


Parkeringsriktlinjer för cykel och bil

Svalövs kommun
2021





Fastställt av kommunfullmäktige 2022-01-31, § 7
Uppdaterad av: Matilda Sandqvist
i samarbete med tjänstepersoner på
Plan- och Exploateringsenheten.

► Innehållsförteckning

Inledning	1
Lag gällande parkering	
Kommunens mål kopplade till parkering	
Förutsättningar	2
Biltäthet	
Boendetäthet	
Parkeringstal	
Cykelparkering	3
Utformning	
Parkeringstal för cykel	
Bilparkering	4
Utformning	
Stationsnära läge	
Parkeringstal för bil	
Sammanvägd bedömning för bilparkeringsbehovet	
Samnyttjande av parkeringsplatser	
Krav på laddinfrastruktur för elfordon	
Parkering för rörelsehindrade	
Tabell Parkeringstal för Svalövs kommun	9





► Inledning

Dessa parkeringsriktlinjer är en uppdatering av Parkeringsriktlinjer "Parkeringstal för cykel och bil i Svalövs kommun" som fastställdes av kommunfullmäktige 2018-04-23.

Parkeringsriktlinjer är avsedda att fungera som en vägledning vid detaljplaneläggning och bygglovshantering. För att riktlinjerna ska vara användbara krävs att de svarar mot kommunens nuvarande mål och visioner samtidigt som de fungerar väl tillsammans med dagens parkeringssituation. Därför ska riktlinjerna följas upp vartannat år och vid behov uppdateras av Samhällsbyggnadsnämnden.

Riktlinjerna ska tillämpas vid nybyggnation, tillbyggnad och vid ändrad användning av befintlig funktion. Riktlinjerna är vägledande för att beräkna vilket parkeringsbehov som ska tillgodoseas av fastighetsägare eller byggherre, både gällande bil- och cykelparkering.

Lag gällande parkering

Enligt Plan- och Bygglagen, PBL(2010:900) 8 kap. 9-10 §§, är det fastighetsägaren som har ansvaret för att tillgodose behovet av parkeringsplatser för fastigheten medan det är kommunen som har ansvaret att säkerställa att behovet för fastigheten är uppfyllt.

Detta kan kommunen säkerställa i detaljplan. Enligt PBL(2010:900) 4 kap. 13 § får kommunen i en detaljplan bestämma krav på utrymme för parkering, placering och utformning av parkeringsplatser samt att viss mark inte får användas till parkering.

Kommunen är skyldig att, enligt likställighetsprincipen i kommunallagen(2017:725) 2 kap. 3 §, behandla alla lika om det inte finns skäl för annat. Med parkeringsriktlinjerna underlättas detta arbete, då alla beslut och krav utgår från samma grund. Vid detaljplanering utgår kommunen från parkeringsriktlinjerna för att beräkna behovet av parkeringsplatser på fastigheten. Vid bygglovsansökan ska kommunen säkerställa att fastighetsägaren uppfyller de krav på parkering som parkeringsriktlinjerna beskriver samt följer eventuella regleringar av parkering i gällande detaljplan.

Kommunens mål kopplade till parkering

Enligt kommunens gällande översiktsplan 2021 med utblick mot 2040 ska kommunen utvecklas i centrala och stationsnära lägen. Där vill kommunen utvecklas genom förtätning och effektivt utnyttjande av mark så både bostäder och service ges plats i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Parkeringsriktlinjerna kan hjälpa till att uppnå dessa utvecklingsstrategier, genom att riktlinjerna går i linje med kommunens mål och planeringsstrategier.

Kommunen ska verka för att stärka och effektivisera parkeringsmöjligheterna för cykel och bil, enligt översiktsplanens planeringsprinciper. Kommunen verkar även för levande centrum i samtliga tätorter och eftersträvar ett effektivt utnyttjande av marken. För att uppnå mål som dessa är frågan om parkering viktig att behandla.



► Förutsättningar

Svalövs kommun är till stora delar en bilberoende kommun. Möjligheten att resa kollektivt och närheten till service är begränsad utanför tätorterna. Från och med december 2021 kommer fem av sex tätorter i kommunen ha tågstation med regelbunden tågtrafik. Det innebär en större möjlighet att enkelt ta sig kollektivt till och från större städer i regionen. Kommunen har ett antal regional busslinjer som kopplar samman kommunens tätorter och några av grannkommunerna. Avståndet mellan kommunens tätorter är relativt långt och idag finns endast cykelförbindelse mellan tätorterna Svalöv och Teckomatorp.

Svalöv kategoriseras enligt SKR:s kommungruppsindelning (2017) som en pendlarkommun nära större stad, minst 40 procent av boende i kommunen pendlar till arbete i en större stad.

Biltäthet

Biltätheten varierar i olika delar av kommunen beroende på faktorer såsom läge, tillgång till service och kollektivtrafikförsörjning. Enligt SCB (2021:3) var biltätheten i Svalövs kommun år 2020¹ 484 bilar per 1000 invånare. Jämfört med kommunerna i nordvästra Skåne är biltätheten i Svalöv bland de högsta där endast Klippan och Bjuv hade högre biltäthet år 2020.

Boendetäthet

Enligt SCB var boendetätheten i Svalövs kommun 1,6 personer per bostad för bostadsrätter och 1,9 personer per bostad för hyresrätter år 2012-2019. För småhus med äganderätt är boendetätheten 2,9 personer per bostad och för småhus med bostadsrätt 2,4 personer per bostad.

Med kommunens biltäthet och boendetäthet leder det i snitt till att varje bostad tilldelas 0,8 – 0,9 bilar i flerbostadshus och 1,2 – 1,3 i småhus. Detta ger en indikation gällande behovet av parkering dock varierar behovet fortfarande beroende på var i kommunen bostaden är placerad och vilket typ av boende det är.

Parkeringsstal

Det finns flera sätt att ange parkeringstal:

- Antal parkeringar per 1000 kvm BTA (bruttoarea)².
- Fasta parkeringstal genom bilplats per lägenhet/bostad.

När det kommer till flerbostadshus och verksamheter i Svalövs kommun anges parkeringstalet i antal parkeringsplatser per 1000 kvm BTA medan småhus anges i bilplats per bostad. För särskilt boende med vårdbehov utgår parkeringsbehovet utifrån antal anställda och lägenhetsantal. För verksamheter görs en bedömning utifrån det bestämda medeltalet eller en särskild bedömning för specifik verksamhet.

Särskild bedömning av parkeringsbehovet samt bedömning i samband med reducering eller samnyttjande av parkeringsplatser görs av kommunen under detaljplanläggningen eller i bygglovsprocessen.

¹ Privatägda personbilar fördelat på befolkningen, exklusive bilar ägda av juridiska personer och enskilda firmor

² 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

► 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. Cykelparkeringens placering och utformning kan vara avgörande för benägenheten att cykla.

Utformning

För att uppnå attraktiv cykelparkering bör avståndet mellan boende/verksamhet och cykelparkering vara kortare än tillhörande bilparkering för att uppmuntra till ett hållbart resande. Avståndet från entré till cykelparkering bör vara kortare än 25 meter. Vid utformning av cykelparkering bör minst hälften av boendeplatserna vara väderskyddade. Däremot behöver inte cykelparkering för besökare väderskyddas. Det bör även finnas plats för bredare cykelfordon och möjlighet till cykelgarage eller cykelförråd vid bostaden. Samtliga parkeringsplatser ska ge möjlighet att på ett säkert sätt låsa fast cykeln.

Vid tågstation eller busstorg bör väderskyddade cykelparkeringar byggas i anslutning till hållplatsen och prioriteras närmare än bilparkering. Det är även viktigt att samtliga parkeringsplatser ger möjlighet att säkert låsa fast cykeln. Det bör även finnas möjlighet att pumpa sin cykel på dessa centrala platser. Det är viktigt att cykelparkeringen utformas så den upplevs trygg och säker samt är smidig och enkel så medborgare vill använda parkeringen.

Parkeringstal för cykel

Nedan görs en indelning avseende boendeparkering respektive parkering för verksamheter. På kvartermark ska parkering för boende prioriteras före besöks- och kundparkering. Sist tillgodoses behovet för arbetsplatsparkering. Däremot ska inte parkering prioriteras över grönytor, lekutrymme för barn eller mötesplatser för boende. Speciellt i områden som är mer tätbebyggda och centralt belägna.

Boenden

Där antalet boende är känt eller kan uppskattas bör det finnas en cykelparkering per boende samt plats för besökare. Vid planering av bostäder gäller följande parkeringstal för cykel, där besöksparkering ingår.

Boende	Cykelparkering
Småhus, egen p-plats	Anordnas på hustomt
Småhus, gemensam p-plats	Anordnas på hustomt
Flerbostadshus, gemensam p-plats	25 platser per 1000 m ² BTA
Särskilt boende utan vårdbehov	Särskild bedömning
Särskilt boende med vårdbehov,* gemensam p-plats	För 40 % av de anställda

* En- och tvårumslägenheter med vårdbehov. Exempelvis äldreboende, trygghetsboende eller LSS-boende.

Verksamheter

Vid planering för verksamheter ska parkeringstalet för cykel anpassas efter det aktuella behovet. Behovet för olika verksamheter kan skilja sig markant då antal anställda/besökare varierar stort beroende på typ av verksamhet.

Nedan beskrivs medeltal för olika typer av verksamheter. Detta medeltal utgör sedan utgångspunkt för att uppskatta behovet av parkeringsplatser. Parkeringsbehovet utreds för varje verksamhet och behovet bestäms utifrån typ av verksamhet, antal anställda och antal besökare för verksamheten.

Verksamhet	Cykelparkering (antal platser/1000 m ² BTA)
Kontor (40 pers)	25
Handel	25
Industri	5
Grundskola, gymnasium	30 - 45
Förskola	15
Hotell, restaurang, samlingslokal	Särskild bedömning

Parkering för anställda, besökare och elever ingår.

Behovet av parkeringsplatser och cykelparkering vid förskolor och skolor varierar beroende på läge och elevernas ålder. Eftersom behovet av cykelparkeringar ökar med elevernas ålder bör skolans årskurser tas i beaktning vid utredning av antalet parkeringsplatser.

Behovet av parkeringsplatser för industri varierar beroende på typ av industri. Antalet anställda per BTA beror även på typ av industri. Detta kan medföra att det verkliga parkeringsbehovet för verksamheten frångår medeltalet i riktlinjerna kraftigt. Därför är det viktigt att i plan- och bygglovsskedet klargöra verksamhetens verkliga behov.

► Bilparkering

Svalövs kommun vill i enlighet med översiktsplan 2021 utveckla kommunen genom förtätning och exploatering i stationsnära lägen. För att effektivt utnyttja den mark som ska exploateras kan effektiv bilparkering vara en viktig faktor. Därför är det viktigt att ha riktlinjer som möter dagens behov men samtidigt ger utrymme för utveckling av hållbart resande. Val av utformning och placering av bilparkering kan avgöra invånarens val av transportsätt.

Utformning

Avståndet från bilparkering till bostad bör vara kortare än 200 meter. Besökande till bostaden 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 från entré.

Vid utformning och placering av parkeringsplatser ska störningar från bilstrålkastarnas ljuskäglor, avgaser och buller minimeras. I tätare och centrala områden i kommunen bör genomsläpplig beläggning på parkeringsplatser eftersträvas.

Vid anläggande av pendlarparkeringar ska det eftersträvas att anlägga dessa så nära tåg- eller busstationen som möjligt för att främja resandet med kollektivtrafik. Dock ska cykelparkering och busshållplats prioriteras närmast tågstationen.

Stationsnära läge

I Svalövs kommun definieras ett stationsnära läge vara ett område som har eller planeras ha god åtkomst till en kollektivtrafiknod med attraktiv kollektivtrafik och där utformning av bebyggelsen och Ortsstrukturen främjar nyttjandet av denna. I ett sådant läge anses parkeringsbehovet lägre då möjligheten att arbetspendla och resa kollektivt är goda. För att en fastighet ska ligga i ett stationsnära läge i Svalövs kommun ska gångavståndet till tågstation vara högst 600 meter, faktiskt avstånd³. För dessa fastigheter är parkeringstalet för bil lägre jämfört med övriga delar av kommunen.

Parkeringstal för bil

Nedan görs en indelning med avseende på boendeparkering respektive parkering för verksamheter. På kvartersmark ska parkering för boende prioriteras före besöks- och kundparkering. Sist tillgodoses behovet för arbetsplatsparkering. Parkering ska däremot inte prioriteras över grönytor, lekutrymme för barn eller mötesplatser för boende. Detta gäller särskilt i tätbebyggda områden och på fastigheter som är centralt belägna.

Kommunen har ingen skyldighet att ordna besöksparkering på allmän plats.

Vid exploatering av områden med begränsad kvartersmark med ett attraktivt läge kan parkering på gatemark tillgodose en viss del av parkeringsbehovet om ett högre exploateringstal vill uppnås. Särskild utredning krävs vid användning av gatemark för att möta parkeringsbehovet.

Parkeringstal för boende

Vid planering av bostäder gäller följande parkeringstal för bil, där besöksparkering ingår.

Boende	Bilparkering	
	Stationsnära	Övrigt
Småhus, egen p-plats	1 plats per hus	1+1* platser per hus
Småhus, gemensam p-plats	0,8 plats per hus	1,4 platser per hus
Flerbostadshus, gemensam p-plats	8 platser per 1000 m ² BTA	12 platser per 1000 m ² BTA
Särskilt boende utan vårdbehov	Särskild bedömning	Särskild bedömning
Särskilt boende med vårdbehov**, gemensam p-plats	För 50 % av de anställda och 30 % av lägenhetsantal för besökande	För 70 % av de anställda och 40 % av lägenhetsantal för besökande

* En anlagd parkeringsplats plus utrymme intill för att senare kunna anlägga en plats till.

** En- och tvårumslägenheter med vårdbehov. Exempelvis äldreboende, trygghetsboende eller LSS-boende.

Parkeringsbehovet varierar med lägenhetsstorlek och detta måste tas i åtanke vid planering av parkering. Gällande boenden anpassade till en särskilt grupp ska parkeringsbehovet särskilt utredas. Detta gäller bland annat studentboenden och seniorboende. Vid särskilt boende för personer med stort vårdbehov krävs parkering endast för anställda och besökande. Särskild hänsyn ska tas till behovet av parkeringsplatser för rörelsehindrade personer samt närhet till eventuell av- och påstigningszon.

³ Faktiskt avstånd är det avstånd som personen måste gå mellan start- och målpunkt.

Parkeringsstal för verksamheter

Vid planering för verksamheter ska parkeringstalet anpassas utifrån det aktuella behovet. Behovet för enskild verksamhet kan skilja sig markant då antal anställda/besökare varierar stort beroende på typ av verksamhet.

Även på arbetsplatser varierar parkeringsbehovet utifrån kollektivtrafikförbindelser och gång- och cykelmöjligheter. Verksamheter i centrala lägen, med närhet till kollektivtrafik eller goda cykelförbindelser har ett mindre parkeringsbehov och detta ska vägas in i den sammanvägda bedömningen.

I plan- och bygglovsskedet görs en uppskattning om hur många anställda och besökare den planerade verksamheten förväntas kunna ha. Parkeringsbehovet preciseras i förhållande till antingen känt antal anställda och besökare eller uppskattat antal anställda och besökare.

Nedan beskrivs ett medeltal för verksamheter och dessa är utgångspunkt när antalet parkeringsplatser bestäms. Parkeringsbehovet utreds för varje verksamhet och behovet bestäms utifrån typ av verksamhet, antal anställda, besöksfrekvens för verksamheten samt dess förutsättningar.

Verksamhet	Bilparkering (antal platser 1000 m2 BTA)	
	Stationsnära	Övrigt
Kontor (40 pers)	16	25
Handel	15	30
Grundskola, gymnasium	8	15
Förskola	8	15
Industri	Särskild bedömning	14
Hotell, restaurang, samlingslokal	Särskild bedömning	Särskild bedömning

Parkering för anställda, besökare och elever ingår.

Behovet av parkeringsplatser och cykelparkering vid förskolor och skolor varierar beroende på läge och åldrar. Besöksplatser vid grundskolor och förskolor utformas som trafiksäker angöring för hämtning och lämning.

Behovet av parkeringsplatser för industri varierar beroende på typ av industri. Antalet anställda per BTA beror även på typ av industri. Detta kan medföra att det verkliga parkeringsbehovet för verksamheten frångår medeltalet i riktlinjerna kraftigt. Därför är det viktigt att i plan- och bygglovsskedet klargöra verksamhetens verkliga behov.



Sammanvägd bedömning för bilparkeringsbehovet

Om åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan genomförs ska en reduktion av antal bilparkeringsplatser kunna ske med upp till 30 procent. Reduceringen utgår från ovan angivna parkeringstal/medeltal. Andra åtgärder än de som exemplifieras här kan genomföras. Fastighetsägaren kan själv föreslå åtgärder för att minska parkeringsbehovet. En reduktion av parkeringsplatser görs genom särskild utredning och valda åtgärder för reducerat parkeringsbehov ska dokumenteras för fastigheten. En reduktion kan bli aktuell om exempelvis:

Centralt läge:

Reducering för centralt läge går inte att använda för fastighet i stationsnära läge.

- Möjligheterna att resa med kollektivtrafik är goda.
- Bostaden eller verksamheten har tillgång till service inom 400 meter faktiskt avstånd.
- Möjlighet finns att använda kantsstensparkering till viss andel av parkeringsbehovet (särskild utredning krävs).

Alternativt resande:

- Medlemskap i bilpool garanteras i minst fem år.
- Bostaden erbjuder cykelpool av cyklar, elcyklar eller lådcyklar i minst fem år.
- Realtidsinformation för kollektivtrafik och/eller samåkning finns på arbetsplatsen.
- Tillåtelse finns att arbeta hemifrån.
- Intelligent leveransskåp eller utrymme för hemleverans i fastigheten.

Verksamhet:

Möjlig reduktion på grund av följande åtgärder bestäms verksamhetspecifikt.

- Bostaden eller verksamheten är av en speciell typ som inte kräver antalet parkeringsplatser efter parkeringstalet.
- Flexibla arbetstider tillämpas i större utsträckning.
- Samutnyttjande av parkeringsplatser kan ske med annan verksamhet.

Inom varje åtgärdstyp; centralt läge, alternativt resande och verksamheter, kan en reduktion av antalet parkeringsplatser ske med högst 10 procent. Flera typer av åtgärder kan kombineras för en större reduktion dock är maximala reduktionen 30 procent. En sammanvägd bedömning görs av kommunen för varje fall utifrån reduceringsåtgärder, typ av fastighet och placering. Eventuell reduktion och typ av åtgärder ska tydligt beskriva i planbeskrivningen i detaljplanen.

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 lokaltipers maximala parkeringsefterfrågan infaller vid olika tidpunkter.

Samnyttjandeavdrag görs utifrån sammansättningen av aktuella lokalkategorier och dess faktiska arbets- och öppettider. 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 som görs av kommunen och hur samnyttjandet av parkeringsplatser ska användas är viktigt att tydligt beskriva i planbeskrivningen i detaljplanen.

Krav på laddinfrastruktur för elfordon

I samband med uppförande av byggnad ställs egenskapskrav på laddinfrastruktur i Plan- och bygglagen, PBL. Dessa krav gäller både vid ny- och ombyggnation för byggnader där behovet av bilparkering är fler än tio parkeringsplatser. Vad för utrustning eller förberedelse för laddning som krävs framgår i Plan- och byggförordningen(2011:338) 3 kap. 20 b §.

Laddinfrastruktur innefattar den fasta utrustning som behövs för laddning av elfordon. Det vill säga det förberedande system med kanaler, tomrör eller liknande där laddningspunkter senare kan installeras. Med laddpunkt menas den utrustning som krävs för själva laddningen av elfordon.

Parkering för rörelsehindrade

Byggnader ska vara tillgängliga för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. En till tre procent av samtliga bilplatser ska anpassas för rörelsehindrade. Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för rörelsehindrade ska Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter följas.

Minst en parkeringsplats ska kunna ordnas inom 25 meter från entré. Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på platser för rörelsehindrade samt behov av av- och påstigningszon vid entrén, t.ex. vid vårdinrättningar och särskilt boende med vårdbehov, 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 specialfordon såsom promenadscooter, trehjulig cykel och elrullstol. Möjlighet till laddning av batterier bör förberedas i samband med nybyggnation.



► Tabell Parkeringstal för Svalövs kommun

Typ av fastighet	Cykelparkering	Bilparkering	
		Stationsnära	Övrigt
Bostäder minimala			
Småhus, egen p-plats	Anordnas på hustomt	1 plats per hus	1+1* platser per hus
Småhus, gemensam p-plats	Anordnas på hustomt	0,8 plats per hus	1,4 plats per hus
Flerbostadshus gemensam p-plats	25 platser per 1000 m ² BTA	8 platser per 1000 m ² BTA	12 platser per 1000 m ² BTA
Särskilt boende utan vårdbehov	Särskild bedömning	Särskild bedömning	Särskild bedömning
Särskilt boende med vårdbehov**	40 % av de anställda	50 % av de anställda och 30 % av lägenhetsantalet* för besökande	70 % av de anställda och 40 % av lägenhetsantalet* för besökande
Verksamheter medeltal (antal/platser per 1000 m ² BTA)			
Kontor (40 pers)	25	16	25
Handel	25	15	30
Industri	5	7	14
Grundskola, gymnasium	30-45	8	15
Förskola	15	8	15
Hotell, restaurang, samlingslokal	Särskild bedömning	Särskild bedömning	Särskild bedömning

* En anlagd parkeringsplats plus utrymme intill för att senare kunna anlägga en plats till.

** En- och tvårumslägenheter med vårdbehov. Exempelvis äldreboende, trygghetsboende eller LSS-boende.



Diarienum:
SBN 433-2017

Upprättad av Samhällsbyggnad
Svalövs kommun
2021

