



Bromölla kommun

KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING Nr 467.1

Antagen/Senast ändrad

Gäller från

Dnr

Ks 2020-09-09 § 172

2020-09-10

2020/323

PARKERINGSPROGRAM



Bromölla kommun

Parkeringsprogram för Bromölla kommun

norm och policy



Arbetsgrupp:

Projektledare, Farhad Asekzai

Planarkitekt, Fehmi Berisha

Bygglovsinspektör, Lucas Edvardsson

Bilder:

Kartor, Cecilia Barlow

Foton, Farhad Asekzai, om inget annat anges.



Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
1.1. Bakgrund.....	6
1.2. Mål	6
1.3. Lagar och regler	7
1.4. Vem är ansvarig?.....	8
2. Bromöllaborernas resor	9
2.1. Färdmedelsfördelning.....	9
2.1.1. Cykel	10
2.1.2. Bil.....	10
3. Förutsättningar i Bromölla	11
3.1. Boendetäthet	11
3.2. Fordonsinnehav	11
3.3. Arbetstäthet	11
3.4. Parkeringsreglering.....	12
3.5. Parkeringspolicy.....	13
3.6. Parkering på gatumark och tomtmark	13
3.7. Gatuparkering måste ge understöd för bebyggelsen	13
3.8. Möjlighet för boende att lämna bilen hemma.....	14
3.9. Differentierad parkeringsnorm.....	15
3.10. Prioritering av parkeringsbehov på tomtmark	15
3.11. Prioritering av parkeringsbehov på gatumark.....	16
3.12. Förtäta markparkeringar	16
3.13. Zonindelning	16
4. Utgångspunkter för parkeringsnormen	20

4.1. Mininorm	20
4.2. Beräkningar	20
4.3. Rekommenderade gångavstånd.....	20
4.4. Samnyttjande av parkering	21
4.5. Bil- och cykelpooler	22
4.6. Reducering	23
4.6.1. Mobility Management-Åtgärder	24
4.6.2. Kollektivnära läge.....	24
4.6.3. Tåg.....	24
4.6.4. Regionbuss.....	25
5. Parkeringsnorm	26
5.1. En- och tvåbostadshus	26
5.2. Flerbostadshus.....	27
5.3. Studentbostäder.....	28
5.4. Vårdbostäder	28
5.5. Utbildningslokaler	29
5.6. Handel.....	30
5.7. Kontor.....	32
5.8. Industri	33
5.9. Parkeringsplatser för rörelsehindrade.....	33
5.10. Motorcyklar.....	34
5.11. Övrigt	34
6. Genomförande	35
6.1. P-förbindelse	35
6.2. P-avtal.....	35
6.3. Parkeringsservitut.....	35

6.4. Gemensamhetsanläggning	35
6.5. Detaljplan.....	36
6.6. Bygglov	36
7. Utformning	37
7.1. Parkeringshus	37
7.2. Parkeringsgarage	37
7.3. Markparkeringar.....	37
7.4. Parkeringsplatser för rörelsehindrade.....	38
8. Referenser	39

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Bromölla kommun har olika mål och strategiska dokument som påverkar planeringen och markanvändningen i kommunen. Detta påverkar också hur kommunen arbetar med parkeringsplanering. Parkering bidrar till att öka stadens tillgänglighet. Stadens karaktär och dess tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan påverkas av trafiksystemets utformning och av hur parkeringen ordnas. Ett väl avvägt trafiksystem i balans med stadens kvaliteter stödjer stadens utveckling. Tillgänglighet med bil och anordning av parkering konkurrerar med övriga stadsbyggnadskvaliteter. För att tydliggöra avvägningen behövs en parkeringspolicy som anger inriktningen, vad som är viktigt för stadens utveckling.

Hantering om laddstationer för bilar samt cyklar kommer inte att tas upp i denna norm.

I kommunens översiktsplan, Översiktsplan 2014 med sikte på 2030, finns ställningstagandet och vision för hur infrastrukturen skall utvecklas och berör även vision för utveckling av resmönster.

Med bakgrund till översiktsplanen och utvecklingen Sverige, Skåne och Bromölla står inför behövs det klara riktlinjer och rekommendationer för hur utvecklingen skall ske och parkeringsprogrammet, som detta dokument kommer att behandla, är en del av det stora arbetet.

1.2 Mål

Målen för parkeringsprogrammet är:

- att ta ett samlat grepp kring parkeringsfrågorna på såväl privatägd som kommunalägd mark i Bromölla kommun.
- att ge tydliga riktlinjer för utformning och antal parkeringar som måste anordnas vid ny- och ombyggnation.

Parkeringsprogrammet ska medverka till att följande mål från Översiktsplans 2014 – med sikte på 2030 uppnås:

- att öka andel gång-, cykel och kollektivresor, minska andelen korta bilresor.

- att placera tillräckligt med cykelparkering vid kollektivpunkter samt att disponera ytor och användning av gator och parkeringar så att fler ytor blir fredade för fotgängare och cyklister, särskilt i tätorternas centrum.
- att verka för att minskad andel bilresor kortare än 5 km.

1.3. Lagar och regler

I plan- och bygglagens (2010:900) första kapitel står följande:

”1 § I denna lag finns bestämmelser om planläggning av ark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

2 § Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag.”

I 4:e kapitlet står följande:

”13 § i en detaljplan får kommunen bestämma

1. De krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placering och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.”

I 8:e kapitlet står följande:

”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 det på tomten eller i närheten av den i skälig 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 det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. 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 och andra stycket ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

1.4 Vem är ansvarig?

Enligt plan- och bygglagen (2010:900) är det fastighetsägaren som har ansvaret för att ordna parkeringsplatser 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.

Parkeringsnormen är riktlinjer som inte har någon direkt rättsverkan och som inte är bindande för kommunen. Kommunen gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

2. Bromöllabornas resor

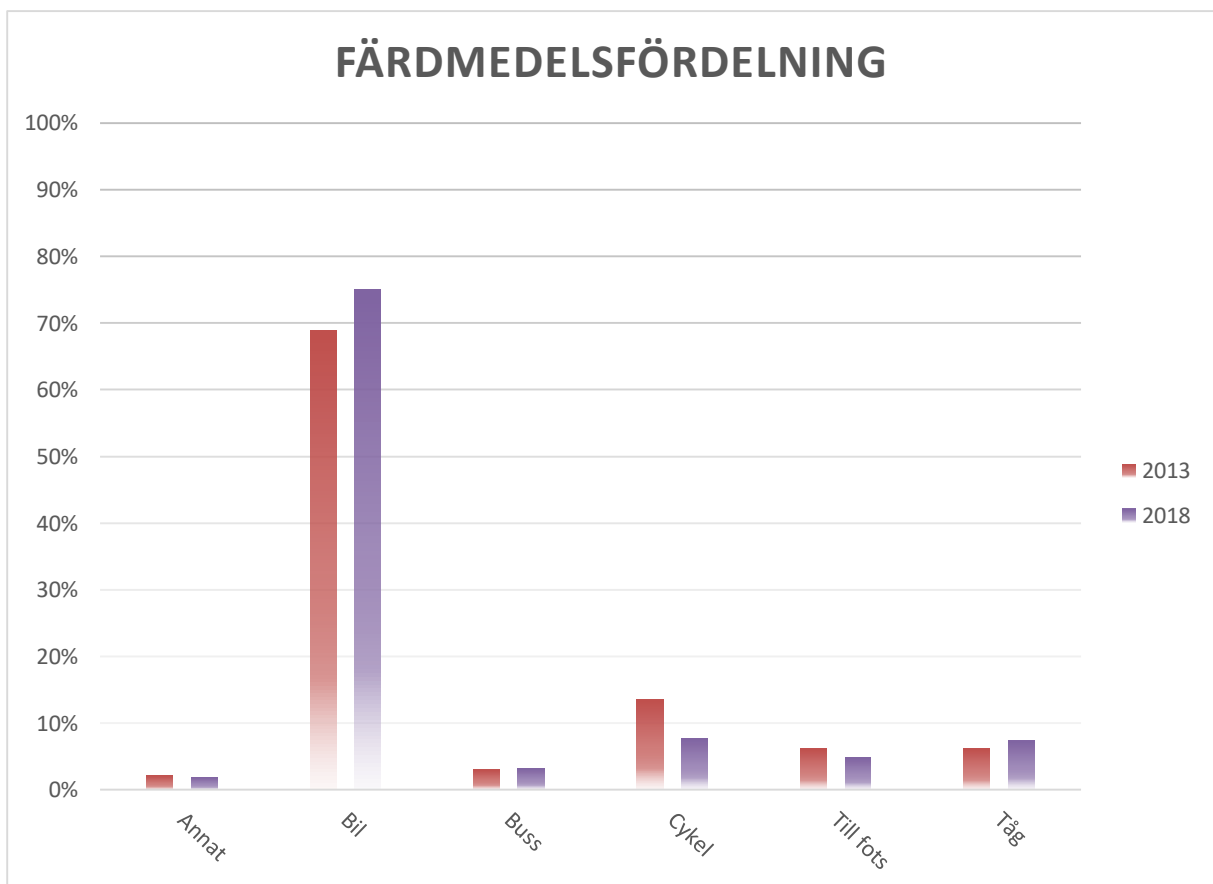
2.1. Färdmedelsfördelning

Bromölla kommun liksom världen i stort förändras och med det förändras också resandet.

Region Skåne genomförde en resvaneundersökning i Skånes alla kommuner år 2018.

Resvaneundersökning i Skåne 2018 har som syfte att kartlägga hur man reser i Skåne i stort och i Skånes kommuner samt vilka möjligheter befolkningen har att använda olika färdmedel. Enligt resvaneundersökningen är färdmedelsfördelningen (för huvudfärdmedlet under resan) i Bromölla kommun följande: bil 75 %, buss 3 %, cykel 13 %, till fots 5 %, tåg 7 % och annat 2 %. Som framgår i diagrammet i figur 1, har andel som använder bil ökat och det har även kollektivresandet. Gående och cyklister har dock enligt diagrammet minskat från förra gången resvaneundersökningen utfördes, år 2013.

För resor som är 1 km eller kortare tar 46 % bilen, 23 % cykel och 31 % går till fots, enligt resvaneundersökningen 2018.



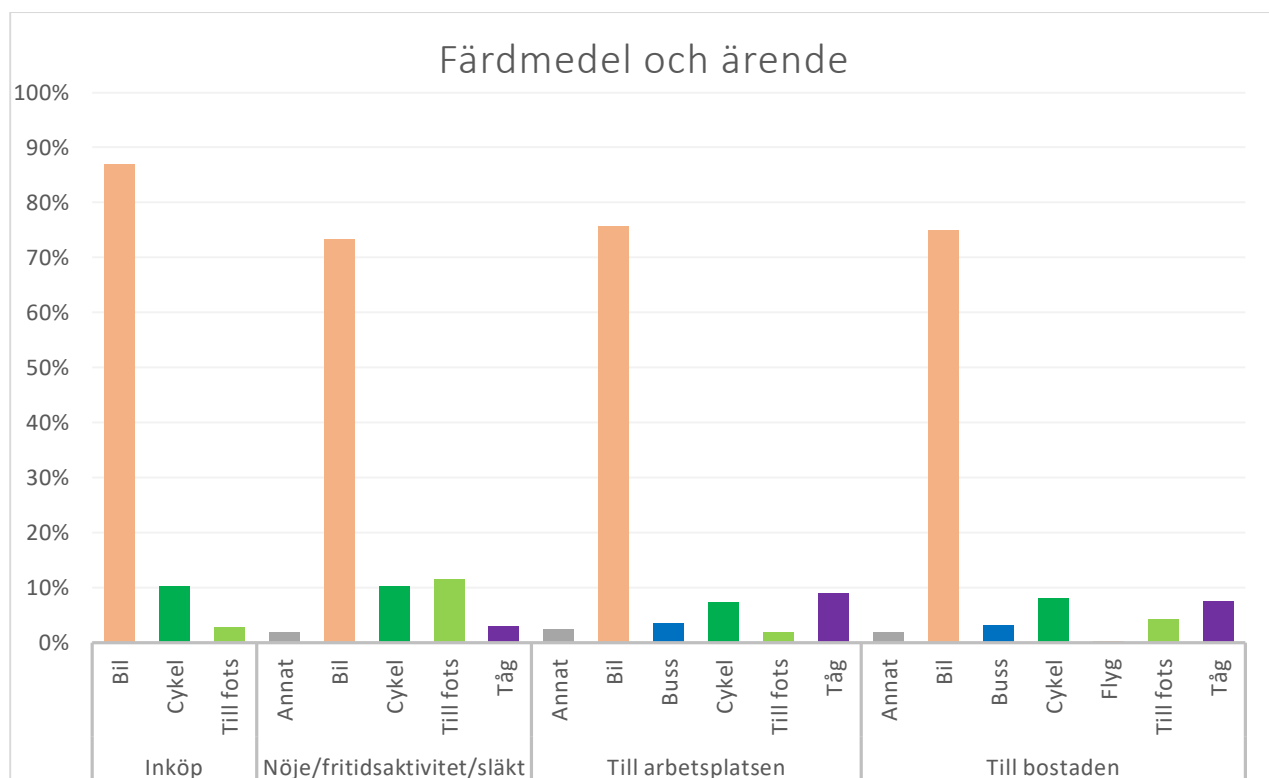
Figur 1 Färdmedelsfördelning i % från resvaneundersökningar 2013 och 2018.

2.1.1. Cykel

Enligt resvaneundersökningen har 86 % av männen och 83 % av kvinnor, i åldern 26-84 år, tillgång till cykel. Cykeln används flitigt av Bromöllaborna, hela 22 %, när dem ska motionera, utforska friluftslivet eller ta sig till träning.

2.1.2. Bil

Av de som bor i Bromölla kommun har 8 procent inte tillgång till bil i hushållet enligt undersökningen. 44 % har tillgång till 1 bil och 37 % till 2 bilar i hushållet. Ärendeslaget spelar också roll för valet av färdmedel, vilket figur 2 visar. Eftersom resornas längd påverkas av syftet med resan, det vill säga ärendet, har olika ärenden också olika färdmedelsfördelning då färre väljer att gå eller cykla om resorna är långa. Figur 2 illustrerar att bilen används flitigt i samtliga kategorier.



Figur 2 Andel resor per färdmedel per ärende i Bromölla kommun.

3. Förutsättningar i Bromölla

3.1 Boendetäthet

Boendetätheten kan se olika ut beroende på vilken typ av bostäder det är. 2018 hade Bromölla kommun en folkmängd på 12 869 personer, antal hushåll samma år var beräknad till 5771 styck och antal personer per hushåll var 2,2. En genomsnittlig boendetäthet för småhus i Bromölla var 2,5 invånare/bostad och för flerbostadshus 1,9 invånare/bostad (2018, SCB).

3.2 Fordonsinnehav

Statistik för 2018 visar att bilinnehavet är något högre i Bromölla än riksgenomsnittet. Bilinnehavet i Bromölla kommun är 545 bilar per 1000 invånare och riksgenomsnittet är 477 bilar per 1000 invånare. Under de senaste 10 åren har antalet bilar per 1000 invånare ökat med cirka 9 % i och med att befolkningmängden också ökat. Bromölla ligger även något högre än grannkommunen och tillväxtmotorn Kristianstad som är beräknad på 510 bilar per 1000 invånare, men lägre än Sölvesborg med 563 bilar per 1000 invånare (SCB, 2018).

År 2018 fanns det totalt 579 motorcyklar och 158 mopeder klass 1 registrerade Bromölla.

3.3 Arbetstäthet

Arbetstäthet är ett mått på antalet anställda per ytenhet. Antalet anställda anges här per 1000 m² BTA (BTA, bruttoarean, är summan av alla våningsplans area och begränsas av det omslutande byggnadsdelarnas utsida). Arbetstätheten kan variera ganska mycket beroende på vilken typ av verksamhet som bedrivs. Ofta är inte antalet anställda känt i plan – eller bygglovsärenden varför det kan vara lämpligt att istället göra beräkningar för parkering utifrån hur stor yta som planeras för nya arbetsplatser.

Siffror för arbetstäthet för kontor, handel och industri har utgått från jämförelse med grannkommuner samt kommuner med liknande verksamheter. Dessa kan förväntas gälla även i Bromölla. Parkeringsberäkningarna utgår från arbetstätheten i följande tabell.

	Arbetstäthet (anställda/1000 m ² BTA)
Handel	15
Kontor	40
Industri	15

3.4 Parkeringsreglering

Bromölla kommun har idag avgiftsfriparkering på kommunal gatumark för bilparkering dock ska p-skivan används på alla tidsbegränsade parkeringsplatser i kommunen. I centrala Bromölla tätort är efterfrågan på korttidsparkering stor och där gäller de mest strikta regler.

Kring offentliga byggnader finns oftast parkering för att tillgodose så besökare har möjlighet att enkelt komma till skolor, bibliotek och med mera.

Det finns en del cykelparkeringar i centrala Bromölla, behovet har setts över vid nybyggnation dock behöver helheten ses över för att kunna erbjuda fler cykelparkeringar och uppnå målen kommunen har i översiktsplanen. Vid järnvägsstationen finns idag en generell brist på parkering för både cyklar och bilar. Kommunen har en plan för utbyggnad av stationsområdet och det är viktigt att hela resan perspektivet tas i beaktning när utbyggnaden genomförs. Det är viktigt att resenärerna också känner sig trygga med att lämna sitt fordon vid dessa platser. Parkeringarna behöver förutom en trivsamt utformning en god belysning, möjlighet till att ladda batterier och möjlighet för olika sorters cykelfordon att kunna låsas fast, till exempel lådcyklar.



Figur 3 Cykelparkering vid stationen.

3.5 Parkeringspolicy

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är därför ett av de effektivaste verktygen för att påverka bilanvändningen. Det är inte längre självklart att attraktiva centrala ytor i städer ska upptas av bilparkering. I synnerhet har det faktum att ju fler parkeringar och vägar som byggs ju mer ökar trafiken börjat uppmärksammas (Parkering för hållbarstadsutveckling 2013). Bromölla kommun har i sin översiktsplan identifierad ett antal mål där utveckling ska styras mot en hållbar miljö. Parkeringspolicyn ska stödja strävan att uppnå dessa mer övergripande utvecklingsmål.

3.6 Parkering på gatemark och tomtmark

Parkeringsfrågor berör samtliga aktörer i kommunen och för att bilparkering i kommunen ska fungera väl måste det finnas ett fungerande samspel mellan parkeringsplatser på gatemark och tomtmark. Den enskilt viktigaste faktorn här är att det blir billigare att parkera på gatan än parkeringsytor som fastighetsägare tillhandahåller.

Inom vissa bostadsområden i Bromölla är ovanstående ett faktum. Bilarna finns på gatan istället för på tomtmark för att det är gratis på gatan, även om det är tidsreglerat.

Det som då ofta händer är att boende tar bilen till jobbet på dagen och står kostnadsfritt på gatan på natten. Denna fråga är negativ i dubbla hänseenden eftersom fastighetsägare går miste om intäkter samtidigt som gatans tidsreglering skapar incitament för boende att ta bilen till arbetsplatsen.

För att åtgärda problemet måste ett helhetsgrepp tas för parkeringsregleringen i kommunen, både på tomtmark och på gatemark. Här krävs en översyn och det kan vara aktuell att föra samtal med fastighetsägare för att få grepp om det finns överskott eller underskott på parkeringsplatser i olika områden.

3.7 Gatuparkering måste ge understöd för bebyggelsen

Gatuparkering fyller en viktig funktion i staden och bidrar till att skapa liv och rörelse. Gatuparkeringar ger tillgänglighet till verksamheter, till exempel till butiker, caféer och restauranger. Det handlar i första hand om tillgänglighet för angöring och korttidsuppställning. Detta omfattar både bil- och cykelparkering. För bil kan det handla om så kallad kanstensparkering, det vill säga långsgående biluppställning längs gatan. Om

cykelparkering inte kan anordnas på tomtmark i anslutning till entréer, kan delar av gatans sidoområde användas för att anordna cykelställ istället för till exempel kanstensparkering för bil.



Figur 4 Storgatan.

I samband med förtätning och omvandlingar i Bromölla kommun är det viktigt att gatan aktiveras genom att det ges förutsättningar för verksamheter i byggnaders bottenvåningar för att skapa liv, rörelse och trygghet i enlighet med kommunens mål. I dessa miljöer kommer tillgänglighet för korttidsuppställning av bilar och cyklar utmed gatan att spela en viktig roll. Det är ofta en förutsättning för att näringsidkare ska våga satsa på att etablera sig.

3.8 Möjlighet för boende att lämna bilen hemma

Bilen är det allra vanligaste transportmedlet och för att kunna göra resande mer miljövänlig måste trafiksystemen formas mer mot vad människor och miljön tål. I dagens transportsystem dominerar biltrafiken vilket innebär störningar av olika slag. Samtidigt står biltrafiken för ett stort antal positiva värden i människors liv. En del av dagens biltrafik är onödig, till exempel korta arbetsresor som i högre grad kan ersättas av gång, cykel och kollektivtrafik. För att boende ska kunna lämna bilen hemma måste det finnas en plats där bilen kan stå kvar hela dygnet. Då kan de istället välja kollektivtrafiken eller cykel för till exempel arbetspendling.

Om tillgången till parkeringsplatser på tomtmark är för liten parkeras bilen på gatan. Det är därför viktigt att kommunen via parkeringsnormen ställer krav på fastighetsägare att uppföra tillräckligt med parkeringsplatser på tomtmark.

3.9 Differentierad parkeringsnorm

Parkeringsnormen omfattar både cykel och bil. Parkeringsbehovet ser inte likadant ut i alla delar av kommunen. De områden som kommer att ha omedelbar närhet till exempelvis Bromölla station kommer att ha ett annat parkeringsbehov än områden som inte gör. Detta talar för en differentierad parkeringsnorm. Därför har en parkeringsnorm tagits fram med en zonindelning.

3.10 Prioritering av parkeringsbehov på tomtmark

Parkering sker för olika ändamål. Det kan vara parkering för boende, besökande, arbetstagare eller för kunder. Parkering för boende på tomtmark bör utformas så att den möjliggör för de boende att lämna bilen hemma. Bilen eller motorcykeln bör därför säkerställas en plats där den kan stå kvar under hela dagen så att boende kan välja kollektivtrafik eller cykel till exempelvis arbetet. Kundparkeringen är viktig för näringslivet i staden. Många kunder behöver inte ta bilen för att uträtta sitt ärende men det ligger en konkurrensfördel i att tillhandahålla parkeringsplatser. Om det finns bra och nära kundparkeringar för cykel stimulerar det till cykling.

När det gäller att tillgodose kommunens och arbetsplatsers parkeringsbehov på tomtmark bör ambitionen vara att de arbetande ges möjlighet att lämna bilen hemma. Tillgången till parkering för bil vid arbetsplatserna bör därför inte prioriteras men däremot för cykel.

Behoven på tomtmark bör tillgodoses enligt följande prioriteringsordning:

1. Parkering för boende
2. Besöks- och kundparkering
3. Arbetsplatsparkering

De ytor som ligger närmast mål- och startpunkt ska prioriteras för parkering för rörelsehindrade och cykelparkering.

3.11 Prioritering av parkeringsbehov på gatumark

Parkeringsmöjligheterna på gatumark bör inte användas för att tillgodose enskilda fastighets parkeringsbehov. Parkering på gatumark ska i första hand användas för att stödja handeln genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden. I äldre bostadsområden, som byggdes då bilinnehavet var betydligt lägre, är gatan ofta den enda platsen att parkera bilen på.

Användandet av gatumarkens parkeringsmöjligheter bör därför upplåtas efter följande prioriteringsordning:

1. Angöring och korttidsparkering
2. Parkering för boende
3. Arbetsplatsparkering

Om cykelparkeringen inte kan tillgodoses på tomtmark kan i vissa fall den gatumark som ligger närmast mål- och startpunkten prioriteras för cykelparkering såsom vid hållplatser och butiker.

3.12 Förtäta markparkeringar

Bromölla kommun har liksom många andra mindre kommuner av tradition en del obebyggda ytor som används som markparkering, ofta i centrala lägen med relativt låg användningsgrad. Ur markanvändningssynpunkt är det viktigt att denna typ av ytor minimeras och förädlas, det vill säga marken är för värdefull för att upplåtas till markparkering. Detta gäller särskilt i de stationsnära lägena.

Om inte kommunen äger marken är diskussioner med fastighetsägare en förutsättning för att kunna påbörja förädlingen genom förtätning av bebyggelse eller anordnande av rekreativa ytor.

3.13 Zonindelning

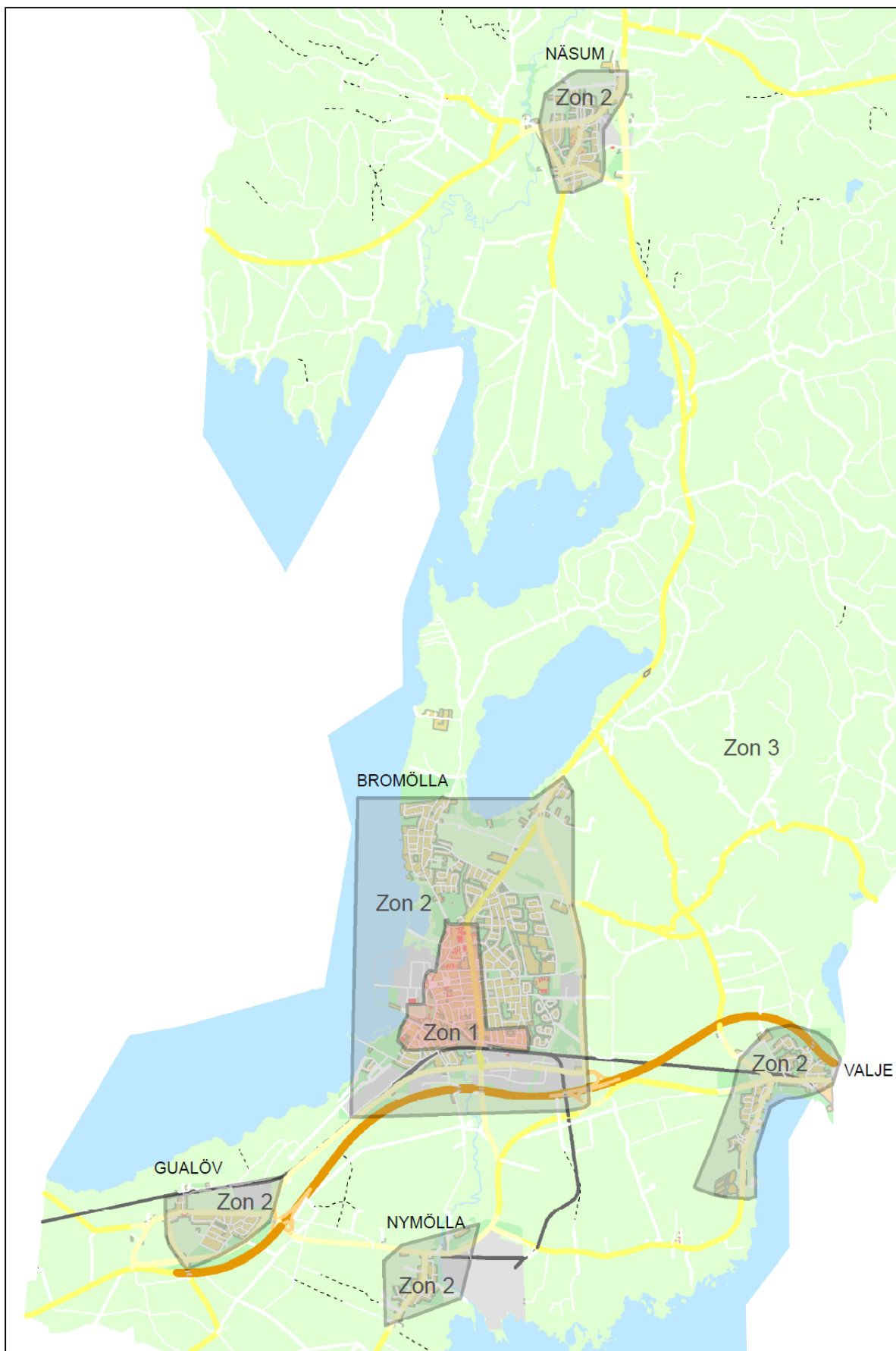
Efterfrågan på parkering ser olika ut i kommunen beroende på bland annat tillgång till service, kollektivtrafik och bra cykelvägar. Förslaget till zonindelning bygger på översiktsplanens indelning kommunen.

För boende i centrala Bromölla tätort finns det goda förutsättningar att resa med kollektivtrafik, cykel och till fots och behovet att använda bil är betydligt mindre än för människor boende i kommunens ytterområden och på landsbygden.

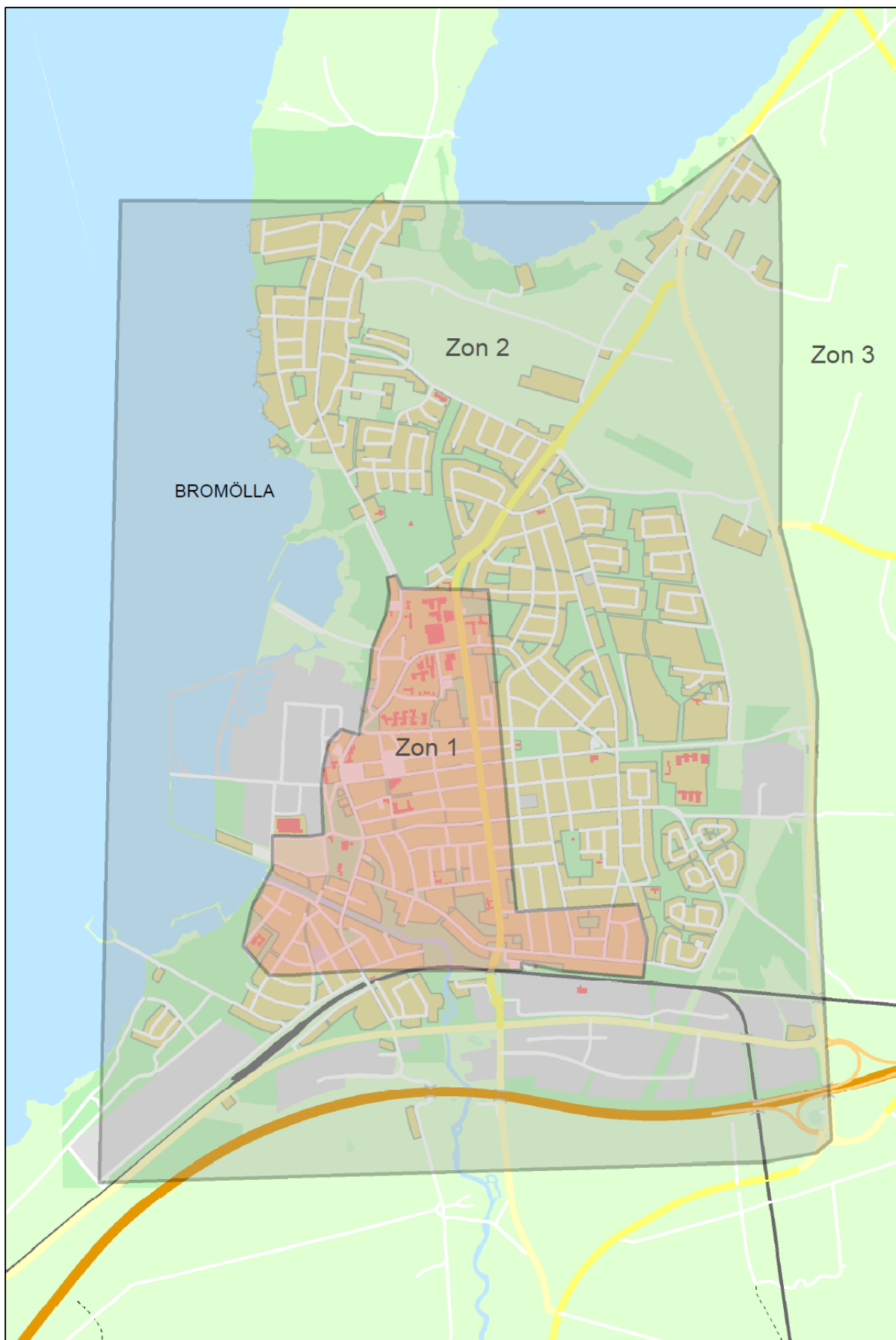
Anställda på arbetsplatser i centrum kan också i större utsträckning pendla med hållbara transportmedel, då det finns tillgänglighet till kollektivtrafik samt ett väl utbyggt gång- och cykelnät.

Bromölla kommun är till ytan stor och det finns många områden med varierande förutsättningar för resor och parkering. Kommunen har därför delats in i flera zoner.

Kommunen har delats in i 3 zoner: zon 1 – kärnan, zon 2 – övriga orter och zon 3 övriga Bromölla kommun. Avgränsning visas i figur 4 och 5.



Figur 5 Parkeringszoner Bromölla.



Figur 6 Parkeringszoner Bromölla tätort.

4. Utgångspunkter för parkeringsnormen

4.1. Miniminorm

Parkeringsnormen anger ett minimikrav för hur många parkeringsplatser som måste anordnas för olika ändamål. Fastighetsägare har möjlighet att anordna fler parkeringsplatser än vad normen anger om detaljplanen medger det.

4.2. Beräkningar

Bilplatsbehovet för bostäder räknas ut genom att multiplicera boendetätheten med biltätheten.

$$\text{Bilplatsbehov} = \text{boendetäthet} \times \text{biltäthet}$$

Parkeringsbehovet för arbetsplatser räknas ut genom att multiplicera arbetstätheten med andelen som reser med bil. För zon 1 är normtalet 0,3 bilplatser/anställd och för zon 2 är normtalet 0,5 bilplatser/anställd. Detta innebär att bilförarandelen inom zon 1 antas vara 30 % och att bilförarandelen i zon 2 kring 50 %.

4.3. Rekommenderade gångavstånd

Grundregeln för gångavstånd från parkering till målpunkt bör vara att det är kortare för besökare än boende och anställda, eftersom en långtidsparkerare kan acceptera ett längre gångavstånd än en korttidsparkerare. I de centrala delarna av byn bör ett längre avstånd kunna accepteras på grund av speciella omständigheter med redan högt exploaterad mark. De gångavstånd som anges är faktisk gångsträcka, ej fågelväg.

En angöring- eller parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en entré till en byggnad som är tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (Boverket, 2020).

För cykelparkering är närhet till målpunkt en av de viktigaste kvalitetsfaktorerna. Cyklister ska kunna parkera så nära målpunktens entré om möjligt, på en väl synlig plats och inte längre bort än 25 meter från entrén.

	Max gångavstånd
Cykelparkering	25 m

Bilen bör generellt inte vara så lättillgänglig att man slentrianmässigt väljer att ta bilen istället för gång, cykel och kollektivtrafik. För olika kategorier av parkering anges olika gångavstånd för Bromölla kommun i följande tabell. Avstånden bygger på andra kommuners rekommendationer och har därefter anpassats för Bromölla med hänsyn till kommunens storlek och hur parkeringsmöjligheter ser ut idag.

Parkeringskategori	Max gångavstånd
Boende	200 m
Rörelsehindrade	25 m
Arbetstagare	300 m
Angöring	25 m
Besökande till	
Bostäder	200 m
Butiker	200 m

4.4. Samnyttjande av parkering

Att samnyttja parkering innebär att samma parkeringsplatser kan utnyttjas för olika behov vid olika tider på dygnet eller veckan. Systemet förutsätter gemensam styrning genom att kommunen eller en privat ägare till parkeringsanläggningen upplåter på villkor som ger flera verksamheter rätt att utnyttja samma p-ruta. Det innebär att exempelvis boende och verksamma utnyttjar samma p-anläggning utan att platser reserveras för någondera. En förutsättning för att kunna samnyttja parkeringsplatser är att parkeringsplatserna inte är reserverade samt att det totala antalet parkeringsplatser inte understiger behovet för någon kategori.

Samnyttjande bör i första hand användas för verksamhetsparkering (handel och arbetsplatser). För boendeparkering är samnyttjande inte möjligt då boende ska erbjudas en parkeringsplats för hela dygnet så att möjlighet finns att lämna bilen hemma till förmån för hållbara transportmedel. Besöksparkeringar för bostäder kan däremot samnyttjas med parkeringsplatser för andra ändamål.

En bedömning av lämpligheten till samnyttjande får göras i varje enskilt fall. Följande tabell visar bedömd beläggningsgrad för olika lokalkategorier. Beläggnings Tabellen bygger på andra

kommuners beläggningstabeller som sedan anpassats för Bromölla. Tabellen ska användas vid beräkning av samnyttjande av parkeringsplatser.

Kategori	Vardag 8-16	Vardag 16-19	Lördag 10-13
Besökande boende	30 %	80 %	40 %
Butiker	50 %	80 %	100 %
Kontor	80 %	20 %	10 %
Industrier	70 %	10 %	10 %
Skolor	90 %	10 %	10 %

Parkeringsnormens krav kan reduceras genom samnyttjande av parkeringsplatser mellan olika kategorier inom samma fastighet.

4.5. Bil- och cykelpooler

En bil- och cykelpool innebär att flera personer samsas om en eller flera bilar och cyklar. Vanligast är bilpooler. Genom en bilpool kan man få tillgång till bil när man behöver det och den medför ett mer effektivt användande av både fordon, mark och resurser. Genom ett utbud av olika sorters fordon kan man också anpassa användningen efter olika behov och aktiviteter. Att förutom bilar även ha elcyklar och lådcyklar i poolen kan ytterligare bidra till att minska bilinnehavet och bilanvändandet. Systemet med pool innebär även att antalet parkeringsplatser kan reduceras.

En grundläggande förutsättning för att få minska antalet parkeringsplatser genom pooler är att det också finns ett nära och gott utbud av kollektivtrafik och service såsom handel, skola och vård.

Att minska parkeringsnormen genom bil- och cykelpool är än så länge ingen utbredd metod och det finns inga exempel i Bromölla kommun. Det är viktigt att en bedömning av möjligheterna till detta görs från fall till fall. Vilka åtgärder som ska genomföras regleras i exploateringsavtal/avtal eller genom detaljplan.

Vid genomförandet av åtgärdspaketet för bilpool kan parkeringsnormen för bostäder reduceras med 20 %. Om eventuell ytterligare reduktion ska ske behöver fler adekvata åtgärder vidtas

än vad som finns i följande lista. Systemet med reduktioner för bilpool bör kunna tillämpas även för verksamheter.

För att man ska få möjlighet att reducera parkeringsnormens krav ska följande åtgärder vidtas:

- Utrymme ska säkras/reserveras om utfallet av bilpoolen inte faller väl ut eller om avtalsbrott sker. Fastighetsägaren åläggs att i efterhand anordna parkeringsplatser upp till kommunens norm om uppföljning visar att efterfrågan på parkering inte minskat i enlighet med den i samband med bygglov medgivna reducering av parkeringsnormen.
- Fastighetsägaren ska teckna medlemskap i bilpool och avgiften för detta ska ingå i hyran/månadsavgiften. Ett avtal för minst 10 år ska bifogas bygglovsansökan. Det är fastighetsägarens ansvar att se till att parkeringsbehovet tillgodoses även efter de avtalade 10 åren.
- Bilpoolen ska finnas på plats redan vid inflyttningen.
- Utbudet och utformningen av cykelparkeringarna är attraktivare än vad som är normalt, gällande till exempel närhet till entré, väderskydd, tillgång till cykelpump och reparationsmöjligheter.
- Redovisa plan för hur effektiv marknadsföring av poolen och dess förutsättningar ska ske innan inflytning.
- Fastighetsägaren ansvarar för och redovisar en årlig uppföljning och utvärdering till kommunen under minst fem år efter införandet.

4.6. Reducering

Vid detaljplanering av eller bygglov för ett område ska antalet parkeringsplatser beräknas. Exploatören utreder och redovisar en reducering av parkeringstal. Vid reducering ska Mobility Management-åtgärder alltid ingå och redovisas. Det slutgiltiga parkeringstalet kan ej understiga 0,6 om inte särskilda skäl talar för det. Grundtalet kan reduceras utifrån följande faktorer.

- Kollektivtrafiknära läge
- Samnyttjande av parkering
- Bilpool
- Cykelpool eller lånecykelsystem

4.6.1. Mobility Management-Åtgärder

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteende. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder så som kommunikation, informations spridning, kampanjer, reserådgivning och marknadsföring. Detta ger människor både kunskap om och möjlighet att prova nya färd sätt samt ompröva gamla val/invanda resmönster.



Figur 6 busstorget i Bromölla tätort. Härifrån kör regionbussar mot Olofström, Sölvesborg och Kristianstad.

4.6.2. Kollektivnära läge

Endast en minskning för kollektivtrafik är tillåten.

4.6.3. Tåg

Avstånd till station (Fågelväg)	Minskning av parkeringstal
500 meter	0,4
750 meter	0,3
1000 meter	0,2

4.6.4. Regionbuss

Anropstyrd trafik ger ingen reduktion

Avstånd till station (Fågelväg)	Minskning av parkeringstal
500 meter	0,2
750 meter	0,1
1000 meter	0,1

5. Parkeringsnorm

Parkeringsnormen i Bromölla kommun omfattar cykel, bil och motorcykel. Normens krav på parkeringsplatser ska tillgodoses vid detaljplanläggning och vid ansökan om bygglov. Kraven gäller både vid ny-, om- och tillbyggnation. Vid förtätning kan det finnas risk att det ökade parkeringsbehovet inte går att lösa på den egna tomten. Längre gångavstånd till parkering bör då kunna accepteras.

I normen där antal parkeringsplatser anges per 1000 m² avses BTA.

Avståndet mellan cykelhållarna i ett cykelställ ska vara minst 50 cm gärna bredare. Viss variation kan förekomma beroende på hur cykelhållarna vinklas och om cyklarna parkeras i olika höjd. Lådcyklar och cyklar med släp tar mer yta i anspråk och kan behöva andra cykelställ än de traditionella.

Vid utnyttjande av bilpool ska parkeringsplatser för bilpoolsbilarna läggas till det antal som räknas fram av parkeringsnormens krav.

5.1. En- och tvåbostadshus

För en- och tvåbostadshus gäller inga särskilda normvärden för cykel. Boende parkerar cyklar på sin tomt i den omfattning de anser vara lämpligt.

Bilparkering kan anordnas antingen på den egna tomten eller i gemensamma anläggningar. Ordnas parkering på den egna tomten är normen två bilplatser varav en bör kunna nyttjas av besökande. Vid gemensamma anläggningar kan dessa samutnyttjas vilket bidrar till ett lägre normkrav.

I Bromölla kommun bor det i genomsnitt 2,5 personer/enbostadshus och biltätheten är 545 bilar/1000 invånare (2018). $(2,5 \times 0,545 \sim 1,3)$

Detta visar att det finns ett behov av 1,3 bilplatser/lägenhet. Till detta tillkommer behovet av besöksparkering med 0,1 bilplatser/lägenhet.

	Enskild parkering	Gemensam parkering
	Bilplatser/lägenhet	Bilplatser/lägenhet
Boende	2	1,3
Besök	-	0,1
Totalt	2,0	1,4

5.2. Flerbostadshus

I Sverige var det genomsnittliga antalet personer per bebodd lägenhet år 2018 2,0. Det bör finnas minst en cykelparkeringsplats per boende i flerbostadshus samt plats för besökare. Behovet av parkering för boende och besökare bedöms till 1,5 cykelplatser/lägenhet för 1RoK och 2 RoK, för större lägenheter bedöms behovet till 2,5 cykelplatser/lägenhet. Minst en cykelplats per lägenhet ska vara lättillgänglig. Eftersom ambitionen är att fler ska ta cykeln istället för bilen och att intresset ökar för nya typer av cykelfordon som cykelkärror och lådcyklar bör hänsyn även tas till att dessa ska få plats. Plats för större cykelfordon bör beaktas både utomhus och i säkra utrymmen inomhus.

I Bromölla kommun bor det i genomsnitt 1,9 personer/lägenhet i flerbostadshus och biltätheten är 545 bilar/1000 invånare (2018). $(1,9 \times 0,545 \approx 0,8)$

Detta visar att det finns ett behov av 0,8 bilplatser/lägenhet. För 1RoK och 2 RoK har bedömningen gjorts att behovet är något lägre, 0,7 bilplatser/lägenhet. Till detta tillkommer behovet av besöksparkering med 0,1 bilplatser/lägenhet.

	Cykelplatser/lägenhet
1-2 RoK	1,5
> 2 RoK	2,5

	Bilplatser/lägenhet	
	1-2 RoK	> 2 RoK
Boende	0,7	0,8
Besök	0,1	0,1
Totalt	0,8	0,9

5.3. Studentbostäder

Lägenheter för studenter är ofta relativt små och antalet personer per lägenhet är därför lägre än för ”vanliga” lägenheter. Studenter är en grupp där många cyklar. Behovet av cykelparkering bedöms till 1,5 cykelplatser/lägenhet och minst en av cykelplatserna/lägenhet ska vara lättillgänglig.

Eftersom färre studenter har bil än övriga invånare behövs också färre parkeringsplatser vid studentbostäder. Behovet för besöksparkering inkluderas i följande tabell.

	Cykelplatser/lägenhet
Totalt	1,5

	Bilplatser/lägenhet
Totalt	0,15

5.4. Vårdbostäder

För seniorbostäder som exempelvis 55+ gäller samma norm som för flerbostadshus. Vårdbostäder för boende med behov av vård kan vara exempelvis gruppboenden och vissa typer av äldreboenden. För äldreboenden med en- och tvårumslägenheter där de boende endast har visst vårdbehov beräknas 1 cykelplats/lägenhet behövas. Motsvarande siffra för bilparkering är 0,3 bilplatser/lägenhet samt 0,1 för besök.

Gäller bostäderna i huvudsak vårdfunktion behövs cykel- och bilparkering endast för personalen och besökande. Vid planering av bostäder med i huvudsak vårdfunktion eller av

äldreboende behövs en särskild parkeringsutredning. Fler och fler boenden köper in cyklar som är speciellt utformade för äldre eller personer med nedsatt rörelseförmåga. Dessa behöver även plats för parkering.

För boende med en- och tvårumslägenheter där de boende endast har visst vårdbehov gäller följande:

	Cykelplatser/lägenhet
Totalt	1

	Bilplatser/lägenhet
Boende	0,3
Besök	0,1
Totalt	0,4

5.5. Utbildningslokaler

Beroende på utbildningsnivå och läge varierar användningen av cykel och bil och därmed behovet av parkering. Bromölla kommun har idag (2020) varken gymnasium, högskola eller universitet. För skolor krävs en särskild parkeringsutredning. För förskolor anges dock normvärden enligt nedan.

Ju äldre barnen blir desto större möjlighet är det att de kan cykla till skolan. Därför anges antalet cykelplatser för grundskolan som ett spann i följande tabell. För förskolor kanske inte barnen själva cyklar i så stor utsträckning men däremot blir det allt vanligare att de skjutas i cyklar med släp och kärror både av föräldrar och i förskoleverksamheten. Det är därför viktigt att ta hänsyn till behovet av utrymme för att parkera cyklar och släp vid planering av förskolor.

	Förskola	Grundskola
	Cykelplatser/100 barn	Cykelplatser/100 elever
Totalt	25	30-70

För förskolor beräknas antalet anställda vara 3,5/avdelning. För zon 1 är normtalet för parkering 0.3 bilplatser/anställd. I zon 1 beräknas behovet för angöring vara 2

bilplatser/avdelning och i zon 2 2,5 bilplatser/avdelning. Varje avdelning dimensioneras för 20 barn och nedan beräknas hur många parkeringsplatser som behövs per 100 barn.

Zon 1:

P för anställda: $0,3 \times 3,5 \times 5 = 5,25$

P för angöring: $5 \times 2 = 10$

Totalt: $5,25 + 10 = 15,25$ bilplatser/100 barn

Zon 2:

P för anställda: $0,5 \times 3,5 \times 5 = 8,75$

P för angöring: $5 \times 2,5 = 12,5$

Totalt: $8,75 + 12,25 = 21,25$ bilplatser/100 barn

Angöring av varutransporter vid nybyggnad av förskolor kan accepteras på gatan om det kan ske på ett trafiksäkert sätt. Del a korttidsparkering/angöring kan accepteras på gatan såvida det inte går att anordna på förskoletomten. Detta i enlighet med plan- och bygglagen 8:e kapitlet, 9§.

	Förskola	Förskola
	Zon 1	Zon 2
	Bilplatser/100 barn	Bilplatser/100 barn
Totalt	15	21

5.6. Handel

Arbetstätheten och besöksfrekvensen för handeln kan variera ganska mycket beroende på vilken typ av handel det gäller. Detta bidrar också till en variation av behovet av cykel- och bilparkering. Exempelvis är behovet av bilparkeringar större och behovet av cykelparkeringar mindre på Industrigatan som ligger längre från bostäder och inte har samma utbud av kollektivtrafik.

För handeln inom stadsbebyggelsen som ligger nära bostäderna och där utbudet av kollektivtrafik är god finns inte lika stort behov av bilparkering. Däremot finns det goda förutsättningar för att cykla och därmed ett ökat behov av cykelparkeringar. Det är viktigt att placera cykelparkeringar nära entréer, att de fördelas på ett lämpligt sätt om det finns flera entréer samt att det ska finnas möjlighet att låsa fast cykeln.

För handeln beräknas arbetstätheten vara 15 anställda/100 m² BTA. För zon 1 är normtalet 0,3 bilplatser/anställd och för zon 2 är normtalet 0,5 bilplatser/anställd.

Zon 1:

$$15 \times 0,3 = 4,5$$

Zon 2:

$$15 \times 0,5 = 7,5$$

Detta visar att det finns ett behov av 4,5 bilplatser/1000 m² BTA i zon 1 och 7,5 bilplatser/1000m² BTA i zon 2. Till detta tillkommer behovet av besöksparkering med 15 bilplatser/1000m² BTA, såvida det inte avser ett större bilorienterat läge då en särskild utredning krävs.

Skiljer sig antalet anställda per 1000 m² BTA eller antalet besökande väsentligt från det normala krävs en särskild parkeringsutredning.

	Zon 1	Zon 2
	Cykelplatser/1000 m²	Cykelplatser/1000 m²
Totalt	22	10

	Zon 1	Zon 2
	Bilplatser/1000 m²	Bilplatser/1000 m²
Anställda	4,5	7,5
Besök	15	15*
Totalt	19,5	22,5

*20-70 bilplatser/1000 m² vid större bilorienterat läge, särskild utredning krävs.



Figur 6 Cykelställ i nära anslutning till fastigheten.

5.7. Kontor

Beroende av vilken typ av kontor och verksamhet som bedrivs kan antalet anställda och besökare variera ganska mycket. Ett medelvärde för arbetstätheten anges därför.

För kontor beräknas arbetstätheten vara 40 anställda/1000 m² BTA. För zon 1 är normtalet 0,3 bilplatser/anställd och för zon 2 är normtalet 0,5 bilplatser/anställd.

$$40 \times 0,3 = 12$$

$$40 \times 0,5 = 20$$

Detta visar att det finns ett behov av 12 bilplatser/1000 m² BTA i zon 1 och 20 bilplatser/1000 m² BTA i zon 2. Till detta tillkommer behovet av besöksparkering med 1 bilplats/1000 m² i zon 1 och 2 bilplatser/ 1000 m² BTA i zon 2.

Skiljer sig antalet anställda per 100 m² BTA eller antalet besökande väsentligt från det normala krävs en särskild parkeringsutredning.

	Zon 1	Zon 2
	Cykelplatser/1000 m²	Cykelplatser/1000 m²
Totalt	15	13

	Zon 1	Zon 2
	Bilplatser/100 m²	Bilplatser/100 m²
Anställda	12	20
Besök	1	2
Totalt	13	22

5.8. Industri

Även för industrin kan antalet anställda/1000 m² BTA samt antalet besökande skifta kraftigt beroende på vilken typ av verksamhet som är aktuell. En generell norm anges för cykel som gäller både i zon 1 och 2.

För industrin beräknas arbetstätheten vara 15 anställda/1000 m² BTA. För zon 1 är normtalet 0,3 bilplatser/anställd och för zon 2 är normtalet 0,5 bilplatser/anställd.

$$15 \times 0,3 = 4,5$$

$$15 \times 0,5 = 7,5$$

Detta visar att det finns ett behov av 4,5 bilplatser/1000 m² BTA i zon 1 och 7,5 bilplatser/1000 m² BTA i zon 2. Antal besökare till industrin kan variera kraftigt beroende på vilken typ av verksamhet det gäller, därför krävs en särskild parkeringsutredning.

	Cykelplatser/1000 m²
Totalt	5

	Zon 1	Zon 2
	Bilplatser/100 m²	Bilplatser/100 m²
Anställda	4,5	7,5
Besök	Särskild utredning	Särskild utredning
Totalt	-	-

5.9. Parkeringsplatser för rörelsehindrade

I Boverkets byggregler anges att ”En angöringsplats för bilas ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meter

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. (BFS 2014:3).

Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktig behov.

2-3 % av parkeringsplatserna, dock minst en, av samtliga parkeringsplatser ska vara anpassade för rörelsehindrade.

5.10. Motorcyklar

Det är svårt att ange generella normvärden för motorcykelparkeringar.

För enbostadshus gäller inga särskilda normvärden för motorcykel. Boende parkerar motorcyklar på sin tomt i den omfattning de anser vara lämpligt.

För flerbostadshus rekommenderas cirka 4 % av bilplatsbehovet för motorcykelparkering.

5.11. Övrigt

För övriga typer av verksamheter som inte tas upp i detta kapitel som exempelvis kollektivtrafikknutpunkter, hotell, restaurang, idrottsanläggningar, bad, samlingslokaler, biograf och så vidare krävs särskilda utredningar.

6. Genomförande

Enligt plan- och bygglagen ska behovet av parkering tillgodoses på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning så att det finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Om parkeringarna inte anordnas på traditionellt vis på den egna fastigheten finns möjlighet att tillgodose behovet av parkering genom P-förbindelse, P-avtal eller parkeringsservitut.

6.1. P-förbindelse

P-förbindelse innebär att fastighetsägaren anordnar parkering på en annan av sina egna fastigheter som ligger inom godtagbart gångavstånd. P-förbindelsen ska tecknas på 25 år. Fastighetsägarens ansvar att ordna parkering upphör inte efter de 25 åren utan skyldigheten finns så länge behovet består.

6.2. P-avtal

P-avtal kan en fastighetsägare som behöver anordna parkeringsplatser teckna med en annan fastighetsägare som har ett överskott av parkeringsplatser som ligger inom godtagbart gångavstånd. Avtalet ska gälla i 25 år. Fastighetsägarens ansvar att ordna parkering upphör inte efter de 25 åren utan skyldigheten finns så länge behovet består.

6.3. Parkeringsservitut

Parkeringsservitut innebär att en fastighet får rätt att till viss del nyttja en annan fastighet för parkering. Servitutet förutsätter att fastigheterna ligger inom angivna maxtal för gångavstånd till parkering. Servitutet ska bildas enligt fastighetsbildningslagen.

6.4. Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter, exempel på detta är en väg eller en parkering. En anläggning som flera fastigheter har behov av och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheter kan inrättas som en gemensamhetsanläggning (en reglerad samverkansform) av lantmäterimyndigheten. Detta sker genom en anläggningsförrättning och finns reglerat i anläggningslagen (AL).

Behov av gemensamhetsanläggning för parkering bör redovisas i detaljplanen, antingen i planbeskrivningens genomförandedel eller med bestämmelser på kartan.

6.5. Detaljplan

Nya detaljplaner ska utgå från parkeringsnormen. Detaljplanerna får inte medge mer byggrätter än att parkeringsnormen kan uppfyllas.

6.6. Bygglov

Vid ansökan om bygglov ska en parkeringsutredning fogas till ansökningshandlingarna. Av denna, och till ansökan hörande ritningar, ska det framgå att parkeringsbehov och övriga krav enligt parkeringsnormen tillgodoses i det aktuella projektet.

En sökande som vill tillämpa P-förbindelse eller P-avtal ska bifoga en kopia av förbindelsen respektive avtalet till bygglovsansökan. De aktuella parkeringsplatserna ska redovisas på tillhörande ritning.

En sökande som vill tillgodoräkna sig reducering av normtalet genom bilpool ska bifoga en kopia av bilpoolsavtalet till bygglovshandlingarna.

7. Utformning

7.1. Parkeringshus

Parkeringshus bör i första hand utformas så att den första våningen får en annan användning än parkering utmed gatufasaderna. Exempelvis kan den första våningen rymma lokaler för handel och kontor. Detta är särskilt viktigt i de centrala delarna för att skapa ett mer attraktivt gaturum, trygghet, liv och rörelse. Parkeringshus i mindre centrala delar bör utformas så att användningen är flexibel på den första våningen så att den kan omvandlas för annan användning om behov och önskemål finns. Det är då viktigt att exempelvis den första våningen byggs med högre takhöjd.

Parkeringshus bör utformas med hänsyn till omgivningen när det gäller exempelvis höjd och materialval. Fönster som ger ljusinsläpp och möjlighet till visuell kontakt mellan vad som händer inne och ute kan vara positivt för upplevelsen och tryggheten i ett parkeringshus.

För att mjuka upp intrycket av parkeringshus och ge en grönare stadsbebyggelse kan grönska i form av klätterväxter och gröna väggar användas.

7.2. Parkeringsgarage

Vid utformning av parkeringsgarage är det viktigt att tänka på upplevelseaspekterna och tryggheten. Exempelvis kan bra belysning och öppenhet vid in- och utfarter förbättra tryggheten.

7.3. Markparkeringar

Markparkeringar bör inte anläggas på innegårdar eftersom gårdarna i första hand ska vara rum för vistelse, umgänge och grönska för boende och verksamma. Detta är viktigt att ta hänsyn till även när det gäller cykelparkeringar så att innergårdar inte upptas helt av cyklar.

För att skapa avgränsningar vid markparkeringar kan häckar och trädplanteringar med fördel användas. God belysning vid cykel- och bilparkeringar är viktigt för tryggheten, säkerheten och nyttjandet.

7.4. Parkeringsplatser för rörelsehindrade

De allmänna råden i Boverkets byggregler avseende parkeringsplatser för rörelsehindrade anger att ” Breddmått på en parkeringsplats som ska medge att rullstol tas in från sidan bör vara 5,0 meter. Breddmått kan minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatserna för rörelsehindrade finns bredvid varandra.

Lutningen i längs- och sidled på angöringsplatserna och parkeringsplatser för rörelsehindrade bör inte överstiga 1:50. Parkeringsplatser för rörelsehindrade bör vara tydligt skyltade, även vintertid. (BFS 2014:3)”

8. Referenser

Boverket (2015). *Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd, BBR*. Konsoliderad version – senast ändrad genom BFS 2015:3 BBR 22.

Bromölla kommun (2018). *Översiktsplan 2014 – med sikte på 2030*. Aktualiserad 2018.

Lomma kommun (2013). *Parkeringsnorm för Lomma kommun*. Antagen av KS 2013-11-20.

www.lantmateriet.se

Malmö stad (2010). *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*.

Antagen september 2010.

Plan- och bygglagen (2010:900).

Region Skåne (2018). *Resvaneundersökning i Skåne*.

SCB (2018). *Bostad- och byggnadsstatistik*.

Sveriges Kommuner och Landsting (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling*.

Sveriges Kommuner och Landsting (2017). *Policy för parkering*.