



PARKERINGSNORM FÖR CYKEL OCH BIL I LOMMA KOMMUN

Fastställd av kommunfullmäktige
2021-06-03

POLITISK STYRGRUPP

Kommunstyrelsens arbetsutskott

PROJEKTLEDARE

Peter Hultin

Planarkitekt

TJÄNSTEMANNAGRUPP

Adam Bahr

Miljöstrateg

Karolina Jensen

Gatu- och parkchef

Urban Linse

Exploateringsingenjör

Jacob Thollonen

Samordnare byggenheten

KONSULT

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Helena Jönsson

Handläggare:

Elin Areskoug

Kvalitetsgranskare:

Eva-Marie Wenehed

INLEDNING

Sedan föregående parkeringsnorm har Lommabanan öppnat för persontrafik och tågstationen i Lomma har invigts. En station i Flädie och en i Alnarp är planerade att stå klara 2026. Lomma kommun förväntas ha en befolkningstillväxt på cirka 1,5 % de kommande åren. För att kunna växa hållbart behöver vi kunna bygga tätare samtidigt som vi tillför gröna och blå kvaliteter och värnar om befintliga värden och karaktärer.

För att möta dessa utmaningar har en parkeringsstrategi och parkeringsnorm tagits fram. Parkeringsstrategin ligger till grund för parkeringsnormen genom ställningstaganden om p-tal, samnyttjande, att parkeringsnormen ska vara flexibel och att projektspecifika p-tal kan tas fram i detaljplaneprocesser.

Dessa dokument ger förutsättningar för ett minskat parkeringsbehov och för att uppnå en ökad andel hållbara transporter jämfört med idag. Därigenom verkar de för att tätare och attraktivare bostads- och stadsmiljöer kan byggas.



INNEHÅLL

UTGÅNGSPUNKTER

PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE	5
KRAV PÅ BYGGLOV	5
ÖVRIG LAGSTIFTNING	5
PARKERINGSTAL OCH PARKERINGSNORM	6

FÖRUTSÄTTNINGAR

BILTÄTHET (BOENDE)	7
ARBETS- OCH BESÖKSTÄTHET (VERKSAMHETER)	7
LJUS BTA	8
ACCEPTABELT GÅNGAVSTÅND	8

PARKERINGSNORM FÖR BOSTÄDER

BERÄKNINGSMETOD BOSTÄDER	9
ZONINDELNING	9
CYKELPARKERINGSNORM ALLA BOENDEFORMER	9
BERÄKNINGSEXEMPEL CYKEL	9
EN- OCH TVÅBOSTADSHUS, BILPARKERINGSNORM	10
FLERBOSTADSHUS, BILPARKERINGSNORM	10
ÄLDRE- OCH VÅRDBOENDEN, BILPARKERINGSNORM	10
BERÄKNINGSEXEMPEL BIL	10

PARKERINGSNORM FÖR VERKSAMHETER

BERÄKNINGSMETOD VERKSAMHETER	11
ZONINDELNING	11
CYKELPARKERINGSNORM ALLA VERKSAMHETSTYPER	11
BERÄKNINGSEXEMPEL CYKEL	11
KONTOR OCH MÄKLARE, BILPARKERINGSNORM	12
HANDEL OCH BANK, BILPARKERINGSNORM	12
INDUSTRI, BILPARKERINGSNORM	12
FÖRSKOLA, BILPARKERINGSNORM	12
GRUNDSKOLA, BILPARKERINGSNORM	13
VERKSAMHETER MED SPECIFIKA PARKERINGSBEHOV	13
BERÄKNINGSEXEMPEL BIL	14

SAMNYTTJANDE

SAMNYTTJANDE	15
BERÄKNINGSEXEMPEL FÖR SAMNYTTJANDE	16

MOBILITETSÅTGÄRDER OCH FLEXIBLA PARKERINGSTAL

MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR BOSTÄDER	17
MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR VERKSAMHETER	19

BILAGOR

BILAGA 1 – CYKELAVSTÅND TÅGSTATION (BOSTÄDER)	20
BILAGA 2 – CENTRUMZONER (VERKSAMHETER)	21
BILAGA 3 - GÅNGAVSTÅND TÅGSTATION (VERKSAMHETER)	23

UTGÅNGSPUNKTER

PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE

Enligt Boverkets Byggregler (2011:6) ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. I Boverkets Byggregler anges både föreskrifter och allmänna råd om hur parkeringsplatserna ska utformas.

Föreskrifter och allmänna råd för parkering med avseende på tillgänglighet finns även i *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader* (BFS 2011:5 ALM 2), samt i *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpan av enkelt avhjälpta hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser* (BFS 2011:13 - HIN 2 och BFS 2013:9 - HIN 3).

I Lomma kommun bedöms behovet av parkeringsplatser avsedda för rörelsehindrade uppgå till cirka 3 % av det totala antalet parkeringsplatser, men alltid minst en plats. För verksamheter har p-talet för det totala antalet parkeringsplatser som krävs reducerats kraftigt jämfört med föregående norm och därför har normen avseende andel platser reserverade för rörelsehindrade höjts till cirka 3-5 %. Minsta andel bilplatser som behöver vara anpassade för rörelsehindrade för att tillgodose lagkravet framgår i bilparkeringsnorm för respektive bostads- och verksamhetstyp. Antalet bilplatser avsedda för rörelsehindrade kan inte reduceras med mobilitetsåtgärder.

KRAV PÅ BYGGLOV

Att anordna, flytta eller väsentligt ändra parkeringar kräver bygglov. Parkeringar för en fastighet där det endast finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus är dock undantagna från bygglovsplikten om parkeringen enbart är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Parkeringsplats som anläggs med stöd av väglagen eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg är också undantagen från bygglovsplikten. Detaljplaner kan dock inne-

hålla bestämmelser om var parkering får eller inte får finnas och bestämmelser kring markens egenskaper. Detaljplaner kan även innehålla in- och utfartsförbud mellan kvartersmark och allmän platsmark. Dessa bestämmelser gäller även om parkeringen inte är bygglovspliktig.

ÖVRIG LAGSTIFTNING

Det ställs krav på parkeringar även enligt annan lagstiftning än plan- och bygglagen. Någon uttömmande lista över lagstiftning kan inte presenteras här eftersom den reglerande lagstiftningen beror på typ av och storlek på parkering, samt var den ska anordnas.

Miljöbalken (1998:808) och förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd innehåller krav på hantering av dagvatten från parkeringar. Exempelvis kan dagvatten som avleds från parkeringen räknas som avloppsvatten om det avleds inom ett detaljplanelagt område eller en begravningsplats. Hanteringen och utsläppet av avloppsvatten är miljöfarlig verksamhet. Även utsläpp av dagvatten som inte definieras som avloppsvatten kan utgöra miljöfarlig verksamhet om utsläppet riskerar att medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön. Ytterligare bestämmelser gällande utsläpp av avloppsvatten samt inrättande av avloppsanordningar finns i förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Eftersom parkeringar kan utgöra miljöfarlig verksamhet kan de också vara föremål för den kommunala miljönämndens tillsyn. Krav på exempelvis oljeavskiljare kan komma att ställas i bygglovet eller för att få startbesked för parkeringen. Huvudmannen för vatten- och avloppsanläggningen kan även komma att ställa krav på dagvattnets kvalitet.

Med ovanstående i beaktande kan det vara klokt att kontakta kommunen i ett tidigt skede när man planerar en parkeringsplats eller en åtgärd som kräver parkering.

PARKERINGSTAL OCH PARKERINGSNORM

Plan- och bygglagen (2010:900) säger att en tomt som ska bebyggas 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. Även cyklar är fordon enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Att ordna parkering för byggnadsverk är fastighetsägarens ansvar.

Det är i beslutet om bygglov som prövningen om parkeringsbehovet kan anses tillgodosett ytterst sker. Till stöd för denna bedömning anger kommuner parkeringstal i sin parkeringsnorm. Kommunen har ansvar för det kommunala trafiknätet, den översiktliga planering av parkering och för att olika trafikantgruppers behov beaktas. Genom att ange parkeringstal för cykel och bil anger kommunen vad som är en rimlig mängd platser i olika geografiska lägen för olika typer av exploateringar.

Viktiga faktorer för att säkerställa lämpliga parkeringstal är avstånd till kollektivtrafik och samhällsservice i övrigt och om exploatören är villig att genomföra åtgärder för att underlätta för hållbara resor och därmed ett minskat bilplatsbehov (så kallade mobilitetsåtgärder).

Parkeringsnormen kan genom flexibla parkeringstal bidra till att underlätta för hållbara resor och främja beteendeförändringar mot ett mer hållbart resande. Flexibla parkeringstal möjliggör avsteg från normen i de fall det skapas omständigheter som medför att bilägandeandelen/bilanvändandet bedöms bli lägre än det generella i kommunen.

När bygglov söks i ett område med en redan antagen detaljplan måste byggherren visa på att parkering anordnas i skälig utsträckning. För denna redovisning har kommunen tagit fram p-tal samt fasta mobilitetspaket med åtgärder och villkor att följa för att få den reduktion som paketet förväntas ge i bilplatsbehov. Parkeringsnormen gäller som krav vid bygglovsärenden.

Eventuella mobilitetsåtgärder enligt mobilitetspaketet ska redovisas i en särskild redovisning i ansökan om bygglov eller förhandsbesked. Om ansökan inte bedöms uppfylla samtliga kriterier för reduktionspaketet kommer kommunen neka reduktion och byggherren ska då följa de ordinarie parkeringstalen.

I detaljplaneprocessen har kommunen större möjligheter att ta fram och reglera lämpliga projektspecifika lösningar och infrastruktur för mobilitet. Därför kan en projektspecifik parkeringsutredning tas fram i detaljplaneprocessen. Detaljplanens specifika parkeringsutredning ska sedan utgöra parkeringsnorm för bygglov som följer detaljplanen.

Parkeringsnormen anger p-tal per kvadratmeter ljus bruttoarea för att inte ge orimliga krav vid exploateringar med många små lägenheter. En bostad förutsätts motsvara cirka 100 kvadratmeter ljus bruttoarea.



FÖRUTSÄTTNINGAR

BILTÄTHET (BOENDE)

Enligt statistik från SCB (Statistiska centralbyrån) bodde det vid slutet av år 2018 cirka 25 000 personer i Lomma kommun. Av dessa bor cirka 72 % i enbostadshus, 25 % i flerbostadshus och resterande 3 % bor i specialbostäder eller övriga boendeformer. Biltätheten i Lomma var år 2018 cirka 0,5 bilar per person. I tabellen nedan redovisas boendetäthet samt biltäthet efter bostadsform. Biltätheten per boendeform är beräknad genom att boendetätheten för bostadsformen har multiplicerats med biltätheten i kommunen. Biltätheten år 2012 redovisas som en referens.

Boendeform	Boendetäthet 2018	Biltäthet per bostad 2018	Biltäthet per bostad 2012
Enbostadshus	2,70	1,4	1,1
Flerbostadshus	1,85	0,9	0,8

ARBETS- OCH BESÖKSTÄTHET (VERKSAMHETER)

Arbetstätheten avser antalet anställda per 1000 kvadratmeter bruttoarea (BTA). Centrumzonen omfattas av tätorterna Lomma och Bjärred. I tabellen nedan presenteras antagna tal för arbetstätheten. Till grund för antagandena ligger liknande närliggande kommuners arbetstäthet.

Verksamhet	Arbetstäthet	Besökstäthet
Kontor i centrumzon	40	4
Kontor i övriga delar av kommunen	35	3
Handel i centrumzon	15	50
Handel i övriga delar av kommunen	10	40
Industri	15	3
För- och grundskolor	8	-



LJUS BTA

I denna parkeringsnorm används begreppet *ljus BTA* (ljus bruttoarea). BTA är definierat i Svensk Standard SS 21054:2020. Begreppet ljus BTA är dock inte definierat i denna standard. Bakgrunden till att ljus BTA används är att utrymmen för garage, körytor, pannrum och fläktrum, samt förråd för bostäder inte ger upphov till parkeringsbehov. Produkten som blir när man räknar bort ytan för dessa användningar från bruttoarean kallas för ljus BTA.

Definitionen av ljus BTA i denna parkeringsnorm är: BTA reducerad med arean för garage, körytor, pannrum, fläktrum, samt förråd för bostäder. Arean som räknas bort för nämnda utrymmen är nettoarean (alltså golvarean). I de fall dessa utrymmen avgränsas av yttervägg räknas även arean för den eller de ytterväggar som avgränsar utrymmet bort.

Lager och hanteringslokaler i direkt anslutning till huvudlokalen samt trapphus ingår i ljus BTA och arean av dessa ska inte räknas bort. I de fall två olika verksamheter nyttjar en gemensam entré, korridor eller liknande bör utrymmet räknas till den verksamhet som nyttjar det i störst grad. Bedöms utrymmet nyttjas lika mycket av båda verksamheterna delas utrymmet upp 50/50 mellan de olika verksamheterna.

ACCEPTABELT GÅNGAVSTÅND

Gångavståndet till en bilparkeringsplats har stor påverkan på hur attraktiv bilen upplevs vara jämfört med andra färdmedel. Acceptabelt gångavstånd syftar till den maximala sträckan som kan accepteras mellan en bilparkering och målpunkten för den som är tänkt att nyttja bilparkeringen. Angöringsparkering ska finnas i närheten av byggnadsverk i syfte att enkelt kunna komma fram med bil och hämta upp eller släppa av passagerare och gods. Avstånden nedan kan inte appliceras för bilparkering för rörelsehindrade, då det är ett lagkrav att dessa ska vara möjliga att anordna inom 25 meter från entré.

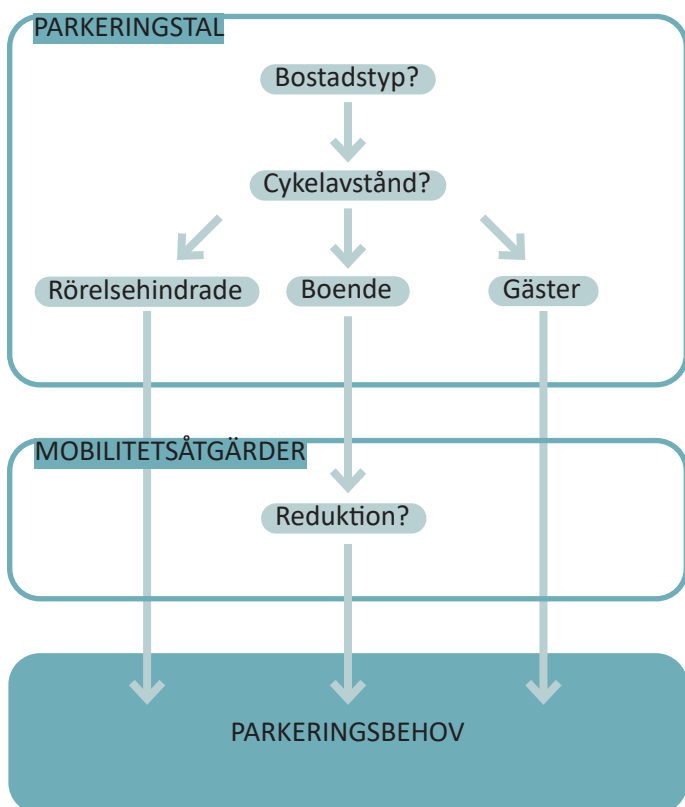
ACCEPTABELT GÅNGAVSTÅND	
Funktion	Maximalt gångavstånd
Boende och besökande bostadshus med samlad parkering	400 m
Arbete	500 m
Besökare handel och andra verksamheter	200 m
Angöringsparkering	75 meter



PARKERINGSNORM FÖR BOSTÄDER

BERÄKNINGSMETOD BOSTÄDER

Bilparkeringsbehovet räknas ut för respektive bostadstyp genom att se om bostadsfastigheten ligger inom cykelavstånd från tågstation (bilaga 1) och sedan räknas reduktion för mobilitetspaket bort från parkeringsbehovet för boende. Reduktion för mobilitetsåtgärder sker bara på boendebilplatser som inte är avsedda för rörelsehindrade eller gäster.



ZONINDELNING

Zonindelningen för bostäder baseras på avståndet till närmsta tågstation. Bostäder som ligger inom cykelavstånd kan nå en eller flera tågstationer inom 1,5 km fågelvägen, ett vanligt cykelavstånd. Zonen så som den ser ut idag illustreras i bilaga 1. Behovet av cykelplatser bedöms inte skilja sig åt nämnvärt beroende på bebyggelsens lokalisering, därför är det samma antal oberoende av avstånd från tågstation.

CYKELPARKERINGSNORM ALLA BOENDEFORMER

Nedan redogörs parkeringsbehovet för olika bostadstyper. Behovet motsvarar parkeringsbehov inklusive besöksparkering.

CYKELPARKERINGSNORM FÖR BOSTÄDER, ANTAL CPL/1000 M ² LJUS BTA OM INTE ANNAT ANGES		
Hela kommunen		
Boendeform	Cpl	Varav lådcykelplatser
En- och tvåbostadshus, parkering ska finnas på fastigheten eller i garage på denna.	4 per bostad	1
Flerbostadshus	40	4
Äldreboende/vårdboende	8	1

BERÄKNINGSEXEMPEL CYKEL

Nedan visas ett exempel på hur cykelplatsbehovet ska beräknas för en fastighet med 5000 m² ljus BTA lägenheter.

- Totalt cykelplatsbehov:
 $40 * 5000/1000 = 200$ cykelplatser
- Varav lådcykelplatser:
 $4 * 5000/1000 = 20$ cykelplatser
- Varav vanliga cykelplatser:
 $200 - 20 = 180$ cykelplatser

Beräkningen visar att cykelplatsbehovet uppgår till totalt 200 platser, varav 180 platser är för vanliga cyklar och 20 platser är för lådcyklar.

EN- OCH TVÅBOSTADSHUS, BILPARKERINGSNORM

ENSKILD PARKERING FÖR EN- OCH TVÅBOSTADSHUS, ANTAL BPL/BOSTAD		
Hela kommunen		
Totalt antal	Varav för besökare	Varav för rörelsehindrade
1 + 1 per bostadsenhet*	-	-

* 1 parkeringsplats per bostadsenhet ska anläggas. Därutöver ska det finnas möjlighet att anlägga ytterligare 1 parkeringsplats per bostadsenhet om behov uppstår.

SAMLAD PARKERING FÖR EN- OCH TVÅBOSTADSHUS, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Cykelavstånd till tågstation enligt bilaga 1		
Totalt antal	Varav för besökare	Varav för rörelsehindrade
13*	1	0,4 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
Totalt antal	Varav för besökare	Varav för rörelsehindrade
16,2*	1,2	0,5 (dock minst 1)

* Om p-talet för samlad parkering blir högre än vad det hade varit för enskild parkering räknat till antalet p-platser per bostad ska p-talet för enskild parkering istället gälla den samlade parkeringen. För samlad parkering måste dock samtliga parkeringsplatser i p-talet byggas ut.

FLERBOSTADSHUS, BILPARKERINGSNORM

FLERBOSTADSHUS, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Cykelavstånd till tågstation enligt bilaga 1		
Totalt antal	Varav för besökare	Varav för rörelsehindrade
9	1	0,3 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
Totalt antal	Varav för besökare	Varav för rörelsehindrade
11,2	1,2	0,35 (dock minst 1)

ÄLDRE- OCH VÅRDBOENDEN, BILPARKERINGSNORM

ÄLDRE- OCH VÅRDBOENDEN, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Cykelavstånd till tågstation enligt bilaga 1		
Totalt antal	Varav för besökare	Varav för rörelsehindrade
5	-	0,15 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
Totalt antal	Varav för besökare	Varav för rörelsehindrade
5	-	0,15 (dock minst 1)

BERÄKNINGSEXEMPEL BIL

Nedan visas ett exempel på hur bilplatsbehovet ska beräknas för ett flerbostadshus med 5000 m² BTA lägenheter som ligger utanför zonen *cykelavstånd till tågstation*.

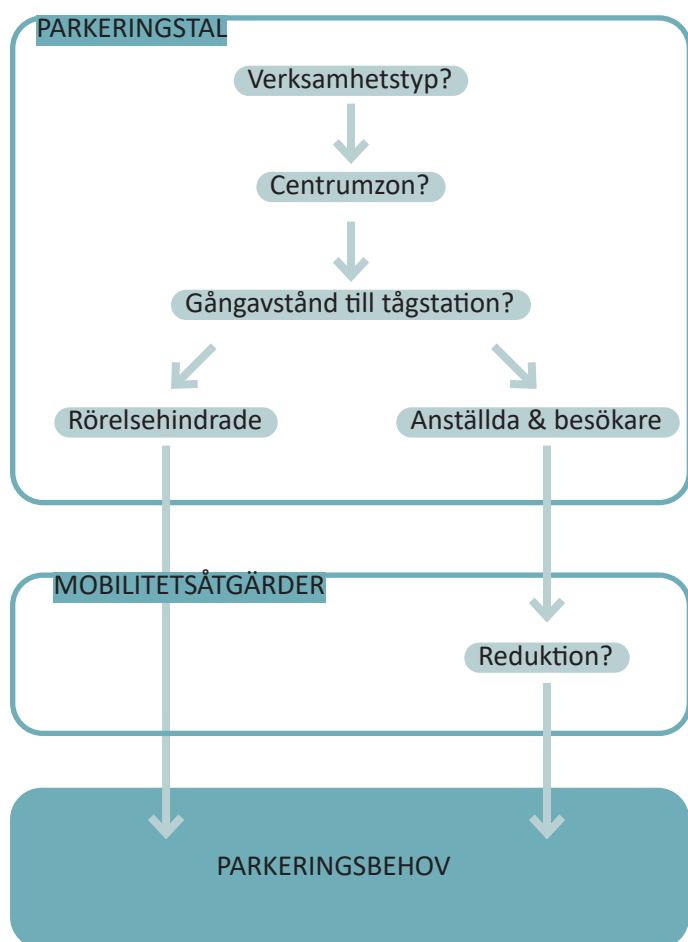
- Totalt bilplatsbehov:
 $11,2 * 5000/1000 = 56$ parkeringsplatser
- Varav besöksparkering:
 $1,2 * 5000/1000 = 6$ parkeringsplatser
- Varav parkering för rörelsehindrade:
 $0,35 * 5000/1000 = 2$ parkeringsplatser
- Varav boendeparkering:
 $56 - 6 - 2 = 48$ parkeringsplatser

Beräkningen visar att bilplatsbehovet uppgår till totalt 56 platser, varav 6 platser för besökare, 2 platser för rörelsehindrade och 48 platser till boende.

PARKERINGSNORM FÖR VERKSAMHETER

BERÄKNINGSMETOD VERKSAMHETER

Parkeringsbehovet räknas ut för respektive verksamhetstyp genom att se om fastigheten ligger inom centrumzon (bilaga 2) samt om den ligger inom gångavstånd från tågstation (bilaga 3). Sedan räknas reduktion för mobilitetspaket bort från parkeringsbehovet för besökare och anställda. Reduktion för mobilitetsåtgärder sker bara på bilplatser som inte är avsedda för rörelsehindrade.



ZONINDELNING

Zonindelningen för verksamheter baseras på närhet till andra verksamheter och målpunkter. Zonindelningen för centrumzoner redovisas i bilaga 2.

Utöver zonindelningen för centrumområden ges en reduktion om 15 % för de verksamheter som ligger inom 500 meter ifrån tågstation fågelvägen. Zonen

för gångavstånd till tågstation redovisas i bilaga 3. I takt med att nya stationer byggs kommer denna zons utbredning att förändras. Behovet av cykelplatser bedöms inte skilja sig åt nämnvärt beroende på bebyggelsens lokalisering, därför är det samma antal oberoende av avstånd till tågstation samt om det är centrumzon eller inte.

CYKELPARKERINGSNORM ALLA VERKSAMHETSTYPER

CYKELPARKERINGSNORM FÖR VERKSAMHETER, ANTAL CPL/1000 M ² LJUS BTA	
Hela kommunen	
Verksamhetstyp	Cpl
Kontor	20
Handel	25
Industri	5
Förskola	20
Grundskola	40
Restauranger/Café	40
Samlingslokaler/ Övriga lokaler	Särskild utredning krävs

BERÄKNINGSEXEMPEL CYKEL

Nedan visas ett exempel på hur cykelplatsbehovet ska beräknas för en fastighet med 2000 m² ljus BTA kontor och 1000 m² ljus BTA handel.

- Cykelplatsbehov kontor:
 $20 * 2000/1000 = 40$ cykelplatser
- Cykelplatsbehov handel:
 $25 * 1000/1000 = 25$ cykelplatser
- Totalt cykelplatsbehov:
 $40 + 25 = 65$ cykelplatser

Beräkningen visar att cykelplatsbehovet uppgår till totalt 65 platser, varav 40 platser för kontor och 25 platser för handel.

KONTOR OCH MÄKLARE, BILPARKERINGSNORM

KONTOR & MÄKLARE, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Centrumzon (bilaga 2)		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	9,5	0,4 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	11	0,4 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	13,5	0,7 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	16	0,7 (dock minst 1)

INDUSTRI, BILPARKERINGSNORM

INDUSTRI, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Centrumzon (bilaga 2)		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	7	0,35 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	8	0,35 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	9,5	0,4 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	11	0,4 (dock minst 1)

HANDEL OCH BANK, BILPARKERINGSNORM

HANDEL & BANK, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Centrumzon (bilaga 2)		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	15,5	0,7 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	18	0,7 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	19	1,0 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	22	1,0 (dock minst 1)

FÖRSKOLA, BILPARKERINGSNORM

FÖRSKOLA, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Centrumzon (bilaga 2)		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	4,5	0,2 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	5	0,2 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	5	0,2 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	6	0,2 (dock minst 1)

GRUNDSKOLA, BILPARKERINGSNORM

GRUNDSKOLA, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Centrumzon (bilaga 2)		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	3,5	0,2 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	4	0,2 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	4,5	0,2 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	5	0,2 (dock minst 1)

VERKSAMHETER MED SPECIFIKA PARKERINGSBEHOV

Det finns verksamheter som inte lämpar sig för generaliserade parkeringstal. För dessa måste en särskild parkerings- och mobilitetsutredning alltid tas fram. Beräkningen ska utgå från de tillfällen då anläggningen bedöms nyttjas maximalt (dimensionerande tider).

Exempel på dessa verksamheter är samlingslokaler, sport- och idrottsanläggningar, hotell, samt café och restauranger. Nedan beskrivs normalfall i Lomma kommun. Platser för rörelsehindrade utgör cirka 3 % av det totala antalet parkeringsplatser. Avsteg från dessa parkeringstal ska motiveras i parkerings- och mobilitetsutredningen.

SPORT- OCH IDROTTSANLÄGGNING

NORMALFALL FÖR SPORT - OCH IDROTTSANLÄGGNING, ANTAL PLATSER PER PERSON		
Hela kommunen		
	Besökande	Idrottande
Bilplatser	0,1-0,3	0,2-0,4
Cykelplatser	0,4-0,6	0,4-0,6

HOTELL

NORMALFALL FÖR HOTELLANLÄGGNING	
Tätort med kollektivtrafik	
Bilplatser, antal bpl/rum	0,15
Cykelplatser Antal/1000 m ² ljus BTA	4
Tätort som saknar kollektivtrafik	
Bilplatser, antal bpl/rum	0,3
Cykelplatser Antal/1000 m ² ljus BTA	4
Utanför tätort	
Normalfall anges ej	

CAFÉ OCH RESTAURANG

I centrumzon (bilaga 2) och Lomma hamn krävs vid ändrad användning inte fler parkeringsplatser än den tidigare verksamheten har byggt ut (antal utbyggda platser redovisas i bygglovsansökan).

NORMALFALL CAFÉ & RESTAURANG ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Centrumzon (bilaga 2)		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindrade
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	19	0,65 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	22	0,65 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
Normalfall anges ej		

BERÄKNINGSEXEMPEL BIL

Nedan visas ett exempel på hur bilplatsbehovet ska beräknas för en fastighet med 2000 m² ljus BTA kontor och 1000 m² ljus BTA handel som ligger utanför centrumzonerna men med gångavstånd till tågstation.

Kontor:

- Totalt bilplatsbehov:
 $13,5 * 2000/1000 = 27$ parkeringsplatser
- Varav parkering för rörelsehindrade:
 $0,7 * 2000/1000 = 1$ parkeringsplats

Handel:

- Totalt bilplatsbehov:
 $19 * 1000/1000 = 19$ parkeringsplatser
- Varav parkering för rörelsehindrade:
 $1,0 * 1000/1000 = 1$ parkeringsplats

Beräkningen visar att bilplatsbehovet uppgår till totalt 46 platser, varav 27 platser för kontor och 19 platser för handel. En av parkeringsplatserna för kontor respektive för handel ska vara för rörelsehindrade.



SAMNYTTJANDE

Vid ansökan om bygglov eller förhandsbesked gäller ordinarie parkeringstal. En bilplats kan dock nyttjas av flera bilar under ett dygn om bilarna gör anspråk på platsen vid olika tillfällen. Om byggherren vill reducera p-talet genom samnyttjande av parkering ska detta redovisas särskilt. Beläggningsgrader för dimensionerande tider i nedanstående tabell ska vara beräkningsgrundande.

Samnyttjande kan endast appliceras när nedanstående krav uppfylls:

- Parkeringsanläggningen tillhandahåller totalt ett minimum om 50 bilparkeringsplatser.
- Anläggningen är öppen för allmänheten, alternativt öppen för verksamheter/funktioner med olika tidsanspråk.
- Platserna i aktuell anläggning är inte reserverade för en specifik användare.
- Det finns en blandning av verksamheter/funktioner som gör anspråk på parkeringen.
- Det totala antalet bilplatser inom anläggningen får aldrig understiga bruttobehovet för den verksamhet som har störst behov.

SAMNYTTJANDE, PROCENTUELL BELÄGGNING VID DIMENSIONERANDE TIDER				
Funktion	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder (boende)	75 %	75 %	70 %	100 %
Bostäder (besökare)	10 %	60 %	60 %	50 %
Kontor	70 %	20 %	10 %	5 %
Handel	50 %	80 %	100 %	0 %
Industri	90 %	10 %	5 %	10 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Förskola/ Skola*	90 %	10 %	0 %	0 %
Restaurang	80 %	40 %	60 %	0 %

* Skola utan idrottshall, fotbollsplan, multisportarena eller liknande funktion som används efter skoltid.

BERÄKNINGSEXEMPEL FÖR SAMNYTTJANDE

Nedan visas ett exempel på hur samnyttjandet ska beräknas för en fastighet med 5000 m² ljus BTA lägenheter, 2000 m² ljus BTA kontor och 1000 m² ljus BTA handel. Bruttobehovet är framräknat utifrån parkeringstalen för bostäder och verksamheter. I exemplet ligger bostäderna på cykelavstånd från tågstation, men verksamheterna tillhör inte centrumzonen och de ligger inte på gångavstånd från tågstation.

Beräkningen visar att samnyttjandet resulterar i en minskning av efterfrågan på bilplatser (bpl) med 35 platser, från 99 till 64 platser. Dimensionerande situation för parkeringsanläggningen, dvs då parkeringsbehovet är som störst, är under vardagen.

BERÄKNINGSEXEMPEL FÖR SAMNYTTJANDE								
Funktion	Vardag 10-16		Fredag 16-19		Lördag 10-13		Natt	
	Bruttobehov	Antal belagda	Bruttobehov	Antal belagda	Bruttobehov	Antal belagda	Bruttobehov	Antal belagda
	Beläggningsgrad		Beläggningsgrad		Beläggningsgrad		Beläggningsgrad	
Bostäder, 5 000 m² ljus BTA								
Boende & rörelsehindrade	40 bpl	30 bpl	40 bpl	30 bpl	40 bpl	28 bpl	40 bpl	40 bpl
	75 %		75 %		70 %		100 %	
Besökare	5 bpl	1 bpl	5 bpl	3 bpl	5 bpl	3 bpl	5 bpl	3 bpl
	10 %		60 %		60 %		50 %	
Kontor, 2 000 m² ljus BTA								
Anställda och besökare	32 bpl	22 bpl	32 bpl	6 bpl	32 bpl	3 bpl	32 bpl	2 bpl
	70 %		20 %		10 %		5 %	
Handel, 1 000 m² ljus BTA								
Anställda och kunder	22 bpl	11 bpl	22 bpl	18 bpl	22 bpl	22 bpl	22 bpl	0 bpl
	50 %		80 %		100 %		0 %	
Summa								
Totalt antal belagda	99 bpl	64 bpl	99 bpl	57 bpl	99 bpl	56 bpl	99 bpl	45 bpl

MOBILITETSÅTGÄRDER OCH FLEXIBLA PARKERINGSTAL

En relativt ny företeelse i parkeringsnormer är flexibla parkeringstal. Detta innebär att en fastighetsägare har möjlighet att bygga färre parkeringsplatser än vad normen anger om denna åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder. Målsättningen vid genomförandet av mobilitetsåtgärder är att minska behovet av bilen. Det kan handla både om att minska behovet av att äga en bil men även om att underlätta för resor med andra färdmedel eller minska det generella behovet av att resa.

Detta kapitel anger möjlig reduktion av parkeringstalen kopplat till genomförandet av mobilitetsåtgärder i samband med ny- och förändrad exploatering.

För att byggherren/fastighetsägaren ska kunna tillgodoräkna sig reduktionen måste denna redovisa en uppföljning av mobilitetsåtgärderna 3, 5, 7 respektive 10 år efter fastighetens färdigställande. I samband med inflyttning förbinder sig fastighetsägaren att genomföra en informations- och marknadskampanj för de mobilitetslösningar som fastigheten tillhandahåller.

Eftersom området är relativt nytt kommer Lomma kommun att genomföra en översyn av reduktionstalen efter det att utvärderingar har genomförts. Reduktionstalen kan därmed komma att behöva höjas likväl som sänkas i parkeringsnormen.

MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR BOSTÄDER

Reduktion kan ges om man genomför samtliga mobilitetsåtgärder enligt något eller båda paketen nedan. Åtgärderna ska redovisas i ansökan om bygglov eller förhandsbesked. Denna redovisning ska innehålla de ritningar, beskrivningar och andra uppgifter som behövs för prövningen av om mobilitetspaketets kriterier är uppfyllda. Om ansökan inte bedöms uppfylla samtliga kriterier för reduktionspaketet kommer kommunen neka reduktion och byggherren ska då följa de ordinarie parkeringstalen utan reduktion. I de fall man genomför mobilitetsåtgärder enligt båda paketen erhålls en reduktion om 30 % av boendeparkeringen.

Reduktion för samnyttjande tillgodoräknas efter att eventuell reduktionen för mobilitetsåtgärder är medräknad och bilplatser för rörelsehindrade och besökare går inte att reducera.

PAKET ETT: ALLT FÖR CYKLING

10 % REDUKTION AV FLERBOSTADSHUSNORMEN
KAN GES OM FASTIGHETSÄGAREN UPPFYLLER
FÖLJANDE KRAV:

- Centrum- till centrumavståndet för cykelstället, dvs den plats som varje cykel har att tillgå, ska uppgå till minst 50 cm för alla cykelställ.
- Minst 50 % av cykelplatserna ska vara väderskyddade och säkra, dvs finnas inom ett låsbart område.
- Minst 10 % av cykelplatserna ska vara anpassade för platskrävande cyklar, varav minst 50 % av dessa ska vara väderskyddade och inom låsbart område.
- Cykelparkeringen ska anordnas i markplan alternativt garage, ej i källarförråd.
- Cykelparkeringen i garage ska kunna angöras via en ramp med lutning om max 1:12. Rampen ska vara anpassad för platskrävande cyklar i de fall det finns parkering för platskrävande cyklar under markplan. Alternativt ska cyklarna kunna tas upp via genomgående hiss till marknivå. Hissen ska då ha minimimåttet 2 meter djup och 1 meter bred. Antalet hissar ska anpassas efter mängden cyklar.
- Alla cykelplatser utanför inlåst utrymme ska möjliggöra ramlåsning.
- Dörrar till cykelparkeringsutrymmen ska försees med automatisk dörröppning och anpassas efter typen av cyklar som förväntas parkera där, till exempel platskrävande cyklar.
- Om tvåvåningsställ används ska cyklar även på övre planet vara lättillgängliga. Detta säkerställs genom att cykelställen är utrustade med gasfjäderassistans som underlättar upp- och nedlastning av cykeln eller annan lösning som ger motsvarande tillgänglighet.
- All cykelparkering ska placeras lättillgänglig. Detta innebär att vägen till cykelparkeringen inte får innehålla för många hinder. Cykelparkeringen ska även vara lätt att hitta och logiskt placerad, till exempel nära entrén.
- Fastigheten ska tillhandahålla ett cykelserviceutrymme med pump, verktyg och vatten. Utrymmet ska bland annat kunna nyttjas för reparationer och tvätt av cykeln.

PAKET TVÅ: BIL- OCH CYKELPOOL

20 % REDUKTION AV FLERBOSTADSHUSNORMEN
KAN GES OM FASTIGHETSÄGAREN UPPFYLLER
FÖLJANDE KRAV:

- Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll i minst 5 år och kostnaden för medlemskapet ingår i hyran (undantag för de med rörelsehinder) eller bostadens försäljningspris.
- Bilpoolsbilen ska vara lättillgängligt placerad och kunna nås inom 200 meter.
- Det ska finnas en bilpoolsbil per ~50 lägenheter.
- Det ska finnas minst två bilpoolsbilar inom gångavstånd (400 meter).
- Det ska finnas 1 ellådcykel med laddningsinfrastruktur per 25 lägenheter (utöver den bedömda parkeringsefterfrågan) med serviceavtal i 10 år. Ett tydligt och heltäckande bokningssystem ska ingå. Medlemskap i cykelpoolen ska ingå i hyran (undantag för de med rörelsehinder).

BERÄKNINGSEXEMPEL MOBILITETSÅTGÄRDER BOSTAD

Nedan visas ett exempel på hur reduktion för mobilitetsåtgärder ska beräknas för ett flerbostadshus med 5000 m² ljus BTA som ligger utanför zonen *cykelavstånd till tågstation* och som uppfyller båda mobilitetspaketen.

Bruttobehov enligt norm:

- Bilplatsbehovet uppgår till totalt 56 platser, varav 6 platser för besökare, 2 platser för rörelsehindrade och 48 platser till boende.

Med reduktion för mobilitetsåtgärder:

- Totalt bilplatsbehov:
 $0,7 \cdot 48 + 6 + 2 = 42$ parkeringsplatser
- Varav besöksparkering:
6 parkeringsplatser
- Varav parkering för rörelsehindrade:
2 parkeringsplatser
- Varav boendeparkering:
34 parkeringsplatser

Beräkningen visar att användning av mobilitetsåtgärder resulterar i en minskning av efterfrågan på bilplatser med 14 platser, från 56 till 42 platser.

MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR VERKSAMHETER

Kontor & mäklare, industri, förskola och grundskola kan erhålla en reduktion om 25 % om fastigheten uppfyller kraven enligt mobilitetspaketet nedan.

För handel är andelen anställda i förhållande till antalet kunder/besökare betydligt lägre än för övriga verksamheter. Reduktionen som ges blir därför 5 % för handel om fastigheten uppfyller kraven enligt mobilitetspaketet. Kan en högre andel anställda i förhållande till besökare påvisas kan byggherren tillgodogöra sig upp till 25 % reduktion.

Reduktion för samnyttjande tillgodoräknas efter att eventuell reduktionen för mobilitetsåtgärder är medräknad och antalet platser för rörelsehindrade reduceras inte.

Åtgärderna ska redovisas särskilt i ansökan om bygglov eller förhandsbesked. Denna redovisning ska innehålla de ritningar, beskrivningar och andra uppgifter som behövs för prövningen av om mobilitetspaketets kriterier är uppfyllda. Om ansökan inte bedöms uppfylla samtliga kriterier för reduktionspaketet kommer kommunen neka reduktion och byggherren ska då följa ordinarie parkeringstal utan reduktion.

PAKET FÖR VERKSAMHETER:

- Dusch och omklädningsrum tillhandahålls.
- Samtliga kriterier för *paketet 1: Allt för cykling under mobilitetsåtgärder för bostäder* uppfylls, utom punkten om cykelserviceutrymme som får ersättas av mobil cykelservice. En mobil cykelservice ska i så fall besöka arbetsplatsen och erbjuda de anställda gratis cykelservice två gånger per år.
- Realtidsinformation om kollektivtrafikavgångar från närliggande hållplatser samt information om linjer och biljetter tillhandahålls.
- Avgiftsbelagd bilparkering, med ett marknadsmissigt pris, vilken betalas genom separat avi och inte subventioneras av arbetsgivaren. (med undantag av platser för rörelsehindrade)

BERÄKNINGSEXEMPEL FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER VERKSAMHETER

Nedan visas ett exempel på hur reduktion för mobilitetsåtgärder ska beräknas för en fastighet med 2000 m² BTA kontor som ligger utanför centrumzonerna men med gångavstånd till tågstation. Observera att platser för rörelsehindrade inte reduceras.

Bruttobehov enligt norm:

- Bilplatsbehovet uppgår till totalt 27 platser, varav 1 plats för rörelsehindrade.

Med reduktion för mobilitetsåtgärder

- Totalt bilplatsbehov = $0,75 \cdot 26 + 1 = 21$ parkeringsplatser
- Varav parkering för rörelsehindrade = 1 parkeringsplats

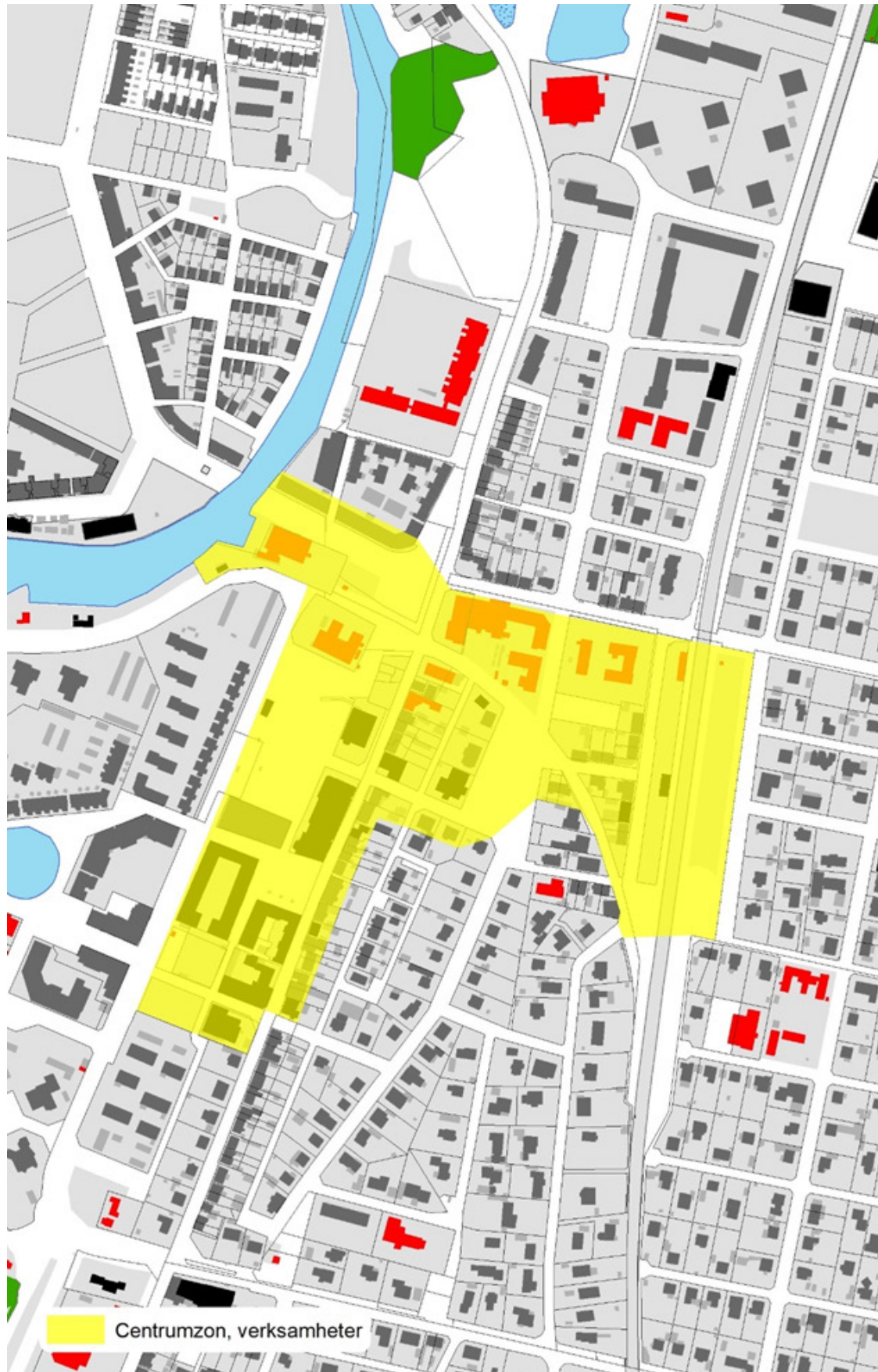
Beräkningen visar att användning av mobilitetsåtgärder resulterar i en minskning av efterfrågan på bilplatser med 6 platser, från 27 till 21 platser.

BILAGA 1 – CYKELAVSTÅND TÅGSTATION (BOSTÄDER)



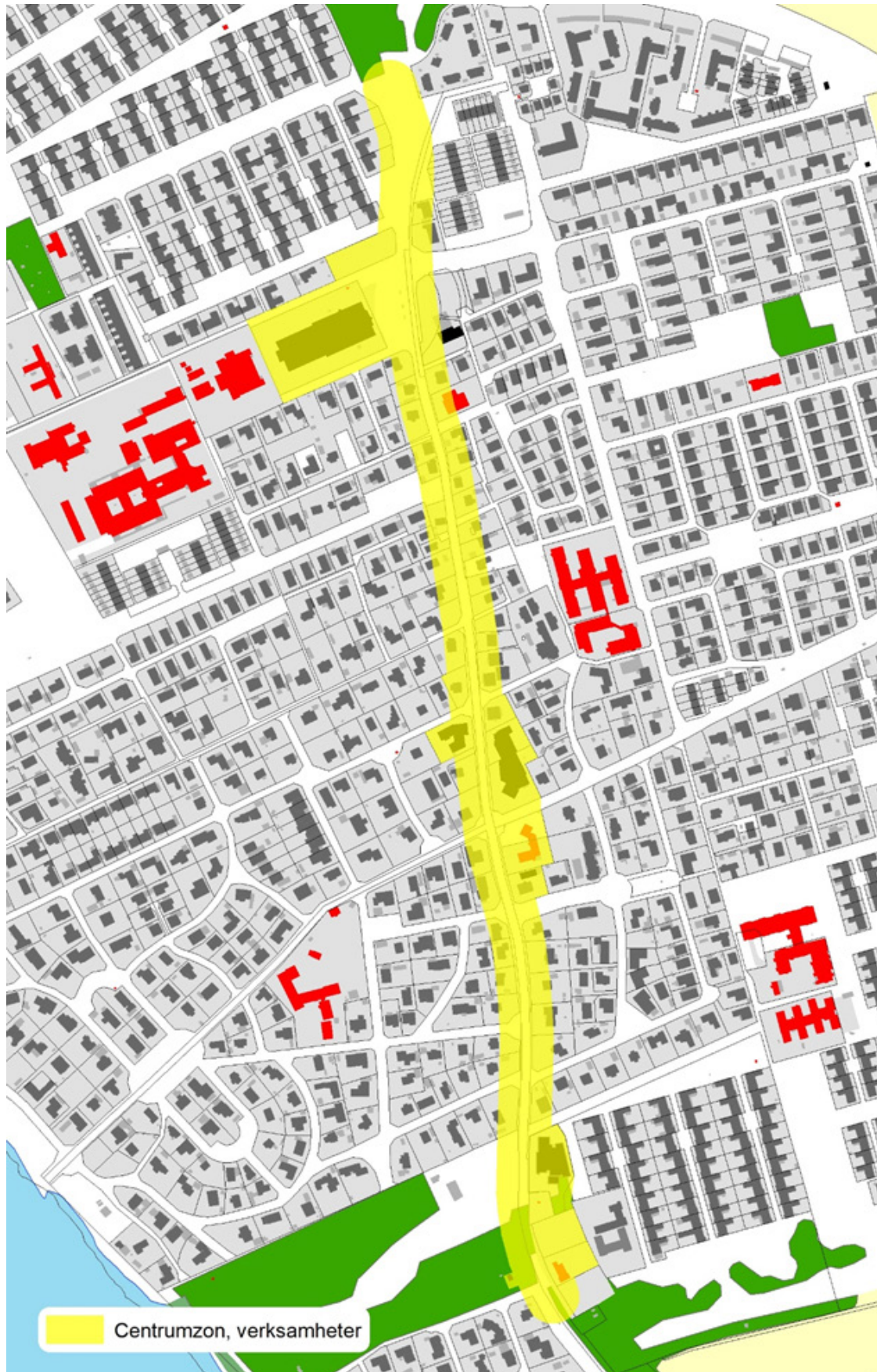
BILAGA 2 – CENTRUMZONER (VERKSAMHETER)

LOMMA



BILAGA 2 – CENTRUMZONER (VERKSAMHETER)

BJÄRRED



BILAGA 3 - GÅNGAVSTÅND TÅGSTATION (VERKSAMHETER)

