

Parkeringstal för cykel och bil i Svalövs kommun

Parkeringsriktlinjer är avsedda att fungera som en vägledning vid detaljplaneläggning och bygglovshantering. Riktlinjerna ska tillämpas vid nybyggnad, tillbyggnad och vid ändrad användning av befintlig funktion.



Riktlinjerna är inte bindande för kommunen. Genom byggnadsnämnden görs en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

Fastställd av kommunfullmäktige 2018-04-23.

Förutsättningar

För en framtida bra tillgänglighet är det av vikt att förebygga och minimera problem med otillräcklig bil- och cykelparkering.

Biltätheten varierar i olika delar av kommunen beroende av faktorer såsom läge, tillgång till service och kollektivtrafikförsörjning. Parkeringsbehovet för bostäder varierar även mellan olika bostadstyper, lägenhetsstorlek, sammansättning, boendeformer, boendetäthet och förväntat bilinnehav.

Fastighetsägaren är skyldig att ordna lämplig parkering på kvartersmark och kommunen ansvarar för att det sker. Det finns inget som hindrar att fastighetsägaren anordnar fler parkeringsplatser på kvartersmarken än vad som framgår av parkeringsriktlinjerna.

Parkeringsfråga ska vara löst senast i samband med att bygglov beviljats.

Cykelvägar och cykelparkering

Svalövs kommun vill främja cykling och i "Cykelplan för Svalövs kommun" föreslås åtgärder i syfte att förbättra cykelnätet i kommunen och stimulera cykling. Planen lyfter fram ett antal förbättringar både i tätorter och på landsbygd samt anger vilken prioritering de bör ha.

För att cykel ska vara ett fullgott alternativ till bilen krävs goda möjligheter till att parkera cykeln nära målpunkten. En cykelparkerings placering och utformning kan vara avgörande för benägenheten att cykla. De ska vara anordnade så man når dem bekvämt och inte längre än 25 meter från entrén.

Vid flerbostadshus bedöms behovet till i genomsnitt 2 - 2,5 cykelplatser per lägenhet. Där antalet boende är känt eller kan uppskattas bör finnas minst en cykelparkering per boende förutom plats för besökare.

Avstånd och utformning

Vid anläggande av pendlarparkeringar ska eftersträvas att anlägga dessa så nära tåg- eller busstationen som möjligt för att främja resandet med kollektivtrafik.

Avståndet från bilparkering till bostad bör vara kortare än 200 meter. Besökande kan ofta acceptera ett gångavstånd som är något längre.

Arbetsplatsparkering har en lägre prioritering än boendeparkering och ett avstånd på 300 meter bör kunna accepteras. Parkeringsplatser för besökare till verksamheter bör finnas inom 100 meter.

Vid utformning av parkeringsplatser ska störningar från bilstrålkastarnas ljuskäglor, avgaser och buller minimeras. Dagvattnet från parkeringsytor innehåller vanligtvis föroreningar och ska renas innan det leds till dagvattennätet. För mindre anläggningar kan detta ske genom avledning mot intilliggande gräsytor.



Parkeringsplatser vid flerbostadshus och verksamheter i centrala Svalöv.

Parkeringsstal

Parkerings för boende ska prioriteras på kvartermark före besöks- och kundparkering. Sist tillgodoses behovet för arbetsplatsparkering.

Nedan görs en indelning med avseende på boendeparkering respektive arbetsplatsparkering med mera. Kommunen har ingen skyldighet att ordna besöksparkering på allmän plats. Parkerings på gatumark får inte tillgodoräknas det parkeringsbehov som ska tillgodoses.

Det finns flera sätt att ange parkeringsstal:

- Antal parkeringar per 1000 kvm BTA (bruttoarea)¹.
- Fasta parkeringsstal t.ex. bpl/lgh (bilplats per lägenhet/bostad).

Parkeringsstal för boende

Boende	Cykelparkering	Bilparkering
Småhus, egen p-plats	Anordnas på tomt	2,0*
Småhus, gemensam p-plats	Anordnas på tomt	1,4*
Flerbostadshus, gemensam p-plats	25	13
Studentboende, gemensam p-plats	40	3
Äldreboende, ** gemensam p-plats	för 30 % av de anställda	för 70 % av de anställda och 40 % av lägenhetsantal för besökande

Avser antal platser per 1000 m² BTA avses där ej annat anges. Besöksparkering inkluderas.

* Parkeringsbehovet anges i bilplatser per bostad för småhus.

** En- och tvårumslägenheter med vårdbehov.

Olika boendeformer

Det finns möjlighet att anpassa kravet av parkeringsplatser till boendeformen. Bilinnehavet till exempel bland studenter och ungdomar och äldre med vårdbehov är i allmänhet lägre.

För äldreboende utan tillhörande vård, ställs samma krav på boendeparkering som för flerbostadshus och parkeringsbehovet varierar med lägenhetsstorlek.

Vid äldreboende med i huvudsak vårdfunktion krävs parkering endast för anställda och besökande. Särskild hänsyn ska tas till att behovet av parkeringsplatser för funktionshindrade är större.

Parkeringsstal för arbetsplatser, samlingslokaler och service

Även på arbetsplatser varierar parkeringsbehovet utifrån kollektivtrafikförbindelser och cykelvägars standard.

För arbetsplatser utanför tätorter och som inte har tillgänglig kollektivtrafik antas att de har en större andel bilpendlare och att det krävs närmare en parkeringsplats per anställd förutom besöksparkering.

I plan- och bygglovsskedet görs en översiktlig uppskattning om hur många anställda och besökare den planerade anläggningen förväntas kunna rymma. Där antalet är känt eller kan uppskattas preciseras antal bilplatser i förhållande till antalet anställda och besökande.

Hotell: 60 % av de anställda samt 50-80 % av antalet hotellrum beroende på läge.

Restaurang: 45 % av de anställda, 60 % av normalt besöksantal, 30 % av maximalt besöksantal.

Samlingslokaler: 50 % av normalt besöksantal, 15 % av maximalt besöksantal.

Parkeringsbehovet vid samlingslokaler som exempelvis möteslokaler, idrottsanläggningar, bibliotek varierar och därför krävs även här särskilda bedömningar för att fastställa behovet.

Typen av verksamhet gör att arbetstätheten och besöksfrekvensen kan variera. Behovstalen ska kunna anpassas till det aktuella projektet och dess förutsättningar.

¹ Bruttoarea (BTA) motsvarar alla våningsplans totala area vilken begränsas av omslutande byggnadsdelars utsida. Inkluderar area för garage-/förrådsbyggnader etc. För fullständiga beskrivningar och mätregler hänvisas till Svensk standard.

Verksamhet	Cykelparkering	Bilparkering
Kontor, centrala delar	15	20
Kontor, övriga delar	8	30
Handel*	25	30
Industri	5	14
Grundskola, gymnasium	30 - 45	15
Förskola	20	15

Avser antal platser 1000 m² BTA. Parkering för både anställda, elever och besökare ingår.

* 20 - 70 bpl/1000 m² vid större bilorienterat läge, särskild utredning erfordras.

Skolor

Behovet av parkeringsplatser och cykelparkering vid förskolor och skolor varierar beroende på läge och ålder. Eftersom behovet av cykelparkeringar ökar med ålder har förskolor lägst cykeltal.

Besöksplatser vid grundskolor och förskolor utformas som trafiksäker angöring för hämtning och lämning.

En sammanvägd bedömning

Om åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan påvisas ska en reducering av antal bilparkeringsplatser kunna ske med upp till 20 %. En reduktion bör säkerställas genom avtal och en reservplan där man redovisar att parkeringsefterfrågan kan lösas för den mängd parkering som man fått reduktion för.

En reduktion kan bli aktuell om exempelvis:

- Möjligheterna att resa med kollektivtrafik är goda.
- Bostaden eller verksamheten ligger närmare tågstation än 300 meter (faktiskt avstånd).
- Bostaden eller verksamheten har nära till service.
- Bostaden eller verksamheten är av en speciell typ.
- Parkeringsplatser samnyttjas².
- Medlemskap i bilpool garanteras i minst fem år.
- Realtidsinformation för kollektivtrafik och/eller samåkning finns på arbetsplatsen.
- Flexibla arbetstider tillämpas i större utsträckning.
- Tillåtelse finns att arbeta hemifrån.
- Hemkörning av varor tillämpas.

Samnyttjande av parkeringsplatser

Inom områden med blandade funktioner kan ett lägre parkeringsbehov uppnås genom samnyttjande när parkering sker på olika tider. Reducerad parkeringsnorm genom samnyttjande uppnås genom att bilplatser inte reserveras för en viss persons/företags bil och att olika lokaltypers maximala parkeringsefterfrågan infaller vid olika tidpunkter.

Beläggning	Vardag 9-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll/ natt
Bostäder	50-75 %	55-75 %	50 %	80-95 %
Industri	70-90 %	10 %	5 %	10 %
Kontor	70-90 %	10 %	10 %	10 %
Handel, butiker	40 %	80-90 %	100 %	-
Skolor	100 %	5 %	5 %	5 %
Restaurang	60 %	30 %	55 %	

Tabellen med exempel på beläggning för olika tider anpassas till faktiska arbets- och öppettider i det enskilda fallet.

Samnyttjandeavdrag görs utifrån sammansättningen av aktuella lokalkategorier.

Tabell för samnyttjande, ungefärlig beläggingsgrad i procent.

Samnyttjande av bilplatser avsedda för boende bör ske restriktivt så att det alltid finns möjlighet att lämna bilen hemma och istället resa kollektivt eller med cykel.

Ett minskat parkeringsbehov genom samnyttjande bör baseras på en särskild bedömning.

² Samnyttjande innebär att en och samma bilplats utnyttjas av flera funktioner med olika öppettider.

Friköp av parkeringsplatser

Kommunen kan i undantagsfall erbjuda parkeringsköp. För att parkeringsköp ska kunna övervägas måste gångavståndet till parkeringen vara acceptabelt.

Friköp regleras genom ett separat, privaträttsligt avtal mellan fastighetsägaren och kommunen i vilket kommunen åtar sig att mot överenskommen ersättning iordningställa och underhålla överenskommen antal parkeringsplatser. Kostnaderna för iordningställande och underhåll av parkeringsplatser bör i princip åläggas den som förorsakar parkeringsbehovet.

Friköpsmöjligheter bör prioriteras för verksamheter inom tätort och undantagsvis för bostäder. Friköpta parkeringsplatser kan även vara allmänna parkeringsplatser för ett effektivt samutnyttjande.

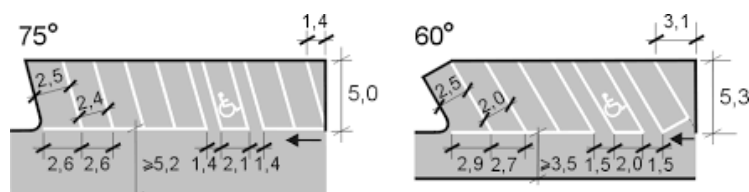
Parkering för rörelsehindrade

Byggnader ska vara tillgängliga för personer med rörelse- eller orienteringsnedsättningar. En till tre procent av samtliga bilplatser anpassas för rörelsehindrade.

Minst en parkeringsplats ska kunna ordnas inom 25 meter från entré. Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på platser för rörelsehindrade, t.ex. vid vårdinrättningar, krävs särskild bedömning.

Parkeringsplatsen förses med märkning för rörelsehindrade och utformas så att bredden blir 5,0 meter om inte intilliggande ytor kan användas.

Vid flerbostadshus anordnas även plats/utrymme för handikappfordon såsom handikappmoped, handikappcykel och permobil. Möjlighet till laddning av batterier bör förberedas i samband med nybyggnation.



Trafikverkets bild.



Hållbara lösningar

Beteendepåverkande åtgärder (Mobility Management) syftar till att främja hållbara transporter och minska bilresande genom påverkan på beteende och attityder. Fastighetsägare och byggherrar kan genom att arbeta med beteendepåverkande åtgärder sänka bilparkeringsbehovet. Med insatser som leder till ett minskat behov att resa med egen bil blir följden att behovet av parkeringsplatser minskar, utsläppen blir lägre, bullret minskar och miljöer blir trivsammare.

Med fler bilpooler som startas och fastigheter som ansluts får man ett lägre parkeringsbehov. Ett lägre behov av parkeringsplatser leder till ekonomiska besparingar.

I takt med att elbilar blir vanligare bör fler parkeringsplatser med laddningsmöjligheter anordnas. Privatbilister måste kunna ladda både i hemmiljön och på jobbet. Vid exploatering och vägbyggnationer bör därför behovet av infrastruktur för laddning av elfordon utredas och beaktas i samband med att exempelvis markanvisningsavtal för större projekt tecknas.

Kommunen prioriterar i första skedet anordnande av laddningsmöjligheter vid strategiska platser, persontågsstationer och i centrala lägen.

Plan & bygg

Vlasta Sabljak
Planarkitekt