

PARKERINGSNORM VELLINGE KOMMUN

ANTAGEN 2025-06-16



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	FÖRUTSÄTTNINGAR	4
	1.1 FÖRHÅLLNINGSSÄTT OCH APPLICERING AV NORM	4
	1.2 KRAV VID NY- OCH OMEXPLOATERING	4
2	ZONINDELNING	6
3	PARKERINGSTAL	7
	3.1 NORM FÖR BOSTÄDER	7
	3.2 NORM FÖR VERKSAMHETER	8
	3.3 SAMNYTTJANDE	11
4	RIKTLINJER FÖR PARKERINGAR	12
	4.1 PARKERING PÅ ALLMÄN GATUMARK	12
	4.2 HUR SKA PARKERINGSBEHOVET TILLGODOSES?	12
	4.3 ANGÖRING OCH TILLGÄNGLIGHET TILL PARKERING	13
	4.4 UTFORMNING AV PARKERING	13
	4.4.1 CYKELPARKERING	13

SAMMANFATTNING PARKERINGSTAL

Nedan listas en sammanfattning av parkeringstalen för olika funktioner för bil respektive cykel i kommunen. I sammanfattningen har parkeringstalen för anställda/boende och besökare slagits ihop. För att se fördelningen mellan dessa se kapitel 3.1 och 3.2.

I den nya parkeringsnormen har bland annat funktionen idrotts- och sportanläggning tillkommit. I varje funktion ingår parkeringstal för både **bil och cykel**.

Denna norm omfattar även besöksparkering för småhus och radhus även i de fall denna är enskild, se mer om detta under kapitel 3.1.

I tidigare norm har parkeringstalen för bostäder varit uteslutande baserade på enheter, i denna norm baseras i stället beräkningarna för flerbostadshus på BTA. För verksamheter baseras beräkningarna på BTA eller på antalet anställda/besökare eller elever.

Funktion	Zon	Bilplatser*		Cykelplatser*
Flerbostadshus	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo och Höllviken,	14 bpl/1000 kvm BTA		28 cpl/1000 kvm BTA
	Västra Ingelstad och Östra Grevie	16 bpl/1000 kvm BTA		28 cpl/1000 kvm BTA
	Övriga kommunen	18 bpl/1000 kvm BTA		28 cpl/1000 kvm BTA
Enbostadshus	Hela kommunen	Enskild parkering	2,2/enhet**	4/enhet
		Gemensam parkering	1,5/enhet	
Kontor	Vellinge tätort, Västra Ingelstad och Östra Grevie	18 bpl/1000 kvm BTA		16 cpl/1000 kvm BTA
	Skanör- Falsterbo, Höllviken och övriga kommunen	28 bpl/1000 kvm BTA		14 cpl/1000 kvm BTA
Detaljhandel	Vellinge tätort och Höllviken	10 bpl/1000 kvm BTA		15 cpl/1000 kvm BTA
	Övriga zoner	15 bpl/1000 kvm BTA		11 cpl/1000 kvm BTA
Dagligvaruhandel	Vellinge tätort och Höllviken	30 bpl/1000 kvm BTA		21 cpl/1000 kvm BTA
	Övriga zoner	45 bpl/1000 kvm BTA		13 cpl/1000 kvm BTA
Förskola	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo och Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	19 bpl/100 elever		29 cpl/100 elever
	Övriga kommunen	23 bpl/100 elever		22 cpl/100 elever
Grundskola	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo och Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	11 bpl/100 elever		55 cpl/100 elever
	Övriga kommunen	16 bpl/100 elever		50 cpl/100 elever
Restaurang/café	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo och Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	22 bpl/1000 kvm BTA		30 cpl/1000 kvm BTA
	Övriga kommunen	36 bpl/1000 kvm BTA		25 cpl/1000 kvm BTA
Idrotts- och sportanläggning	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo och Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	30 bpl/100 utövare/deltagare och besökare		30 cpl/100 utövare/deltagare och besökare
	Övriga kommunen	45 bpl/100 utövare/deltagare och besökare		20 cpl/100 utövare/deltagare och besökare
Industri/lager	Hela kommunen	0,7 bpl/anställd och besökare		0,5 cpl/anställd och besökare

*Inkluderar boende/anställda/utövare/elever och besökare. För att se uppdelning mellan de olika grupperna, se kapitel 3.1 och 3.2.

**Läs mer under 3.1 om hur detta hanteras.

Aldreboende/vårdboende	Särskild utredning krävs.
Närhandel	
Handel för skrymmande varor	
Industri/lager	
Gymnasieskola	

I FÖRUTSÄTTNINGAR

I.1 FÖRHÅLLNINGSSÄTT OCH APPLICERING AV NORM

Parkering och angöring har en betydande påverkan på hur kommunens mark används och utvecklas. Detta dokument ska användas som styrande för kommunens tjänstemän, politiker, byggherrar och övriga intressenter kring parkeringsfrågor. Dokumentet ska ligga till grund för planering och beslut både vid markupplåtelse, detaljplaner och i bygglovsprocessen. Dokumentet och dess krav för parkering gäller hela Vellinge kommun.

Att anordna parkering för det behov en fastighets användning/funktion ger upphov till är alltid fastighetsägarnas ansvar enligt Plan- och bygglagen (PBL). Att anordna parkering till en ny- eller omexploatering är alltså inte kommunens ansvar annat än i de fall som denna är fastighetsägare. När bygglov söks i ett område med en redan antagen detaljplan måste byggherren visa att parkering anordnas i enlighet med parkeringsnormen eller enligt det som anges i den aktuella detaljplanen. För denna redovisning har kommunen tagit fram denna parkeringsnorm som grund för beräkningarna av parkeringsbehovet.

Parkeringsnormen gäller som utgångspunkt vid bygglovsärenden. I samband med att bygglov söks kan sökande välja att tillämpa tidigare parkeringsnorm från 2007 i stället, i de fall den aktuella detaljplanen givits planbesked innan denna parkeringsnorm vunnit laga kraft. I samband med upprättande av ny detaljplan kan, vid bedömt behov, en separat parkeringsutredning genomföras som då i stället gäller i samband med kommande bygglovsansökningar för den aktuella planen.

Normen innehåller utöver parkeringstal även en zonindelning vars syfte är att anpassa parkeringstillgången vid ny exploatering efter efterfrågan på olika platser i kommunen. Genom att ange parkeringstal för cykel och bil anger kommunen vad som är en skäligen mängd minsta antal platser i olika geografiska lägen för olika typer av bostäder eller verksamheter. Normen omfattar även ett kapitel om hur parkeringsbehovet kan lösas samt riktlinjer för utformning/lokalisering av cykel- och bilparkering.

PLAN- OCH BYGGLOVSPROCESSEN

Detaljplanen är juridiskt bindande och sätter ramarna för hur fastigheter kan bebyggas. Detaljplaneprocessen syftar till att pröva en föreslagen markanvändnings lämplighet. En detaljplan reglerar markens användning och bebyggelsens utformning inom ett visst område, i syfte att möjliggöra ny bebyggelse, ändra bebyggelsens innehåll, säkerställa bevarande eller liknande. I detaljplanen redovisas förslag på markanvändning både för exploatering och parkering. I bygglovsskedet ska fastighetsägaren visa att fastighetens parkeringsbehov tillgodoses.

I.2 KRAV VID NY- OCH OMEXPLOATERING

Med stöd av Plan- och bygglagen, Boverkets Byggregler, Boverkets föreskrifter och allmänna råd kan kommunen ställa krav på hur och var parkering får eller inte får anläggas samt tillgängligheten till parkering och målpunkter.

BOVERKET

Angöring och parkering för rörelsehindrade

Enligt Boverkets Byggregler ska en angöringsplats för bilar finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri. I Boverkets Byggregler anges både föreskrifter och allmänna råd om hur parkeringsplatserna ska utformas.

Föreskrifter och allmänna råd för parkering med avseende på tillgänglighet finns även i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader, samt i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpbara hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser.

PLAN- OCH BYGGLAGEN

Att anordna, flytta eller väsentligt ändra parkeringar kräver bygglov. Parkeringar för en fastighet där det endast finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus är dock undantagna från bygglovsplikten om parkeringen enbart är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Parkeringsplats som anläggs med stöd av väglagen eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg är också undantagen från bygglovsplikten. Detaljplaner kan innehålla bestämmelser om var parkering får eller inte får finnas och bestämmelser kring markens egenskaper. Detaljplaner kan även innehålla in- och utfartsförbud mellan kvartersmark och allmän platsmark. Dessa bestämmelser gäller även om parkeringen inte är bygglovspliktig.

Plan- och bygglagen anger att en tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Även cyklar är fordon enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Att ordna parkering för byggnadsverk är fastighetsägarens ansvar och ska i huvudsak ske inom fastigheten eller lösas genom parkeringsköp, servitut eller i gemensamhetsanläggningar.

LADDINFRASTRUKTUR FÖR FORDON

Laddinfrastruktur är ett övergripande begrepp för fast utrustning som behövs för laddning av elfordon. Laddinfrastruktur kan delas upp i ledningsinfrastruktur och laddningspunkter:

- Med ledningsinfrastruktur avses ett förberedande system bestående av kanaler, tomrör, kabelstegar eller liknande där kablar till laddningspunkter enkelt kan dras fram.
- Med laddningspunkt avses utrustning för laddning av ett elfordon.

Sedan den 15 maj 2020 är laddning av elfordon ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen, PBL. Kraven innebär bland annat att nya bostadshus med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.

Övriga nya uppvärmda byggnader med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon. Reglerna ska även tillämpas vid ombyggnad av en byggnad. För ouppvärmade byggnader ställs inga krav. Reglerna tillämpas om man söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021.

2 ZONINDELNING

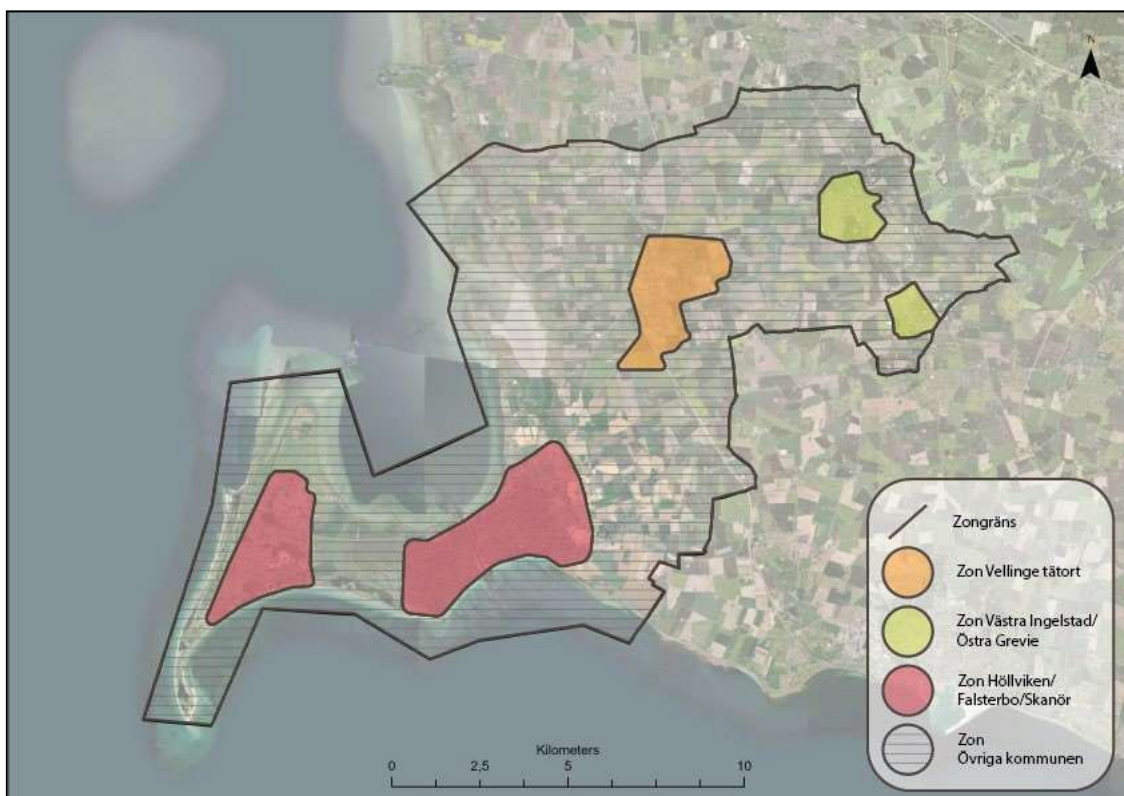
Zonindelningen är baserad på de olika orterna och områdenas förutsättningar för resande med olika trafikslag så som bil, cykel och kollektivtrafik samt den statistik för bilnehav som presenteras i bilaga 1.

Kommunen har med utgångspunkt i detta delats in i fyra olika zoner:

- Vellinge tätort
- Skanör-Falsterbo och Höllviken
- Västra Ingelstad och Östra Grevie
- Övriga kommunen

I de fall olika orter angetts tillhöra samma zon har bedömningen gjorts att förutsättningar för resande kan likställas med varandra.

I figur 1 nedan visas en illustration av de olika zonerna. Figuren ska användas som vägledning. I de fall ett projekt bedöms ligga i gränslandet mellan olika zoner kan en dialog med bygglovhandläggare hållas i syfte att gemensamt enas om projektets förutsättningar och zontillhörighet.



Figur 1. Zonindelning i Vellinge kommun.

3 PARKERINGSTAL

I denna parkeringsnorm används begreppet ljus BTA för bostäder och verksamheter (ljus bruttoarea) om inget annat anges. I ljus BTA ingår trapphus från markplan och uppåt. Begreppet ljus BTA innefattar inte utrymmen som garage, körytor, pannrum och fläktrum, samt förråd för bostäder, då dessa ytor inte ger upphov till ett parkeringsbehov. Resultatet som beräknas fram när ytan från dessa användningsområden subtraherats från bruttoarean likställs med ljus BTA.

Vid ändrad användning av verksamhet inom kategorierna handel och restaurang/café i centrumnära lägen krävs inte fler parkeringsplatser än den tidigare verksamheten har byggt ut. Samråd sker med bygglovshandläggare och antal tidigare utbyggda platser redovisas i bygglovsansökan.

3.1 NORM FÖR BOSTÄDER

Detta avsnitt redovisar normtal och riktlinjer för bostäder. Bilparkeringsbehovet för bostäder räknas ut för respektive bostadstyp.

För cykel gäller riktlinjen att det ska finnas minst en plats per boende samt plats för besökare. Normen för cykelparkering kan inte reduceras. Cykelparkering ska anordnas på kvartersmark.

FLERBOSTADSHUS

För flerbostadshus gäller parkeringstal baserade på ljus bruttoarea (BTA).

Tabell 1. Parkeringstal för flerbostadshus.

Flerbostadshus Zon	Bpl/1000 m2 ljus BTA		Cpl/1000 m2 ljus BTA	
	Boende	Besökare	Boende	Besökare
Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo och Höllviken	13	1	22	6
Västra Ingelstad och Östra Grevie	15			
Övriga kommunen	17			

ENBOSTADSHUS

Enbostadshus omfattar småhus och radhus. Parkeringstalet tillämpas per enhet och samma parkeringstal gäller i hela kommunen. Enskild bilparkering innebär att bilplats anordnas inom respektive tomt. Om gemensam parkering för bil anordnas finns möjlighet till samnyttjande och då kan behovet reduceras något, se tabell 2 nedan. Om en bilplats ordnas per tomt kan det överskjutande behovet ordnas som gemensam parkering, d.v.s. 0,5 bilplatser per bostad.

I de fall parkeringen löses som enskild parkering ska även 0,2 bilplatser per bostad anordnas för besöksparkering i närområdet. Detta kan ske till exempel genom en gemensam parkeringsyta för besöksparkering. För att detta ska vara möjligt behöver yta för besöksparkering säkerställas redan i detaljplanen. Eftersom möjligheterna att ordna besöksparkering vid enskild parkering kraftigt styrs av detaljplanen gäller detta endast för exploateringar inom planer som givits planbesked efter att denna norm antagits

Tabell 2. Parkeringstal för enbostadshus.

Enbostadshus Zon hela kommunen	Bpl/enhet				Cpl/enhet
	Enskild parkering		Gemensam parkering		Cykelparkering
	Boende	Besökare	Boende	Besökare	Boende och besökare
Småhus	2	0,2*	1,3	0,2*	4
Radhus					

*Kan ordnas på allmän plats.

3.2 NORM FÖR VERKSAMHETER

Detta avsnitt redovisar normtal och riktlinjer för olika typer av verksamheter. För verksamheter gäller parkeringstal baserade på ljus bruttoarea (BTA) om inget annat anges.

KONTOR

Zonindelningen för kontor baseras på möjligheten för anställda och besökare att resa med kollektivtrafik till och från arbetsplatsen. Detta bedöms i högre grad vara möjligt i tätorterna med pågatågstrafik samt hög turtäthet på busstrafik.

Tabell 3. Parkeringstal för kontor.

Kontor Zon	Bpl/1000 m2 ljus BTA			Cpl/1000 m2 ljus BTA		
	Anställda	Besökare	Totalt	Anställda	Besökare	Totalt
Vellinge tätort, Västra Ingelstad och Östra Grevie	25	3	28	14	2	16
Skånör-Falsterbo, Höllviken och övriga kommunen	25	3	28	12	2	14

HANDEL

Handel är indelad i kategorierna detaljhandel och dagligvaruhandel. Antalet besökare till handel varierar stort beroende på omsättning och läge. I regel är besöksstätheten högre för handelsbutiker i de mer centrala lägena.

Tabell 4. Bilparkeringstal för handel.

Funktion (bpl/1000 m2 ljus BTA)	Zon	Anställda	Besökare
Detaljhandel	Vellinge tätort och Höllviken	3	7
	Övriga zoner	5	10
Dagligvaruhandel	Vellinge tätort och Höllviken	5	25
	Övriga zoner	8	37

Tabell 5. Cykelparkeringstal för handel.

Funktion (cpl/1000 m2 ljus BTA)	Zon	Anställda	Besökare
Detaljhandel	Vellinge tätort och Höllviken	3	12
	Övriga zoner	2	9
Dagligvaruhandel	Vellinge tätort och Höllviken	5	16
	Övriga zoner	3	10

– Närhandel

Närhandel innefattar butiker och andra serviceverksamheter i mindre lokaler. Upptagningsområdet bedöms vara mycket lokalt för denna typ av verksamhet, därför bedöms parkeringsbehovet vara i stort sett obefintligt eller mycket lågt. Parkering för närhandel bedöms kunna samnyttjas med andra typer av centrumverksamheter då många besökare till verksamheten antas göra mer än ett ärende i centrum. Besökstiden i närhandelsbutiker bedöms även vara kortare besök där besökare inte står parkerade under en längre tid.

– Handel för skrymmande varor
Kräver att särskild utredning görs.

FÖRSKOLA OCH SKOLA

Vid förskolor och grundskolor finns behov av bilparkering för anställda samt korttidsparkering för vårdnadshavare som hämtar och lämnar barn. Parkeringstalet för bil baseras på bilplats/100 elever. Vid grundskola med stor andel barn i årskurs 4 och uppåt kan korttidsparkeringsbehovet delvis lösas genom en på- och avstigningsyta. Vid skolor med äldre barn kan det finnas behov av att komplettera med särskilda parkeringar för moped klass I utöver parkeringstalet för bil och cykel. För förskolor och skolor med barn som är yngre än årskurs 4 måste det vara möjligt att parkera och följa sitt barn in till förskola/skola.

Tabell 6. Bilparkeringstal för förskola och grundskola.

Funktion	Zon	Bpl/100 elever		
		Anställda	Korttidsparkering/Elever	Totalt
Förskola	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo, Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	6	13	19
	Övriga kommunen	8	15	23
Grundskola	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo, Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	5	6	11
	Övriga kommunen	8	8	16

Efterfrågan på cykelparkering kan se mycket olika ut beroende på årskurs och målgrupp och behovet varierar beroende på upptagningsområde och läge. En regel att förhålla sig till är att ju äldre barnen är desto fler cykelparkeringar behövs. Korttidsparkering i form av cykelparkering kan tillgodoses med enklare ställ eller uppställningsyta dedikerad för cyklar och behöver inte uppfylla riktlinjerna på utformning för cykelparkering som hittas i kapitel 4.4.1. Parkeringstalet för cykel baseras på cykelplats/100 elever.

Tabell 7. Cykelparkeringstal för förskola och grundskola.

Funktion	Zon	Cpl/100 elever			
		Anställda	Korttidsparkering	Elever	Totalt
Förskola	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo, Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	6	15	8	29
	Övriga kommunen	3	13	6	22
Grundskola	Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo, Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	5	10	40	55
	Övriga kommunen	3	7	40	50

– Gymnasieskola
Kräver att särskild utredning görs.

RESTAURANG/CAFÉ

Tabell 8. Parkeringstal för restaurang och café.

Restaurang/café	Bpl/1000 m2 ljus BTA			Cpl/1000 m2 ljus BTA		
	Anställda	Besökare	Totalt	Anställda	Besökare	Totalt
Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo, Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	7	15	22	7	23	30
Övriga kommunen	12	24	36	5	20	25

SÄRSKILD UTREDNING

Det finns verksamheter som är svåra att generalisera och som därför inte har angivna parkeringstal. För särskilda verksamheter och besöksmål som inte omfattas av parkeringsnorm krävs alltid en särskild parkeringsutredning. I en särskild utredning ska andel samtida anställda och besökare i lokalen samt andelen av dessa som färdas med bil respektive cykel styra bedömningen. För idrotts- och sportanläggningar samt industri/laget har dock parkeringstal per utövare/deltagare/anställda och besökare tagits fram som ska styra bedömningen.

ÄLDREBOENDE/VÅRDBOENDE

Med äldreboende och vårdboende avses boendeformer där hyresgästen har ett visst behov av stöd. Hyresgästen kan bo i egen lägenhet eller i gruppboende. Parkeringsbehovet varierar beroende på vilket behov av stöd som hyresgästerna har samt deras förmåga att cykla och köra bil. För vissa typer av äldreboende och vårdboende krävs endast parkering för besökare och anställda. Eftersom parkeringsbehovet kan variera finns ingen fast norm för äldreboende och vårdboende, utan en särskild utredning krävs i varje enskilt fall. I en särskild utredning ingår även en bedömning av behovet av antal parkeringar för rörelsehindrade.

IDROTTS- OCH SPORTANLÄGGNING

Parkeringsbehovet för idrotts- och sportanläggningar baseras på bilplats/cykelplats per 100 utövare/deltagare/besökare i den timme som är dimensionerande på månadsnivå då anläggningen bedöms nyttjas maximalt. Vid beräkningen är det viktigt att hänsyn tas till att viss överlappning kan ske, till exempel vid byte av träningsgrupper. Det kan finnas behov av att komplettera med särskilda parkeringar för moped klass I utöver parkeringstalet för bil och cykel.

Tabell 9. Parkeringstal för idrotts- och sportanläggning.

Idrotts- och sportanläggning	Bpl/100 utövare/deltagare/anställda och besökare	Cpl/100 utövare/deltagare/anställda och besökare
Zon		
Vellinge tätort, Skanör-Falsterbo, Höllviken, Västra Ingelstad och Östra Grevie	30	30
Övriga kommunen	45	20

INDUSTRI/LAGER

Vid etablering av industri eller lager ska en särskild utredning genomföras. Antalet besökare till industri och lager bedöms vara lågt. Behovet för bil- och cykelparkering antas därför kunna rymmas inom parkeringstalet för anställda. Industri- och lagerfastigheter bedöms ofta ligga i områden med en sämre tillgänglighet för färdmedel så som kollektivtrafik och cykel.

Anställningstätheten för denna typ av verksamhet kan variera kraftigt, därför beräknas parkeringsbehovet utifrån antalet anställda i stället för 1000 m² ljus BTA. Parkeringstalen nedan ska ses som en vägledning och ge en indikation på hur mycket parkering som kan förväntas behövas.

Tabell 10. Parkeringstal för industri och lager.

Industri/lager	Bpl/anställd	Cpl/anställd
Zon	Anställda och besökare	Anställda och besökare
Hela kommunen	0,7	0,5

3.3 SAMNYTTJANDE

Samnyttjande innebär att en bilplats kan nyttjas av flera olika bilar under ett dygn om bilarna gör anspråk på platsen vid olika tidpunkter. Vid samnyttjande reserveras platserna inte för någon användare. För att samnyttjande ska vara möjligt måste parkering ske på en plats som flera olika funktioner har möjlighet att nyttja.

Om byggherren vill reducera parkeringstalet genom samnyttjande av parkering ska detta redovisas särskilt. Beläggningsgrader för dimensionerande tider i nedanstående tabell ska vara beräkningsgrundande.

Efter beräkning av samnyttjande ska de parkeringstal som blir dimensionerande tillgodoses i bygglovsansökan. I de fall det sammanlagda parkeringsbehovet efter samnyttjande blir lägre än en enskild funktions enskilda parkeringsbehov ska den enskilda funktionens parkeringsbehov uppfyllas enligt normen.

Tabell 11. Samnyttjandetabell för bostäder och verksamheter.

Beläggning i procent (%)				
Kategori	Vard. 9-16	Fre. 16-19	Lör. 10-15	Kväll+natt
Bostäder				
- boende	75	75	75	100
- besök	10	40	70	50
Kontor	60-80	20	10	5
Handel				
- livsmedel	40	100	80	-
- detaljhandel/ nöje/restaurang	40	80	100	-
Skola/förskola	90	10	-	-
Idrottsanläggning i anslutning till skola	10	80	100	80

4 RIKTLINJER FÖR PARKERING

4.1 PARKERING PÅ ALLMÄN GATUMARK

Parkering på allmän gatumark är till för allmänheten – det vill säga alla. Parkeringsplatser kan inte dedikeras till utvalda fordon, personer eller grupper av personer. Inte heller vikas för parkering för boende i en speciell fastighet. Detta gäller också för parkering för rörelsehindrade på allmän gata.

Parkering för rörelsehindrade kan tidsregleras, Finns ingen tidsangivelse gäller de generella parkeringsreglerna, det vill säga man får parkera som längst 24 timmar på vardagar (normalt måndag-fredag). Lördag, söndag samt dag före röd dag gäller inte tidsbegränsningen på 24 timmar. Därefter behöver man flytta sin bil. Det är inte tillåtet att parkera sin bil under längre tid än så.

Parkering för rörelsehindrade bör inrättas efter de behov som finns. allmänna väghållaren kan inte garantera att parkeringsregleringen alltid kommer vara densamma, eftersom det kan uppkomma andra behov som behöver tillgodoses eller förändringar i infrastruktur som påverkar.

Parkering för rörelsehindrade på gatumark kan inte medräknas när parkeringsbehovet för fastigheter räknas fram enligt den gällande parkeringsnormen. Det är däremot möjligt att behovet av angöring kan anses uppfyllt i de fall det finns angöringsyta på allmänplatsmark inom 25 meter från exploaterings entré.

4.2 HUR SKA PARKERINGSBEHOVET TILLGODOSES?

Cykelparkering ska alltid lösas på kvartersmark och normalt inom den egna fastigheten. Bilparkeringsbehovet kan lösas på flera olika sätt genom parkering på egen fastighet, parkeringsköp, servitut eller gemensamhetsanläggningar.

Placering av bilparkeringsplatser är något flexibel där ett visst gångavstånd kan accepteras (ej parkering för rörelsehindrade). Gångavståndet till bilparkeringen påverkar hur attraktiv en parkering upplevs vara. I tabell 12 nedan redovisas maximalt gångavstånd mellan parkering och olika målpunkter. Att ett visst gångavstånd accepteras öppnar upp för en större flexibilitet vid planering av parkering samt kan skapa plats för andra funktioner så som cykelparkering, grönska och vistelseytor i exploaterings direkta närhet.

Tabell 12. Maximalt gångavstånd mellan parkering och målpunkter.

Funktion	Maximalt gångavstånd
Parkering för boende	300 m
Besöksparkering för boende	400 m
Arbetsplatsparkering	400 m
Besöksparkering för besökare till handel, café/ restaurang och andra verksamheter	200 m

Bilparkering kan anordnas genom parkeringsköp som innebär att fastighetsägaren tecknar avtal med en annan part/fastighetsägare/operatör som genom avtalet åtar sig att tillhandahålla den mängd parkeringsplatser en exploatering ger upphov till på en specifik plats. Ett parkeringsköp kan göras för både delar och hela parkeringsbehovet.

Avtal för parkeringsköpet ska bifogas vid bygglovsansökan där det tydligt framgår antal platser och vilka platser som avses samt hur de är lokaliserade i förhållande till byggnationen. Avtalet ska vara undertecknat av båda aktörerna. Ett parkeringsköp behöver inte innebära att platser öronmärks för en viss exploatering utan ska i stället möjliggöra för de som är verksamma/boende i den nya exploateringen att hyra parkeringsplatser vid behov.

Parkeringsbehovet kan även lösas via servitut eller en gemensamhetsanläggning.

4.3 ANGÖRING OCH TILLGÄNGLIGHET TILL PARKERING

Vid planering av nya exploateringsområden är det viktigt att behovet av angöringsytor tillgodoses. Angöring kan innebära plats på vilken ett fordon kan angöra för till exempel på- och avstigning eller lastning/lossning av gods, men inte parkera. Parkering för rörelsehindrade ska utgöra minst 2 % av det totala parkeringsbehovet för en ny exploatering (dock minst 1).

Angöring kan lösas inom den egna fastigheten, denna kan dock inte tillgodoräknas för att uppfylla fastighetens parkeringsbehov om denna inte utformas som en regelrätt parkeringsplats med möjlighet att parkera. I de fall angöring är svår eller omöjlig att lösa inom den egna fastigheten kan denna yta även lösas inom allmän platsmark. Det är därför av stor vikt att detta behov tas hänsyn till vid framtagande av detaljplaner.

Det kan vara möjligt att samordna angöring med utrymme för lastning/lossning, avfallshantering eller liknande funktioner.

4.4 UTFORMNING AV PARKERING

Syftet med de riktlinjer för parkering som presenteras i detta avsnitt är att säkerställa att samtliga parkeringsplatser blir användbara och ändamålsenliga.

För bilparkering (dock ej parkering för rörelsehindrade) ska breddmättet 2,5 m eftersträvas. I de fall en parkering ligger i direkt anslutning till ett fast hinder, så som en vägg eller mur bör 0,25 meter adderas till parkeringsplatsens bredd.

4.4.1 CYKELPARKERING

Nedan listas vägledande råd och riktlinjer för utformning och placering av cykelparkering.

UTFORMNING

- Cirka 10 % av cykelställen utformas för platskrävande cyklar och moped klass II. Varje ställ som rymmer en platskrävande cykel kan tillgodoräknas för två vanliga cyklar.
- Alla cykelställ utomhus (inkl. väderskyddade ställ utomhus) utanför låsbart utrymme ska möjliggöra fastlåsning av cykelram och vara förankrade.
- Cirka 30 % av cykelställen vid flerbostadshus ska vara väderskyddade. Dessa placeras antingen inomhus eller under väderskydd.

LOKALISERING

- Det ska eftersträvas att cykelparkering kan ske i nära anslutning till entréer. Cykelparkering i anslutning till skolor bör i stället placeras i anslutning till entrén till skolområdet.
- Vägen till cykelparkering ska vara framkomlig och inte begränsas av hinder i form av höga trösklar, många dörrar, lågt i tak eller trappor. Dörrar ska förses med automatisk dörröppning.
- Platsen ska alltid vara tillgänglig och inte samnyttjas med andra funktioner som exempelvis förråd, avfallshantering och liknande.