöva större utrymme för att parkera sin cykel. För god tillgänglighet och användbarhet bör cykelparkeringar ordnas med ett c/c-avstånd på minst 60 cm mellan varje cykelparkering.

Utformningen av cykelparkeringar ska anpassas efter behov:

- Vid bostäder, arbetsplatser, skolor och liknande bör cykelparkering ordnas med möjlighet till ramlåsning, och till stor del väderskyddat.
- Vid korttidsparkering, exempelvis besöksparkering, är det särskilt viktigt att cykelparkering ordnas i närheten av entréer och i tydliga, lättorienterade lägen.

#### 3.2 Bilparkering

##### 3.2.1 Avstånd

Riktlinjer för avstånd mellan fastigheten och parkeringsplats för bil i Gävle kommun finns i tabell 9.

Tabell 9. Riktlinjer för avstånd

| Typ   | Acceptabelt avstånd |
|---|---------------------|
| Parkering för rörelsehindrade                 | Max 25 m till entré |
| Besöksparkering (serviceverksamheter, skolor) | 200 m               |
| Boendeparkering                               | 500 m               |
| Arbetsplatsparkering                          | 700 m               |

##### 3.2.2 Parkering för rörelsehindrade

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga ska ordnas efter behov. Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder. Riktlinjen är att 5 % av samtliga

parkeringsplatser för bil (minst 1) ska kunna anpassas för detta, men vissa verksamheter och boendeformer kan kräva att fler parkeringsplatser för rörelsehindrade ordnas.

Parkeringsplatserna ska förläggas nära entrén och gångavståndet får inte överstiga 25 meter, i enlighet med Boverkets byggregler. Såväl parkeringen som gångvägen ska vara tillgänglighetsanpassad.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska, där detta är möjligt att undvika, inte utformas så att föraren öppnar sin bildörr ut i passerande trafik. Detta bl. a då bilar med automatisk frammatning av rullstol blir allt vanligare. Där det finns parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd, ska minst en plats utformas så att den medger att rullstolen tas in från sidan. Bredden på en sådan plats bör vara 5 m när platsen inte är belägen intill en fri yta.

### 3.2.3 Utformning

Vid utformning av parkeringsplatser och parkeringsanläggningar är det av stor vikt att parkeringarna tillför den omkringliggande miljön ett estetiskt värde. En gatuparkering bör t.ex. vara en del i en hel gatumiljö och kan med fördel kombineras med grönska, i syfte att uppnå en effektiv markanvändning som ger en angenäm upplevelse för gaturummets alla besökare.

Större samlade markparkeringar bör avgränsas med grön-/gångstråk för att visuellt minska intrycket av en stor sammanhängande parkeringsyta och underlätta kommunikationer mellan parkeringsplats och målpunkt. Vid större parkeringsanläggningar kan också med fördel t.ex. dagvattensystem (fördröjningsdammar etc.) eller trädrader i mindre skala lyftas fram som estetiska element.

### 3.2.4 Parkerings-/mobilitetshus

Gemensamma parkeringsanläggningar i flera plan främjar effektiv markanvändning och samnyttjande av parkeringsplatser. Parkeringshus bör om möjligt ordnas som mobilitetshus istället för traditionella parkeringsgarage. Mobilitetshus erbjuder större flexibilitet och många fler funktioner, och kan förutom bilparkering möjliggöra att parkera cykel, ladda elfordon, nyttja fordonspool eller andra delningstjänster, tvätta och meka fordon, sopsortera, hämta e-handelspaket mm. Strategisk fördelning av ytor i mobilitetshuset avgör hur attraktiv den enskilda funktionen upplevs. För att parkeringshusen ska bidra till ett trivsamt och tryggt gaturum kan det finnas publika funktioner i bottenvåningen, samt kombineras med andra användningssätt så som kontor och bostäder.

### 3.2.5 Laddning av elfordon

Laddningsmöjligheter för elfordon ska ordnas i enlighet med Plan- och byggförordningen (2011:338) 3 kap. 20b, 20c och 22 §§. Efterfrågan på laddningsmöjligheter av elfordon ökar och ett nytt egenskapskrav finns i PBL från 15 maj 2020. Där ställs följande krav på laddningsmöjlighet av elfordon i samband med uppförande av byggnader:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon
- För ouppvärmda byggnader ställs inga krav



Därutöver ställs retroaktiva krav på vissa befintliga byggnader. De ska vara genomförda före den 1 januari 2025:

- Uppvärmda byggnader som inte är bostadshus med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon
- För ouppvärmda byggnader och bostadshus ställs inga retroaktiva krav

Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad av en byggnad. Boverket arbetar fortsatt med att ta fram regler och råd om hur kraven ska tillämpas.

## 4 Lägre parkeringstal genom andra mobilitetslösningar

Mobilitetslösningar används för att påverka efterfrågan på bilparkering och lösa tillgängligheten med andra medel än parkeringsplatser. Det är ett frivilligt åtagande för fastighetsägaren, som ger en reducering av kravet på antalet parkeringsplatser för bil som ska ordnas. Minskningen ska motsvara förväntad effekt av de insatser som avtalas. Vissa grundförutsättningar behöver uppfyllas för att mobilitetslösningarna ska ge effekt, exempelvis tillgång till kollektivtrafik och vardagsservice.

### 4.1 Avtal

Lägre parkeringstal för bil genom andra mobilitetslösningar än parkering regleras i avtal mellan fastighetsägaren och kommunen. I avtalet ska det framgå vilka parkeringstal och mobilitetslösningar som ska genomföras.

Mobilitetslösningarna ska preciseras ytterligare i en genomförandeplan som fastighetsägaren ansvarar för att ta fram och som kommunen ska godkänna. Mobilitetslösningarna ska genomföras under så lång tid att de kan bidra till en övergång till hållbara transporter.

Mobilitetslösningar ska utföras och bekostas av fastighetsägaren som även ansvarar för att de implementeras. Det är även fastighetsägarens ansvar att utvärdera mobilitetslösningarna och återkoppla till kommunen. Avtalet ska följa fastigheten och ansvaret tillkommer eventuell ny fastighetsägare.

Fastighetsägarens ansvar att ordna parkering enligt plan- och bygglagen kvarstår, även om avtal om parkeringslösning skrivs med kommunen.

Att avtala om mobilitetslösningar och reducerat parkeringstal är frivilligt för fastighetsägaren. Undantaget är när kommunen är markägare, då finns det möjlighet att ställa krav på exploatören i samband med markanvisningen för att exploateringen ska bidra till ett hållbart Gävle. Kommunen reglerar villkoren för markanvisning i ett markanvisningsavtal.

### 4.2 Process

Om mobilitetslösningar ska användas för att minska efterfrågan på parkering för bil ska fastighetsägaren ingå ett avtal om parkeringslösning med kommunen. I avtalet bestäms även det reducerade parkeringstalet. Avtalet behöver förankras i kommunens organisation. Processen ser olika ut beroende på om det gäller en detaljplan eller ett bygglov, vilket beskrivs kort nedan. Processen ska kartläggas av Livsmiljö Gävle och kommer inte att preciseras närmare i detta dokument.

#### 4.2.1 Detaljplan

I detaljplanen ska det säkerställas att det finns ytor för att lösa parkering.

Avtal om parkeringslösning med mobilitetsåtgärder tas fram under detaljplaneprocessen. För att skapa förutsättningar för mobilitetslösningar är det bra med en tidig, formaliserad och kontinuerlig dialog som fortsätter under hela detaljplanprocessens gång mellan kommunens berörda instanser och fastighetsägaren. Parterna bör vara överens om avtalets innehåll i god tid före planerat antagande av detaljplanen.

#### 4.2.2 Bygglov

Vid bygglov sker en avstämning mot parkeringstalen och avtal för att säkerställa att parkeringsplatser och mobilitetslösningar ordnas av fastighetsägaren. Trafikplanerare eller motsvarande ska bistå bygglovshandläggaren i mobilitetsfrågor.

Det finns möjlighet för fastighetsägaren att ingå avtal om parkeringslösning med kommunen inför bygglovsprövningen, om detta inte är gjort i detaljplaneskedet.

#### 4.2.3 Mobilitetsköp

Mobilitetsköp kan vara en möjlighet för fastighetsägaren som innebär att denne köper genomförandet av mobilitetslösningarna som omfattas av avtalet om parkeringslösning. En engångssumma betalas till extern part som åtar sig att genomföra åtgärderna. Detta kan regleras i avtal mellan fastighetsägaren och den genomförande parten. Det kommunala parkeringsbolaget, Gävle parkeringsservice, ser över möjligheterna att erbjuda detta.

Fördelarna med mobilitetsköp är att mobilitetslösningarna genomförs av en organisation som har en genomarbetad strategi, kompetens och erfarenhet av detta. Det leder till hög kvalitet och kostnadseffektivitet.

Mobilitetsköp är ett enkelt sätt för fastighetsägaren att uppfylla de åtaganden som avtal om parkeringslösning innebär. Vissa mobilitetslösningar kan inte lösas genom mobilitetsköp, exempelvis att ordna cykelparkering av hög kvalitet, som måste genomföras av fastighetsägaren.

### 4.3 Mobilitetsnivåer

Ett poängsystem med tre nivåer har tagits fram för att skapa en rättvis bedömning vid reducering av parkeringstalet för bil. Mobilitetsnivåerna är vägledande i bedömningen, och behöver alltid anpassas till läge och målgrupp.

Gulmarkerade åtgärder ingår i baspaketet och ska som ses som obligatoriska i avtal om parkeringslösning. Vissa mobilitetslösningar har bedömts ge en större effekt och kallas stjärnåtgärder. Dessa är grönmarkerade i tabellen nedan. Beskrivning av mobilitetslösningarna finns i avsnitt 4.4. Gävle kommun uppmanar att exploatör/fastighetsägare tar fram egna förslag, utöver de som finns angivna nedan.

Tabell 10. Mobilitetslösningar

| Information                     | Cykel                   | Kollektiv-<br>trafik                             | Bil                            | Övergripande                     |
|---------------------------------|-------------------------|--|--------------------------------|----------------------------------|
| Genomförandeplan*               |                         |  |                                |                                  |
| Information och marknadsföring* | Cykel-parkering +*      | Kollektivtrafik-erbjudande*                      | Särredovisad parkeringsavgift* | Uppföljning*                     |
| Identitet                       | Cykelpool**             | Årlig aktivitet med kollektivtrafik-erbjudande** | Bilpool**                      | Kombinerad mobiltet som tjänst** |
| Årlig aktivitet                 | Cykelservice (-rum)     | Kollektivtrafik erbjudande för anställda         | Avstånd                        | Mobilitetshus**                  |
|                                 | Cykelvänlig arbetsplats |  | Parkeringsavgift               | Grön resplan                     |
|                                 | Prova på el-cykel       |  | Parkeringsköp                  |                                  |
|                                 | Förmåns-cyklar          |  | Biluthyrning                   |                                  |
| Egna förslag                    |                         |  |                                |                                  |

\*ingår i baspaket

\*\*stjärnåtgärd

#### 4.3.1 Baspaket mobilitet

Reducering: 0,05 avdrag för bostäder, 10% avdrag för personalparkering  
Åtgärder: gulmarkerade åtgärder i tabell 10.

#### 4.3.2 Mobilitet medelnivå

Reducering: 0,1 avdrag för bostäder, 20% avdrag för personalparkering  
Åtgärder: baspaket och ytterligare 5 mobilitetslösningar varav minst 1 stjärnåtgärd.

#### 4.3.3 Mobilitet hög nivå

Reducering: 0,2 avdrag för bostäder, 30% avdrag för personalparkering  
Åtgärder: baspaket och ytterligare 6 mobilitetslösningar, varav minst 3 stjärnåtgärder.

#### 4.3.4 Bilfritt boende

Som pilotprojekt kan det också vara möjligt att skapa ”bilfritt boende”, det vill säga att antalet parkeringsplatser för bil reduceras kraftigt och att främst parkering för bilpoolsbilar, rörelsehindrade och besökare ordnas. Fastighetsägaren måste då genomföra långtgående insatser som bedöms eliminera efterfrågan på bilinnehav hos de boende. En särskild bedömning behöver göras i varje enskilt fall.

### 4.4 Mobilitetslösningar

I det här avsnittet beskrivs de mobilitetslösningar som kan ge reducering av parkeringstalen.

#### 4.4.1 Genomförandeplan

*Ingår i baspaket.*

En genomförandeplan är en handlingsplan vars syfte är att redovisa genomförandet av mobilitetslösningarna, som överenskommit i parkeringsavtalet. Den tas fram av fastighetsägaren, utifrån mall som erhålls från Gävle kommun. En mobilitetsplan ska redovisas senast två månader före planerad bygglovsansökan. När kommunen godkänt genomförandeplanen kan fastighetsägaren gå vidare med att söka bygglov.

Planen ska beskriva mobilitetslösningarna i avtalet gällande:

- Genomförande inkl. skisser av fysiska åtgärder
- Tidplan
- Organisation och bemanning för genomförande
- Målgrupp
- Intressenter, samverkansparter
- Budskap
- Kommunikationskanaler
- Utformning och genomförande av utvärderingarna

#### 4.4.2 Information

Informationsinsatser för att marknadsföra hållbart resande riktat till tänkt verksamhet är av stor vikt för att de satsningar som görs ska nyttjas. Av betydelse är också möjligheten att ge respons, de vill säga att de som nyttjar mobilitetslösningarna kan förmedla hur det fungerar. Det sistnämnda är en viktig del av den uppföljning som ska genomföras.

*Information och marknadsföring*

*Ingår i baspaket.*

Fastigheten marknadsförs med fokus hållbar mobilitet från tidig planering, men med långsiktigt fokus. Information ges, där hållbara resmöjligheter belyses. Användarna ska informeras om vilka faciliteter som finns för att underlätta

hållbart resande och hur de ska användas, samt den begränsade tillgången till parkeringsplatser för bil.

Information som inspirerar och motiverar till hållbart resande vid inflyttning. Startpaketet kan innehålla; cykelkarta, information om möjligheten att resa kollektivt, samåkning, bilpool, taxi, distansarbete (ev. prova på erbjudanden) m.m. Paketet kan användas redan vid försäljningskommunikation.

#### *Identitet*

Åtgärden innebär att arbeta fram en identitet för ett större område som inkluderar hållbart resande. Detta för att kunna använda hållbart resande som verktyg för att maximera olika områdets tillgänglighet och resandepotential, men med minimerad klimatpåverkan. Identiteten används sedan även vid information och marknadsföring av området.

Exempel på avgörande faktorer:

- Avståndet till parkering för bil överstiger avståndet till hållplats för kollektivtrafiken och/eller bilpoolsbil.
- Flera funktioner finns i närområdet såsom dagligvaruhandel, skola, fritidsaktiviteter o.s.v.
- Goda och gena gång- och cykelkopplingar finns.
- Kringliggande befintlig eller planerad bebyggelse bidrar med variation och trygghet genom exempelvis varierande fasader, utåtvända entréer, god belysning, levande bottenvåningar o.s.v.
- Bilfria ytor skapas.
- Synliggör kostnader för parkering.

#### *Årlig aktivitet*

Fastighetsägaren anordnar årlig mobilitetsaktivitet t.ex. kampanj, cykelservice, tävling eller mobilitetsdag. Gärna kopplat till information där man återkommande lyfter kunskap kring hållbar mobilitet och de möjligheter som erbjuds. Aktiviteten ska genomföras årligen i minst fem år.

#### 4.4.3 Cykel

Genom att ordna goda förutsättningar för cykel kan andelen cyklande öka. Trots korta avstånd används bilen för över hälften av resorna som är 2–4 kilometer, enligt kommunens resvaneundersökning (2018). Att skapa goda förutsättningar för cyklande kräver yta, och även om det är betydligt mindre än bilen så behöver ytor för t.ex. cykelparkering och cykelpooler hanteras i tidiga skeden, eftersom de kan vara svåra att få till i efterhand.

#### *Cykelparkering +*

#### *Ingår i baspaket*

Cykelparkering av hög kvalitet ska utformas enligt följande:

- Antalet parkeringar för cyklar och specialcyklar ska ordnas enligt parkeringstalet.
- Minsta acceptabla c/c-mått mellan platserna är minst 60 cm, gärna 70 cm.
- Ramlåsning ska finnas. Kravet gäller ej platser i låst utrymme.
- Minst hälften av platserna ska vara lättillgängliga, vilket innebär att de ska vara i markplan och max 25 meter från entréer (antingen utomhus, i separata cykelhus eller i cykelrum i husets bottenplan). Om tvåvåningsställ används räknas endast de nedre platserna som lättillgängliga.
- Parkering som lokaliseras inomhus ska vara lätt att hitta och inte begränsas av många dörrar, höga trösklar eller branta trappor. Dörrautomatik ska finnas.

- Förutsättning för att kunna ladda elcykel ska finnas.

För bostäder och arbetsplatser ställs ytterligare krav enligt nedan. För övriga verksamheter ska punkterna betraktas som rekommendationer.

- Vid arbetsplatser ska minst hälften av platserna vara väderskyddade. Vid bostäder ska antalet väderskyddade cykelparkeringar ordnas enligt tabell 4.
- Utrymme ska ordnas så att lådcyklar och andra utrymmeskrävande cyklar kan parkeras med väderskydd. Eventuella dörrar ska vara tillräckligt breda för att med lätthet kunna passera med lådcyklar.

#### *Cykelpool*

##### *Stjärnåtgärd*

En cykelpool består av olika typer av cyklar som kan samnyttjas av flera användare exempelvis elcyklar, lådcyklar och cykelkärror, och anpassas efter målgruppens efterfrågan. Minst fem cyklar per 100 användare bör finnas, och utökas vid behov. Cykelpoolen ska som regel finnas inom fastigheten i ett lättillgängligt läge med närhet till entré, och vara kostnadsfri för användaren i minst fem år.

Cykelpool kan kombineras med bilar och andra fordon i en fordonspool.

#### *Cykelservice(-rum)*

Användarna (boende, personal, elever eller besökare) erbjuds cykelservice, antingen genom att det ordnas plats och utrustning för att själv kunna serva sin cykel eller att en servicefirma regelbundet besöker platsen för att kostnadsfritt hjälpa användaren att serva sin cykel. Ett tredje alternativ är att användaren får ett presentkort att nyttja hos befintlig verksamhet som erbjuder service.

- Plats för reparation och tvätt av cykeln, samt cykelpump
- Besök av cykelservice en gång/år i fem år
- Presentkort

#### *Cykelvänlig arbetsplats*

Cykelvänlig arbetsplats Gävleborg, är en certifiering vars syfte är att uppmuntra arbetsplatser att underlätta för anställda att välja cykeln, både till/från arbetet och i tjänsten. Som stöd i arbetet finns en checklista med ett antal kriterier fördelade på tre nivåer framtagna. Nivå 1 ska uppnås under minst fem år. Läs mer på Region Gävleborgs hemsida.

#### *Prova på elcykel*

Boende eller personal får i samband med inflyttning kostnadsfritt testa en elcykel under en tidsbegränsad provperiod. När provperioden är över ges de chans att köpa ut cykeln eller lämna tillbaka den.

#### *Förmånscyklar*

Åtgärden förmånscykel innebär att de anställda erbjuds att hyra en cykel under exempelvis 36 månader och betala genom bruttolöneavdrag. Efter hyresperioden kan cykeln antingen köpas ut eller lämnas tillbaka.

#### 4.4.4 Kollektivtrafik

Att i samband med nytt jobb eller nytt boende testa nya sätt att resa skapar erfarenheter och påverkar dagliga vanor. Både information och synliggörande av kollektivtrafikens möjligheter, samt att prova på till förmånligt pris, motiverar till ändrade resvanor.

*Kollektivtrafikerbjudande**Ingår i baspaket*

Kollektivtrafikkort eller annat likvärdigt erbjudande erbjuds kostnadsfritt till boende eller personal vid första inflyttning. Syftet är att ges möjlighet att prova på kollektivtrafiken. Ett kort per bostad/personal som gäller minst 90 dagar.

Handel och serviceverksamheter kan återkommande ge besökare ett erbjudande kopplat till kollektivtrafiken, i syfte att öka andelen besökare som kommer med kollektivtrafik.

*Årlig aktivitet med kollektivtrafikerbjudande**Stjärnåtgärd*

Kostnadsfritt kollektivtrafikkort för 30 dagar ges till nyinflyttade eller personal en gång per år i minst 5 år, i samband med kommunikationsinsatser. Syftet är att ge möjlighet att prova på kollektivtrafiken. Ett kort per bostad eller personal som gäller minst 30 dagar.

Som alternativ till kollektivtrafikkort kan en pott erbjudas de boende där även andra typer av delningsresor kan omfattas.

*Kollektivtrafikerbjudande för anställda*

Arbetsgivaren står för en del av kostnaden för anställdas kollektivtrafikkort, för att främja resande med kollektivtrafiken mellan hem och arbetsplats. Minst 20 % av kostnaden i fem år.

## 4.4.5 Bil

Åtgärder relaterade till bil handlar bland annat om att minska subventioneringen av parkeringsplatser och minska efterfrågan på egen bil. Hur attraktiv bilen är som färdmedel påverkas bland annat av närhet till och kostnad för parkering.

*Särredovisad parkeringsavgift**Ingår i baspaket.*

Parkeringsavgiften ska inte ingå i hyran utan brytas ut till en separat avgift som särredovisas i avtal och avier så att kostnaden synliggörs.

*Bilpool (bildelningstjänst)**Stjärnåtgärd*

En bilpool består av fordon som kan samnyttjas av flera användare. Medlemskap ger minskade kostnader för den enskilde eftersom flera använder samma bilar. För att vanan att nyttja bilpool ska etableras bör medlemskapet i bilpoolen vara över längre tid.

Parkering för bilpoolsbilen ska finnas inom 500 m från fastigheten (verkligt gångavstånd, ej fågelvägen) och kan samnyttjas av flera fastigheter. Medlemskapet ska motsvara en nivå där medlemmen kan utnyttja bilpoolen ett par gånger i månaden. Kostnadsfritt medlemskap i bilpool ska ingå i boendet i minst 5 år.

Bilpoolslösningen och dess förutsättningar ska marknadsföras före och efter inflyttning. Fastighetsägaren ansvarar för att ordna parkering för bilpoolsbilar.

Utvecklingen sker snabbt på området och skulle annan bildelningstjänst, som skapar motsvarande effekt föreslås, kan det vara ett alternativ. Syftet är att slutanvändaren ska erbjudas en mobilitetslösning, som är ett gott alternativ till att äga egen bil.

*Avstånd*

Avståndet till bilparkering ska vara samma eller längre än avståndet till närmsta hållplats för kollektivtrafik.

*Parkeringsavgift*

Åtgärden innebär att parkeringsplatserna för bil i stor utsträckning bär sina egna kostnader genom marknadsmässiga avgifter som betalas av användaren. Det vill säga parkeringsplatserna subventioneras inte av samtliga som bor eller är verksamma på platsen.

*Parkeringsköp (alternativt långtidshyrning)*

Parkeringsköp kan vara ett alternativ för fastighetsägaren för att lösa parkeringsefterfrågan. Det skapar förutsättningar för fastighetsägaren att möjliggöra byggande samtidigt som kostnaden för parkering kan hållas låg. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren köper parkeringsmöjlighet i befintlig eller planerad parkeringsanläggning i närområdet. Parkeringsköpet sker genom avtal, eller genom parkeringsservitut. Parkeringsköp kan göras hos det kommunala parkeringsbolaget eller privat aktör. Det är dock ingen rättighet för fastighetsägaren att teckna parkeringsköp hos det kommunala parkeringsbolaget utan det beror på om det i närområdet finns befintliga parkeringsanläggningar med lediga platser, eller om det kan byggas nya.

Parkeringsköpsavgiften bidrar till anläggningskostnaden för de parkeringsplatser som anvisas för fastigheten. Anläggningen finansieras till viss del av parkeringsköpsavgiften, men också av hyresavgifter.

Ett alternativ till parkeringsköp kan vara långtidshyrning av parkeringsplatser på annan fastighet. Giltighetstiden för parkeringsköp och långtidshyrning ska vara minst 25 år med möjlighet till förläggning från anläggningens ägare.

*Biluthyrning*

Biluthyrning kan vara ett komplement till bilpool och kollektivtrafik, inte minst för längre resor. Åtgärden innebär att fastighetsägaren sluter avtal med biluthyrningsföretag som innebär att användaren (boende, verksamma, besökare) får tillgång till ett attraktivt erbjudande som omfattar rabatterat pris och hyrbil inom gångavstånd. För att säkerställa tillräcklig närhet kan det innebära att fastighetsägaren erbjuder att sälja/hyra ut plats i parkeringsanläggningar kopplade till fastigheten. Biluthyrning bör ses som ett komplement till ett samlat kunderbjudande där gärna även bilpool får ingå.

## 4.4.6 Övergripande

*Uppföljning**Ingår i baspaket*

Det är angeläget att följa upp hur mobilitetslösningar fungerar för att successivt öka kunskapen om olika åtgärders effekt. Fastighetsägaren ansvarar för uppföljningen, som ska delges kommunen. Uppföljning ska göras efter ett år och fem år efter inflyttning.

Uppföljningen ska bl.a. omfatta:

- Undersökning om genomförda mobilitetslösningar och anlagda parkeringar fått avsedd standard och varaktighet
- Nöjdhet hos användarna
- Fordonsinnehav
- Var fordon parkeras samt avgiftsnivåer för bilparkering på fastigheten och i dess närområde.

Klimatnytta, ekonomiska, hälsomässiga och sociala fördelar bör också inkluderas.

*Kombinerad mobilitet som tjänst**Stjärnåtgärd*

Kombinerad mobilitet som tjänst (Mobility as a Service eller MaaS) innebär en personifierad färdplan som kombinerar olika transportslag för hela resan. Det



kan vara exempelvis en gemensam app. för bokning och betalning av resor för såväl taxi, hyrbil och kollektivtrafik som cykel- och bilpool. Likväl kan individuell rådgivning, användarcommunity med råd och tips och tex planering av samåkning ingå. Mobilitetspotter för olika erbjudanden, utökad resecoachning och digitala skyltar i trappuppgången kan också vara en del av MaaS. Grundtanken är att ge slutanvändaren en smidig tjänst som främjar ett hållbart resebeteende. MaaS-tjänster är fortfarande ett relativt nytt koncept, men utveckling på området sker snabbt. Tjänsten ska erbjudas användarna kostnadsfritt i minst 5 år.

#### *Mobilitetshus*

##### *Stjärnåtgärd*

Mobilitetshus är en utveckling av parkeringsgarage, och erbjuder större flexibilitet och fler funktioner. Exempel är möjligheter att parkera cykel och bil, ladda elfordon, nyttja cykel- eller bilpool eller andra delningstjänster, tvätta och meka fordon, sopsortera, hämta e-handelspaket m.m. Mer information finns i 3.2.4 Parkerings-/mobilitetshus.

#### *Grön resplan*

En grön resplan, även kallad mobilitetsplan, kan fungera både som handlingsplan och styrdokument. Syftet är att minska efterfrågan på parkeringsplatser och ge förutsättningar för hållbara resor, samt skapa en röd tråd mellan planerare, byggaktör, fastighetsägare och verksamhet.

Grön resplan är ett levande dokument, som utformas utifrån en specifik arbetsplats och verksamheten som bedrivs. Den berör både tjänsteresor och resor till och från arbetet, samt övriga resor som verksamheten genererar. Den bör innehålla tidplan, huvudansvarig, information/budskap, beteendeverkande aktiviteter och uppföljningsrutiner. Grön resplan kan vara en utveckling av den genomförandeplan som fastighetsägaren/exploatören tar fram.

#### 4.4.7 Egna förslag

Fastighetsägaren har möjlighet att komma med andra förslag än de som anges i mobilitetsnormen, exempelvis innovationer eller plats-/projektspecifika lösningar. Gävle kommun bedömer förväntad effekt och avgör om de kan räknas som en mobilitetslösning och stjärnåtgärd.