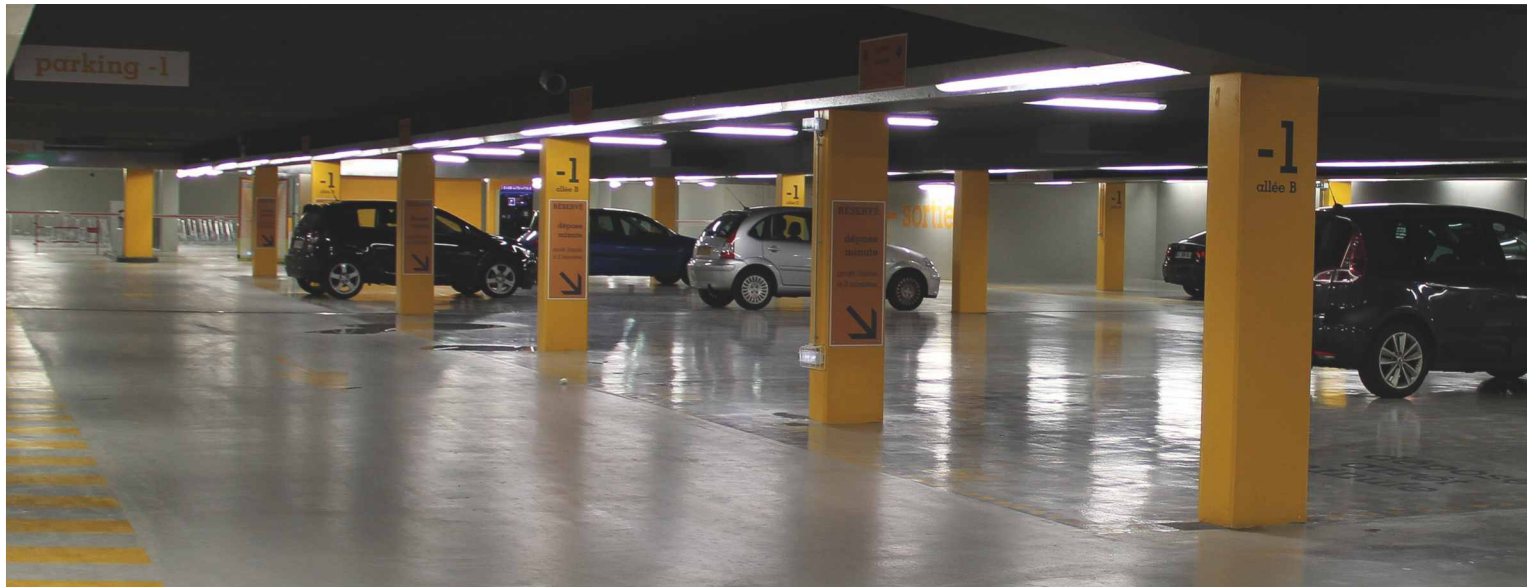




VASA STADS PARKERINGSPOLITIK



Godkänd av stadsfullmäktige 19.3.2018



Innehållsförteckning

1. Inledning	3
2. Allmänna utgångspunkter	5
2.1. Stadens strategiska mål	5
2.2. Markanvändningens och trafikens utveckling	5
2.3. Behovet av parkeringsutrymme och byggkostnaderna	5
2.4. Skyldigheten att ordna parkering	5
2.5. Parkeringsverksamheten i stadens ekonomi	6
2.6. Definition av begrepp och förkortningar med anknytning till parkering	7
3. Nuläget	9
3.1. Nuvarande parkeringsplatser och deras användningsgrad	9
3.2. Stadens parkeringsbolag och -anläggningar	9
3.3. Det nuvarande friköpsförfarandet	10
3.4. LPA-områden	11
3.5. Situationen i fråga om cykelparkering	11
3.6. Parkering för grupper med särskilda behov	11
3.7. Centrala problem i nuläget	11
4. Jämförelsestadernas riktlinjer för parkeringen	13
5. Mål och huvudprinciper för parkeringspolitiken	14
6. Parkeringsdimensioneringen i detaljplanerna	17
6.1. Angivande av platsmängd	17
6.2. Rekommenderat antal platser	17
6.3. Stegvis genomförande	18
6.4. Bilfria kvarter	18
6.5. Ägandet och användningen av bostadsaktiebolagens platser	19
6.6. Cykelplatser	19
7. Placering av krävda bilplatser i allmänna parkeringsanläggningar (friköp)	21
7.1. Friköspotential i Vasa	21
7.2. Placeringsförpliktelse vid friköp	22
7.3. Dimensioneringsavdrag	22
7.4. Avståndskrav i fråga om friköp	22
7.5. Avtalsförfarandet och pris på bilplatserna	22
7.6. Anvisande av friköpsplatser på allmänna parkeringsområden på marknivå	23
8. Förvaltning av den allmänna parkeringen och ägarpolitiken	25
8.1. Ägande och förvaltning av stadens parkeringsanläggningar	25
8.2. Förvaltningen av den avgiftsbelagda parkeringen invid gatorna	25
8.3. Parkeringsövervakningen	25
8.4. Finansieringen av nya anläggningar	25
9. Sammandrag och hantering av framtida ändringar	26



1. Inledning

Mobilitet och innovationer i anslutning därtill har genom tiderna varit en betydande faktor som fört samhällenas utveckling framåt. Förtätningar av handels- och kulturnätverk och andra typer av nätverk samt hopp framåt i utvecklingen har alltid varit en följd av förändrade och snabbare färdssätt. Vind, segel, hästar, åsnor och elefanter har gjort det möjligt för människan att ta sig fram i sakta mak. Från segelfartyg övergick man till ång- och dieselfartyg, från häst och vagn till järnväg och förbränningsmotorutrustade bilar. Utökat nätverkande har gett upphov till fler uppfinningar. Samtidigt har sådant som kännetecknar ett modernt samhälle uppkommit, såsom industriellt arbete, arbetarbefolkning, personbilar, privatbilism. De mest framgångsrika städerna har alltid varit öppna för "nya vindar" och tagit emot gäster med öppna armar. Allt detta har gett städerna varierande fysisk utformning. Samtidigt har emellertid människans grundläggande behov inte förändrats ens under tusentals år: människan behöver trygghet, arbete, andra människor och vägar till varandra. Åter en gång lever vi i en brytningstid när det gäller valet av färdmedel. Den tekniska utvecklingen, energiekonomiska innovationer, klimatförändringen, digitaliseringen och robotiseringen förändrar världen i en hittills oskådad takt. Intelligent trafik är på kommande, nya material och energilösningar utvecklas. Den hundraåriga privatbilismens roll och betydelse håller på att förändras på ett betydande sätt. Det här innebär omvälvande förändringar också i fråga om parkeringen - byggandet, användningen och förvaltningen av parkeringsplatser.

Vasa stads parkeringspolitik ska stöda stadens strategi så att en livskraftig, trivsamt och attraktiv stad byggs upp. Målet är att utveckla staden på ett hållbart sätt och samtidigt säkerställa trafikens och parkeringens funktion och kvalitet. I arbetet har man utvärderat hur tidsenlig stadens parkeringspolitik är samt granskat stadens riktlinjer i fråga om parkeringen i förhållande till stadens strategiska mål. Parkeringen har inte tidigare granskats som en helhet i Vasa och därför har det varit nödvändigt att ange centrala mål och principer för parkeringen i Vasa. Strävan i arbetet har också varit att få ett grepp om hurdana färdssätt, färdmedel och parkeringslösningar man kommer och vill använda i Vasa i framtiden, hur man utvecklas i den riktningen och i vilken takt. Vad är kommunens uppgift och vad kan man låta marknaden styra. Med en bra parkeringspolitik skapas förutsättningar för en fungerande, hållbar och attraktiv stadsutveckling, som stärker stadens dragningskraft och livskraft. Med tanke på Vasa stadskärnas och dess utvidgningsområdets kommande utveckling och konkurrenskraft är ett helhetsbetonat och ekonomiskt hållbart ordnande av parkeringen i nyckelposition.



2. Allmänna utgångspunkter

2.1. Stadens strategiska mål

Vasa stad har följande strategier och program som styr utvecklingen av parkeringen i Vasa:

- * Vasa stads strategi
- * Energi- och klimatprogrammet
- * Vasa centrumstrategi

2.2. Markanvändningens och trafikens utveckling

På 2000-talet har Vasa vuxit betydligt, totalt med ca 6000 invånare. Vid årsskiftet 2016-2017 var stadens folkmängd 67620 invånare. Under åren 2008-2016 växte staden med i genomsnitt 536 invånare/år, dvs. med nästan 1 % per år. Till folkmängden är Vasa Finlands 15 största stad. Vasaregionens invånarmängd är 114 223 personer (31.12.2016). Under åren 2000-2016 ökade regionens folkmängd med 8633 invånare. Vasaregionens befolkningsökning är den sjätte snabbaste bland landets 37 stadsregioner/pendlingsområden.

Antalet arbetsplatser i Vasa är totalt 37 207 (31.12.2014). Antalet arbetsplatser i staden ökade med 4 689 under åren 2000-2014. Sysselsättningsläget i Vasa är i landets topp och självförsörjningsgraden i fråga om arbetsplatser är mycket stor (126,6 % 31.12.2014). Bland de 20 största städerna i Finland är självförsörjningsgraden i fråga om arbetsplatser näst störst i Vasa. En stor självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser och arbetsplatsmängdens utveckling påverkar pendlingen till Vasa. År 2014 pendlade sammanlagt 11 922 personer till Vasa. Pendlingen från Vasaregionens kommuner till Vasa har ökat med 21,8 % under åren 2005-2014. Under åren 1995-2014 ökade mängden pendlare med hela 56 %. Nästan hälften av pendlarna kommer från Korsholm och ca en fjärdedel av pendlarna kommer från Laihela, Malax och Vörå.

Nationellt sett är personbilstätheten i Vasa relativt stor. År 2013 var personbilstätheten i Vasa 508 personbilar/1000 invånare. Av färdsmittorna i Vasa står personbilen för 64 %, kollektivtrafiken för 5 % och cyklingen för 12 % (år 2013). Mängden personbilar och trafik påverkas via pendlingen och annat utträttande av ärenden av hela regionens bilbestånd. I regionens landsbygdskommuner är personbilstätheten och personbilen som färdmedel större och utvecklas långsammare än på stadsområdet. I hela Finland har under de senare åren andelen hushåll som äger bil ökat och framför allt har andelen hushåll som äger flera bilar ökat. År 2000 saknade 47 % av hushållen i Vasas centrum bil, 44,7 % ägde en bil och 8,3 % ägde två bilar eller fler. Motsvarande siffror år 2010 var 43,9 %, 45 % och 11,1 %.

2.3. Behovet av parkeringsutrymme och byggkostnaderna

Behovet av utrymme för parkering:

- > Behovet av utrymme för en vanlig bilplats är 2,5x5,0 meter samt 7,0 meter ledigt utrymme. Som fri höjd rekommenderas minst 2,4 meter.
- > Behovet av utrymme för en bilplats inklusive körförbindelse varierar mellan 12 m²/bil vid parkering invid gatan till 30 kvadratmeter för anläggningsparkering. Det genomsnittliga behovet av utrymme är 20-25 m²/bilplats.
- > För varje bil behövs i allmänhet 2-5 bilplatser.
- > Behovet av utrymme för en cykelplats är ca 0,6x2,0 meter samt 2,0 meter fritt utrymme.
- > Utrymmesbehovet för cykelparkering är ca 10 gånger mindre än utrymmesbehovet för bilplatser.

Kostnader för byggandet av bilplatser (€/bilplats, moms 24 %):

	typisk undre gräns	typisk övre gräns	övre gräns
Parkering på marknivå:	3 000	7 000	10 000
Fristående parkeringshus:	20 000	45 000	60 000
Gårdsdäck, bilarna på marknivå, ingen räddningsväg:	35 000	50 000	55 000
Gårdsdäck, bilarna under jorden, ingen räddningsväg:	40 000	60 000	65 000
Gårdsdäck, räddningsväg ovanpå:	45 000	65 000	80 000
Källarparkering under byggnad:	48 000	70 000	90 000
Parkering i bergsgrotta:	55 000	80 000	125 000

(Källa: Utredning om planbestämmelsernas kostnadsinverkan, Rakli 2015.)

2.4. Skyldigheten att ordna parkering

Enligt 156 § mom. 1 i markanvändnings- och bygglagen ska de bilplatser som är angivna i detaljplanen och bygglovets ordnas i samband med byggandet. Det är därmed i första hand fastighetsägarnas och innehavarnas skyldighet att ordna bilplatser. Kommunen har samma skyldigheter som övriga fastighetsägare och -innehavare att ordna bilplatser i anslutning till byggande. Staden bör alltså tillgodose behovet av parkeringsplatser i anslutning till sina fastigheter där offentlig service erbjuds, såsom hälsocentraler, skolor, ämbetsverk, kulturinstitutioner och idrottsplatser. Därtill kan det anses höra till kommunens uppgift att ordna parkeringsplatser för sådana användare som inte direkt har ärende till någon viss



fastighet. Sådana grupper är bl.a. shopparna, personer som spenderar fritid och resenärerna. Utöver för bilar bör parkeringsplatser ordnas även för mopeder, cyklar och andra fordon. Gaturummet är kommunen inte skyldig att ställa till förfogande för parkering av bilar eller andra fordon.

2.5. Parkeringsverksamheten i stadens ekonomi

Stadens årliga inkomster av parkeringsverksamheten har under de senaste åren uppgått till ca 1,6 M€ och utgifterna

till ca 0,5 M€. Beloppen innehåller inkomsterna och utgifterna för parkeringsövervakningen, parkeringsapparaterna och parkeringsanläggningarna. Parkeringsövervakningen samt parkeringen invid gatorna och områdesparkeringen är helt klart lönsamma för staden medan resultatet för parkeringsanläggningarnas del har varierat. Till parkeringsanläggningar och motsvarande investeringar används årligen ca 50 000 €.

2.6. Definition av begrepp och förkortningar med anknytning till parkering

bp = bilplats

cp = cykelplats

bp/bost. = I detaljplanen angiven bilplatsmängd per bostad.

bp/x m²vy = I detaljplanen angiven bilplatsmängd per kvadratmeter våningsyta.

Allmän parkeringsanläggning = En parkeringsanläggning som är öppen för alla och i allmän användning och som kan vara i kommunens (eller något annat offentligt samfunds) ägo eller i privat ägo.

Anslutningsparkering = I anslutning till kollektivtrafikstation eller -hållplats ordnad bil- eller cykelparkering. Anslutningsparkering kan ordnas både för buss- och spårtrafik.

Byggrätt = Siffra som anger den på tomten tillåtna byggrätten i m² vy

Bilplatsaktie = Bostadsbolags aktie, som berättigar till innehav av bilplats.

Boenderymlighet = Sammanräknad våningsyta för boende per invånare (m² vy/invånare).

Dimensioneringsavdrag = Lättnad i fråga om parkeringsnormen i anslutning till friköpsförfarandet

Friköp = I 156 § mom. 2 i markanvändnings- och bygglagen föreskrivet förfarande, enligt vilket kommunen kan anvisa och överlåta bilplatser som finns på ett rimligt avstånd och som behövs vid användning av fastigheten. Av fastighetsägaren uppbärs en ersättning som motsvarar befrielsen från ordnandet av bilplatser i enlighet med av kommunen godkända avgiftsgrunder.

Gästparkering = Parkeringsplatser som är avsedda för bostadshusets eller arbetsplatsens gäster och som inte är reserverade för någon utan är i gemensam användning.

Invånarparkering = Parkering för invånare och besökare på det egna bostadsområdet eller i dess närmiljö.

Invånarparkeringssystem/ system med parkeringsidentifikation = Möjlighet att köpa tillstånd till parkering på platser invid gatorna i det egna bostadsområdet.

Kundparkering = Parkering i anslutning till affärer, service och exempelvis för dem som uträttar ärenden i centrum.

LPA = Kvartersområde för bilplatser (detaljplanebeteckning). LPA-områden anvisas i planen för bilplatser för en eller flera fastigheter.

LPY = Kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar (detaljplanebeteckning).

LP = Allmänt parkeringsområde (detaljplanebeteckning).

MarkByggL = Markanvändnings- och bygglagen (5.2.1999/132)

MarkByggF = Markanvändnings- och byggförordningen (10.9.1999/895)

Krävda bilplatser = I detaljplanen angiven skyldighet att bygga bilplatser. Mängden krävda platser anges i detaljplanen i allmänhet per kvadratmeter våningsyta eller antalet bostäder.

Offentlig parkeringsanläggning = Av kommunen (eller annat offentligt samfund) ägd allmän parkeringsanläggning.

Parkering för specialgrupper = Parkering för rörelsehindrade och äldre, lastbilar m.m. specialfordon.

Parkeringsnorm = I detaljplanen krävd bilplatsmängd, i allmänhet angiven i formen bp/bost. eller bp/x m² vy.

Parkeringsplats = Utrymme som är avsett för parkering av fordon.

Privat parkeringsanläggning = Privatägd parkeringsanläggning, som kan fungera som allmän parkeringsanläggning eller endast användas av en viss användargrupp, exempelvis ett bostadsaktiebolag eller ett kvarter.

Reserverad plats = Parkeringsplats som är reserverad för en viss användare.

Samanvändningsbil = En bil som används gemensamt av flera personer eller exempelvis av ett bostadsaktiebolag.

Servitutplats = I form av servitut bildad fastighets rätt att använda en parkeringsplats som finns på en annan fastighet.

Tomtexploatering = Tomtens totala våningsyta i förhållande till tomtens areal.

Turvis parkering = Gemensam användning av bilplatser, avtalad mellan dem som använder bilplatserna.

Våningsyta = Byggnadens sammanräknade yta till yttersidan av våningarnas väggar. Våningsytan anges i kvadratmeter våningsyta (m² vy).



3.Nuläge

3.1. Nuvarande parkeringsplatser och deras användningsgrad

Största delen av parkeringsplatserna i Vasa centrum finns inne i kvarteren, antingen på marknivå eller i centraliserade parkeringsanläggningar. Typiskt för Vasa centrum är även brandgatorna inom kvarteren och en betydande mängd parkeringsplatser finns på dem. Innan byggnadslagen (1958) och s.k. Kråkströms detaljplan, som gjordes på 1960-talet, trädde i kraft krävdes i bygglov inte att parkeringsplatser ordnas. Efter det har bilplatserna på bebyggda tomter huvudsakligen förverkligats i samband med bygglov i enlighet med gällande detaljplaner.

Parkeringen i Vasa centrum har under tidigare år (2001 och 2006) granskats på ett område som är fastslaget i enlighet med de kommersiella funktionerna i centrum. Enligt 2006 års parkeringsutredning fanns det 2580 privata bilplatser och 2675 bilplatser i allmän användning, dvs. totalt 5255 bilplatser i Vasa affärscentrums område. Det finns både offentliga och privata parkeringsanläggningar på området. Privata parkeringsanläggningar är bl.a. Rewell centers parkeringsanläggning (140 bilplatser), Citymarkets parkeringsanläggning (170 bilplatser), HS-centers parkeringsanläggning (120 bilplatser) samt Torgparkeringen (840 bilplatser). Teaterparkeringen (348 bilplatser) färdigställdes år 2014 och den är en offentlig parkeringsanläggning helt i stadens ägo.

Avgränsningen för den avgiftsbelagda parkeringen invid gatan motsvarar i stort sett affärscentrumsområdet. De avgiftsbelagda zonerna förblev relativt oförändrade under åren 2006-2013. År 2014 togs utöver de tre tidigare taxezonerna även en fjärde taxezon i bruk vid stadskärnans yttre ring. Sedan år 2014 kostar parkeringen i zon 1 2 euro per timme (vardagar kl. 8-20), parkering i zon 2 1,50 €/h, parkering i zon 3 1,00 €/h och parkering i zon 4 0,50 €/h.



Parkeringsplatsernas beläggingsgrad

Mängden parkeringsplatser invid gatorna i stadskärnan i Vasa samt beläggingsgraden kartlades våren 2014. Vid kartläggningen granskades beläggingsgraden i fråga om platserna invid gatan på morgonen kl. 5.45-6.45, mitt på dagen kl. 10.00-12.00 och på kvällen kl. 18.00-20.00. Totalt var 1857 platser invid gatan föremål för granskning. Som resultat av granskningen av beläggingsgraden konstaterades att det är relativt lätt att hitta en parkeringsplats invid gatan även under rusningstider. Parkeringsplatser där beläggingsgraden underskred 80 % fanns i alla kvarter och på två kvarters avstånd från torget fanns flera lediga platser under alla tider av dygnet. I största delen av kvarteren var beläggingsgraden i fråga om parkeringsplatserna invid gatan 40-60 %, både dag- och kvällstid. Tidigt på morgonen var platserna invid gatan i affärscentrum nästan tomma.

3.2. Stadens parkeringsbolag och -anläggningar

Parkeringshallen vid Rådhusgatan 27

I anslutning till en förlängning av arrendeavtalet har besittningen av parkeringshallen på tomten övergått till staden. Det finns totalt 45 bilplatser i parkeringshallen och samtliga är i avtalsanvändning.

Ekgårdens parkeringsanläggning

De av staden ägda aktierna i Fastighets Ab Ekgården berättigar till innehav av 136 bilplatser i den på tomten byggda parkeringsanläggningen och 8 bilplatser i den underjordiska parkeringsanläggningen.

Teaterparkeringen

Beslut om byggande av parkeringsanläggningen togs år 2013. Parkeringsanläggningen är i dess helhet i stadens



I tidigare parkeringsutredningar granskat område och de avgiftsbelagda zonerna sedan år 2014.

ägo. I parkeringsanläggningen finns totalt 348 parkeringsplatser till allmänhetens förfogande. Parkeringsavgiften i Teaterparkeringen motsvarar zon 3 för parkering invid gatan, dvs. 1,00 €/h.

Torgparkeringen (privat parkeringsanläggning)

Den största allmänna parkeringsanläggningen i Vasa centrum är Torgparkeringen, där det för närvarande finns ca 840 bilplatser för kund- och avtalsparkering. En utvidgning med 500-950 nya bilplatser planeras för Torgparkeringens del. Staden äger 110 aktier (110 platser) i Torgparkeringen.

3.3. Det nuvarande friköpsförfarandet

Stadsfullmäktige i Vasa har 13.2.1989 § 80 beslutat att staden går in för friköpsförfarande i fråga om parkeringsplatser. Friköpsförfarandet är för närvarande baserat på 156 § mom. 2 i markanvändnings- och bygglagen. Via friköpsförfarandet kan fastighetsägaren delvis eller helt befrias från skyldigheten att ordna och placera bilplatser på en tomt som bebyggs för denna. Staden ordnar då på rimligt avstånd de bilplatser som behövs för fastigheten. Staden uppbär ersättning för ordnandet av bilplatser i enlighet med av kommunen godkända avgiftsgrunder. Vid friköp överläts inte någon bilplatsaktie e.d. i anslutning till besittningen av bilplatser utan friköpta platser förblir i stadens ägo och allmän användning. Parkeringen på dem sker på stadens allmänna parkeringsvillkor.

Med tanke på bygglovsförfarandet innebär friköp att skyldigheten att ordna och placera bilplatser delvis eller

helt kan skötas genom friköp på det sätt som är angivet i detaljplanen. Fastighetsägaren bör innan bygglov beviljas ha ett undertecknat friköpsavtal med kommunen.

Prissättning

Något allmänt friköpspris på bilplatserna har inte fastställts. I de ingångna avtalen har priset varierat beroende på var bilplatserna har placerats och tidpunkten för de ingångna avtalen. Tekniska nämnden beslutade 7.3.2007 § 39 att friköpspriset är 16 000 € bundet till byggnadskostnadsindex. Priset fastställdes på basis av byggkostnaderna för tilläggsdäcken vid Ekgården. I senare avtal har priset fastställts från fall till fall i enlighet med stadsstyrelsens beslut.

I det omfattande ramavtalet beträffande projektet för genomförande av teaterkvarteret avtalades priset för friköpsplatserna i Teaterparkeringen till 18 350 € (exkl. moms)/st för bostadsbyggandets del samt 25 500 (exkl. moms)/st för övriga bilplatser del. Priserna är bundna till levnadskostnadsindex för januari 2013. I senare avtal har priset 26 000 €/st använts.

I fråga om friköp kan alltså det allmänt fastställda priset användas eller exempelvis ett pris fastställas projektvis utgående från de verkliga kostnaderna. Enligt de verkliga kostnaderna skulle priset på en bilplats i Teaterparkeringen uppgå till ca 26 000 €.

Ingångna friköpsavtal

Vaasa Oy	13 platser	Ekgården (1990)
Voas (Rosténsgr. 4)	4 platser	Ekgården (2005)
Voas (Rådhusgr. 11)	15 platser	Torgparkeringen (1997 och 2006)
Bostads Ab Vaasan Baletti	26 platser	Teaterparkeringen (2014)
Bostads Ab Vaasan Näytelmä	28 platser	Teaterparkeringen (2015)
Bostads Ab Vaasan Musikaali	26 platser	Teaterparkeringen (2015)
Bostads Ab Vaasan Ooppera	8 platser	Teaterparkeringen (2016)
Bostads Ab Vaasan Operetti	8 platser	Teaterparkeringen (2016)
Bostads Ab Vaasan Aaria	8 platser	Teaterparkeringen (2016)
Tetrinox Oy (YIT-koncernen)	6 platser	Teaterparkeringen
Voas (Vöråtgatan 8)	8 platser	på LP-område/brandgatan
Bostads Ab Bondegården	1 plats	Teaterparkeringen (2016)
Fab Österbottens Hus	18 platser	Torgparkeringen (2017)

Bilplatser som kan användas för friköp

Parkeringshallen vid Rådhusgatan 27

- Objektet omfattar 45 bilplatser, som samtliga för närvarande är i avtalsanvändning.
- Staden har övertagit besittningen av bilplatserna i samband med förlängning av arrendeavtalet. Enligt detaljplanen är tomten en LPY-tomt.

Ekgården parkeringshallen

- Antalet parkeringsplatser är totalt 136 + 8 st.
- 17 platser har överlåtits, 119 platser står till förfogande (+ 8 källarplatser)
- På övre däckat är (namngivna) platser reserverade för Vasabladet.

Teaterparkeringen

- Ägs helt och hållet av staden. Antalet parkeringsplatser är totalt 348 st.
- 174 platser är överlåtna eller reserverade, 174 platser står till förfogande.

Torgparkeringen

- Staden har 110 aktier, vilket motsvarar 110 platser.
- 33 platser är överlåtna, 77 platser står till förfogande.

3.4. LPA-områden

Huvudregeln är att bilplatserna ska placeras på den tomt som bebyggs. I detaljplanen beaktas dock de bilplatser som är reserverade för en viss tomt utanför den i form av en minskning vid fastställandet av antalet bilplatser. I fall bilplatserna för en tomt i detaljplanen är anvisade på en separat LPA-tomt, eventuellt gemensamt med någon annan tomt, är rätten att även använda LPA-tomten angiven i arrendeavtalen.

3.5. Situationen i fråga om cykelparkering

På grund av cyklingens positiva konsekvenser satsas för närvarande på utveckling av cyklingsförhållandena på alla håll, i så gott som alla finländska städer. Vasa är en optimal cykelstad, avstånden är korta, terrängen jämn och studerandena många. Cyklingen är ett populärt sätt att ta sig fram i Vasa, vilket också syns i behovet av cykelparkering. Störst är bristen på cykelparkering för närvarande vid torget och inom promenadcentrumet samt i resecentrets omgivning. I resecentrets omgivning finns det behov av högklassig och eventuellt avgiftsbelagd cykelparkering. På torget och inom promenadcentrumet är antalet cykelparkeringsplatser för närvarande ca 550 st. Behovet av cykelparkering är emellertid mycket större där. Cykelparkeringen bör planeras så att avståndet till den plats där cyklisterna ska uträtta ärenden blir så kort som möjligt. Genom satsningar på högklassig och tillräcklig cykelparkering kan cyklingen göras mera attraktiv och cyklingens andel som färdssätt ökas.

3.6. Parkering för grupper med särskilda behov

Det är viktigt att specialgrupperna beaktas vid planeringen. Vid planeringen av allmänna områden eller byggnader bör i synnerhet rörelsehindrades parkeringsmöjligheter beaktas. I centrum är ca 20 bilplatser på gatuområden reserverade för rörelsehindrade. Platserna är jämnt fördelade i olika delar av centrum och ifrågasvarande gruppers intresseorganisationer har hört beträffande placeringen. Även på allmänna parkeringsområden och i alla allmänna och privata parkeringsanläggningar finns bilplatser reserverade för rörelsehindrade. Utrymmesbehovet för bilplatser för rörelsehindrade är 3,6x5,0 m och 2,8x6,5 i fråga om parkering invid gatan.

3.7. Centrala problem i nuläget

- En stor del av parkeringsplatserna är i ineffektiv användning endast en viss tid under dygnet, exempelvis enbart under kontorstid eller enbart utanför kontorstid. Genom utveckling av turvis parkering skulle parkeringsplatsernas beläggningsgrad och stadens utbud av parkeringsplatser förbättras.

- Servicen i centrum blir lidande av att det finns så mycket service utanför centrum med betydligt bättre parkeringsmöjligheter (gratis parkering och mera utrymme att parkera på) än vad servicen i centrum har.

- Brandgatorna i centrum används till stor del för allmän parkering. På vissa ställen har värmeuttag placerats vid brandgatorna eller vid kanten av angränsande tomter, varvid de allmänna bilplatserna vid brandgatorna i praktiken är i privat användning.

- I förorterna breder bostadsaktiebolagens parkering ut sig på grönområden och i centrum parkerar man hela tiden på gågatan utan tillstånd. Parkeringsövervakningen är med andra ord otillräcklig.

- Bostadsbolagens gemensamma LPA-områden är en utmaning när det gäller förvaltningen av bilplatserna. Även genomförandet av LPA-områden kan bli ett problem om de tomter som är anknutna till arrangemanget bebyggs vid olika tidpunkter.

- I de avtal som anknyter till ordnandet av parkeringen används begrepp som berör parkering (friköp, krävd plats, namngiven plats osv.) oklart och inkonsekvent. Användningen och tolkningen av begrepp borde vara klar och konsekvent.

- Avtals- och servitutarrangemangen i anslutning till de krävda bilplatserna har förverkligats enligt varierande förfarande vid ansökningar om bygglov. Situationen borde förtydligas i synnerhet i fråga om allmänna parkeringsanläggningar.

- Det är dyrt att bygga parkeringsplatser, i synnerhet när det gäller underjordiska lösningar. Om priserna blir för höga kan bilplatserna bli osålda. Det här gäller i synnerhet bostadsaktiebolag, där bilplatserna utgörs av separata bilplatsaktier.

- Ägandet av de parkeringsanläggningar och -aktier som staden äger är utspritt på olika bolag. Parkeringen invid gatorna och en del av parkeringsanläggningarna förvaltas av stadens resultatområde Kommuntekniken. Det är klart att det är en stor utmaning i en dylik miljö att målinriktat utveckla parkeringen så att den motsvarar framtida behov.

- Vid planeringen görs inte tillräckliga satsningar på högklassig och tillräcklig cykelparkering. Exempelvis i resecentrets omgivning och affärscentrum är cykelparkeringen otillräcklig.



4. Jämförelsestädernas riktlinjer för parkeringen

Normer och övriga riktlinjer	
Kuopio	Boende i centrum: 1 bp/bost. eller 1 bp/75 m² vy. I nya planer används även 1 bp/120 m² vy, dock minst 2 bp/3 bost. Boende utanför centrum: 1,1-1,3 bp/bost., i småhus 2-3 bp/bost. Affärer och kontor i centrum: 1 bp/40 m² vy-1 bp/80 m² vy. Affärsbyggnader utanför centrum: 1 bp/50-60 m² vy. Kvarter för allmänna byggnader utanför centrum: 1 bp/100-200 m² vy. Den avgiftsbelagda parkeringen invid gatorna handhas av ett av staden ägt bolag. Bolaget äger även tre parkeringsanläggningar. I Kuopio är ett invånarparkeringssystem i användning. Antalet parkerings-id som kan erhållas är 1/bostad eller affärslokal. I fråga om friköp är inte något dimensioneringsavdrag eller några avståndskrav i användning.
Björneborg	Parkeringsnormerna varierar från område till område, i centrum används till och med 1 bp/120 m² vy. I centrum finns nio parkeringsanläggningar, av vilka endast en delvis är i stadens ägo. Björneborg har inget friköpssystem.
Tavastehus	Den allmänna bilplatsnormen är 1 bp/100 m² vy för såväl affärs-, kontors- som bostadsbyggande. Vid behov används bilplatsnormen 1 bp/50 m² vy. I staden finns två parkeringsanläggningar, som ägs och förvaltas av ett bolag som staden äger. Avståndskravet när det gäller friköp är 300 m, något dimensioneringsavdrag används inte.
Uleåborg	Allmän parkeringsnorm i fråga om bostadsbyggande är 1 bp/100 m² vy. Som parkeringsnorm i fråga om affärs- och kontorslokaler används i allmänhet 1 bp/50 m² vy. I Uleåborg är ett invånarparkeringssystem i användning. Det är möjligt att ansluta sig till invånarparkeringssystemet om bostadsaktiebolaget har färre bilplatser än bostäder. I Uleåborgs centrum finns 10 parkeringsanläggningar. Tre ägs och förvaltas av ett av staden ägt bolag. Friköpssystemet utnyttjas sporadiskt. I Uleåborgs centrum finns ca 1000 cykelparkeringsplatser. Målet är att öka deras antal till 4000 och att förse 25 % av parkeringsplatserna med tak.
Jyväskylä	Riktlinjerna för parkeringen har presenterats som en del av Jyväskyläs trafikplan. Parkeringen invid gatorna handhas av ett av staden ägt bolag, som även äger och förvaltar stadens nio parkeringsanläggningar. Parkeringsnormen för boendets del är 1 bp/120 m² vy i centrum, i övrigt 1 bp/85 m² vy. För radhus används 1 bp/75 m² vy och minst 1,3 bp/bostad. För affärs- och kontorslokalerna i centrum är parkeringsnormen 1 bp/70 m² vy, varav minst 50 % bör placeras i en allmän anläggning (friköp). Friköp kan även användas för bilplatser i anslutning till boende och offentlig förvaltning och service. Vid friköp beviljas 30 % dimensioneringsavdrag på antalet bilplatser. Avsikten är att cykelparkeringskapaciteten ska fördubblas till år 2025. I nuläget finns det redan ca 2000 cykelplatser i centrum.
Lahtis	Målet är att arbetsplats- och invånarparkeringen koncentreras till anläggningar och att parkeringen invid gatorna reserveras för trafik i anslutning till utträttandet av ärenden. Boenderymligheten i Lahtis är 38 m²/person och antalet bilar i genomsnitt 1 bil/76 m². Den allmänna parkeringsnormen är baserad på denna kalkyl (1 bp/80 m² vy). Parkeringsnormen för affärs- och kontorslokaler utanför centrum är 1 bp/50 m² vy. I stadskärnan ska minst 30 % av bilplatserna placeras i en offentlig parkeringsanläggning. Vid friköp är det möjligt att få 25 % avdrag på antalet krävda bilplatser, på basis av möjligheten till turvis parkering.
Seinäjoki	I Seinäjoki är ett allmänt parkeringstillstånd i användning och med det kan man parkera fritt i centrum (eller dess delområde). Ett allmänt parkeringstillstånd kostar 40 €/mån. eller 400 €/år. Ett områdesspecifikt parkeringstillstånd kostar 20 €/mån. eller 200 €/år. Det år 2010 grundade, av staden helt ägda parkeringsbolaget Seipark Oy ansvarar för förverkligandet av stadens parkeringsanläggningar. Därtill ansvarar Seipark för ordandet av allmän parkering invid gatorna i stadskärnan i Seinäjoki. I stadskärnan ska minst 50 % av bilplatserna i anslutning till ny affärs- och kontorsvåningsyta placeras i en offentlig parkeringsanläggning. Vid friköp är det möjligt att få 25 % avdrag på antalet krävda bilplatser i anslutning till bostads-, affärs- och kontorsfastigheter på basis av möjligheten till turvis parkering.
Umeå	För parkeringsnormerna har tre olika zoner fastställts. Vid bostadsbyggande inverkar även bostädernas storlek på parkeringsnormerna. För bilar och cyklar används samma normer. Målet är att minska trafikmängden i centrum och att förbättra luftkvaliteten. Satsningar görs i synnerhet på utveckling av styrsystem för parkeringen och möjligheter till anslutande parkering. Anslutande parkering görs attraktiv genom reglering av parkeringsavgifterna, förbättring av kollektivtrafiken och byggande av Park&Ride- och Park&Bike-anläggningar i utkanten av centrum.



5. Mål och huvudprinciper för parkeringspolitiken

Avsikten med Vasa stads parkeringsriktlinjer är att förtydliga och styra parkeringen så att markanvändningen kan effektiviseras och en trivsammare fotgängarmiljö samtidigt skapas. Vasa strävar på det här sättet efter att nå riksomfattande trafikpolitiska mål, enligt vilka man övergår från en bilfokuserad lösningsmodell till en människofokuserad lösningsmodell, med beaktande av såväl fotgängare, cyklister som bilister.

Vasa stads parkeringspolitik stöder stadens strategi om en trivsam och livskraftig stad samt målen i energi- och klimatprogrammet om minskning av klimatutsläppen och inskränkning av stadens koldioxidavtryck. Med tanke på parkeringspolitiken innebär det här att staden bör satsa på utveckling av fotgängar-, cykel- och kollektivtrafik i stället för privatbilism. I enlighet med Vasas centrumstrategi är parkeringsprogrammets mål även att främja utveckling, utvidgning och förtätning av Vasas centrum.

är ett centrum för boende, handel, kontor, utbildning och förvaltning. Stadens centrum bör utvecklas så att de ovan nämnda funktionerna kan finnas kvar där även i framtiden och att det är enkelt och smidigt att ta sig till centrum med alla färdssätt.

Prissättningen och tillgången på parkering är viktiga redskap när det gäller att styra människornas beteende. Därtill bör man komma ihåg att för närvarande betalar alla kommuninvånare de parkeringsplatser som anläggs på allmänna områden, även de som inte äger någon bil. I fortsättningen bör kostnaderna för parkeringen påföras dem som använder parkeringen. Parkeringsverksamheten bör även vara lönsam på så sätt att den möjliggör kommande investeringar och utveckling av parkeringsverksamheten.

Huvudmål för Vasa stads parkeringspolitik

- Stöda stadens strategi för uppbyggnad av en livskraftig och trivsam stad
- Stöda uppnåendet av energi- och klimatprogrammets mål, bl.a. beträffande minskning av klimatutsläppen och inskränkning av stadens koldioxidavtryck
- Stöda målen i anslutning till utveckling, utvidgning och förtätning av Vasas centrum (Vasas centrumstrategi)
- Säkerställa en fungerande trafik och parkering samt dess kvalitet
- Hålla parkeringsekonomin i balans

Medel för uppnående av målen ' Huvudprinciper för parkeringen

- **Minskning av parkeringen på markytan och effektiverad användning av parkeringsplatserna:** Strävan att centralisera parkeringsplatserna till större anläggningar, där det är möjligt med turvis och gemensam användning av platserna.
- **Effektiv användning av friköpssystemet:** Friköpssystemet utnyttjas så mycket som möjligt och prissättningen på friköp regleras så att även nya investeringar blir möjliga.
- **Hållbar dimensionering av den allmänna parkeringen:** Möjligheterna att effektivera användningen av de allmänna parkeringsområdena utreds innan man investerar i nya allmänna parkeringsområden eller -anläggningar.
- **Prioritering av kund- och invånarparkeringen i centrum:** Strävan är att centralisera arbetsplatsparkeringen i parkeringsanläggningar, så att platserna invid gatorna i synnerhet betjänar kundtrafiken samt invånarna och besökarna i centrum.
- **Effektiverad hantering av parkeringen:** Möjligheterna att bilda ett bolag som förvaltar den allmänna parkeringen och stadens parkeringsanläggningar utreds.
- **Uppdatering av parkeringsnormerna:** Parkeringsnormerna dimensioneras så att de styr mobiliteten och färdssätten i en miljövänlig riktning.
- **Granskning av omfattningen på den avgiftsbelagda parkeringen invid gatorna:** Granskning av att det i centrum finns tillräckligt med avgiftsbelagda och tidsbegränsade platser och att de är logiskt placerade.
- **Utveckling av parkeringsövervakningen:** Övervakning av hela stadens område, även utanför den avgiftsbelagda tiden. Snabb reaktion på skrotbilar, skrotcyklar och andra fordon och föremål som finns på parkeringsplatserna men inte hör dit.
- **Förtydligande av brandgatornas roll i fråga om parkeringen:** Åtgärder vidtas för avlägsnande av reserverade platser och privata elstolpar - brandgatorna är allmänna områden. Vid utvecklingen av brandgatorna beaktas olika användargrupper och ges rimligt med utrymme för parkering.
- **Inbegripande av ämbetsverksparkeringen i turvis användning:** Reserverade platser undviks och möjligheten undersöks att inbegripa ämbetsverks och annan offentlig förvaltnings parkeringsplatser till en del av stadens allmänna parkeringsutbud utanför kontorstid.
- **Utveckling av cykelparkeringen:** Satsning på högklassig och tillräcklig cykelparkering. Cykelparkeringen utökas så att promenadavståndet till det ställe där man ska uträtta sina ärenden blir så kort som möjligt. Därtill beaktas behovet av långtidscykelparkering/avgiftsbelagd cykelparkering (exempelvis i resecentrets omgivning).
- **Utveckling av motorcykel- och mopedparkeringen:** Platserna utökas och kvalitetsnivån förbättras.
- **Beaktande av parkering för el- och lågutsläppsfordon:** Möjligheterna att utöka parkerings- och laddningsplatserna för elfordon, samt möjligheterna att erbjuda sänkta parkeringsavgifter för lågutsläppsfordon utreds.
- **Främjande av parkering för specialgrupper:** Kartläggning av nuläget och komplettering av utbudet i samarbete med vederbörande intresseorganisationer.
- **Utveckling av anslutningsparkeringen:** Potentiella platser för anslutningsparkering utreds och möjligheterna till anslutningsparkering utvecklas.
- **Införande av ett invånarparkeringssystem:** Möjligheterna till införande av ett invånarparkeringssystem utreds.
- **Utveckling av digitala tjänster och digital handledning:** Utredning av möjligheterna till införande av ett digitalt styrsystem, som hjälper människorna att hitta lediga parkeringsplatser i parkeringsanläggningar och på allmänna parkeringsområden. Utökning även av andra digitala tjänster, exempelvis olika betalningssätt.
- **Tillåtande av experiment:** Parkeringen utvecklas även via olika experiment. Experimentarrangemangen och -avtalen bör vara sådana att de vid behov kan ändras/annulleras eller konsekvent tas i bruk i hela staden. I experimenten beaktas en likvärdig behandling av invånare och markägare.
- **Utveckling av andra trafikformer:** Beroendet av bil och behovet av parkeringsplatser inskränks i synnerhet genom satsningar på förbättring av den offentliga trafiken samt cyklings- och promenadförhållandena.



6. Parkeringsdimensioneringen i detaljplanerna

6.1. Angivande av platsmängd

I detaljplanen anges hur många parkeringsplatser som ska ordnas i samband med byggandet och var de ska placeras. Huvudregeln är att de bilplatser som behövs ska placeras på den tomt som bebyggs. Alternativt kan bilplatserna även centraliseras till en större anläggning utanför tomten eller via friköpsförfarande kan platserna anvisas i en allmän parkeringsanläggning eller på ett allmänt parkeringsområde på tillräckligt nära avstånd.

Mängden bilplatser som ska ordnas kan i detaljplanen anges per kvadratmeter våningsyta, i form av ett fast antal, enligt mängden bostäder eller exempelvis antalet anställda. I allmänhet är det klarast att bilplatsmängden anges per kvadratmeter våningsyta, eftersom det ännu i detaljplaneskedet är svårt att veta exempelvis mängden bostäder. Det är då besvärligt att uppskatta behovet av utrymme för bilplatserna. En parkeringsnorm som är anknuten till antalet bostäder kan även lätt leda till överdimensionering ifall många små bostäder byggs. I fråga om småhusområden kan dock en bostadsanknuten eller fast parkeringsnorm tillämpas, eftersom antalet bostäder där är känt redan i början av planeringen. Bilplatsdimensioneringen bör alltid anges så entydigt som möjligt så att det inte blir några problem i bygglovsskedet.

I Vasa detaljplaner har hittills endast minimimängden bilplatser angivits. Utöver minimiantalet bilplatser kan även maximiantalet bilplatser anges. Det har vissa städer gjort i en del fall. Fastställandet av maximimängden kan övervägas på områden där miljöns kvalitet är viktigare än tillräcklig parkering, exempelvis på historiska områden eller i stadskärnan.

6.2. Rekommenderat antal platser

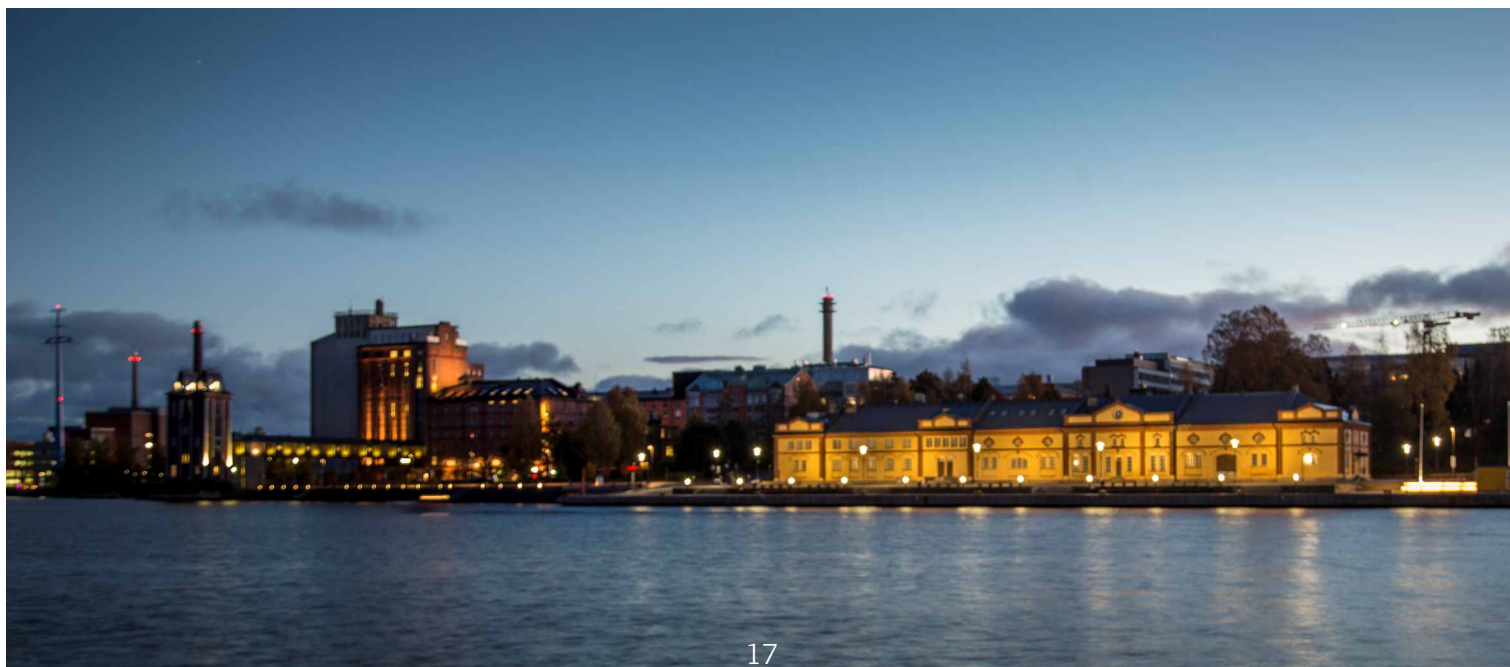
I Vasa tillämpas för närvarande följande parkeringsnormer:

Centrumområdet

Flervåningshus	1 bp/85 m ² vy
Kontor och affärer	1 bp/70 m ² vy
Offentliga byggnader	1 bp/100 m ² vy eller 1 bp/200 m ² vy (granskning från fall till fall)
Skyddade byggnader	1 bp/100 m ² vy eller 1 bp/200 m ² vy (granskning från fall till fall)

Utanför centrum

Flervåningshus	1 bp/85 m ² vy eller 1 bp/bostad
Radhus	1,5 bp/bost.
Egnahemshus	2 bp/bost.
Studentbostäder	1 bp/95 m ² vy (granskning från fall till fall)
Offentliga byggnader	1 bp/100 m ² vy eller 1 bp/200 m ² vy (granskning från fall till fall)
Skyddade byggnader	1 bp/100 m ² vy (granskning från fall till fall)
Kontor och affärer	1 bp/50 m ² vy
Stora handelsenheter	1 bp/20 m ² vy (i urban miljö eller på landskapsmässigt värdefulla områden bör bilplatserna huvudsakligen förverkligas i form av underjordisk parkering eller anläggningsparkering)



De nuvarande parkeringsnormerna motsvarar parkeringsnormerna i andra finländska städer av samma storlek. I flera städer har man emellertid under de senaste åren övervägt och prövat på mildare parkeringsnormer. I Vasa kunde det åtminstone i centrum (centrumdelgeneralplanens område) vara möjligt att tillämpa en mildare parkeringsnorm. I trafikutredningen år 2015 i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum föreslogs att parkeringsnormen för bostadsbyggande i centrum kunde vara 1 bp/100 m². I utredningen har även föreslagits att man kunde tillåta avdrag på parkeringsnormerna om bilplatserna koncentreras till en parkeringsanläggning. En koncentration av parkeringsplatserna till större, allmänna parkeringsanläggningar möjliggör gemensam och turvis användning av parkeringsplatser. Enligt trafikutredningen borde inte mildare parkeringsnormer leda till problem när det gäller att ordna invånar- och kundparkering, eftersom normernas inverkan på den totala mängden bilplatser är såpass liten.

Utöver egentliga invånarparkeringsplatser anvisas i planerna i många städer även gästparkeringsplatsernas mängd. Det vore bra att införa en sådan praxis även i Vasa, eftersom det annars lätt händer att inga gästparkeringsplatser anläggs. Utöver bilplatser bör även nödvändiga cykelplatser anges i alla detaljplaner. Cykelplatsernas betydelse och behov ökar ytterligare om parkeringsplatsnormen för bilar mildras och bilplatserna koncentreras till parkeringsanläggningar.

Riktlinje för de nya parkeringsnormerna:

Centrumområdet (centrumdelgeneralplanens område)

Bostadsvåningshus	1 bp/100 m ² vy (inklusive gästparkering)
Kontor och affärer	1 bp/70 m ² vy
Offentliga byggnader	1 bp/100 m ² vy
Skyddade byggnader	1 bp/120 m ² vy
Studentbostäder	1 bp/200 m ² vy (gäller studentbostadsbyggande med ARA-stöd)
Effektiverat serviceboende	1 bp/200 m ² vy (se definition i socialvårdslagens § 21 mom. 4)
Övrigt serviceboende	1 bp/130 m ² vy (se definition i socialvårdslagens § 21 mom. 4)

Utanför centrum

Bostadsvåningshus	1 bp/85 m ² vy (inklusive gästparkering)
Radhus	1,5 bp/bost.
Egnahemshus	2 bp/bost.
Kontor och affärer	1 bp/50 m ² vy
Offentliga byggnader	1 bp/100 m ² vy
Skyddade byggnader	1 bp/100 m ² vy
Studentbostäder	1 bp/120 m ² vy (gäller studentbostadsbyggande med ARA-stöd)
Effektiverat serviceboende	1 bp/200 m ² vy (se definition i socialvårdslagens § 21 mom. 4)
Övrigt serviceboende	1 bp/130 m ² vy (se definition i socialvårdslagens § 21 mom. 4)

I fråga om skyddade byggnader, studentbostäder, serviceboende och offentliga byggnader kan parkeringsnormerna vid behov anpassas. Bilplatskraven bör då vara baserade på en fallspecifik granskning. Som bilplatsnorm för stenfotsaffärer kan bilplatsnormen för bostadsvåningshus tillämpas. Antalet gästparkeringsplatser anges i detaljplanen, som utgångspunkt används 1 gästparkeringsplats/1000 m² vy. Inom centrumområdet är det möjligt i fråga om vindsbyggande och byggande av en tilläggs våning att avvika från skyldigheten att ordna bilplatser när byggandet sker inom byggnadens nuvarande hölje eller så att taket ändras endast lite och antalet bilplatser i förhållande till tomtexploateringen inte är underdimensionerat.



Som avgränsning av centrumområdet används avgränsningen i delgeneralplanen för centrum.

6.3. Stegvis genomförande

I detaljplanen kan en bestämmelse användas som gör det möjligt att förverkliga bilplatserna stegvis (se HFD 1982 II 55). Då bör det dock säkerställas att det finns ekonomiska och utrymmesmässiga förutsättningar att anlägga de platser som lämnas för att eventuellt anläggas senare. Stegvis genomförande kan också användas som ett sätt att testa och genomföra kvarter med få bilar.

6.4. Bilfria kvarter

Med bilfria kvarter avses i allmänhet kvarter där det helt saknas bilplatser inom kvarteret och utanför det. Med bilfria kvarter kan även avses kvarter, vilkas bilplatser finns utanför kvarteret, exempelvis i en separat parkeringsanläggning.

Helt bilfria kvarter förutsätter att staden har goda kollektivtrafikförbindelser och att invånarna kan förbinda sig till att inte alls behöva bilplatser. Helt bilfria kvarter har inte ännu varit aktuella i Vasa. Koncentration av parkeringen till större anläggningar utanför fastigheterna eller under jorden är dock att rekommendera på nya områden i centrum eller dess närhet.

6.5. Ägandet och användningen av bostadsaktiebolagens platser

I bostadsaktiebolag kan bilplatserna höra till bostadsaktierna, vara separata aktier eller ägas av bostadsaktiebolaget och hyras av invånarna. Ur ekonomisk synvinkel är

kostnaderna fördelade på lite olika sätt beroende på modellen för ägandet. För byggandet av bilplatser som ägs av bostadsbolaget betalar i praktiken bostadsaktiebolagets samtliga delägare i samma utsträckning, även de som inte äger någon bil. Om bilplatserna säljs i form av separata aktier är det i första hand bilplatsanvändarna som betalar dem. Separata bilplatsaktier kan emellertid bli osålda om priset på dem är mycket högt. Det är också svårt för kommunens byggnadstillsynsmyndighet att kontrollera att fristående bilplatsaktier förblir i bostadsaktiebolagets användning.

Ut stadens synvinkel är det viktigt att bilplatserna förblir i bostadsbolagets användning, eftersom det inte är kommunens uppgift att i samband med byggande ordna bilplatser för bostadsaktiebolagets och invånarnas bilar. Fri överlåtelse/anvisande av bilplatser för annat ändamål än det som de ursprungligen var avsedda för är godtagbart enbart om det utöver de krävda bilplatserna finns extra bilplatser. Fastighetsägaren eller -innehavaren bör alltid kunna påvisa att fastigheten till sitt förfogande har det antal bilplatser som är angivet i detaljplanen och bygglövet.

6.6. Cykelplatser

Genom att ordna tillräckligt med parkeringsmöjligheter för cyklar är det möjligt att påverka cyklingens popularitet betydligt och att öka cyklingens andel av färdsattnen, vilket staden har som mål. Goda och trygga cykelplatser på rätt ställe förbättrar förutsättningarna för cykling. Vid dimensioneringen av cykelplatserna och i bestämmelserna om dem bör såväl kortfristig parkeringsbehov som långfristig förvaringsbehov beaktas, exempelvis med tanke på vinterförvaring.

Enligt Vasa stads byggnadsordning bör två cykelplatser per bostad anläggas. I byggnadsordningen föreskrivs också att behovet av förvaring för färdmedel bör beaktas på rad- och flervåningshusområden. Därtill bör i anslutning till offentligt byggande och affärsbyggande tillräckligt med platser för cyklar och andra färdmedel anläggas. En del av cykelplatserna ska enligt byggnadsordningen ha tak.

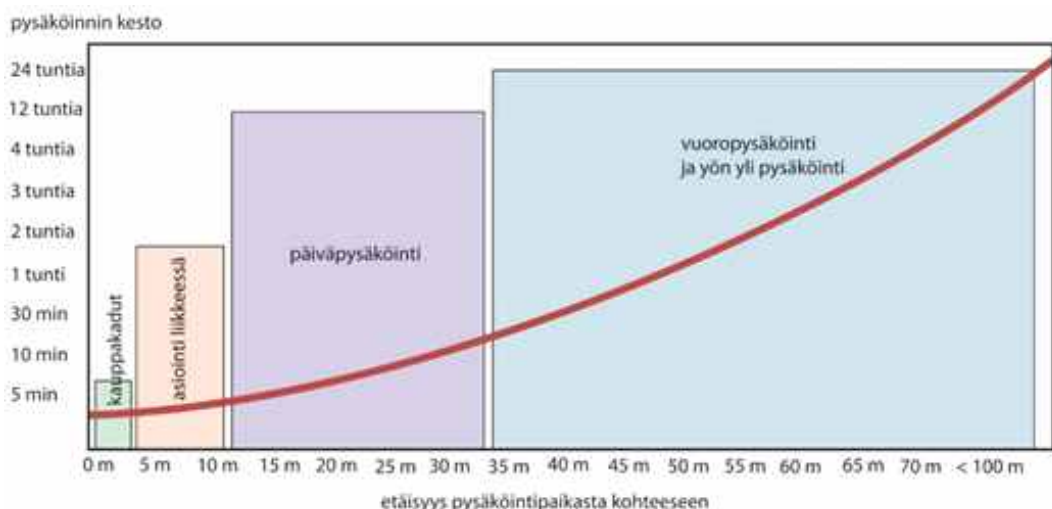
Bestämmelser om cykelplatser ska i fortsättningen ingå i samtliga detaljplaner. Som utgångspunkt för beaktandet av cykelparkeringen används nedanstående rekommendationsnormer.

Riktlinje/rekommendationsnormer för cykelparkeringen:

Bostadshus	1 cp/30 m ² vy + lika mycket mot väder skyddat förvaringsutrymme
Studentbostäder	1 cp/20 m ² vy + lika mycket mot väder skyddat förvaringsutrymme
Kontor och affärer	1 cp/50 m ² vy
Allmänna byggnader	1 cp/50 m ² vy eller 1 cp/elev eller 0,5 cp/anställd eller besökare

Särskild uppmärksamhet bör fästas vid cykelparkeringens kvalitet. Cykelparkeringsplatser bör i detaljplanen även anvisas vid stationer och betydande busshållplatser, sport- och idrottsplatser samt hotell och restauranger.

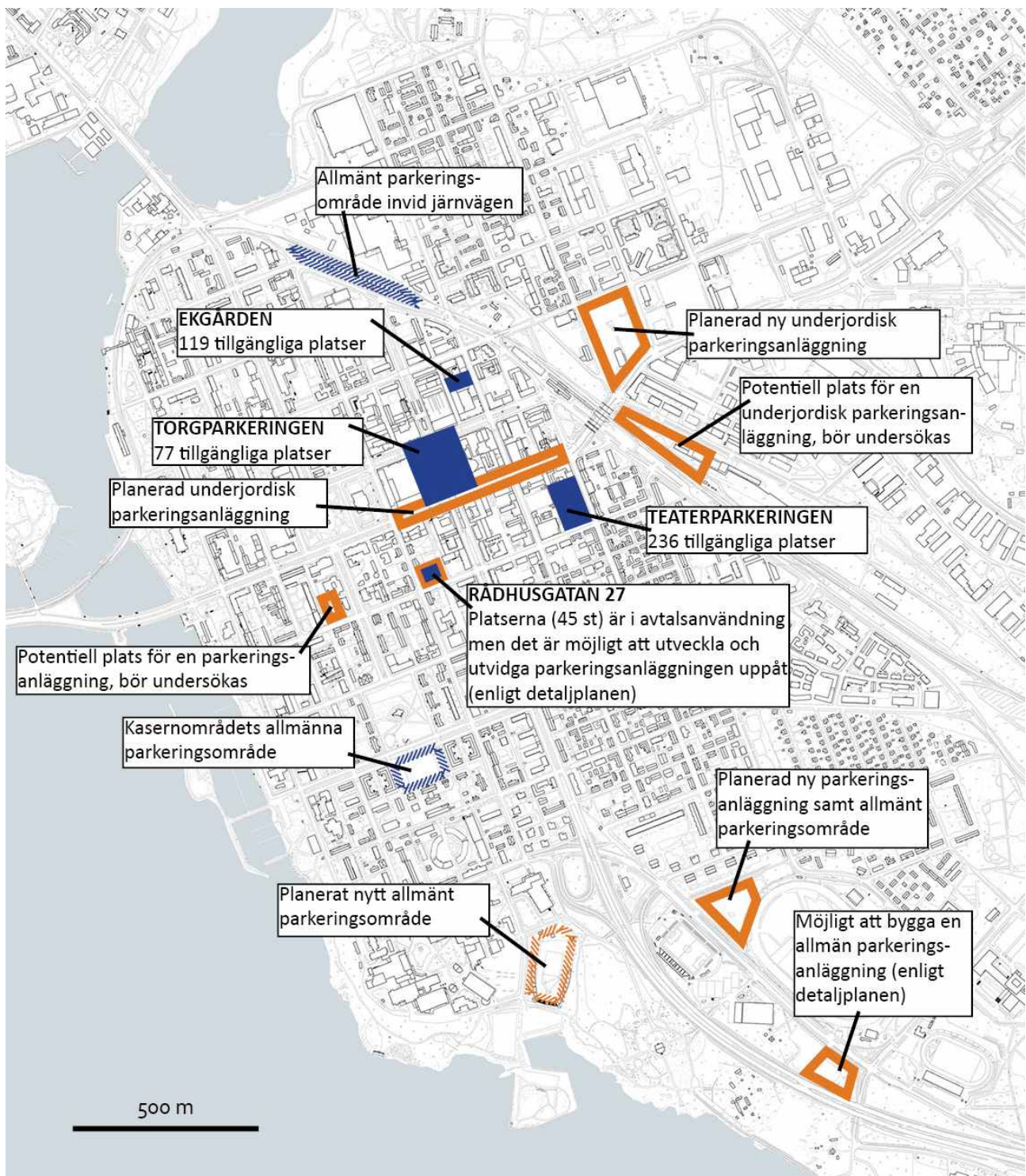
RT-kortsschema över målavstånd i fråga om cykelplatser. (Källa: RT 98-11207)





7. Placering av krävda bilplatser i allmänna parkeringsanläggningar (friköp)

7.1. Friköpspotential i Vasa



Med tanke på friköp viktiga parkeringsmöjligheter i centrum av Vasa och potentiella platser för nya parkeringsanläggningar. I de av staden förvaldade parkeringsanläggningarna finns för närvarande ca 430 parkeringsplatser tillgängliga för friköp.

7.2. Placeringsförpliktelse vid friköp

I detaljplanen kan föreskrivas att en del av de bilplatser som är angivna i detaljplanen bör placeras i en allmän parkeringsanläggning. I praktiken innebär det här att platserna ordnas via friköp. Bland annat i Jyväskylä, Lahtis och Seinäjoki förpliktas man i stadskärnan placera en del av de krävda bilplatserna i stadens parkeringsanläggningar enligt friköpsprincipen. Förpliktelsen gäller närmast affärs- och kontorsbyggande, i Lahtis även bostadsbyggande. Mängden platser med placeringsförpliktelse är i allmänhet 30-50 %. Placeringsförpliktelsen förutsätter att det på området finns för ändamålet lämpliga offentliga parkeringsanläggningar eller andra av staden ägda parkeringsplatser.

Riktlinje:

Staden kan i enskilda fall använda placeringsförpliktelsen i detaljplaneändringar som berör centrumområdet men i första hand görs placeringen i befintliga anläggningar lockande i övrigt. Ifall man går in för nya omfattande anläggningsinvesteringar bör man av finansieringsskäl eventuellt gå in för det ovan nämnda systemet.

7.3. Dimensioneringsavdrag

I detaljplanen kan föreskrivas att om bilplatserna förläggs till en allmän parkeringsanläggning enligt friköpsprincipen, beviljas avdrag i fråga om parkeringsnormen. Dimensioneringsavdraget i detaljplanen för Teaterkvartret är 30 %. Variationen mellan städerna är 0-30 %. Exempelvis i Kuopio är avdraget 0 %, i Lahtis 25 % och i Jyväskylä 30 %. Dimensioneringsavdraget är baserat på en effektivare användning av parkeringsplatserna i och med att de är i gemensam användning för olika funktioner.

Ifall parkeringsnormerna mildras kännbart och någon ovillkorlig placeringsförpliktelse inte skapas, kunde 20-25 % vara ett lämpligt dimensioneringsavdrag både i fråga om affärs-, kontors- och bostadsbyggande. I trafikutredningen i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum har föreslagits att ett avdrag på 15 % kunde beviljas i fråga om parkeringsnormerna i Vasa när bilplatser placeras i en allmän parkeringsanläggning.

Riktlinje:

Som dimensioneringsavdrag används 20 % i fråga om både affärs-, kontors- och bostadsbyggande. Dimensioneringsavdraget berör bilplatser som via friköp placeras i en allmän parkeringsanläggning, där det är möjligt med turvis användning av platserna.

7.4. Avståndskrav i fråga om friköp

Lagen anger inget maximivstånd i meter i fråga om bilplatsens placering utan använder begreppet skäligt avstånd. I Vasa har högst 200-250 meter ansetts som skäligt avstånd men tidigare har man inte klart tagit ställning till saken.

Ifall maximivståndet till bilplatsen anses vara 200-250 meter, täcker de nuvarande allmänna parkeringsanläggningarna en ganska liten del av centrum. Ifall maximivståndet anges till 350 meter, vilket i en tät och välbyggd centrummiljö är rimligt, är det möjligt att få friköpsplatserna i användning för ett större område, i praktiken för den egentliga stadskärnan. Om maximivståndet vore 500 meter, skulle de nuvarande parkeringsanläggningarna eller reserveringarna för dem täcka nästan hela rutplanelområdet. Med tanke på användningen är 500 meter emellertid ett ganska långt avstånd, åtminstone för boende. För service, affärslokaler och arbetsplatser kan det godtas som maximivstånd.

Riktlinje:

Avståndskrav som gäller boende	≤ 350 meter
Avståndskrav till arbetsplatser och service	≤ 500 meter

I gränsfall kan avståndskraven vara baserade på en fallspecifik granskning.

7.5. Avtalsförfarandet och pris på bilplatserna

Det är naturligt att avtala om friköpsförfarandet i markanvändningsavtal. Ifall någon planändring inte anknyter till projektet, kan man avtala om ärendet separat och ta ett separat beslut om det. Därtill bör ett egentligt överlåtelseavtal ingå i samband med ansökan om bygglov.

Ett enkelt register, som uppdateras kontinuerligt, bör göras upp över de friköpta parkeringsplatserna, i form av samarbete mellan byggnadstillsynen och fastighetssektorn. De friköpta platser som finns anvisade i Torgparkeringen och motsvarande andra parkeringsanläggningar samt arrangemangen i anslutning till dem bör utredas.

Som allmänt friköpspris fastställs på basis av kostnaderna för Teaterparkeringen 26 000 €, oberoende av i vilken av de nuvarande parkeringsanläggningarna (Torgparkeringen, Ekgården, Teaterparkeringen) de anvisas. Priset binds till byggnadskostnadsindex 5/2016. Det här garanterar ett enklare och rättvisare system än prissättning per anläggning. I fråga om nya anläggningar som byggs senare kan priset justeras separat. Även prissättningen av de ovan nämnda gamla anläggningarna bör enligt behovet granskas på nytt när förhållandena förändras. I de av staden förvaltade parkeringsanläggningarna finns för närvarande ca 430 friköpsparkeringsplatser. Om 26 000 €

används som friköpspris, är deras ekonomiska värde totalt över 10 M€.

Riktlinje:

Som allmänt friköpspris används 26 000 €. Priset binds till byggnadskostnadsindex 5/2016. När förhållandena ändras granskas priset på nytt.

7.6 Anvisande av friköpsplatser på allmänna parkeringsområden på marknivå

Ifall det enligt detaljplanen av särskilt skäl är tillåtet att anvisa parkering för ett kvarter på allmänt parkeringsområde på marknivå (LP-områden), används som friköpspris

5000 €/bilplats. Priset binds till byggnadskostnadsindex 5/2016. I övrigt följs de ovan refererade allmänna friköpsprinciperna i avtalsförfarande och annat förfarande förutom dimensioneringsavdrag, som inte beviljas i dylika fall..

Riktlinje:

Ifall friköpsplatser anvisas på allmänna parkeringsområden på marknivå, används 5000 € som friköpspris. Priset binds till byggnadskostnadsindex 5/2016. När förhållandena förändras granskas priset på nytt.





8. Förvaltning av den allmänna parkeringen och ägarpolitiken

8.1. Ägande och förvaltning av stadens parkeringsanläggningar

Under Vasa stads parkeringspolitikarbete har uppfattningen klarnat att förvaltningen av parkeringen och

ägandet av anläggningarna bolagiseras. Före bolagiseringen görs en utomstående bedömning av bolagets ekonomiska och juridiska verksamhetsförutsättningar.

Riktlinje:

Ett av staden till 100 % ägt aktiebolag bildas och till det överförs de av staden ägda aktierna och anläggningarna samt rätten att förvalta de innehavda parkeringsanläggningarna.

8.2. Förvaltningen av den avgiftsbelagda parkeringen invid gatorna

Till det nya parkeringsbolaget överförs även förvaltningen av stadens avgiftsbelagda parkeringsområden och platserna invid gatorna inklusive parkeringsanordningar. Förvaltningen omfattar ansvaret för underhållet och servicen av parkeringsanordningarna. Trafikstyrnings-anordningar (trafikmärken, skyltar, gatumärkningar o.d.) förblir i Vasa stads ägo och underhåll. Parkeringsbolaget betalar arrende till staden för de platser som finns på marknivå. Ett separat avtal kan ingås mellan staden och bolaget om underhållet av parkeringsområdena. Avtalet innehåller en karta, där området är avgränsat. När området växer eller inskränks ändras kartbilden. Det juridiska ansvaret för de allmänna parkeringsområdenas skick har staden. Staden (behörig myndighet) beslutar om omfattningen på och prissättningen av förvaltningen av de platser som finns på marknivå.

Riktlinje:

Till det nya parkeringsbolaget överförs förvaltningen av stadens avgiftsbelagda parkeringsområden och platserna invid gatorna inklusive parkeringsanordningar.

8.3. Parkeringsövervakningen

Övervakningen av parkeringen i de allmänna parkeringsanläggningarna och på platserna invid gatan förblir Vasa stads uppgift i form av kommunal parkeringsövervakning. Felparkeringsavgifterna går i form av offentliga avgifter till Vasa stad.

8.4. Finansieringen av nya anläggningar

Nya anläggningar ska i princip bekostas av dem som använder parkeringsplatserna. I fråga om stadens centrum kan fastighetsägare delvis eller helt befrias från skyldigheten att anlägga parkeringsplatser i anslutning till nybyggande. Staden ordnar då på skäligt avstånd de bilplatser som behövs för fastigheten. Friköpsersättningen placeras av staden i form av eget kapital i det av staden helt ägda parkeringsbolaget. Staden kan vid behov ange att en viss procentandel av nya parkeringsplatser i centrumområdet ska förverkligas i form av friköp och placeras i en allmän parkeringsanläggning. I detaljplaneändringar för centrumområdet används en planbestämelse utgående från vilken staden kan anvisa/bestämma att en del av platserna skal lösas in i form av friköp i en allmän parkeringsanläggning.



9. Sammandrag och hantering av framtida ändringar

Vasa stads parkeringspolitik anger riktlinjer och normer som kommer att påverka Vasas planering, byggande och utveckling. Tyngdpunkten i arbetet ligger på effektivare parkering och markanvändning samt bolagisering av Vasas parkeringsverksamhet. Till en effektivare parkering och markanvändning bidrar bl.a. lägre parkeringsnormer för Vasa centrum samt att man gör friköpsmöjligheten attraktivare. I fortsättningen bör parkeringen i allt högre grad centraliseras till allmänna parkeringsanläggningar för att mekanismen med turvis parkering ska börja fungera och parkeringsplatsernas användningsgrad ska bli så hög som möjligt. Genom bolagisering av parkeringsanläggningarna och aktierna skapas bättre ekonomiska förutsättningar för stadens parkeringsverksamhet, vilket kommer att underlätta utvecklingen av parkeringsverksamheten och byggandet av nya parkeringsanläggningar.

I enlighet med målen i Vasa stads energi- och klimatprogram bör man i Vasa gynna och ge utrymme särskilt för trafikformer med låga utsläpp. Istället för privatbilism bör alltså bl.a. promenad-, cykling- och kollektivtrafikmöjligheterna utökas. En utveckling av parkeringen innebär i det här avseendet inte enbart underlättande av parkeringen utan i utvecklingen strävar man också efter att styra stadsbornas sätt att röra sig i en mera miljövänlig riktning. Med tanke på servicen i centrum och centrumområdets livskraft är det dock av central och avgörande betydelse att parkeringen fungerar och är tillräcklig, vilket även bör beaktas vid utvecklingen av centrum. På allmän nivå bör parkeringssystemet i Vasa utvecklas så att det främjar uppbyggnaden av en fungerande, trygg, trivsam och livskraftig stad.

Eftersom detta är det första i Vasa utarbetade parkeringspolitikarbetet har det fokuserats på fastställandet av mål, principer och riktlinjer för parkeringen samt justering och utveckling av parkeringsnormerna. Med tanke på framtiden och eventuellt Vasas följande parkeringspolitikarbete bör särskilt följande ärenden beaktas: utveckling av digitala styrsystem för parkeringen, undersökning av

möjligheterna till invånarparkeringssystem samt beaktande av sammanvändningsbilar och eldrivna fordon i stadens parkeringsriktlinjer och -system. Ett bra sätt att utveckla parkeringen är också att testa och prova på nytt, att utvärdera resultaten och hålla fast vid det som fungerar och för staden framåt, mot uppställda mål.

Sammandrag av de centrala riktlinjerna för parkeringspolitiken:

- De gällande parkeringsnormerna uppdateras för både bilar och cyklar.
- När bilplatser via friköp placeras i en allmän parkeringsanläggning tillämpas ett dimensioneringsavdrag på 20 % för både affärs-, kontors- och bostadsbyggande.
- Placeringsförpliktelse kan användas i enskilda fall i detaljplaneändringar för centrumområdet.
- Vid friköp används 350 meter som maximiavstånd till boende och 500 meter till arbetsplatser.
- Som allmänt friköpspris används 26 000 € (bundet till byggnadskostnadsindex 5/2016). När förhållandena ändras granskas priset på nytt. Ifall friköpsplatser anvisas på allmänna parkeringsområden på marknivå, används 5000 € som friköpspris (bundet till byggnadskostnadsindex 5/2016).
- Ett av staden till 100 % ägt aktiebolag bildas och till det överförs de av staden ägda aktierna och anläggningarna samt rätten att förvalta de innehavda parkeringsanläggningarna.
- Till parkeringsbolaget överförs förvaltningen av stadens avgiftsbelagda parkeringsområden och platserna invid gatorna inklusive parkeringsanordningar.

Projektarbetsgrupp:

Styrgrupp:

Markku Järvelä, sektordirektör, ordförande
Markku Litmanen, Kommuntekniken
Osmo Ovaska, Fastighetssektorn
Päivi Korkealaakso, Planläggningen
Paula Frank, Byggnadstillsynen
Maarit Talmat, Ekonomisektorn
Sebastian Rönnlund, Juridiska tjänster
Tomi Kaunismäki, Kommuntekniken, sekreterare

Pertti Hällilä, Kommuntekniken, delprojekt
Marketta Kujala, Planläggningen, delprojekt
Annika Birell, Planläggningen, delprojekt
Emma Pitkälä, Planläggningen, delprojekt samt sammanställning av rapporten

Källor:

Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys - Utredning om trafiken i anslutning till
delgeneralplanen för Vasa centrum, Sito 2015
Utredning om planbestämmelsernas kostnadsinverkningar, Rakli 2015
RT-kort, Bygginfo Ab och Bygginformationsstiftelsen



VASA STADS
PARKERINGSPOLITIK