

Parkeringsnorm för Marks kommun

Riktlinjer för parkeringsbehov vid exploatering och ombyggnad

Dokumenttyp Riktlinje	Fastställd av Kommunstyrelsen	Beslutsdatum KS 2020-02-05, § 8	Giltig till tillsvidare
Dokumentansvarig Enhetschef för byggenheten på samhällsbyggnads- förvaltningen	Gäller för Plan- och byggnadsnämnden Teknik- och servicenämnden Kommunstyrelsen Miljönämnden	Granskad/ reviderad	Diariennr. KS 2017-248 514

Innehållsförteckning

1 Inledning	3
2 Riktlinjer	4
2.1 Plan- och bygglagen (PBL)	4
2.2 Ansvar	4
2.3 Tillämpning	4
3 Parkeringsnorm	5
3.1 Definitioner enligt svensk standard	5
3.2 Zoner	5
3.2.1 Zon 1, Centrum	5
3.2.2 Zon 2, Övriga kommunen	5
3.3 Fordonsslag	5
3.4 Bebyggelse	5
3.4.1 Bostäder	5
3.4.2 Kontor	6
3.4.3 Övriga verksamheter	6
3.5 Avsteg	6
3.5.1 Avsteg i zon 1	6
3.6 Olika typer av p-platser	7
3.6.1 Parkering för rörelsehindrade	7
4. Normtal för parkering vid exploatering	8
Parkeringsnorm för bil	8
Parkeringsnorm för motorcykel/ moped	8
Parkeringsnorm för cykel	8
5 Övergångsbestämmelser	9
6. Kartbilaga	10

1 Inledning

Att kunna parkera har en central roll i infrastrukturen, inte bara grundat i tillgänglighet utan också hur städer och orter upplevs rent estetiskt. Därför behövs en strategi för hur parkeringen i kommunen ska hanteras på bästa sätt. Gällande parkeringsnorm för Marks kommun antogs av kommunfullmäktige (KF) 1993-06-29. Bedömningen har gjorts att parkeringsnormen är inaktuell och i behov av en revidering. Revideringen har resulterat i detta dokument.

I en parkeringsnorm kan kommunen styra hur parkeringen ska lösas vid till exempel nybyggnad av bostäder, kontor och handel. Plan- och byggnadsnämnden (PBN) är ansvarig nämnd för parkeringsnormen och hur den tillämpas i detaljplanering och bygglov. Parkeringsnormen skall verka för att en initiering av ett strategiskt arbete mot ett minskat bilberoende samt att attraktiv mark i kommunen skall främst användas för bostäder och verksamheter, inte till markparkering.

Det huvudsakliga syftet med parkeringsnormen är att ge ett underlag för beräkning av behovet av parkeringsplatser i samband med exploatering och förenkla handläggningen i plan- och bygglovsärenden. Vidare syftar parkeringsnormen till att säkerställa att ett visst antal parkeringar anläggs på kvartersmark så att en överbeläggning inte uppstår på allmän plats, exempelvis gator.

Denna parkeringsnorm anger det minsta antalet parkeringsplatser som krävs för en bostad eller verksamhet i plan- och bygglovsärenden. I och med att normer endast anger det minsta antalet innebär det att fler p-platser får uppföras. Parkeringsnormerna innebär krav på p-platser per fastighet. Parkering längs gator och på allmän plats inräknas inte.

2 Riktlinjer

2.1 Plan- och bygglagen (PBL)

I markanvändningen parkering ingår till exempel markparkering för bil och MC, p-hus, större cykelparkeringar och garage. För att en tomt ska anses vara lämplig för bebyggelse ska det i skälig utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering av fordon på tomten eller i dess direkta närhet. I PBL anges följande gällande parkering:

”8 kap 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.”

2.2 Ansvar

Fastighetsägare är enligt PBL ansvariga att anordna parkering på sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att anordna parkering men har ett övergripande ansvar över parkeringsplaneringen och ska ange vilken parkeringsförfrågan som fastighetsägarna ska tillgodose. Parkeringsnormen anger inget spann utan utgår från fasta riktvärden utifrån hur många parkeringsplatser som ska anläggas vid boende eller verksamheter.

Kommunens parkeringsnorm har ingen rättsverkan utan fungerar som riktlinjer för detaljplanering och bygglovsprövning.

2.3 Tillämpning

Normen ska tillämpas vid detaljplaneläggning samt all bygglovsprövning för nybyggnad, ombyggnad och ändrad användning, dock inte om detaljplan finns med egen norm för planområdet. Särskild utredning om platsbehov skall göras om verksamhetens behov kan antas skilja sig från angivna normtal eller om verksamheten inte finns med i nedanstående förteckningar. Plan- och byggnadsnämnden (PBN) beslutar om avsteg från gällande norm, beslut ska föregås av remiss till Teknik- och serviceförvaltningen.

3 Parkeringsnorm

3.1 Definitioner enligt svensk standard

Bruttoarea (BTA) är area av mätvärda delar av våningsplan, begränsad av omslutande byggnadsdelars utsida eller annan för mätvärdhet angiven begränsning.

Boarea (BOA) är bruksarea för utrymmen helt eller delvis ovan mark inrättade för boende.

3.2 Zoner

Marks kommun har delats upp två zoner för att underlätta handläggning. Se kartbilagor för zonernas utbredning. De aktuella zonerna är:

3.2.1 Zon 1, Centrum

Bedömningen har gjorts att det normaltal som gäller för centrum endast är applicerbart i Kinna och Skene som har större centrumbildningar med god service och kollektivtrafik.

3.2.2 Zon 2, Övriga kommunen

Zon 2 omfattar allt som inte är markerat som zon 1.

3.3 Fordonsslag

I denna parkeringsnorm presenteras parkeringsplatser för bil, motorcykel och moped klass I samt cykel. Bilinnehavet i Marks kommun var vid årsskiftet 2014-2015 0,6 bilar/person. Innehavet av motorcyklar var 0,05/person och för moped klass 1 var innehavet 0,02/person.

För att öka cykelanvändandet i kommunen är det viktigt att krav också ställs på cykelparkeringar och då framförallt i centrumnära lägen. Cykelparkeringar ska placeras inte längre än 25 meter från huvudentré och ska vara väderskyddade.

3.4 Bebyggelse

3.4.1 Bostäder

Enfamiljshus är inte medtaget i parkeringsnormen utan ett lämpligt normaltal för enbostadshus är möjlighet för uppställning för två bilar. Övriga typer av bostäder har delats upp i flerbostadshus (lägenheter) och övriga boendeformer (exempelvis gruppboenden).

Vid detaljplanering där lägenhetsantal är okänt används tabellens värde för 1000m² BTA.

3.4.2 Kontor

För kontor skall det finnas både parkeringsplatser för anställda samt parkeringsplatser till besökande. Bedömningen att cirka 40 kontor ryms på en yta av 1000m² har gjorts (ett kontor bli då 25m²).

3.4.3 Övriga verksamheter

De typer av verksamheter som klassas som övriga verksamheter är handel, service (t ex frisörer och skomakare), hantverk, restaurang samt hotell.

3.5 Avsteg

Avsteg kan göras från normen om behoven visar sig vara mycket olika normtalen oavsett zon. För bostäder mindre än 35 m² får avsteg göras utan utredning.

För de verksamheter som inte redovisas i parkeringsnormen som exempelvis industriverksamhet, skola och vårdinrättningar skall parkeringsbehovet utredas från fall till fall.

Avsteg från parkeringsnormen ska utredas, motiveras och beslutas i PBN. Beslutet ska föregås av remiss till Teknik och serviceförvaltningen.

3.5.1 Avsteg i zon 1

För att stimulera till åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering bör det finnas möjlighet att reducera parkeringsnormen med hänsyn till vilka åtgärder som genomförs. Genom möjligheten att göra avsteg från parkeringstalen inbjuds även fastighetsägare till att påverka resvanor. Detta kräver dock att utredningar och underlag avseende parkering i detaljplane- och bygglovskeden måste göras utförligare, vilket kommer att ta mer resurser i anspråk.

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 automatiskt i hyran
- 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

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 eventuellt avsteg från parkeringsnormen som kan accepteras beror på vilka åtgärder som garanteras. Bedömning görs i varje enskilt fall.

Samnyttjande

I de centrala delar som främst finns i Kinna, Skene och Sätilla med en blandning av funktioner skall möjlighet till samnyttjande av p-platser finnas på tomtmark. Detta innebär att p-platser som på dagtid används för de som arbetar på kontor också på kvällstid kan användas av boende. Ett sådant samnyttjande får dock inte innebära att boende inte kan avstå från att ta bilen var dag, utan att dessa bilar kan vara parkerade även under dagtid. Samnyttjande ska säkras genom servitut eller avtal om 25 år.

3.6 Olika typer av p-platser

3.6.1 Parkering för rörelsehindrade

Marks kommun ska vara tillgänglig för alla i samhället, detta innebär att det ska finnas anordnade parkeringsplatser för rörelsehindrade. Tillgången till parkering för rörelsehindrade och dess utformning regleras i Boverkets Byggregler och de allmänna råd som följer med dem.

I ett normalprojekt ska cirka 3% av samtliga bilplatser, alternativt minst en, anpassas för rörelsehindrade som innehar ett särskilt parkeringstillstånd. Dessa parkeringsplatser ska vara nära entrén och vara märkta både på platsen och med en skylt. Gångavståndet till entrén bör inte vara längre än 25 meter och en parkering för rörelsehindrade ska vara minst 5 meter bred. För större projekt, besöksanläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, t.ex. vårdinrättningar och myndigheter, ska behovet av handikapparkeringar studeras särskilt.

4. Normtal för parkering vid exploatering

Normtal inkluderar inte besöksparkering för rörelsehindrade.

Beräkningar som ger ett normtal under 1,0 avrundas upp till 1,0.

Parkeringsnorm för bil

MARK-ANVÄNDNING	ZON 1 CENTRUM	ZON 2 ÖVRIGA KOMMUNEN
Flerbostadshus	1/lgh alt. 12/1000 m ² BTA	1,5/lgh alt. 17/1000 m ² BTA
Övriga boendeformer	0,6/lgh	0,7/lgh
Kontor	27 per 1000 m ² BTA	27 per 1000 m ² BTA
Handel livsmedel	30 per 1000 m ² BTA	30 per 1000 m ² BTA
Handel övriga	20 per 1000 m ² BTA	25 per 1000 m ² BTA
Restaurang	20 per 1000 m ² BTA	20 per 1000 m ² BTA

Parkeringsnorm för motorcykel/ moped

MARK-ANVÄNDNING	HELA KOMMUNEN
Flerbostadshus	1 per påbörjat 10-tal lgh
Övriga boendeformer	1 per påbörjat 10-tal lgh
Handel livsmedel	4 per 1000 m ² BTA
Handel övriga, service mm	2 per 1000 m ² BTA

Parkeringsnorm för cykel

MARK-ANVÄNDNING	HELA KOMMUNEN
Flerbostadshus	1/lgh
Övriga boendeformer	1/lgh
Kontor	10 per 1000 m ² BTA
Handel livsmedel	10 per 1000 m ² BTA
Handel övriga	10 per 1000 m ² BTA

5 Övergångsbestämmelser

Syftet med övergångsbestämmelserna är att exploateringsprojekt som pågår inte ska behöva göras om i grunden eller drabbas av avsevärda kostnadsförändringar.

Om exploatören begär det ska Parkeringsnormen INTE gälla för

1. Detaljplaner diariet förda FÖRE beslutet att anta parkeringsnormen vunnit laga kraft och de bygglov som följer omedelbart på de detaljplanerna.
2. Bygglövsansökningar diariet förda FÖRE beslutet att anta parkeringsnormen vunnit laga kraft.

För fallen ovan gäller parkeringsnorm antagen 1993.

6. Kartbilaga

Zon 1 Centrum

