



Parkeringsnorm

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Parkeringsnorm	Riktlinjer	2021-11-29 § 195	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Samhällsbyggnad	2	21KS402 21SBN607	2023-02-19
Dokumentinformation	Parkeringsnormen ska skapa en balans mellan att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser utifrån framtagna behov samt möta och verkställa kommunens mål och riktlinjer om minskat bilanvändande till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.		
Dokumentet gäller för	Tjänstepersoner som arbetar med parkeringsplanering, bygglov och detaljplaner.		



Innehåll

Parkeringsnorm	1
1. Inledning	2
1.1 Bakgrund	2
1.2 Syfte och mål	2
1.3 Avgränsning	3
2. Parkeringsnorm	4
3.1 Områdesindelning	4
3.2 Cykelparkeringsnorm för bostäder	5
3.3 Bilparkeringsnorm för bostäder	5
3.4 Cykelparkeringsnorm för verksamheter	6
3.5 Bilparkeringsnorm för verksamheter	7
3. Avsteg från parkeringsnorm	8
4.1 Parkeringsköp	8
4.2 Grönt parkeringsköp	8
4.3 Samnyttjande	8
4. Rekommenderade gångavstånd	9



I. Inledning

Parkeringsnormen behandlar parkeringstal för cykel och bil och omfattar hela Piteå kommun. Parkeringsnormen anger minimiantal vid ny- eller ombyggnationer. Fokus ligger på centrum där marktillgången är begränsad och dagens stora mängd biltrafik riskerar att medföra miljöproblem och barriärer.

I.1 Bakgrund

Parkering har en central roll i trafiksystemet och en stor påverkan på hur staden och tätorter upplevs och fungerar. En välbalanserad strategi för hur parkering ska hanteras är därför angelägen. Parkeringsnormer är kommunens regelverk för hur parkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation och beskriver hur många cykel- och bilplatser som krävs för boende, arbetande, kunder och besökare med flera. Målsättningen är att skapa en balans mellan att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser utifrån framtagna behovstal. Detta samtidigt som parkeringsnormen ska möta och verkställa kommunens mål och riktlinjer om minskat bilanvändande till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I plan- och bygglagen (2010:900) föreskrivs i 8 kap 9-10 § att ”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 [...] det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. [...] Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering [...] ska man i första hand ordna friyta. Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta [...] ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

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 som fastighetsägarna ska tillgodose. Som stöd för att göra en bedömning av parkeringsefterfrågan tar många kommuner fram en parkeringsnorm som används vid detaljplanering och bygglovsprövning. Parkeringsnormen är riktlinjer, har inte någon direkt rättsverkan och är inte bindande för kommunen. Genom ansvarig nämnd gör kommunen en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Likställighetsprincipen ska dock tillämpas, så att byggherrar behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.

I.2 Syfte och mål

Parkeringsnormen är en del av kommunens parkeringsstrategi som ska medverka till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Parkeringsnormen ska bidra till att skapa ett väl balanserat system där gående, cykel, kollektivtrafik och bil bildar ett resurssnålt och effektivt transportsystem.

I översiktsplanen 2030 har följande fem mål preciserats:

- Samhällsbyggnad ska utgå från social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet
- Piteå ska vara tryggt och tillgängligt för alla
- Piteå ska erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer
- Piteå ska utveckla bra infrastruktur och goda kommunikationer



- Piteå ska vara en attraktiv ort för näringsliv och företagande

I översiktsplanen anges även att Piteå ska ha en väl utbyggd, attraktiv och tillgänglig infrastruktur som är hållbar både för persontrafik och för godshantering. Att gå och cykla ska vara ett självklart val. I centrum ska fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras och gatumiljön ska vara funktionell för varustransporter. Goda förutsättningar för pendling till och från centrum och landsbygdscentra ska finnas.

Kopplingar mellan trafikslagen ur ett hela-resan-perspektiv ska planeras med bland annat tillgång till strategiska pendlarparkeringar. I centrum ska parkeringen ordnas så att markanvändningen effektiviseras och stadens skönhet och trevnad stärks. Parkering ska i första hand ske i parkeringshus som ger hög nyttjandegrad och i andra hand på kvartersmark.

1.3 Avgränsning

Riktlinjen omfattar hela Piteå kommun och gäller för alla ny- och ombyggnationer



2. Parkeringsnorm

2.1. Områdesindelning

Zonindelning bygger på Piteå kommuns indelning av centrum, stad och landsbygd samt på biltäthet, boendetäthet och färdmedelsval.

Zon 1 – Centrala Piteå

Zon 2 – Piteå Stadsbygd

Zon 3 – Övriga delar av kommunen

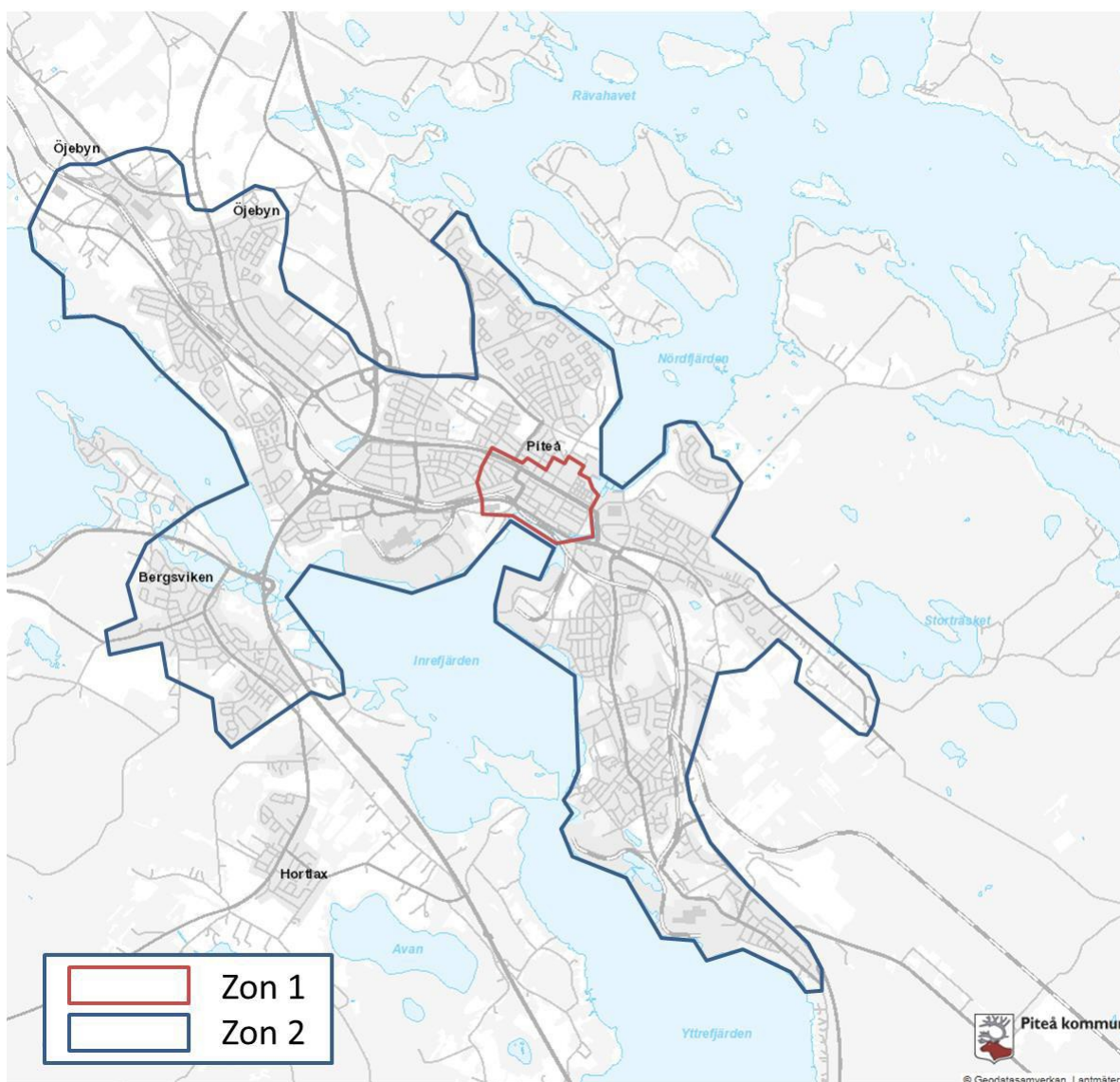


Bild 1. Karta över zonindelning.



2.2. Cykelparkeringsnorm för bostäder

Att cykla har blivit ett naturligt val av färdmedel vilket bland annat resulterat i en ökad efterfrågan på cykelparkering. Samtliga boende ska ha möjlighet att parkera sin cykel på säkert och bekvämt sätt vid bostaden. Möjlighet ska även finnas för besökande att ställa sin cykel i anslutning till bostaden.

Vid planering av nya bostäder ska behovet av att kunna ladda elfordon beaktas.

Cykelplatsbehovet (cpl) har beräknats genom att multiplicera förväntad cykeltäthet med förväntad boendetäthet. I *tabell 2* redovisas cykelparkeringsnormen, inklusive besöksparkering 0,4 cykelplatser (cpl) per lägenhet (lgh) för bostäder i Piteå.

Tabell 2. Cykelparkeringsnorm för bostäder inklusive 0,4 cykelplatser för besöksparkering.

Zon	Flerbostadshus (cpl/lgh)	Studentbostadshus (cpl/lgh)	Enbostadshus med gemensam parkering (cpl/lgh)
1	2,0	1,4	3,15
2	2,0	1,4	3,15
3	2,0	1,4	3,15

2.3. Bilparkeringsnorm för bostäder

Möjlighet att parkera vid bostaden är viktigt för att boende ska kunna välja att ha bilen stående till förmån för att gå, cykla eller åka kollektivt under dagarna. I annat fall kommer de boende använda sig av de allmänna parkeringarna under nätterna, vilket stimulerar till att använda bilen under dagtid till exempel till och från arbetet trots att det inte är nödvändigt.

Vid planering av nya- eller ombyggnad av befintliga bostadshus ska behovet av laddning av elbilar och andra elfordon beaktas. Exempel på andra elfordon kan vara Permobil och elcykel.

Till alla publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska det finnas minst en parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré.

I *tabell 3* redovisas bilparkeringsnorm inklusive besöksparkering 0,1 bilplatser (bpl) per lägenhet (lgh) för bostäder i Piteå.

Tabell 3. Bilparkeringsnorm för bostäder inklusive besöksparkering 0,1 platser.

Zon	Flerbostadshus < 2 rok (bpl/lgh)	Flerbostadshus ≥ 2 rok (bpl/lgh)	Studentbostad (bpl/lgh)	Enbostadshus med gemensam parkering (bpl/lgh)
1	0,5	0,75	0,3	1,2
2	0,5	0,9	0,3	1,5
3	0,5	1,0	0,3	1,6



2.4. Cykelparkeringsnorm för verksamheter

Cykelplatsbehovet för verksamheter beräknas genom att multiplicera förväntad arbetstäthet med förväntad cykelförarandel. Arbetstätheten beskriver antalet anställda samt besökare per 1000 kvm bruttototalarea (BTA). Cykelförarandelen har bestämts utifrån resvaneundersökningen samt genom uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner. I *tabell 4* redovisas cykelparkeringsnorm för verksamheter i Piteå.

Vid planering av nya verksamheter ska behovet av laddstolpar för elfordon beaktas.

Tabell 4. Cykelparkeringsnorm för verksamheter inklusive besöksparkering.

Cpl/1000 kvm BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentar
Kontor	11	11	5	40 anställda samt
- Anställda	10	10	4	3 besökare per
- Besökare	1	1	1	1000 kvm BTA
Industri	5	5	2	15 anställda samt
- Anställda	4	4	1	2 besökare per
- Besökare	1	1	1	1000 kvm BTA
Handel	15	15	6	13 anställda samt
- Anställda	3	3	1	60 besökare per
- Besökare	12	12	5	1000 kvm BTA
Restaurang	20	20	15	10 anställda samt
- Anställda	2	2	1	70 besökare per
- Besökare	18	18	14	1000 kvm BTA
Hotell	2	2	1	5 anställda samt
- Anställda	1	1	1	25 besökare per
- Besökare	1	1	0	1000 kvm BTA
Förskola/Fritidshem	11	15	6	15 anställda samt
- Anställda	4	5	2	35 besökare per
- Besökare	7	10	4	1000 kvm BTA
Grundskola och gymnasium	25	25	23	10 anställda samt
- Anställda	3	3	1	75 besökare per
- Besökare	22	22	22	1000 kvm BTA
Övriga verksamheter såsom universitet, vårdinrättningar, idrottsanläggningar mm	Utreds separat			



2.5. Bilparkeringsnorm för verksamheter

Utgångspunkten för att bestämma bilparkeringsbehovet vid olika verksamheter är att parkering för besökare ska prioriteras före parkering för anställda. Bilplatsbehovet för verksamheter beräknas genom att multiplicera förväntad arbetstäthet med förväntad bilförarandel. Arbetstätheten beskriver antalet anställda samt besökare per 1000 kvm BTA. Bilförarandelen har bestämts utifrån resvaneundersökningen samt genom uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner. Vid planering av nya- eller ombyggnad av befintliga verksamheter ska behovet av laddning av elbilar och andra elfordon beaktas. Exempel på andra elfordon kan vara Permobil och ecykel. Till alla publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus ska det finnas minst en parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré. I tabell 5 redovisas bilparkeringsnorm för verksamheter i Piteå.

Tabell 5. Bilparkeringsnorm för verksamheter inklusive besöksparkering.

Bpl/1000 kvm BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentar
Kontor	22	28	34	40 anställda samt
- Anställda	20	26	32	3 besökare per
- Besökare	2	2	2	1000 kvm BTA
Industri	9	11	14	15 anställda samt
- Anställda	8	10	12	2 besökare per
- Besökare	1	1	2	1000 kvm BTA
Handel	37	56	64	13 anställda samt
- Anställda	7	8	10	60 besökare per
- Besökare	30	48	54	1000 kvm BTA
Restaurang	33	49	57	10 anställda samt
- Anställda	5	7	8	70 besökare per
- Besökare	28	42	49	1000 kvm BTA
Hotell	13	18	22	5 anställda samt
- Anställda	3	3	4	25 besökare per
- Besökare	10	15	18	1000 kvm BTA
Förskola/Fritidshem	13	17	20	15 anställda samt
- Anställda	8	10	12	10 besökare per
- Besökare	5	7	8	1000 kvm BTA
Grundskola och gymnasium	7	10	11	10 anställda samt
- Anställda	5	7	8	5 besökare per
- Besökare	2	3	3	1000 kvm BTA
Övriga verksamheter såsom universitet, vårdinrättningar, idrottsanläggningar mm	Utreds separat			

Parkeringsnormerna ovan ska ses som riktvärden och kan behöva justeras i det fall arbets- och besökstätheten förväntas vara annorlunda än angivet ovan. Övriga verksamheter såsom universitet, vårdinrättningar, idrottsanläggningar med mera utreds separat.



3. Avsteg från parkeringsnorm

3.1. Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär en möjlighet för fastighetsägare och byggherrar att köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering på den egna fastigheten och ansvaret att tillhandahålla parkeringsplatser läggs då på kommunen. Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små och förhållandevis ytkrävande parkeringsanläggningar och möjliggör att dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet och större grad av samnyttjande.

Parkeringsköp bör i första hand erbjudas för arbetsplatsparkering i centrum. Detta för att arbetsplatsparkeringen då kan läggas i utkanten och besöksparkeringen kan prioriteras i centrum. Vid parkeringsköp bör inte fasta platser erbjudas, utan endast tillstånd att parkera vid en särskild anläggning. På så sätt kan parkeringarna genom samnyttjande användas maximalt.

Parkeringsköp kan utformas så att pengar fonderas av kommunen eller ett parkeringsbolag i väntan på att man bedömer att platserna verkligen behövs. En variant är avlösen, vilket innebär att fastighetsägaren istället för att anlägga parkeringsplatser hyr motsvarande platser på lång tid, oftast minst 25 år. Storleken på parkeringsköpsbeloppet bestäms av kommunen. Avgiften för parkeringsköp sätts ofta så att det blir billigare för fastighetsägaren än att bygga egna garage eller p-hus men samtidigt dyrare än att anlägga markparkering.

I syfte att säkerställa likställighetsprincipen bör alla beslut om avsteg från parkeringsnormen fattas av ansvarig nämnd.

3.2. Grönt parkeringsköp

För att ge incitament för fastighetsägarna i centrum att bidra till hållbara resmönster kan grönt parkeringsköp erbjudas. Grönt parkeringsköp innebär en reduktion av parkeringsnormen i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resebeteende. Syftet är att andelen resande som går, cyklar eller åker kollektivt ska öka. Det sker genom att fastighetsägaren tar ansvar för de transportbehov som fastigheten ger upphov till genom andra åtgärder än att erbjuda bilparkering.

Exempel på fastighetsägarens åtagande kan vara:

- medlemskap i bilpool ingår i hyran
- utdelning av prova på-busskort till alla som flyttar in
- cykelparkering inomhus med cykelreparationsrum, fast luftpump och ladduttag för elcykel
- cykelpool med lådcyklar och cykelkärror
- omklädningsrum för cykelpendlare och fotgängare
- gröna resplaner för verksamheter i fastigheten
- Parkering vid fastigheten ingår inte i hyran utan betalas som ett separat månadsabonnemang. Det synliggör kostnaden för parkering, samtidigt som de som väljer att inte äga bil slipper subventionera övriga parkering.

Vid grönt parkeringsköp skrivs vanligtvis ett långsiktigt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren. Avtalet ska garantera att detta även rör framtida hyresgäster under hela avtalstiden. Hur stort avsteg från parkeringsnormen beror på vilka åtgärder som garanteras och en bedömning görs i varje enskilt fall.

3.3. Samnyttjande

Kravet på parkering kan även minskas om en detaljplan eller en fastighet innehåller flera lokalkategorier med olikartade beläggningstal under olika tidsintervall. Något generellt mått på avdrag av parkeringsbehovet vid samnyttjande redovisas inte, då möjligt samnyttjandeavdrag i hög grad beror på



den aktuella sammansättningen av olika lokalkategorier. För att beräkna planens eller fastighetens parkeringsbehov kan följande tabell användas tillsammans med behovstalen i *tabell 3 och 5*. Beläggningstabellen bygger på andra kommuners beläggningstabeller som sedan anpassats för Piteå. För att inte bygga bort möjligheter för boende att resa med andra färdmedel än bil har det antagits att maximalt 25 % ska använda bil under vardagar.

Tabell 6. Parkeringsbeläggning, underlag för samnyttjandeavdrag.

Lokalkategori	Beläggning i procent under olika tidsintervall			
	Vardag 10-17	Vardag 17-20	Lördag 10-13	Natt
Bostäder	75	90	90	90
Kontor/industri	90	10	10	10
Handel	50	90	100	10
Skolor	90	10	5	5
Övriga lokaler	Bestäms i varje enskilt fall			

4. Rekommenderade gångavstånd

Grundregeln för gångavstånd från parkering till målpunkt bör vara att det är kortare för besökare än för boende och anställda, eftersom en långtidsparkerare kan få tolerera ett längre gångavstånd än en korttidsparkerare. I de centrala delarna av staden bör ett längre avstånd kunna accepteras på grund av speciella omständigheter med redan högt exploaterad mark. En angörings- eller parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (BBR 94). Tabell 7 visar rekommenderade maximala gångavstånd för Piteå. Avstånden bygger på andra kommuners rekommendationer och har därefter anpassats för Piteå med hänsyn till stadens storlek och hur parkeringsmöjligheterna ser ut idag.

Tabell 7. Rekommenderade maximala gångavstånd för parkering.

Parkeringskategori	Maximalt gångavstånd
Bostäder	
- Normalt	250 meter
- Centrala staden	350 meter
Besökande	
- Till bostäder normalt	150 meter
- Till butiker och bostäder, centrala staden	250 meter
- Till butiker, mindre stadsdelscentrum	100 meter
Verksamheter	
- Normalt	250 meter
- Centrala staden	450 meter
Angöring	75 meter
Funktionsnedsatt	25 meter