



PARKERINGSSTRATEGI FÖR

STATIONSOMRÅDET

ÄNGELHOLMS KOMMUN

GODKÄND I KOMMUNFULLMÄKTIGE 2017-XX-XX

MEDVERKANDE

STYRGRUPP FÖR STATIONSOMRÅDET

Lars Nyander (S), ordförande
Stig Andersson (EP)
Robin Holmberg (M)
Liss Böcker (C)
Lennart Engström (KD)
Eric Sahlvall (L)
Ann-Marie Lindén (MP)
Patrik Olsson (SD)

PROJEKTGRUPP FÖR STATIONSOMRÅDET

Jonas Henriksson, chef projektutveckling, Samhälle
Helena Östling, planchef, planenheten
Anna Hagljung, planarkitekt, planenheten
Pontus Swahn, stadsarkitekt, Samhälle
Lars-Gunnar Ludvigsson, mark- och exploateringschef, Samhälle (t.o.m. mars 2017)
Mårten Nilsson, mark- och exploateringschef, Samhälle (fr.o.m.. maj 2017)
Lena Åström, chefsstrateg samhälle, ledningsstöd
Björn Adlerberth, trafikingenjör, stadsmiljö
Nina Sanell, projektledare, Ängelholmslokaler

Illustrationer och foton är gjorda/tagna av Ängelholms kommun, om inget annat anges.

INNEHÅLL

INLEDNING	4
Planprogram för Stationsområdet	4
Parkeringsstrategi	4
SYFTE	7
UTGÅNGSPUNKTER	8
Kommunala mål	8
Regionala mål	8
Nationella mål	8
Plan- och bygglagen	9
Boverkets byggregler (BBR)	9
Ängelholms kommuns gällande parkeringsnorm	9
FÖRUTSÄTTNINGAR	10
PARKERINGSNORM	11
Cykel	11
Bil	11
Reducering av parkeringsbehov för bil	12
Mobilitetsåtgärder	13
Pendelparkering	13
RÄKNEEXEMPEL	14
KÄLLOR	16

INLEDNING

PLANPROGRAM FÖR STATIONSOMRÅDET

Ett **planprogram** har upprättats för Stationsområdet i Ängelholm. Målet är att utveckla Stationsområdet till en attraktiv stadsdel med stadsmässig bebyggelse. Att skapa ett smidigt, säkert och tydligt resecentrum kring stationen, att stärka stadsdelens övergripande gatu- och grönstruktur för att öka tillgängligheten i området samt att förbättra och förtydliga kopplingen mellan stad och hav. Området ska utvecklas med sikte på hållbar utveckling.

Planprogrammet möjliggör i ett första skede, etapp 1, upp till 1700 nya bostäder samt verksamheter (röd markering på kartan till höger). På sikt, om befintligt verksamhetsområde omvandlas till bostäder, kan ytterligare upp till 1000 bostäder möjliggöras i en andra etapp (beige markering på kartan till höger).

För trafiken finns i planprogrammet ett mål om att den trafik som alstras inom programområdet i så hög utsträckning som möjligt ska utgöras av gång-, cykel och kollektivtrafik. För att möjliggöra detta krävs åtgärder för att dessa färd sätt ska prioriteras i området. En del i detta är en parkeringsstrategi med låg parkeringsnorm samt åtgärder som reducerar antalet bilplatser och samtidigt främjar resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Ett **PLANPROGRAM** kan föregå detaljplan för att översiktligt utreda förutsättningar och visioner för ett område. Planprogram görs ofta över ett större område för att ta ett helhetsgrepp och ge en struktur för kommande bebyggelseområden, vägnät, rekreation, grönytor m.m.

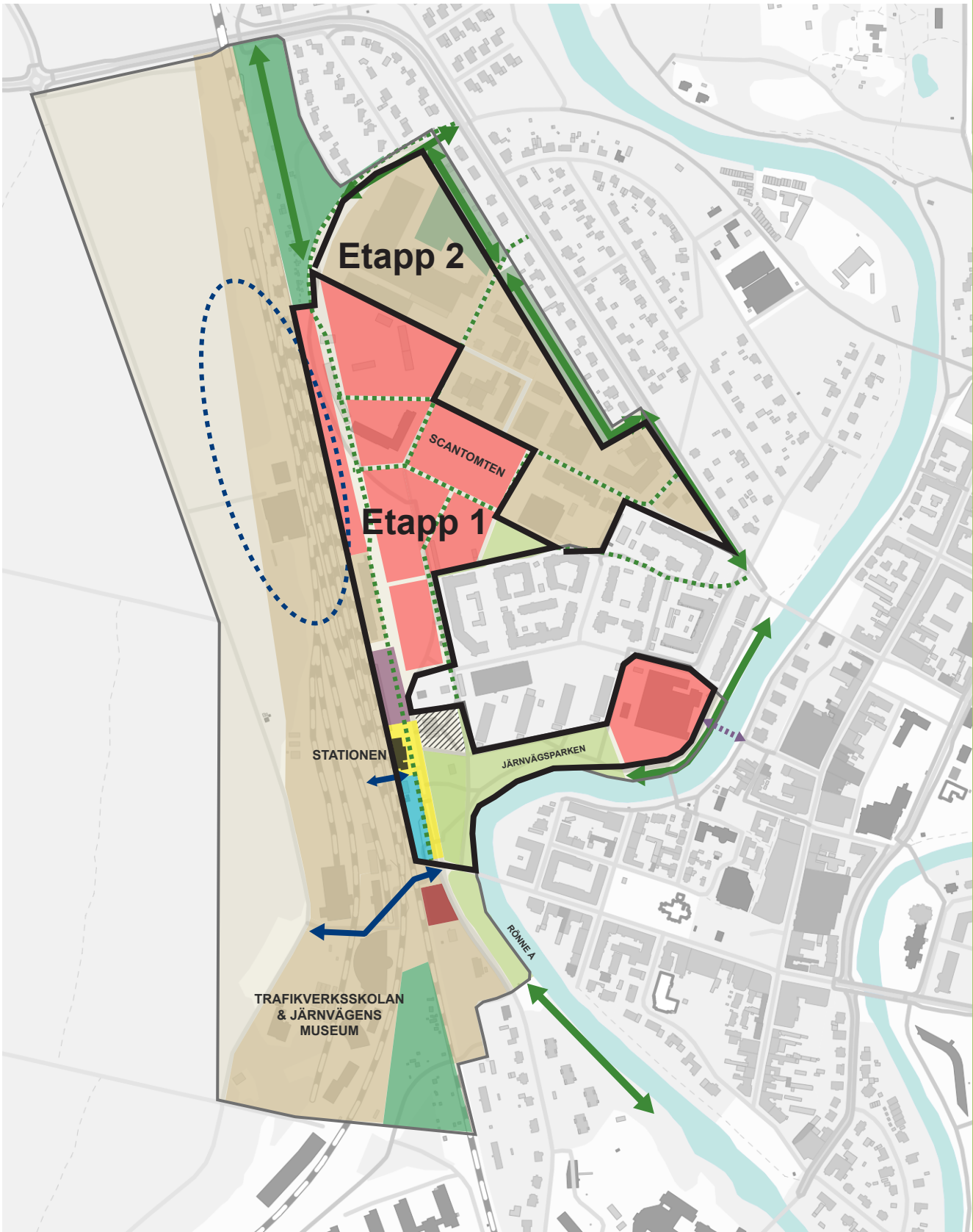
PARKERINGSSTRATEGI

















I Ängelholm liksom i många andra städer i Sverige har samhällsplaneringen sedan 1960-talet anpassats efter bilens behov. Idag finns en ökad medvetenhet om de negativa konsekvenser som detta har medfört, vilket har lett till en förändrad inställning i samhälls- och trafikplaneringen. Planeringen styrs nu av en annan medvetenhet som innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras i nämnd ordning. Föreslagen parkeringsnorm är lägre jämfört med andra exploateringsområden i Ängelholm med tanke på Stationsområdets kollektivtrafiknära och centrala läge samt ambitionerna i planprogrammet om att området ska utvecklas med sikte på hållbar utveckling.

Parkering har en central roll i trafiksystemet och påverkar hur staden upplevs och fungerar. Tillgång till parkering är en grundläggande förutsättning för att kunna utnyttja fordon, som bilar och cyklar. Samtidigt tar bilparkering stora ytor i anspråk som i sin tur påverkar stadens attraktivitet med hårdgjorda ytor som påverkar dagvattenhantering och upplevelse.

Tillgång till parkering kan användas som ett aktivt styrmedel för att påverka resvanor och markanvändning. Parkeringsstrategin ska vara ett verktyg för att styra tillgång till parkering och vara ett viktigt verktyg för att nå kommunens långsiktiga mål som anges i styrdokument som till exempel cykelplan och miljöplan (se sidan 8) med ambitionen att minska klimatpåverkan.

Parkeringsfrågan ska i huvudsak lösas med gemensamma parkeringshus utmed järnvägen som samtidigt kan utgöra en bullerskärm för att skydda framtida bostäder öster om järnvägen. För att lösa parkeringsfrågan och dess finansiering av parkeringshus ska en gemensam lösning genomföras och avtalas mellan



- | | |
|---|--|
|  PROGRAMOMRÅDE |  PARKERING & HÄMTA / LÄMNA-ZON |
|  BEFINTLIG BEBYGGELSE |  SKOGSOMRÅDE |
|  NY BEBYGGELSE |  EV. EXPLOATERING |
|  GÅNGFARTSOMRÅDE / PLATSBILDNING |  GRÖNT GATURUM |
|  NY BUSSANGÖRING |  GRÖNT STRÅK |
|  PARK, LEKPLATS |  PASSAGE ÖVER / UNDER JÄRNVÄGEN |
|  KOLONIER |  ALTERNATIV FÖR FRAMTIDA PASSAGE ÖVER JÄRNVÄG |
|  PARKERING / CYKELPARKERING |  ALTERNATIV FÖR FRAMTIDA PASSAGE ÖVER ÄN |

fastighetsägare och kommunen. Detta ska ske via exploateringsavtal som tecknas innan **detaljplaner** antas.

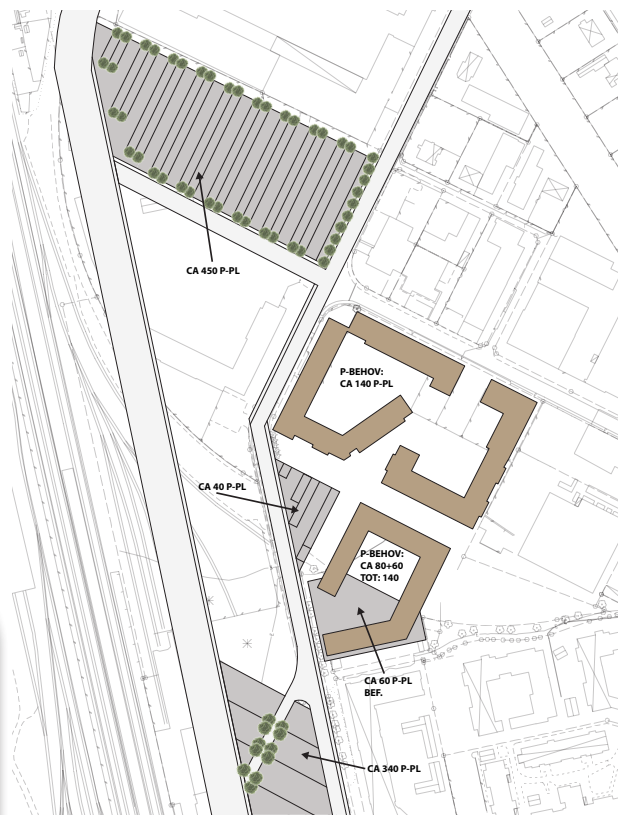
Allmän parkering och reservation för olika fordonsslag till exempel mc-platser samt platser för rörelsehindrade (handikapplatser) kan anordnas på gatumark mellan gatuträd, uppskattningsvis cirka 300 platser efter en total utbyggnad av hela Stationsområdet. Enskilda parkeringslösningar inom respektive fastighet bör minimeras då de tar stor yta i anspråk och är dyra. Parkering på allmän plats (gatuparkering) får inte tillgodoräknas enskilda fastigheters behov. Detta gäller även platser för rörelsehindrade.

Pendelparkering ska anordnas på ett avstånd om ca 400 meter från plattform och kan anordnas både i parkeringshus och genom markparkering. Se mer information om pendelparkering på sidan 13.

En **DETALJPLAN** styr hur mark- och vattenområden får användas inom ett visst område, exempelvis till ändamålen bostäder, handel eller kontor. Det går även att reglera utformning såsom husstorlek, byggnadshöjd och vilket avstånd huset ska ha till fastighetsgräns.

TILLFÄLLIG PARKERING

Under Stationsområdets utbyggnad samt innan parkeringshusen byggts måste parkering lösas tillfälligt inom området. Ett förslag på hur tillfällig parkering ska lösas har tagits fram, se illustration nedan.



Illustrationen visar förslag på hur tillfällig parkering under utbyggnadstiden kan lösas.

SYFTE

Parkeringsstrategin har som syfte att tydliggöra cykel- och bilparkeringsbehovet för boende, verksamheter och besökare samt exploatörer i Stationsområdet. Efter fortsatt utredning ska den också delvis utgöra ett underlag för en ny parkeringsnorm för kommunen.

I föreslagen parkeringsstrategi redovisas möjlighet för exploatör/fastighetsägare att reducera antalet parkeringsplatser genom att utföra åtgärder som minskar efterfrågan på bilparkeringsplatser.

Parkeringsstrategin är ett vägledande dokument som ska ligga till grund för kommunens detaljplanearbete och vid bygglovsprövning. Föreslagen strategi kräver att avtal om parkeringsplatser i parkeringshusen upprättas mellan kommunen och exploatörer.



Exempelbild parkering mellan träd, Norra Djurgårdsstaden Stockholm.

UTGÅNGSPUNKTER

Parkeringsstrategin är framtagen med utgångspunkt från kommunala mål samt nationella mål. Strategin utgår även från krav som ställs på kommunen enligt plan- och bygglagen (PBL) och Boverkets byggregler (BBR) samt regionala- och övergripande riksdagsmål enligt miljöbalken.

KOMMUNALA MÅL

TRAFIKPLAN FÖR ÄNGELHOLM 2011-2020

Trafikplan för Ängelholm 2011-2020 anger som övergripande mål att bygga upp ett trafiksystem som bidrar till en attraktiv och hållbar utveckling och möjliggöra ett liv utan bil.

MILJÖPLAN 2014-2021

I Ängelholms kommuns miljöplan anges ett antal miljöinriktningar där ”Hållbart transportsystem” och ”En levande och god bebyggd miljö” är de som har betydelse för parkeringsstrategin. Det anges bland annat att ett hållbart transportsystem som syftar till att öka andelen gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska utvecklas och prioriteras.

CYKELPLAN 2015-2025

Cykelplan 2015-2025 utgör en del i Ängelholms kommuns målarbete att skapa en hållbar kommun: det ska vara enkelt att gå och cykla eller åka kollektivt i Ängelholm. Cykelplanen anger också norm för antal cykelplatser, se sidan 11.

VÄRDEPLAN HÅLLBAR STADSDEL STATIONSSOMRÅDET

Ängelholms kommun har fått medel från **Delegationen för hållbara städer** för ett pilotprojekt gällande hållbarhetscertifiering av stadsdelar i mindre kommuner. Projektet ingår som del i arbetet med utvecklingen av Stationsområdet och ska bidra till att området utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

För att säkerställa att Stationsområdet utvecklas till en hållbar stadsdel har en värdeplan tagits fram parallellt med planprogrammet. Värdeplanen utgör en gemensam målbild för hållbarhetsfrågorna i Stationsområdet. Värdeplanen omfattar sju områden: transporter, miljö, energi, grönt, mångfald, folkhälsa och identitet.

Till värdeplanen ska en handlingsplan kopplas. Den kommer vara ett verktyg för att försöka säkerställa att hållbarhetsaspekterna genomförs. Handlingsplanen ska användas i dialogen med fastighetsägare, byggherrar och exploatörer. Dess intentioner ska ligga till grund för detaljplaner och bygglov, men även för genomförandet.

REGIONALA MÅL

Det öppna Skåne 2030, Region Skåne
Tätare Skåne, Region Skåne
Strukturplan för Skåne Nordväst

NATIONELLA MÅL

Sverige har 16 miljömål, varav parkering har mest koppling till miljömålen ”Begränsad klimatpåverkan” och ”God bebyggd miljö”.

DELEGATIONEN FÖR HÅLLBARA STÄDER är en nationell arena för hållbar stadsutveckling. Den tillsattes av regeringen för perioden hösten 2008 - december 2012 för att på olika sätt stimulera hållbar utveckling. Delegationen har varit ett forum där företrädare för bland annat arkitekter, planerare, teknikkonsulter och exportfrämjare har samlats för erfarenhetsutbyte.

PLAN- OCH BYGGLAGEN

I Plan- och Bygglagen regleras vilka krav som gäller för placering och utformning av parkeringsplatser.

Vid parkeringens utformning står det i PBL att det på tomten eller i närheten, i skälig utsträckning ska finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

BOVERKETS BYGGREGLER (BBR)

I Boverkets byggregler finns föreskrifter och allmänna råd om bland annat tillgänglighet.



Befintlig cykelparkering vid Ängelholms station.

ÄNGELHOLMS KOMMUNS GÄLLANDE PARKERINGSNORM

Gällande parkeringsnorm antogs av kommunfullmäktige 1991-10-21 och behandlar enbart bilparkering och inte cykelparkering. Samhället har utvecklats och förutsättningarna har ändrats sedan 1991. De viktigaste skillnaderna mot den gällande parkeringsnormen och denna strategi är att cykelparkeringsnorm tillkommit, att synen på bilens plats i samhällsplaneringen ändrats samt att möjlighet till reducering av parkeringstalet för bil tillkommit.

Gällande parkeringsnorm anger bilplatsbehovet som antal parkeringsplatser/lägenhet, vilket är ett föråldrat synsätt då det innebär ett stort behov av parkeringsplatser vid små lägenheter (där bilinnehavet normalt är lågt). Istället bör därför bilplatsbehovet anges utifrån m² **bruttoarea** (BTA), antal parkeringsplatser/1000 m² BTA, vilket är det normala hos kommuner idag.

Gällande parkeringsnorm anger för flerbo-
stadshus i centrum 0,8-1,0 parkeringsplatser/
lägenhet. Omräknat till parkeringsplatser/
m² BTA skulle gällande norm innebära ca 13
platser/1000 m² BTA (om det antas att en
lägenhet är i snitt 75 m²).

BRUTTOAREA (BTA) är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Efterfrågan på bilparkering ser olika ut i olika delar av kommunen. Faktorer som påverkar efterfrågan på bilparkering är bland annat närhet till service, tillgång till kollektivtrafik, geografiskt läge i kommunen samt avgifter för parkering. Stationsområdet bedöms ha ett väldigt centralt läge med mycket god tillgång till faktorer enligt ovan och bör i sin helhet tillhöra ett område med det lägsta kravet på parkeringsplatser.

Parkeringsstillgång och restriktiva parkeringsnormer är något som i hög grad påverkar **färdmedelsfördelningen** inom ett område. Genom att skapa förutsättningar för alternativa transportlösningar samtidigt som antalet bilparkeringar reduceras kan färdmedelsfördelningen i ett område styras mot ett mer hållbart och stadsmässigt resmönster.

Boendetäthet i Ängelholm i sin helhet uppskattas till 1,8 boende per bostad i flerfamiljshus. (22 boende/1000 m² BTA) Någon specifik statistik för Stationsområdet finns inte varför värdet ovan även antagits för Stationsområdet. (SCB)

FÄRDMEDELSFÖRDELNING är ett mått på hur privatpersoners resande fördelar sig på olika färdmedel: bil, kollektivtrafik, cykel och gång.

Biltätheten för hela Ängelholm är 451 bilar/1000 invånare. För befintliga flerbostadshus inom Stationsområdet anger SCB (2015/16) 0,64 bilar per hushåll.

Bilplatsbehovet beräknas utifrån nedanstående formel:

Boendetäthet x Biltäthet = Bilplatsbehovet
(22 x 451)/1000 = 9,9

Ovanstående formel ger då ett behov om 9,9 platser per 1000 m² BTA

Eftersom Stationsområdet ligger centralt och kollektivtrafiknära kan bilplatsbehovet sänkas med ca 10% , från 9,9 till 9, se tabell för bilparkeringsnorm på nästa sida.

Resonemanget med sänkningen bygger på förändrade resvanor för Stationsområdet baserat på följande:

- Ökat regionalt resande med tåg, dubbelspår och fler avgångar
- Cykelplan (KF)
- Närhet till busshållplatser
- Mobility management-åtgärder (se sidan 13)

Jämförelser har också gjorts med andra kommuners parkeringstal, se tabell nedan.

JÄMFÖRELSE MED ANDRA KOMMUNERS PARKERINGSTAL, PLATSER/ 1000 M² BTA

	Lund	Kävlinge	Malmö	Halmstad	Ängelholm, gällande parkeringsnorm 1991 (omräknad från platser/lgh)
Flerbostadshus	8	13	9	7	11-13
Kontor	8	11	9	13	18
Handel	20	24	18	18	28
Äldreboende	6	-	4	-	-
Cykel	10-45	-	18-33	35	-

PARKERINGSNORM

Normen ska uppfyllas för både cykel- och bilplatsbehov.

CYKEL

I Ängelholms kommuns cykelplan 2015-2025, antagen av KF 2015-08-24, anges antalet cykelplatser till 30 st/1000 m² BTA för flerfamiljshus och 20 st/1000 m² BTA för kontor/handel. Dessutom anges det att gästparkering ska anordnas med 10% utöver normen.

BIL

Den framtagna bilparkeringsnormen bygger på nuvarande parkeringsbehov, bilinnehav, kommunens långsiktiga mål samt uppskattad besöks- och arbetstäthet.

Uppskattat totalt behov av parkeringsplatser för etapp 1 med 1700 bostäder är cirka 1150 stycken. För ett helt utbyggt Stationsområde med totalt 2700 bostäder krävs uppskattningsvis ca 1800 parkeringsplatser. Fastighetsägare/exploatörer uppmanas att reducera antalet bilparkeringsplatser enligt redovisning på nästa sida. Reducering kan göras med upp till 25% av det totala behovet. Om samtliga fastighetsägare/exploatörer reducerar maximalt antal parkeringsplatser skulle det totala

antalet parkeringsplatser i Stationsområdet uppgå till ca 860 stycken för 1700 bostäder samt ca 1350 stycken vid full utbyggnad med 2700 bostäder.

För att möjliggöra gemensamma parkeringslösningar i parkeringshus begränsas antalet platser som får anordnas inom respektive fastighet till max 15% av det totala behovet.

Bilparkeringsbehovet för studentbostäder antas kunna reduceras i samtliga fall eftersom studentbostäder normalt sett kräver färre parkeringsplatser och cykelåtgärder vanligtvis genomförs. Behovet på 2,5 platser/1000 m² BTA är alltså redan reducerat och kan inte reduceras ytterligare.

Pendelparkering ska anordnas enligt genomförd undersökning (se sidan 13) och vidare utredningar kommer att genomföras under detaljplan- och projekteringsarbete.

CYKELPARKERINGSNORM

Typ av bebyggelse	Antal p-platser/1000 m ² BTA
Flerfamiljshus	30
Verksamheter/kontor	20
Skolor/vårdboende och liknande	Särskild utredning krävs
Allmänna platser	2 cykelparkeringar / 1 bilparkering

BILPARKERINGNORM

Typ av bebyggelse	Antal p-platser/1000 m ² BTA
Flerfamiljshus	9
Studentbostäder	2,5 (inte möjligt att reducera)
Kontor	13
Handel	18
Restaurang/café	20
Vård	Särskild utredning krävs

REDUCERING AV PARKERINGSBEHOV FÖR BIL

Reducering av bilplatsbehov möjliggör för exploatören att göra avsteg från parkeringsnormen genom att erbjuda åtgärder som minskar efterfrågan på bilplatser. Exempel på sådana åtgärder kan vara bilpool och eller samnyttjande av parkeringsplatser. Avsteg från parkeringsnorm för bilparkering ska alltid ske genom en särskild redovisning. För möjlighet till avsteg från bilplatsbehovet krävs skriftlig redovisning från exploatören/fastighetsägaren samt ett avtal mellan kommunen och exploatören/fastighetsägaren. Reduceringen begränsas till maximalt 25 % för att ge bra förutsättningar till gemensamma parkeringslösningar.

Nedan beskrivs några möjliga åtgärder som kan möjliggöra avsteg från det normala bilplatsbehovet.

BILPOOL

En bilpool innebär att ett antal personer eller organisationer delar på en eller flera bilar. Bilpoolens fördelar och förutsättningar bör marknadsföras tydligt före inflyttning och komuniceras regelbundet till de boende. Ofta kombineras bilpool med andra åtgärder exempelvis cykelpool och mobility managementåtgärder såsom rabatterade kollektivtrafikresor.

Studier av bland annat Trivector har visat att bilpool kan ge möjlighet att reducera behov av parkeringsplatser med fyra parkeringsplatser per poolbil.

Reducering: 4 bilparkeringsplatser/poolbil i bilpool

FÖRBÄTTRAD CYKELPARKERING OCH CYKELÅTGÄRDER

Reducering av parkeringstalen för bil är möjlig om fastigheten är belägen i ett område

med goda förutsättningar för cykling. Med goda förutsättningar för cykling menas tillgång till gång- och cykelvägar samt bilvägar med en högsta hastighet på 30 km/timme. Cykelparkeringar ska vara placerade så nära målpunkten som möjligt.

Övrig åtgärder för reduktion kan vara:

- Särskilda utrymmen för lastcyklar, lådcyklar och eller cykelvagnar
- Utrymme för tvätt och underhåll av cyklar samt tillgång till pump och verktyg
- Väderskyddade stödsäkra cykelparkeringar
- Cykelpooler
- Tillgång till låncykel
- Ökat antal cykelplatser, jämfört med cykelparkeringsnormen

Om det finns goda förutsättningar för cykling samt om fastighetsägaren/exploatören vidtar åtgärder för reduktion enligt minst tre av ovanstående exempel eller annat likvärdigt bedömt, kan reduktion av bilplatsbehovet ske med 10 procent.

Reducering: 10% av totala bilplatsbehovet om minst 3 av ovanstående åtgärder vidtas.



Cykelgarage vid Ängelholms station.

SAMNYTTJANDE

Möjligheter till samnyttjande av olika typer av parkeringslösningar kan vara goda för verksamheter som kontor, handel och pendlingsparkeringsplatser. Däremot kan det ofta vara mer problematiskt för boendeparkering eftersom boende som äger bil ofta använder andra färdmedel under vardagar och låter bilen stå kvar vid bostadsparkeringen. Det går också att samnyttja parkeringsplatser för cyklar och bilar, till exempel genom att de är platser för cykel dagtid och platser för bilar nattetid. Enligt rapporten ”Målbild och parkeringsstrategi - Stationsområdet Ängelholm” (ÅF 2016-09-09) kan parkeringstalet minskas med uppskattningsvis 10-20% vid samnyttjande. Kommunen har valt att gå vidare med max 10% reduktion.

Reducering: 10% av totala bilplatsbehovet om plan för samnyttjande redovisas.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobility management (MM) är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområden och är ett komplement till traditionell trafikplanering. Syftet med mobility management-åtgärder är att främja hållbara transporter samt att påverka bilanvändningen genom att förändra resenärens attityder och beteenden. Inom konceptet kan man informera och till exempel erbjuda rabatter på kollektivtrafikbiljetter, gratis elcykel vid köp/

REDUCERINGSÅTGÄRDER

Typ av åtgärd	Reducering
Bilpool	4 p-platser/poolbil
Cykelåtgärder	10 % av totalbehovet om 3 åtgärder genomförs (se lista till vänster)
Samnyttjande	10 % av totalbehovet

hyra av lägenhet osv. Ett annat exempel är att göra det närmre att gå till kollektivtrafik än till den egna bilen. Det kan främja resandet med kollektivtrafik då det kan upplevas då det kan upplevas som att det går snabbare och smidigare med buss eller tåg.

PENDELPARKERING

Pendelparkering ska anordnas enligt genomförd undersökning och vidare utredningar kommer att genomföras under detaljplan- och projekteringsarbete.

BILAR

SWECO har (2015-06-24) titta på behovet av pendelparkering i Stationsområdet. Undersökningen visar på ett parkeringsbehov på 225 bilplatser för pendlare år 2030. De har också bedömt att ett acceptabelt gångavstånd till plattformsanslutning är upp till 400 meter.

CYKLAR

För cykelparkering anger SWECO i sin undersökning ett behov om ca 900-1200 platser fram till 2030 beroende på hur mycket resandemängden ökar. Utbyggnaden kan ske etappvis. Gångavstånd till plattform/gångbro bör inte överstiga 100-120 meter. Platser som ligger nära kan vara av enklare typ, platser som ligger längre bort kan behöva utrustas med tak, ökad säkerhet mm för att gör dem mer attraktiva.



Exempel på yteffektiv cykelparkering under tak, Vallastaden Linköping

RÄKNEEXEMPEL

Nedan följer ett räkneexempel för att visa på hur behovet av antal parkeringsplatser ska räknas ut. I exemplet räknar vi med att en lägenhet är i snitt 75 m². I riktiga exempel ska om möjligt byggnadernas faktiska BTA användas.

Two flerbostadshus med totalt 250 lägenheter ska byggas inom Stationsområdet. Exploatören planerar att ha en bilpool med 4 bilar och gör även de cykelåtgärder som krävs för en reduktion av antalet bilparkeringsplatser.

Parkeringsplatsbehov utan reduktioner:

$$250 \text{ lgh} \times 75 \text{ m}^2 = 18\,750 \text{ m}^2$$

9 parkeringsplatser/1000 m² BTA ger:

$$18,75 \times 9 = \mathbf{168,75 \text{ parkeringsplatser utan reduktion}}$$

Parkeringsbehov med reduktioner:

För varje bilpoolsbil kan antalet parkeringsplatser reduceras med 4 st. Aktuell bilpool har 4 bilar och en reduktion kan därför göras med 16 platser, $4 \times 4 = 16$

Cykelåtgärder ger en möjlig reduktion på 10% av det totala antalet parkeringsplatser.
 $10\% \text{ av } 168,75 = 16,875 \text{ platser.}$

Sammantaget blir den totala reduktionen:

$$16 + 16,875 = 32,875 \text{ platser kan reduceras (vilket motsvara ca } 19,5\%)$$

$$168,75 - 32,875 = \mathbf{135,875 \text{ parkeringsplatser med reduktion}}$$

KÄLLOR

Boverkets Byggregler (BBR)

Plan- och Bygglagen (SFS 2010:900, rev SFS 2016:140)

Parkering i attraktiva städer - dagens synsätt, Trafikverket, 2013

Cykelplan 2015-2025 för Ängelholms kommun, antagen KF 2015-08-24

Parkeringsnorm för Ängelholm, antagen KF 1991-10-21

Ängelholms station - parkeringsbehov, undersökning redovisad i mail, SWECO, 2015-06-24

Översiktsplan för Ängelholms kommun, ÖP 2004

Värdeplan för hållbar stadsdel Stationsområdet, samrådshandling, Ängelholms kommun, 2016-10-27

Ängelholms Miljöplan 2014-2021, senaste rev. 2012-12-04

Regionala planer: Det Öppna Skåne 2030, Tätare Skåne och Strukturplan från Region Skåne/Skåne Nordväst

Målbild och parkeringsstrategi - Stationsområdet Ängelholm, ÅF, 2016-09-09

Samhälle/Planenheten

Ängelholm den 13 september 2017

.....
Pontus Swahn
Stadsarkitekt

.....
Helena Östling
Planchef

.....
Anna Hagljung
Planarkitekt

Information enligt personuppgiftslagen (PUL)

Som information vill vi upplysa om att personuppgifter som inkommer i ärendet behandlas endast i detta specifika planärende samt vid utlämnande av handlingar enligt offentlighetsprincipen. Källor: Till fastighetsförteckning är; fastighetsinformationsregistret (FIR), statens personadressregister (SPAR). Kommunstyrelsen ansvarar för denna information. Om du vill ha ytterligare information om hur dina personuppgifter används eller om du vill att dessa skall ändras är vi tacksamma för skriftligt besked om detta till Kommunstyrelsen, 262 80 Ängelholm.



UPPRÄTTAD AV SAMHÄLLE /
PLANENHETEN
ÄNGELHOLMS KOMMUN
2017-09-13