

# RIKTLINJER

Parkeringsnorm Tranemo kommun  
riktlinjer

### **Styrdokument**

Handlingstyp: Parkeringsnorm Tranemo kommun

Diarienummer: KS/2019:375

Beslutas av: Kommunstyrelsen

Fastställdedatum: 2021-10-11 §225

Dokumentansvaring: Samhällssektionen/Samhällsutveckling

Revideras: Minst vart fjärde år

Följs upp av: Samhällssektionen

Tidigare versioner: KS/2016:73

Giltigt tom: 2025-12-31

Alla beslut som rör barn ska vara barnrättsbaserade i enlighet med barnkonventionen. Beslut ska alltid föregås av prövning av barnets bästa och i större frågor samt vid beslut som kan ha negativ inverkan på barnet/barnen, ska föregås av en barnkonsekvensanalys.

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>4</b>
	Bakgrund.....	4
	Vad säger plan- och bygglagen? .....	4
<b>2</b>	<b>Syfte</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Parkeringsnorm Tranemo kommun</b>	<b>5</b>
	Vem är ansvarig? .....	5
	En balanserad parkeringsförsörjning.....	5
	Norm för cykelparkering .....	7
	Storlek på bilparkeringsplats .....	7
	Parkering för personer med funktionsvariationer .....	7
	Koppling till miljömål .....	8
	Handel .....	8
	Bostäder.....	8
<b>4</b>	<b>Uppföljning</b>	<b>9</b>

## 1 Inledning

Parkering har en central roll i trafiksystemet och en stor påverkan på hur tätorter upplevs och fungerar. En välbalanserad strategi för hur parkering ska hanteras är därför angelägen.

Genom parkeringsnormen styr kommunen hur parkering ska lösas vid nybyggnad av t ex bostäder, kontor och handel. Förvaltningen (Samhällssektionen) ansvarar för parkeringsnormen och dess tillämpning i detaljplanering och bygglovsprövning.

### Bakgrund

Vid detaljplaneläggning uppkommer behovet att redogöra för hur många trafikrörelser som en enskild yta genererar samt hur dessa parkerar.

### Vad säger plan- och bygglagen?

I plan- och bygglagen 8 kap anges följande om parkering:

*"9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att..."*

*"... 4, det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon..."*

*"... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."*

*"10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd."*

### Vad säger Boverkets byggregler?

BBR 3:122

*En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri.*

## 2 Syfte

Syftet är att utveckla parkeringsnormen så att den stödjer en attraktiv och hållbar orts-/stadsutveckling.

## 3 Parkeringsnorm Tranemo kommun

### Vem är ansvarig?

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. **Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering,** däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose. **Det är byggherren som är ansvarig att ordna med parkering, eventuella samordningsavtal med andra parter står byggherren för.** Som stöd för att göra en bedömning av parkeringsefterfrågan tar många kommuner fram en parkeringsnorm som används i detaljplanering och bygglovsprövning. Där finns riktlinjer för vilka krav som ska ställas på byggherrar och fastighetsägare så att en rimlig efterfrågan på parkering kan tillgodoses. Parkeringsnormen är riktlinjer som inte har någon direkt rättsverkan och inte är bindande för kommunen. Kommunen gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Likställighetsprincipen ska dock tillämpas, så att byggherrar behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.

### En balanserad parkeringsförsörjning

Tillgång till parkering är en grundläggande förutsättning för att kunna nyttja fordon som bilar och cyklar på ett adekvat sätt, och för tillgängligheten i samhället. Samtidigt tar parkering stora ytor i anspråk, storlek och utformning påverkar stadsmiljöns attraktivitet. Stora bilparkeringar försvårar också utvecklingen av en mer hållbar trafik baserad på gång, cykel och kollektivtrafik. Parkeringsförsörjningen måste därför balanseras väl med avseende på tillgänglighet, markutnyttjande, stadens attraktivitet och ett hållbart transportsystem. **I Tranemo kommun ska parkeringsplatser anläggas på kvartersmark.**

Parkeringsnormen ska tillämpas vid bygglovsprövning för nybyggnad, ombyggnad och ändrad användning.

För byggande inom detaljplan som saknar angiven p-norm ska kommunfullmäktiges p-norm tillämpas. Vid byggande utanför detaljplan gäller kommunfullmäktiges p-norm.

Parkeringsplatser ska anläggas på kvartersmark.

### Norm för bilparkering

Normtalet uttrycks i antal bpl (bilplatser) / 1000 kvm BTA (bruttoarea)\*, eller i vissa fall som antal platser per bostad. I normtalen för olika verksamheter inkluderas parkeringsplatser för arbetande, boende och besökande.

Följande norm för bilparkering ska tillämpas:

Verksamhet	Bilplats/1000kvm BTA	bilplats/lägenhet
restaurang	30	
hotell	30	
samlingslokal	25**	
flerbostadshus		1 (0,8) boende plus 0,2 besök
småhus		2
Handel, dagligvaror (mat)	30	
Handel, sällanköp och övrigt	25	
kontor	15	
Industri/lager	10	
vårdinrättning	20	
Gymnasium	0,1plats/ elever över 18 år	

	0,4 plats/anställd	
förskolor /skola	2 platser/ avdelning	
	0,4platser/ anställd	

\*) Bruttoarea (BTA) definieras (Svensk Standard SS 02 10 52) som sammanlagd area av våningsplanen i en byggnad, begränsad av ytterväggarnas utsida. Vid beräkning av bruttoarea ska inte ev. parkeringsdäck medräknas som underlag för normen.

\*\*\*) Antalet bilplatser /100 kvm rumsareal i lokalens ”huvudsal”.

### Norm för cykelparkering

Placeringen av cykelparkeringen ska göra att valet att ta cykel ska vara förstahandsvalet. Man bör även beakta behovet av att skapa utrymmen även för cykelkärror och lådcyklar etc. inomhus i flerbostadshus då intresset för dessa ökar över tiden. Cykelparkeringar utomhus bör vara väderskyddade.

Följande norm för cykelparkering ska tillämpas:

Flerbostadshus	1,5 plats/ lgh
Kontor	0,1 plats/anställd eller 25 kvm
Handel	20 platser/1000kvm
Industri	6 platser/1000 kvm
Skola / Förskola	5 platser/1000 kvm för anställda, för elever beroende av vilket stadie.

### Storlek på bilparkeringsplats

En parkeringsplats får inte understiga 2,5 m i bredd och 5,0 m i längd. Bilplats för funktionshindrade ska vara minst 3,5 m bred.

### Parkering för personer med funktionsvariationer

Av de bilplatser som anordnas ska minst 3 %, dock minst 2 bilplatser, ges sådan lokalisering och utformning att de kan tjäna som bilplats för personer med funktionsvariationer. De bilplatser som reserveras för detta ändamål ska normalt vara de som ligger närmast entrén. Om tillgängligheten är låg vid ordinarie bilparkering kan särskilda platser för personer med funktionsvariationer anordnas närmare entré.

## **Koppling till miljömål**

Ett av kommunens prioriterade miljömål är att minska transporternas klimatpåverkan. För tätorten skulle en ökad användning av kollektivtrafik och cykel bidra till detta mål. För att cykel ska bli ett attraktivare alternativ behövs kompletteringar i tätortens cykelnät. Vidare behövs tillräckligt antal cykelparkeringar, vid bostäder och arbetsplatser.

Tranemo kommun ska arbeta för laddningsmöjligheter för elbilar vid parkeringar i anslutning till strategiska parkeringsanläggningar i kommunen. Laddstolparna ska utformas och placeras så att de är säkra, effektiva, flexibla, tillgängliga och användarvänliga. 20 % av parkeringarna bör vara försedda med laddstolpar.

## **Handel**

Det kan vara svårt i bygglovskedet att reglera vilken del av en handelsfastighet som är lager och vilken del som är handelsyta. Normen ska därför utgå från all bruttoyta exklusive eventuellt parkeringsdäck.

Om större handelsetableringar skulle komma till innehåller de vanligtvis en mix av de tre kategorierna Dagligvaror, övrigt och sällanköp. Eftersom inriktningen och därmed parkeringsbehovet kan komma att ändras över tiden bör en noggrann analys göras av sannolikt utnyttjande i samband med detaljplan.

## **Bostäder**

En utgångspunkt är att bilplatser för de boende så långt som möjligt ska anordnas på egen fastighet. Korta gångavstånd är viktigt för god tillgänglighet. Om avståndet mellan bilplats och bostadsentré överstiger 20 m bör särskilda platser för rörelsehindrade anordnas närmare entré, där så är möjligt. Utöver detta måste ett rimligt antal besöksplatser finnas så nära som möjligt. Finns god tillgång till gatuparkering kan normen sänkas i den del som rör besöksplatser. Det ska finnas god tillgång av cykelparkering i bra lägen nära entréer till bostäder, kontor och butikslokaler.

Normen för bostäder är relaterad till bilplats per lägenhet, eftersom detta mått stämmer bättre med det verkliga behovet än att relatera till m<sup>2</sup> bruttoarea. Vid bedömning av behovet för flerbostadshus kan justering göras om lägenheterna är anpassade för en kategori som kan förväntas ha väsentligt högre eller lägre behov av bilplatser.

För enbostadshus är den vanligaste lösningen ett garage med bilplats framför garaget. Det fria utrymmet framför garage ska vara minst 6,0 meter, detta för att ge utrymme för att öppna en garageport. Behovet för småhus överstiger normalt 2,0 platser per hus. För grupper med småhus bör normen ökas något. Om gatuparkering bedöms som olämpligt ska särskilda besöksparkeringar anordnas.



## 4 Uppföljning

Vart fjärde år.