



# PARKERINGSNORM





## INTRODUKTION

### BAKGRUND OCH SYFTE

Denna parkeringsnorm bygger vidare på parkeringsstrategi för Höganäs kommun antagen den 14 oktober 2021. Det övergripande syftet med parkeringsnormen är att säkerställa att parkering anordnas i rätt omfattning i enlighet med Plan- och bygglagen. Med anledning till den höga befolkningstillväxten i kommunen har parkeringsnormen som utgångspunkt att möjliggöra en tillväxt och förtätning som gynnar helheten.

Parkeringsnormen tydliggör även kommunens parkeringsinriktning och stödjer på så sätt Samhällsbyggnadsförvaltningen i olika processer där parkeringsfrågor har en betydande roll.

Parkeringsnormen anger en miniminivå för hur många parkeringsplatser som ska anläggas för olika typer av bostäder, skolor och förskolor. För verksamheter är utgångspunkten personaltäthet och där anger parkeringsnormen ingen miniminivå. Miniminormen för bostäder och p-talen för verksamheter är inte heller helt låsta utan är i viss mån flexibla. Det innebär att p-talen kan frångås om vissa grundförutsättningar uppfylls och lämpliga åtgärder genomförs av exploatören. I parkeringsnormen specificeras parkeringsefterfrågan utifrån två geografiska områden (zoner). Möjlighet till reducerat p-tal finns enbart i zon A eftersom det anses saknas goda förutsättningar för resande med andra färdmedel än bil på landsbygden.

### ANSVAR

Kommunen har genom PBL det övergripande ansvaret för parkering och är ansvarig för att mark används på ett lämpligt sätt. I en detaljplan får kommunen bestämma placering och utformning av parkeringar, samt vilka utrymmeskrav som ska gälla (Plan- och bygglagen (PBL) 4 kap. 13 §). Det innebär att kommunen kan ställa krav på fastighetsägaren att ordna parkering i skälig utsträckning. Normen gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglov. Parkeringsnormen är inte bindande, vilket innebär att beslut kan fattas av nämnden i varje enskilt fall.

### ZONINDELNING

Efterfrågan på bilparkering vid bostäder skiljer sig åt mellan olika delar av kommunen, vilket reflekteras i hur resandet ser ut. En zonindelning har gjorts utifrån bebyggelsestäthet, goda pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik samt tillgång till service. I Höganäs kommun har två parkeringszoner definierats: zon A: Höganäs stad, Lerberget och Viken. Zon B: övriga kommunen. I zon A är parkeringstalen lägre för bil och det ställs även krav på plats för cykelparkeringar. Detta med anledning till att zon A anses ha bättre förutsättningar för resande med andra färdmedel än bil på grund av ovannämnda faktorer.





## INRIKTNING OCH ÖVERGRIPANDE FRÅGOR

### INRIKTNING BILPARKERING

Utgångspunkten för bilparkering är att utbudet ska vara balanserat och avvägt i förhållande till förutsättningar för god tillgänglighet för andra färdsätt (gång, cykel och kollektivtrafik). Principen är att det ska finnas bilparkeringar där det finns en efterfrågan samtidigt som kommunen inte ställer för höga krav på antal platser. För att bilar från omgivande bostadsområden inte ska ta upp allmänna platser är det samtidigt viktigt att normen inte är för låg. Kommunen vill genom ett minimalt säkerställa en rimlig miniminivå. Det är därefter upp till varje fastighetsägare att bedöma om efterfrågan bedöms vara större än normen.

### INRIKTNING CYKELPARKERING

Utgångspunkten för cykelparkering är att det ska finnas goda parkeringsmöjligheter även för invånare som bor i flerbostadshus. Detta gäller framför allt flerbostadshus i tätbebyggda områden. Därför ställer parkeringsnormen minimikrav på cykelparkeringar vid flerbostadshus i zon A. För att cykeln sedan ska kunna användas som färdmedel ställer parkeringsnormen även minimikrav för cykelparkeringar vid verksamheter och skolor. Detta för att bidra till att cykelparkeringar blir en integrerad del av cykelinfrastrukturen. Även för verksamheter finns det enbart minimikrav för cykelparkeringar i zon A. För skolor finns det däremot minimikrav för cykelparkeringar både i zon A och zon B. Utöver detta är det viktigt att cykelparkeringar är välutformade och rättplacerade. Välutformade





cykelparkeringar bidrar till att öka cykelns attraktivitet har på så sätt möjlighet att locka fler till att använda cykeln som färdmedel.

### **PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE**

För personer med nedsatt rörelseförmåga ska parkeringsplatser enligt Boverkets byggregler anordnas efter behov. Riktlinjen är att 2-3% (eller minst en plats) av parkeringsnormens parkeringstal ska vara anpassade för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Verksamheter med särskilda behov som vårdboende kan behöva en betydligt större andel. Utbudet av anpassade parkeringsplatser för rörelsehindrade ska inte påverkas av en reduktion av parkeringsnormen. Det innebär att platserna inte ska sänkas i samband med reduktionen.

### **SAMNYTTJANDEMÖJLIGHETER**

För dagverksamheter och kvällsverksamheter kan det finnas samnyttjandepotential då platserna inte brukas under samma tid på dygnet. På samma sätt kan besöksparkering till boende utnyttjas på platser som under vardagstid används av kontor och andra arbetsplatser. Däremot är samnyttjande av besöksparkering till handeln och boendeparkering inte lämpligt då tiderna för när parkeringsplatserna används sammanfaller på helger och kvällar. Samnyttjande av parkeringar kan enbart fastställas genom en parkeringsutredning. I utredningen behöver det framkomma att den framtida parkeringsefterfrågan tillgodoses trots det minskade utbudet av parkeringsplatser.

### **AVVIKANDE BOENDETYP**

För vissa boendetyper kan parkeringsefterfrågan vara lägre än parkeringsnormens miniminivå. På grund av de specifika målgrupperna kan till exempel trygghetsboende, LSS-boende och studentboende anses tillhöra den ovannämnda kategorin. Bedömningen av parkeringsefterfrågan för avvikande boendetyper görs i första hand utifrån normen för boendeparkering. Avsteg från normen kan även göras enligt möjlighet till reducerad parkeringsnorm. För att en reduktion ska beviljas behöver en särskild utredning tas fram där förutsättningarna för det specifika boendet och dess behov redovisas.

### **ÄNDRAD ANVÄNDNING**

Vid bygglovsansökan om ändrad användning av befintlig byggnad som påverkar parkeringsbehovet väsentligt gäller parkeringsnormens minimala. I annat fall kräver ändrad användning inga tillkommande krav på att anordna parkeringsplatser.

## **SÄRSKILDA UNDANTAG**

### **SAMHÄLLSVIKTIGA PROJEKT**

För samhällsviktiga projekt anger parkeringsnormen inget minimala för parkering. Istället kräver dessa projekt en särskild parkeringsutredning. Bedömningen om huruvida ett projekt är samhällsviktigt görs av kommunen tidigt i processen. Detta görs baserat på projekttyp,





läget i kommunen samt övriga projektspecifika omständigheter. Kommunen avgör hur många parkeringsplatser som ska anordnas för projektet, baserat på en parkeringsutredning.

## VERKSAMHETER I CENTRALA HÖGANÄS TÄTORT

I de centrala delarna av Höganäs tätort tas det särskild hänsyn för verksamheter med ett huvudsakligen lokalt upptagningsområde. För verksamheter i stadskärnan ställer parkeringsnormen inga krav på att tillhandahålla nya parkeringsplatser. Bil- och cykelburna besökare hänvisas i stället till allmänna parkeringar på gatumark.

Syftet med detta är att göra det enklare och mindre kostsamt för etablering av affärsverksamheter. I stadskärnan är det på grund av bebyggelsestrukturen svårt att tillhandahålla parkering, samtidigt som kundunderlaget och tillgängligheten utan bil är som störst. Centrumzonen i Höganäs tätort följer Handels utredningsinstitutets (HUI) avgränsning av stadskärnan. Indexet från Handels utredningsinstitut för stadskärnan i Höganäs tätort redovisas separat.

## PARKERINGSTAL

### PARKERINGSTAL FÖR BOSTÄDER

I kategorin enbostadshus ingår villa, radhus, kedjehus och tvåbostadshus (parhus). Enbostadshus har två kategorier ”enskild parkering” och ”gemensam parkering”. För enbostadshus med enskilda parkeringar behöver det anordnas två platser per hus och utgångspunkten är att parkeringarna anordnas på fastigheten. Gemensamma parkeringar utgör ett lägre parkeringstal eftersom samnyttjade parkeringar har en större flexibilitet. Samlade parkeringsytor kan anordnas genom att alla eller en del parkeringar för villa, radhus, kedjehus eller tvåbostadshus finns samlade. Det kan exempelvis innebära att en plats anordnas på fastigheten och den resterade delen på en samlad yta. Det är enbart de husen som har en del av parkeringsbehovet på en samlad yta som är berättigade ett lägre parkeringstal.

Parkeringsnormen ställer krav på cykelparkeringar för flerbostadshus enbart i zon A.

ZON A	BILPARKERING PARKERINGSTAL FÖR BOSTÄDER	Boende	Besökande	p-tal
	Enbostadshus med enskild parkering	2	0	2 platser/bostad
	Enbostadshus med gemensam parkering	1,4	0,1	1,5 platser/bostad
	Flerbostadshus	7	1	8 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA





<b>ZON B</b>	<b>BILPARKERING</b>			<b>p-tal</b>
	PARKERINGSTAL FÖR BOSTÄDER	Boende	Besökande	
	Enbostadshus med enskild parkering	2		2 platser/bostad
	Enbostadshus med gemensam parkering	1,5	0,1	1,6 platser/bostad
Flerbostadshus	8	1	9 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA	

<b>ZON A</b>	<b>CYKELPARKERING</b>	<b>p-tal</b>
	PARKERINGSTAL FÖR BOSTÄDER	
	Flerbostadshus	28 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Plats för promenadskoter/lastcykel	5% av den totala mängden.

#### PARKERINGSTAL FÖR GYMNASIESKOLA/GRUNDSKOLA OCH FÖRSKOLA

<b>ZON A</b>	<b>BILPARKERING</b>	<b>p-tal</b>
	PARKERINGSTAL FÖR GYMNASIESKOLA/GRUNDSKOLA & FÖRSKOLA	
	Gymnasieskola/Grundskola	6 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Förskola	7 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA

<b>ZON B</b>	<b>BILPARKERING</b>	<b>p-tal</b>
	PARKERINGSTAL FÖR GYMNASIESKOLA/GRUNDSKOLA & FÖRSKOLA	
	Gymnasieskola/Grundskola	7 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Förskola	8 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA





<b>ZON A</b>	<b>CYKELPARKERING</b> PARKERINGSTAL FÖR GYMNASIESKOLA/GRUNDSKOLA & FÖRSKOLA	<b>p-tal</b>
	Gymnasieskola/Grundskola	48 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Förskola	24 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Plats för promenadskoter/lastcykel	5% av den totala mängden.

<b>ZON B</b>	<b>CYKELPARKERING</b> PARKERINGSTAL FÖR GYMNASIESKOLA/GRUNDSKOLA & FÖRSKOLA	<b>p-tal</b>
	Gymnasieskola/Grundskola	48 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Förskola	24 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Plats för promenadskoter/lastcykel	5% av den totala mängden.

### PARKERINGSTAL FÖR VERKSAMHETER

För verksamheter är det personaltäthet som utgör underlag för parkeringsefterfrågan. Det innebär att parkeringstalen i tabellerna nedan kan ses som riktlinjer som ger direktiv i ett tidigt skede. Det faktiska parkeringstalet beslutas i dialog med den berörda verksamheten och är baserat på efterfrågan och verksamhetens geografiska läge. I mer komplexa projekt kan kommunen kräva en parkeringsutredning som underlag för parkeringsefterfrågan.

I zon B ställer parkeringsnormen inget krav på cykelparkeringar för verksamheter.

<b>ZON A</b>	<b>BILPARKERING</b> PARKERINGSTAL FÖR VERKSAMHETER	<b>p-tal</b>
	Handel lokalt upptagningsområde	20 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Handel regionalt upptagningsområde	30 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Kontor	16 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Industri	7 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Restaurang	20 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Hotell	0,6 platser/rum





<b>ZON B</b>	<b>BILPARKERING</b>	<b>p-tal</b>
	PARKERINGSTAL FÖR VERKSAMHETER	
	Handel lokalt upptagningsområde	22 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Handel regionalt upptagningsområde	30 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Kontor	19 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Industri	8 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Restaurang	30 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Hotell	0,6 platser/rum

<b>ZON A</b>	<b>CYKELPARKERING</b>	<b>p-tal</b>
	PARKERINGSTAL FÖR VERKSAMHETER	
	Handel	15 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Kontor	9 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Industri	4 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Restaurang	15 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Hotell	4 platser/1000 m <sup>2</sup> BTA
	Plats för promenadskoter/lastcykel	5% av den totala mängden.

## MÖJLIGHET TILL REDUCERING AV P-TAL

Höganäs kommun erbjuder de fastighetsägare som är intresserade möjlighet till ett reducerat parkeringstal för bil. Som motprestation krävs genomförande av åtgärder som bidrar till en minskad parkeringsefterfrågan. Detta är ett frivilligt erbjudande som ger fastighetsägare större möjlighet att påverka fastighetens utformning och utbud av mobilitetstjänster (däribland parkering). Detta gäller för flerbostadshus och verksamheter i centrala lägen i zon A där det finns goda möjligheter att resa med andra färdmedel.

För att reduktion ska beviljas ska nedanstående grundförutsättningar uppfyllas.

### GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BOSTÄDER – FLERBOSTADSHUS

- Gäller enbart i Zon A.
- Hållplats för stombusslinjetrafik inom 500 meter.
- Viktiga vardagsfunktioner inom 800 meter, det vill säga två eller flera av följande: livsmedelsbutik, skola, förskola, vårdcentral, apotek eller plats för motion/rekreation.
- Gång- och cykelstråk i anslutning till bostäderna är säkra (cykelbanor eller max 30-gator) och ingår i huvudcykelnätet.







\*Minst 15 min turtäthet i rusningstrafik och förbindelse utan byte till större ort.

## MOBILITETSÅTGÄRDER

Höganäs kommun specificerar inte i detalj vilka åtgärder som ska genomföras för att erhålla reducerade parkeringstal. En bedömning görs i stället i varje enskilt fall utifrån de lokala och projektspecifika förutsättningarna. Erfarenhet och forskning visar att flera åtgärder tillsammans ger större effekt än enskilda åtgärder.

Syftet med mobilitetsåtgärderna är att minska efterfrågan på bilägandeskap (bostäder) samt på att resa med bil (verksamheter), vilket bör återspeglas av de åtgärder som genomförs.

Exempel på kraftfulla åtgärder för bostäder är bilpool inom eller nära fastigheten, cykelpool med lastcyklar (gärna elassisterade) eller särskilt attraktiva cykelfaciliteter inomhus (cykelparkering med serviceutrymme). För verksamheter kan dusch- och omklädningsmöjligheter eller subventionerade kollektivtrafikkort för anställda leda till att fler cyklar eller åker med kollektivtrafik. En bilpool för tjänsteresor kan göra att den egna bilen inte behövs i tjänsten. Det är dock viktigt att ta hänsyn till vilken typ av verksamhet det rör sig om. Parkerings efterfrågan är generellt svårare att påverka för besöksintensiva verksamheter (exempelvis handel) än för verksamheter med färre besökare och fler anställda (exempelvis kontor).

Mobilitetsåtgärder bör stödjas av parkeringsavgifter för bil, för bästa effekt.

## REDOVISNING OCH REDUKTION

Fastighetsägare som vill få reducerat parkeringstal ska i en parkeringsutredning redovisa vilka mobilitetsåtgärder som avses genomföras och hur de väntas bidra till reducerad parkeringsefterfrågan. Parkeringsutredningen ska ingå i bygglovsansökan, tillsammans med övriga handlingar som visar hur mobilitetsåtgärderna uppfylls. Detta görs antingen i form av ritningar som redovisar ytor för exempelvis bilpool eller cykelfaciliteter, och/eller i form av avtal med externa aktörer som säkerställer att olika tjänster levereras.

Storleken på reduktionen bedöms av kommunen, mot bakgrund av inkommen parkeringsutredning.

