

# Parkeringsnorm

för Mölnlycke och Landvetter

## Parkeringsnorm

*Parkeringsnormen är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykel- och bilparkeringar som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus och verksamheter*

# Inledning

Parkeringsnormen är ett styrdokument för kommunens arbete med parkering av cykel och bil i plan- och bygglovsprocesserna. Normen klargör hur plan- och bygglagens (2010:900), PBL, bestämmelser om parkering ska tillämpas i Mölnlycke och Landvetter. Hur kommunen väljer att jobba med parkering är avgörande för att skapa god tillgänglighet, ett effektivt transportsystem och en hållbar stadsutveckling.

Normen är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykel- och bilparkeringar som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus. För verksamheter anges inga fasta parkeringstal för bil eller cykel, utan normen beskriver endast riktlinjer för hur fastighetsägare och byggaktörer kan gå tillväga för att uppskatta parkeringsefterfrågan. Om en fastighetsägare eller byggaktör göra en uppskattning av åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan ska normen även vara ett stöd för hur en reducering av antal parkeringsplatser ska beräknas samt hur detta ska regleras i avtal.

Efterfrågan på parkering påverkas av många faktorer som över tid kan förändras. Exempelvis kan bebyggelsestrukturen, de politiska målsättningarna samt bilanvändningen och bilinnehavet förändras. Parkeringsnormen ska vara ett levande styrdokument som revideras regelbundet för att säkerställa att parkeringstalen och processerna överensstämmer med andra kommunala dokument.

# Parkeringstal för bil och cykel

Kommunen har rätt att bestämma mängden parkering som en fastighetsägare måste anlägga i samband med ny-, till- och ombyggnation. Denna reglering kallas parkeringstal (p-tal) och används vid framtagandet av detaljplaner och i bygglovsärenden. I detaljplaneskedet anger parkeringsnormen det antal bil- och cykelparkeringsplatser som detaljplanen bör möjliggöra. I bygglovsskedet fastställs sedan hur stor del av fastighetsägarens bygg rätt som ska tas i anspråk för parkering, det vill säga det minsta antalet parkeringsplatser för bil och cykel som fastighetsägaren måste anordna.

Lämpligt utrymme för parkering bör bedömas utifrån en mobilitet- och parkeringsutredning med parkeringsnormen som utgångspunkt.

Grundprincipen som används i Härryda kommun är att parkeringstalet ska dimensioneras utifrån den förväntade parkeringsefterfrågan. Fastighetsägaren ska ordna parkering för att möta hela efterfrågan som deras fastighet ger upphov till. I första hand ska parkeringsefterfrågan försöka lösas inom den egna fastigheten.

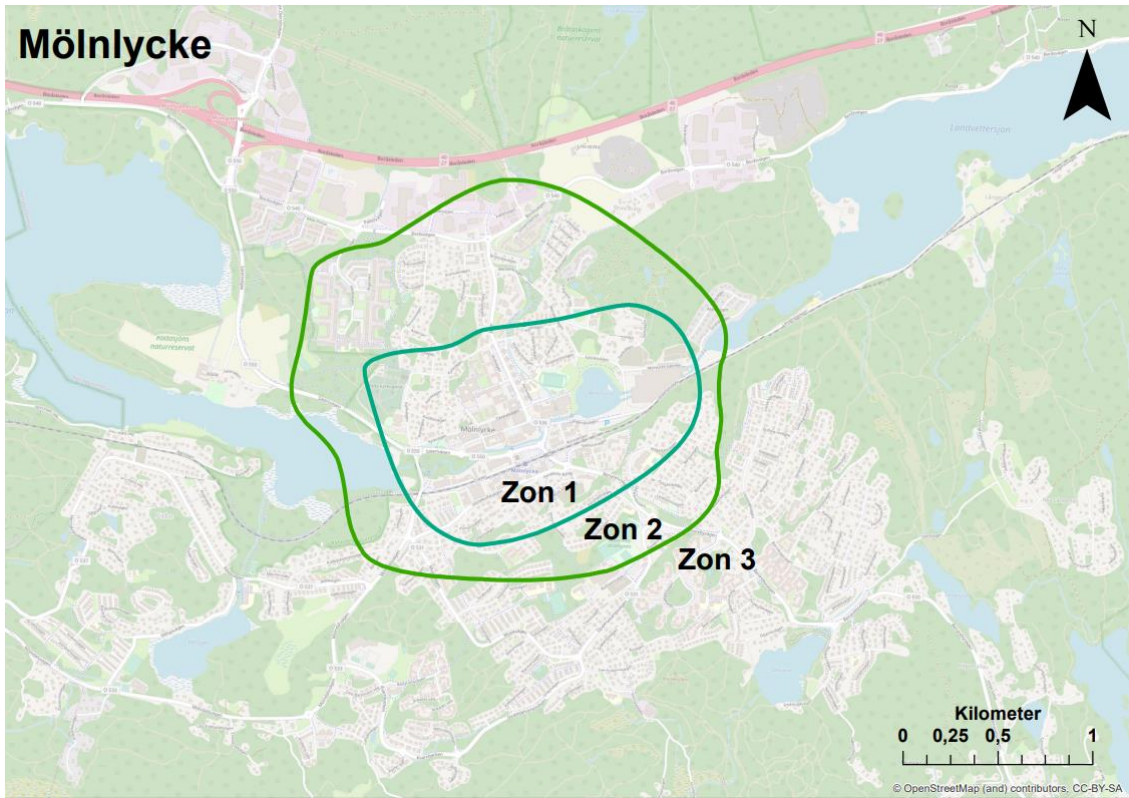
Kommunen bestämmer de krav som ska gälla angående placering och utformning av parkeringsplatser och vilken mark som får, respektive inte får, användas för parkering.

## Zonindelning

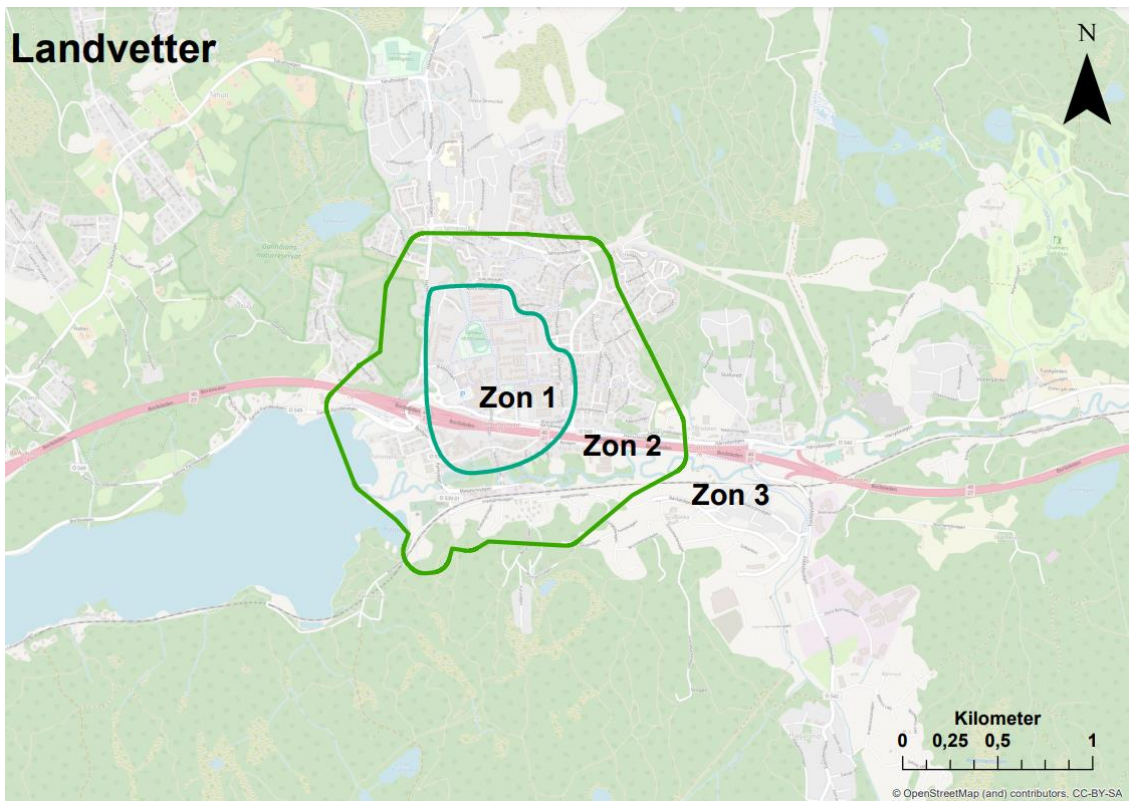
Parkeringsefterfrågan för ett projekt varierar beroende på vart projektområdet ligger. Mölnlycke och Landvetter har delats in i tre zoner baserat på förutsättningarna att med gång, cykel och kollektivtrafik nå daglig service och viktiga målpunkter i tätorten och med kollektivtrafik närliggande orter så som Göteborg. Se figur 1 och 2.

Gränserna på kartmaterialet är schematiskt illustrerade. För att avgöra vilken zon som ska tillämpas om ett projekt ligger på gränsen ska en bedömning göras utifrån hur goda förutsättningarna är att med gång, cykel och kollektivtrafik kunna nå viktiga målpunkter.

Zon 3 har ingen yttre gräns, utan bedömning om det är lämpligt att projektet tillhör zon 3 får göras från fall till fall. Exempelvis bör parkeringstal kopplat till Landvetter södra särskilt utredas utifrån målsättningar och förutsättningar som råder i det unika projektet.



*Figur 1. Zonkarta över Mölnlycke tätort*



*Figur 2. Zonkarta över Landvetter tätort*

## Parkeringstal för bostäder

Parkeringstalen för boende för bil är baserade på statistiskt underlag om bilinnehav i varje zon medan parkeringstalet för cykel utgår från att alla boende ska ha tillgänglighet till minst en cykelparkering. Se tabell 1 för parkeringstal för bil och cykel vid flerbostadshus.

Parkeringstalen uttrycks som minimala som anger det minsta antalet parkeringar som byggaktören måste ordna. En bedömning av risken för parkeringsflykt bör göras i varje specifikt projekt.

<b>FLERBOSTADSHUS, BIL</b>	<b>ZON 1</b>	<b>ZON 2</b>	<b>ZON 3</b>
Boende (bpl per 1000 m <sup>2</sup> BTA)	5,9	7,0	8,2
Besökare (bpl per 1000 m <sup>2</sup> BTA)	1,1	1,1	1,1
<b>FLERBOSTADSHUS, CYKEL</b>	<b>ALLA ZONER</b>		
Boende (cpl per 1000 m <sup>2</sup> BTA)		20	
Besökare (cpl per 1000 m <sup>2</sup> BTA)		3,5	

Tabell 1. Parkering för bil och cykel vid flerbostadshus

Vid en jämförelse där en genomsnittslägenhet beräknas till mellan 86–100 m<sup>2</sup> BTA skulle ett parkeringstal på 7,0 parkeringsplatser för bil per 1 000 m<sup>2</sup> BTA ungefär motsvara ett parkeringstal på 0,6–0,7 parkeringsplatser per lägenhet, inklusive besöksparkering. För en genomsnittslägenhet innebär det också att det ska tillskapas cirka 2 parkeringsplatser för cykel per lägenhet, inklusive besöksparkering.

### Parkering vid sammanbyggda och fristående småhus<sup>1</sup>

För fristående småhus anges inget parkeringstal varken för bil eller cykel i denna norm. Parkering för bil anordnas enligt krav i PBL. För sammanbyggda småhus ska det, utöver kraven från PBL, finnas minst 0,2 bilparkeringar per bostadsenhet för besökare.

---

<sup>1</sup> I denna norm används definitioner för småhus enligt Terminologicentrum, *Plan och byggtermer 1994*.

## Bedömning av parkeringsefterfrågan för verksamheter

Till skillnad från avsnittet om bostäder så anges det för verksamheter inga fasta parkeringstal för bil och cykel. Istället redovisas här referensvärden som utgångspunkt till en parkeringsutredning. Detta eftersom parkeringsefterfrågan kan skilja sig åt mellan olika verksamheter inom samma kategori.

För att uppskatta hur parkeringsefterfrågan för bil till verksamheter ser ut bör utredningen utgå från hur många verksamma och besökare (eller andra grupper) som förväntas använda fastigheten samtidigt, och hur många av dessa som anländer med bil. Vid andra verksamhetstyper än de som finns i tabell 2 bör lämpligt utrymme för parkering räknas fram utifrån liknande metod. Byggaktören eller fastighetsägaren och kommunens handläggare bör diskutera hur rimliga ingångsvärdena är i den specifika ny-, till- eller ombyggnationen inför beslut om parkeringstal för bil. För diskussionsunderlag och referensvärden, se tabell 2.

REFERENSTABELL PARKERINGSTAL, BIL		Zon 1		Zon 2		Zon 3	
Verksamhetstyp	Anställnings-/ besökstäthet (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)
	<b>Kontor</b>						
- Verksamma	35	40%	14.0	45%	15.8	50%	17.5
- Besökare	3	40%	1.2	45%	1.4	50%	1.5
<b>Detalj- och centrumhandel</b>							
- Verksamma	10	40%	4.0	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	35	30%	10.5	40%	14.0	45%	15.8
<b>Externhandel</b>							
- Verksamma	10	-	-	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	50	-	-	40%	20.0	45%	22.5
<b>Industri</b>							
- Verksamma	20	40%	8.0	45%	9.0	50%	10.0
- Besökare	2	40%	0.8	45%	0.9	50%	1.0
<b>Lager</b>							
- Verksamma	15	40%	6.0	45%	6.8	50%	7.5
- Besökare	2	40%	0.8	45%	0.9	50%	1.0
<b>Förskola</b>							
- Verksamma	22	40%	8.8	45%	9.9	50%	11.0
- Besökare	10	60%	6.0	65%	6.5	70%	7.0
- Elever	100	-	-	-	-	-	-
<b>Grundskola</b>							
- Verksamma	10	40%	4.0	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	10	50%	5.0	50%	5.0	50%	5.0
- Elever	100	-	-	-	-	-	-
<b>Vårdboende</b>							
- Verksamma	4	30%	1.2	40%	1.6	50%	2.0
- Besökare	5	25%	1.3	30%	1.5	45%	2.3

Tabell 2. Referenstabell med parkeringstal för bil.

Med hänsyn till erfarenhet, omvärldsbevakning och aktuella mobilitetstrender har en referenstabell för parkeringstal för cykel tagits fram. Parkeringstalet bör säkerställas genom en utredning eftersom parkeringstalet kan variera beroende på projekt och lokalisering. I referenstabellen nedan redovisas parkeringstalet som den totala andelen cykelparkering, det vill säga cykelparkering för både anställda och besökare.

REFERENSTABELL PARKERINGSTAL, CYKEL	ALLA ZONER
VERKSAMHETSTYP	P-tal /1000 m <sup>2</sup> BTA
Kontor	10–15
Detalj- och centrumhandel	12–22
Externhandel	12–22
Industri	6–12
Förskola	20–30
Grundskola	40–50
Vårdboende	5–10

Tabell 3. Referenstabell med parkeringstal för cykel.

## Parkering för rörelsehindrade

Tillgänglighetsanpassning för rörelsehindrade ska ske i enlighet med gällande anvisningar från Boverkets byggregler.

Parkering för person med funktionsnedsättning med särskilt parkeringstillstånd ska lokaliseras i direkt anslutning till målpunktens entré. Gångavståndet bör inte överstiga 25 meter. Tillräckligt utrymme ska finnas för rullstolsburna att lätt komma in och ut ur fordonet.

## Angöring

Plats för angöring för lastning samt på- och avstigning ska lokaliseras till strategiska målpunkter och prioriteras före annan bilparkering. Vid förskolor och skolor är det viktigt med möjlighet till säker angöring för lämning och hämtning av barn.

# Flexibla parkeringstal

Det beräknade parkeringstalet i föregående avsnitt visar hur många parkeringsplatser som efterfrågas om tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik förblir samma som i dagsläget. Om förutsättningarna för dessa färdmedel förbättras kan dock kravet på antalet parkeringsplatser för bil sänkas. Antalet parkeringsplatser för bil som behövs för att möta efterfrågan kan även sänkas ifall det finns potential för samnyttjande mellan olika användargrupper.

I dessa fall tillämpas flexibla parkeringstal och kommunen kan tillåta en reduktion av bilplatser. Ett krav för att reducera parkeringstalet för bil med dessa åtgärder är att byggaktören särskilt redovisar projektets förutsättningar och avsedda parkeringslösningar i en utredning och att sänkningen anses lämplig av kommunen.

## Reduktion för mobilitetshöjande åtgärder

Mobilitetsåtgärder ska förbättra förutsättningarna för att resa kollektivt, med cykel eller till fots. Exempel på mobilitetsåtgärder är exempelvis bilpool, cykelpool eller kostnadsfritt prova-på-erbjudande i kollektivtrafiken. De genomförda åtgärderna ska ha en betydande påverkan på efterfrågan för bilparkering. Parkeringstalet för bil bedöms kunna reduceras med 10–20% beroende vilken typ och hur många åtgärder som genomförs. Avtalstiden för mobilitetsåtgärderna ska vara minst 10 år. Lämplighetsbedömning utförs av kommunen.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas måste alla åtgärder i grundpaketet genomföras, se tabell 4.

Grundläggande åtgärder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Välkomstpaket, marknadsföring och information</li><li>• Kostnad för bilparkering faktureras separat</li><li>• Reserverade parkeringsplatser för bil begränsas (tillståndsparkering ska användas)</li><li>• Plan för uppföljning och utvärdering av åtgärder</li></ul>

Tabell 4. Lista över grundläggande åtgärder.

Utöver grundåtgärderna som redovisas i tabell 4, ska fastighetsägaren utföra ett paket av åtgärder riktade till den användargrupp de som de vill förbättra tillgängligheten för. För att uppnå en reduktion på 10% rekommenderas att utföra



mellan 3–5 åtgärder och för 20% reduktion rekommenderas mellan 5–8 åtgärder beroende på åtgärdernas storlek och projektets förutsättningar.

För icke-fysiska åtgärder (t.ex. medlemskap i bilpool eller periodkort till kollektivtrafiken) som inte går att redovisa i ansökan om bygglov ska inköpet styrkas med någon form av köpebevis, som avtal eller kvitto. Byggaktören ska även teckna ett mobilitetsavtal med kommunen där de bekräftar sitt åtagande att införa och långsiktigt upprätthålla åtgärderna ur mobilitetsplanen. Syftet med avtalet är att ge kommunen möjlighet till ersättning för ökad belastning på det kommunala parkeringsbeståndet om fastighetsägaren försummar sitt ansvar att ordna parkering.

## Reduktion för samnyttjande

Samnyttjande möjliggör att flera användare kan nyttja samma parkeringsplats då behovet av parkering skiljer sig åt vid olika tid på dygnet eller veckan mellan olika användare. Systemet möjliggör därmed ett resurseffektivt nyttjande av marken. En förutsättning är att parkeringsplatsen inte reserveras av någon användare. För att få marginal i systemet ska beläggningen som högst uppgå till 85 %, där de sista 15 % är en marginal för att säkerställa förändringar över tid.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas i projektet ska byggaktören visa hur stor samnyttjandepotentialen är. En bedömning av lämpligheten till samnyttjande ska göras i varje enskilt fall.

Ärendetyp	mån-tors 10-16	mån-tors 16-23	fre 10-16	fre 16-23	lör-sön 10-16	mån-fre natt	helg natt
Hem	60 %	80 %	50 %	78 %	70 %	95 %	95 %
Besök	20 %	25 %	35 %	43 %	100 %	10 %	20 %
Shopping	10 %	10 %	80 %	35 %	100 %	0 %	0 %
Nöje och kultur	45 %	65 %	20 %	100 %	55 %	0 %	5 %
Arbete	100 %	10 %	100 %	10 %	10 %	0 %	0 %

*Tabell 5. Referenstabell, stöd för bedömning av samnyttjandepotential. Värdena är endast en utgångspunkt, ej vedertagna i hela kommunen. Samtliga ärendetyper kan brytas ner i undergrupper, stor hänsyn bör tas till projektspecifika förutsättningar.*

## Reduktion för projektspecifik anpassning

Flexibla parkeringstal kan i vissa fall användas om byggaktören har projektspecifika siffror för parkeringstalets beräkningsvariabler.

Lämplighetsbedömning utförs av kommunen.

Särskild hänsyn bör tas till:

- avvikande boendestorlek och avsedda användare (specialboende).
- faktorer som kan motivera en förändrad zontillhörighet.
- avvikande eller betydande ändringar i bilnehav i närliggande områden.

Kommunen utvärderar i dialog med byggaktören ifall en reduktion är lämplig utifrån det redovisade underlaget och dess förutsättningar.

## Ordna parkering utanför egen fastighet

Parkering ska i första hand lösas på egen fastighet men i vissa fall är detta inte möjligt eller önskvärt. För att marken i tätort ska kunna utnyttjas mer effektivt kan det vara lämpligt att byggaktören får ordna sitt parkeringsutbud utanför sin egen fastighet.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas måste all parkering som löses utanför egen fastighet ligga inom ett acceptabelt gångavstånd från entré, se tabell 6.

Grupp	Acceptabelt gångavstånd cykelparkering [m]	Acceptabelt gångavstånd bilparkering [m]
Angöring	25	75
Besöksparkering	25	200
Parkering för boende	50	400
Parkering för sysselsatta	50	600

Tabell 6. Acceptabla gångavstånd för placering av cykel- och bilparkering. Avser längsta acceptabla avstånd.

## Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning inrättas genom en lantmäteriförrättning, och initiativ till det kan tas av kommunen eller fastighetsägarna. Denna lösning passar bäst vid

en samtidig lösning av parkeringsfrågan för flera fastigheter.  
Gemensamhetsanläggningen kan upprättas genom att göra bestämmelser om markreservat redan i detaljplanefasen.

## Parkeringsservitut

Ett parkeringsservitut innebär att en fastighet får rätt att till viss del utnyttja en annan fastighet (den tjänande fastigheten – den som har parkeringsanläggningen). Dock kan ansvaret för kostnader och drift inte regleras i servitut.

## Parkeringsköp

Parkeringsköp är när byggaktören tecknar avtal med annan fastighetsägare och får tillgång till en anläggning på kvartersmark. All parkering som löses utanför den egna fastigheten ska ligga inom ett acceptabelt gångavstånd från entrén. Avtalet för ett parkeringsköp ska gälla i 25 år. Parkeringsleverantören förbinder sig att ordna parkeringsplats åt fastighetsägaren i denna anläggningen. Parkeringsleverantören kan vara kommunen eller en privat aktör.

Det finns två typer av ersättning för parkeringsköp, friköp respektive avlösen. Friköp innebär att byggaktören betalar ett engångsbelopp per bilplats till leverantören och att leverantören sedan förvaltar anläggningen. Tids- och prisreglering är upp till leverantören. Avlösen innebär att fastighetsägaren förbinder sig att under ett visst antal år hyra det antal parkeringsplatser som krävs för fastigheten. Boende utan bil kan undkomma parkeringskostnaden om kostnaden för parkeringsplatsen bryts ut från övriga boendekostnaden.