

**STRÖMSTADS
KOMMUN**

KOMMUNLEDNINGSFÖRVALTNINGEN



Parkeringsnorm

Antaget av Kommunfullmäktige 2011-02-17, § 93

Parkeringsnorm vid bygglovsprövning i Strömstads kommun

Godkänd av kommunstyrelsen 2011-02-02
Antagen av kommunfullmäktige 2011-02-17

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

Då detaljplan upprättas ska en individuell bedömning göras i den enskilda detaljplanen. Detaljplan med angiven norm (på plankarta eller i planbeskrivning) ersätter kommunfullmäktiges p-norm. För byggande inom detaljplan som saknar angiven p-norm ska kommunfullmäktiges p-norm tillämpas.

Vid byggande utanför detaljplan gäller kommunfullmäktiges p-norm.

Bakgrund

Den nu gällande parkeringsnormen, antogs av kommunfullmäktige 1981. En översyn av normen behöver göras. I praktiken har andra normtal sedan länge tillämpats i olika större detaljplaner och bygglov som rör bostäder eller handel.

Tillämpning

Normen tillämpas vid all bygglovsprövning för nybyggnad, ombyggnad och ändrad användning, dock ej 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. Miljö- och byggnämnden beslutar om avsteg från gällande norm.

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.

Verksamhet	bilplats / 1000 m ² BTA	bilplats / lägenhet
Restaurang	60	
Hotell	30	
Samlingslokaler	80	
Flerbostadshus		0,8 boende + 0,2 besök
Småhus		2
Handel, dagligvaror (mat)	50	
Handel, sällanköp och övrigt	35	
Kontor	20	
Industri/lager	15	
Vårdinrättning	30	
Gymnasium	20	
Skola LMH	6	
Förskolor	12	

*)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.

Norm för cykelparkering

Någon norm för cykelparkering har inte funnits i Strömstad tidigare. Följande ska tillämpas:

BOSTÄDER	1,5 plats/lgh
ARBETSPLATSER	0,1 plats/anställd eller 25 kvm
HANDEL	20-30 platser/1000 kvm
INDUSTRI	6 platser/1000 kvm

Storlek på parkeringsplats

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 funktionshindrade

Av de bilplatser som anordnas ska minst 3%, dock minst 2 bilplatser, ges sådan lokalisering och utformning att de kan tjäna som bilplats för funktionshindrade. 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 funktionshindrade anordnas närmare entré.

Parkeringsköp

Det kan uppstå situationer där en byggherre vid ny- eller ombyggnad inte kan tillhandahålla det antal fasta parkeringsplatser som krävs enligt normen. Dvs. varken på egen fastighet eller på närliggande fastighet. Miljö- och byggnämnden kan då pröva frågan om parkeringsköp. Förfarandet innebär att fastighetsägaren deltar finansiellt i en anläggning som drivs av kommunen. Frågan regleras i ett civilrättsligt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren. Beloppet ska motsvara kostnaden för utbyggnad av plats i P-hus. Lämpligheten måste prövas i det enskilda fallet, dvs. någon generell rättighet för fastighetsägaren att tillämpa parkeringsköp i stället för att anordna parkeringar finns inte.

Kommentarer till parkeringsnormen

Ett exempel på tillämpningen

Ett bostadshus ska byggas till med 10 lägenheter.

Normen ger att 8 nya parkeringsplatser krävs för de boende. Om lägenhetsfördelning eller kategorin av boende avviker från normalfallet (ex. vid kategoriboende) kan normen justeras uppåt eller neråt efter beslut i miljö- och byggnämnden.

Därutöver anger normen att 2 bilplatser ska anordnas för besökare. Här måste alltid en bedömning göras i det enskilda fallet. I vissa fall finns god tillgång på kringliggande gator och allmänna parkeringar. Då behövs kanske inga särskilda besöksparkeringar. Om sådan möjlighet saknas helt kan antalet besöksparkeringar behöva överstiga 0,2 / lägenhet. Särskilt om antalet platser är få. Detta för att klara behovet även vid toppbelastningar.

I första hand ska parkering anordnas inom den egna fastigheten. I andra hand kan fastighetsägaren pröva att tillgodose detta på annan fastighet i närområdet. Sådan lösning måste ha tillräckliga långsiktiga garantier, exempelvis genom servitut kopplat till berörda fastigheter.

Om ny parkering varken kan anordnas på egen eller närliggande fastighet kan parkeringsköp prövas, se denna rubrik.

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. Besökstrafiken med bil kan minskas genom en fortsatt satsning på infartsparkeringar och

parkeringsbuss. För att cykel ska bli ett attraktivare alternativ behövs kompletteringar i tätortens cykelnät, så att de separata cykelbanorna blir sammanhängande. Vidare behövs tillräckligt antal cykelparkeringar, vid bostäder, arbetsplatser och butiker.

Infartsparkeringar

Kommunens infartsparkeringar med tillhörande p-buss under juni-augusti minskar biltrafiken och parkeringsbehovet i innerstaden. P-normen är satt för att klara maxbehovet, något som kan inträffa under hela året, i dagsläget främst på lördagar. Om p-busstrafiken i framtiden utvidgas till samtliga tillfällen med hög trafik bör en justering neråt av parkeringsnormen övervägas, främst vad avser handel.

Handel

Det kan vara svårt i bygglovskedet att reglera vilken del av en handelfastighet som är lager och vilken del som är handelsyta. Normen ska därför utgå från all bruttoyta exklusive eventuellt parkeringsdäck. Även kommunikationsytor, såsom i en galleria, ska medräknas. Motivet för detta är att besöksströmmarna fördelas även på sådana ytor. Större handels-etableringar innehåller 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. Vid större etableringar, såsom på Nordby, bör därefter en gemensam norm tillämpas för hela handelsområdet.

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. Avståndet mellan bilplats och bostadsentré bör inte överstiga 100 m. Om avståndet mellan bilplats och bostadsentré överstiger 20m 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. Å andra sidan finns det fastigheter där gatuparkering inte är möjligt eller är olämpligt, där normen behöver höjas för att klara toppbelastningar vid helger etc.

Normen för bostäder är relaterad till bilplats per lägenhet, eftersom detta mått stämmer bättre med det verkliga behovet än att relatera till m² 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. 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.

Strömstad 2011-01-13



Erik Fredriksson
Gatuchef



Björn Richardsson
Översiktsplanerare