

# Tillämpning av flexibla parkeringstal

för bostäder och verksamheter

Version 2023-12-13

**Antagen av stadsbyggnadsnämnden 2023**

<b>Dokumenttyp:</b>	Vägledning
<b>Beslutat av:</b>	Stadsbyggnadsnämnden
<b>Dokumentnamn:</b>	Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter
<b>Fastställd datum:</b>	2017-11-27
<b>Senast reviderad:</b>	2023-12-13
<b>Relaterat styrdokument:</b>	Parkeringsstrategi för Haninge kommun, 2018-12-12
<b>Ansvarig förvaltning:</b>	Stadsbyggnadsförvaltningen
<b>Diariernr:</b>	SBN-2023-00545
<b>Beställare:</b>	Stadsbyggnadsnämnden

# Innehåll

Inledning	5
Parkeringszoner	6
Bedömning parkeringsbehov	8
Bilparkering	9
Cykelparkering	11
Reducerat parkeringsbehov	13

# Inledning

Som stöd vid tillämpning av gällande parkeringsstrategi finns utarbetade tillämpningsanvisningar för vilket parkeringsbehov som normalt behöver uppfyllas vid byggnation av bostäder och verksamheter inom Haninge kommun. Behovet uttrycks i form av parkeringstal för bil och cykel. Syftet är att ge kommunens tjänstemän, politiker, byggaktörer och andra intresserade en vägledning för hur parkeringsbehovet ska bedömas vid ny- och ombyggnation. Tillämpningsanvisningarna är tänkta att användas som stöd i både plan- och bygglovsprocessen. Stadsbyggnadsnämnden informeras i varje planskede om föreslaget parkeringsbehov. Det slutgiltiga parkeringstalet beslutas av stadsbyggnadsnämnden i samband med bygglovsprövning.

Projektspecifika förutsättningar kan motivera avsteg från gällande parkeringstal. I dessa fall behöver godkännande ske genom beslut i ansvarig nämnd.

Denna version innehåller en revidering av tidigare riktlinjer och ersätter därigenom tidigare utgåva. Anpassningar och revideringar har gjorts för att tydliggöra vägledningen och bättre uppnå dess syfte. Tidigare steg för bedömning av parkeringstal har setts över och förenklats i denna uppdaterade version. För parkeringstalen har endast mindre anpassningar gjorts där tidigare skillnader i parkeringstal för zon D och Dalarö utjämnats.

## Parkeringszoner

Behovet av parkering varierar till stor del inom kommunen. Områden med god tillgång till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och högt serviceutbud har ofta andra förutsättningar än mer glesbefolkade områden vad gäller behov av olika färdmedel. Kommunen delas därför in i fyra zoner enligt kartan till höger. Gränser mellan zonerna följer gatunätet. Ligger fastighetsgränsen direkt intill en zongräns ska kommunen göra en bedömning om lämplig zontillhörighet. Aktuella zoner utgår ifrån nuläget och behöver ses över och justeras kontinuerligt i takt med kommunens bebyggelseutveckling och medborgares parkerings- och mobilitetsbehov.

### Zon A: Stadskärnan

Zon A motsvarar den centrala delen av stadskärnan i Handen enligt stadsutvecklingsplanen. Den är en zon som har högst mångfald av service och aktiviteter samt bäst tillgång till attraktiv kollektivtrafik, det vill säga bussar och pendeltåg med högre än 15 minuters turtäthet i rusningstrafik. Här dominerar flervåningshus blandat med kontor, service, boende, utbildning, handel och sjukvård. Bilinnehavet i zon A är det lägsta och markvärdet är det högsta. Därför tilldelas zon A det lägsta grundparkeringstalet för bil i kommunen.

### Zon B: Tätorter/stadsdel med lägre serviceutbud men god tillgång till kollektivtrafik

Inom zon B finns tätorter och stadsdelar som har egna välutvecklade centrum med ett grundutbud av service såsom dagligvaruhandel, apotek, lokala skolor, förskolor samt vårdcentral. I zon B dominerar flerbostadshus samtidigt som det finns villa-, radhus- och småhusområden. Bilinnehavet är högre och markvärdet är lägre än i zon A. Kvalitet och kvantitet av kollektivtrafikförsörjningen ligger mellan det som finns tillgängligt i zon A och zon C. Exempelvis finns det ett flertal busslinjer som ett färdmedelsalternativ till bil.

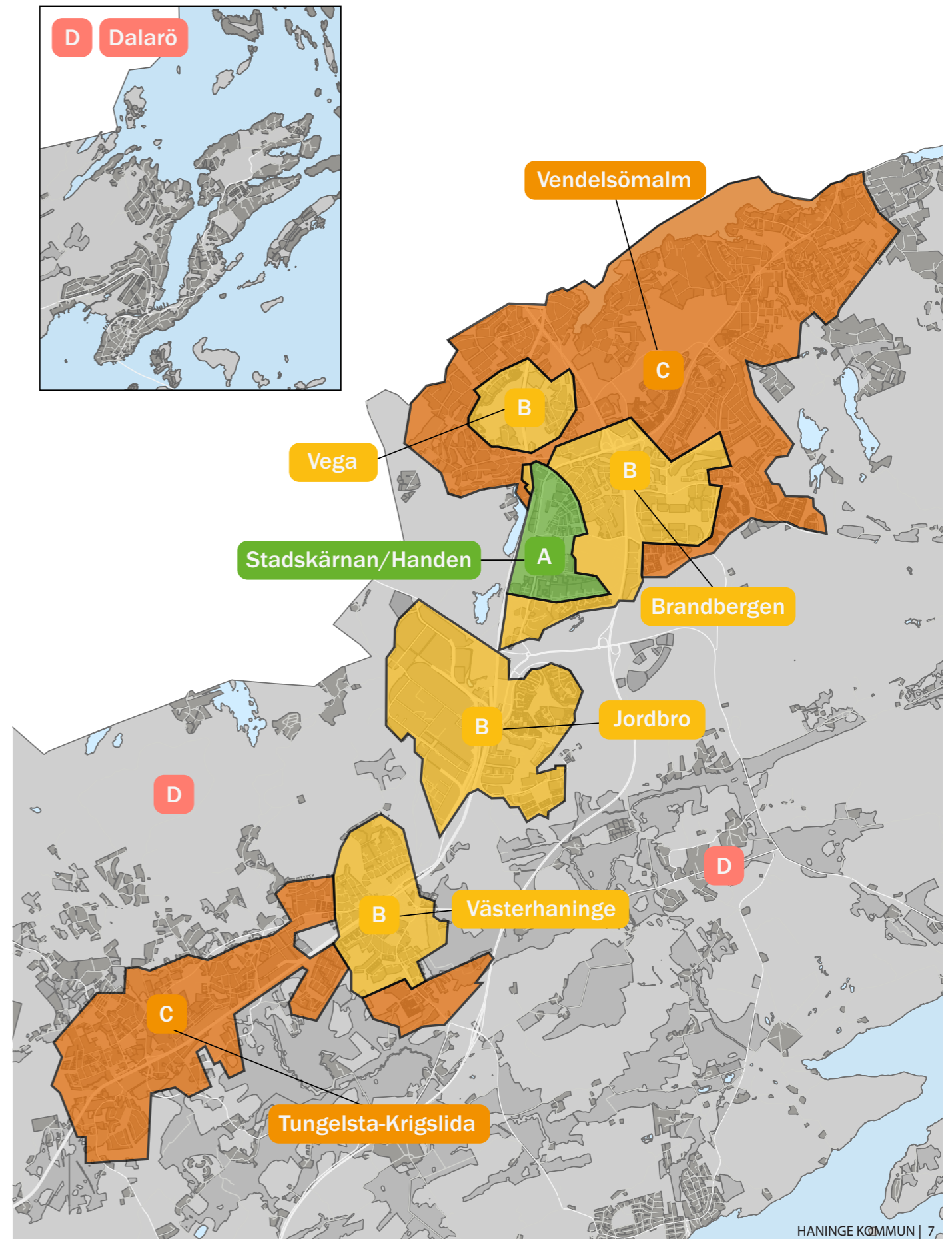
### Zon C: Tätorter med lägre serviceutbud och sämre tillgång till kollektivtrafik

Tätorter inom zon C består av villa-, radhus- och småhusområden. Flerbostadshus finns i mindre utsträckning än i zon B. Enstaka handels- och serviceverksamheter finns i tätortens centrum. Ett fåtal skolor och förskolor är tillgängliga inom rimligt gångavstånd. Oftast saknas sjukvård helt. Både bilinnehav och bilanvändning är högre än i zon A och B eftersom kollektivtrafikens utbud är lägre än i zon B.

### Zon D: Övriga delar av kommunen eller landsbygd

Inom denna zon samlas alla resterande delar av kommunen som lands- och glesbygdsmråden, skärgården, enstaka flerfamiljs- eller flerbostadshus samt sommarhus. Här finns en hög grad av bilanvändning. Bilinnehavet är högre än i zon C. Det finns inget eller bara ett litet utbud av service och kollektivtrafikförsörjning.

*Kartan är endast i illustrationssyfte. För information om aktuell zontillhörighet hänvisas till kommunens interna GIS-verktyg.*



## Bedömning parkeringsbehov

Bedömning av parkeringsbehov följer steg 1 och 2 nedan. Steg 1 anger det behov av parkeringsplatser som normalt ska kunna uppfyllas vid ny- och ombyggnation. Dessa utgör grundparkeringstal. Steg 2 omfattar zon A och zon B och innebär att en viss flexibilitet finns vid bedömning av parkeringsbehovet. Parkeringsplatser för bil som behöver anordnas kan reduceras om byggaktör eller fastighetsägare inför åtgärder som kan antas påverka efterfrågan på bilparkering.

	BOSTÄDER	VERKSAMHETER
STEG 1 Grundparkerings- tal	<p>Grundparkeringstal för bil framgår av tabell 1-3. Parkeringstal för cykel framgår av tabell 5-6.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Redovisning av parkeringstal i de fall parkeringsbehov bedöms vara samma för hela kommunen anges parkeringstal utan zonindelning. Där parkeringsbehov varierar för olika delar av kommunen anges parkeringstal utifrån zonindelning.</li> </ul> <p>För flerbostadshus påverkas parkeringsbehovet av bostadens storlek därför anges gällande parkeringstal utifrån lägenhetsstorlek.</p>	<p>Grundparkeringstal för bilar framgår av tabell 4. Grundparkeringstal för cykel framgår av tabell 6.</p> <p>Trots gällande grundparkeringstal kan vid bedömning av parkeringsbehov för verksamheter särskild utredning behöva göras då förutsättningar för olika verksamheter kan variera stort.</p>
STEG 2 Reducering parkeringsbehov (zon A+B)	<p>För zon A och zon B kan under vissa förutsättningar en minskning av parkeringsbehov prövas, se nedan. Närmare anvisningar för respektive punkt framgår under avsnitt "Reducering parkeringsbehov".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilitetsåtgärder Reducerat parkeringsbehov kan erhållas genom att fastighetsägare förbinder sig att genomföra åtgärder som förväntas minska efterfrågan på parkering. Som mest kan en reduktion av 20 % erhållas.</li> <li>Samnyttjande I områden med en blandning av funktioner finns viss potential till samnyttjande. Detta gäller för de fall där flera bilister kan nyttja samma parkeringsplatser genom att deras behov av platserna sker vid olika tidpunkter. Därigenom kan också behovet av totala antalet parkeringsplatser minskas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilitetsåtgärder Parkeringsbehov kan även minskas för verksamheter genom framtagande av grön resplan eller motsvarande.</li> <li>Samnyttjande I de fall verksamhetsytorna kan samnyttjas med bostäder kan behov av parkering minskas.</li> </ul>

## Bilparkering

För bostäder anges parkeringstal utifrån bostadstyp. Vid nybyggnadsprojekt behöver en del av samtliga parkeringsplatser anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Normalt kan 3-5 % av alla platser användas som riktvärde, dock behöver minst en plats finnas. Trots angivna parkeringstal kan det för verksamheter ofta behövas särskild utredning då stora variationer kan finnas i parkeringsefterfrågan.

### Enbostadshus

Tabell 1. Antal bilplatser per enbostadshus.

TYP AV BOSTAD	PARKERINGSTAL
Småhus/radhus/kedjehus	2
Småhus/radhus/kedjehus med gemensam parkering	1,5
Besöksparkering för småhus/radhus/kedjehus med gemensam parkering	0,1

### Flerbostadshus

Tabell 2. Antal bilplatser per lägenhet.

LÄGENHETSSTORLEK/ZON	A	B	C	D
Generell	0,5	0,7	1	1,5
Liten (<35 m <sup>2</sup> )	0,35	0,5	0,7	1,0
Mellan (35-65 m <sup>2</sup> )	0,5	0,7	1	1,5
Stor (>65 m <sup>2</sup> )	0,6	0,85	1,2	1,8
Besöksparkering	0,1	0,1	0,1	0,1

### Kategoriöende

Tabell 3. Antal bilplatser per studentlägenhet resp. vårdboende (per bostad).

TYP AV BOSTAD	PARKERING
Studentbostäder	0,2
Besöksparkering	0,05
Vårdboende	0,1-0,5
Besöksparkering	0,05-0,1

## Verksamheter

Tabell 4. Antal bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA (om inte angivet per person), anställda + besökare.

VERKSAMHET/ZON	A	B	C	D
Kontor	11	15	19	23
Industri/ hantverk	10	14	18	22
Lager	7	7	7	7
Förskola	6	9	12	15
Skola/gymnasium	0,3 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever	0,4 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever	0,5 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever	0,6 bpl/anställd + 1 bpl/50 elever
Bibliotek	4	6	6	9
Dagligvarubutiker	24	28	37	55
Sällanköpsbutiker	18	23	28	42
Restaurang	33	43	53	53
Hotell	10	15	15	24
Övriga*	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning

\* Även för angivna verksamheter kan särskild utredning behövas om särskilda förutsättningar gäller.

## Cykelparkering

För enbostadshus förutsätts behov av cykelparkering rymmas inom den egna tomten, därför redovisas inga parkeringstal för enbostadshus. För övriga boendeformer bedöms parkeringsbehovet vara lika i hela kommunen. Viktigt att tänka på vid anläggande av cykelparkeringar är att del av ytan behöver utformas för att kunna parkera lådcyklar eller cykelkärror. Detta innebär att normen i praktiken blir något lägre då dessa är utrymmeskrävande. Trots angivna parkeringstal kan det för verksamheter ofta behövas särskild utredning då stora variationer kan finnas i parkeringsefterfrågan.

### Flerbostadshus

Tabell 5. Antal cykelplatser per lägenhet.

TYP AV BOSTAD	PARKERINGSTAL
Generell	2,0
Liten (<35 m <sup>2</sup> )	1,2
Mellan (35-65 m <sup>2</sup> )	2,0
Stor (>65 m <sup>2</sup> )	2,8

## Verksamheter

Tabell 6. Antal cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA (om inte angivet per person), besökare + anställda.

VERKSAMHET/ZON	A	B	C	D
Kontor	13	13	10	5
Industri/ hantverk	12	12	9	5
Lager	7	7	5	5
Förskola	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn	0,4 cpl/anställd + 0,4 cpl/barn
Skola/gymnasium*	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev	0,4 cpl/anställd + 0,5-0,7 cpl/elev
Bibliotek	4	3	2	2
Dagligvarubutiker	16	13	13	12
Sällanköpsbutiker	13	11	11	10
Restaurang	23	23	19	10
Hotell	4	4	3	3
Övriga**	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning

\* Efterfrågan på cykelparkering för elever varierar beroende på bland annat lokalisering och årskurs. Det anges därför som spann.

\*\* Även för angivna verksamheter kan särskild utredning behövas om särskilda förutsättningar gäller.

## Kategoriboende

Tabell 7. Antal cykelplatser per studentlägenhet resp. vårdboende (per bostad).

TYP AV BOSTAD	PARKERING
Studentbostäder, inklusive besökare	1,5
Vårdboende, inklusive besökare	0,5

## Reducerat parkeringsbehov

För de delar som motsvaras av zonerna A och B finns möjlighet till att påverka antalet parkeringsplatser som behöver anordnas med hjälp av mobilitetsåtgärder eller genom samnyttjande. Åtagandet är frivilligt för byggaktör eller fastighetsägare, såvida inte särskilda förutsättningar gäller för ett enskilt projekt. Nedan anges närmare anvisningar och råd i de fall ett lägre parkeringstal prövas.

### Mobilitetsåtgärder

Vid önskemål om mobilitetsåtgärder behöver arbetet initieras i ett tidigt skede där en tät dialog förs med kommunen genom hela planprocessen. Den procentuella sänkningen ska förklaras och motiveras i en särskild mobilitetsutredning som tas fram av byggaktör eller fastighetsägare. Föreslagna åtgärder ska beskrivas och motiveras. Förslag till åtgärder ska utgå från platsens förutsättningar där fysiska åtgärder bestående över tid ska värderas särskilt högt.

Mobilitetsåtgärden ska säkerställas genom exempelvis:

- Avtal mellan kommun och fastighetsägare/byggaktör
- Noggrann och specifik redovisning av åtgärder i samband med bygglov.

För verksamheter kan minskning av parkeringsbehov ske genom framtagande av en grön resplan med vilket avses en handlingsplan för att öka andelen hållbara pendlings- och tjänsteresor till och från verksamheten.

### Samnyttjad parkering

I områden med en blandning av funktioner finns viss potential till samnyttjande. Detta gäller för de fall där flera bilister kan nyttja samma parkeringsplatser genom att deras behov av platserna sker vid olika tidpunkter. Graden av samnyttjande varierar mellan olika typer av ändamål och tid på dygnet. För bedömning om samnyttjande kan vara motiverat behövs en särskild utredning som visar på vilka möjligheter som finns. Som utgångspunkt för möjlighet till samnyttjande gäller följande:

- Gemensam parkeringsanläggning utgör förutsättning.
- Ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad.
- Möjlighet för bilägare att lämna bil hemma när man är på arbetet får inte motverkas.
- Möjligheterna till samnyttjande är varaktiga.
- Gångavstånden för respektive kategori är rimliga.
- Slutresultatet får aldrig understiga parkeringsbehovet för en enskild verksamhet eller motsvarande.

Graden av samnyttjande varier mellan olika typer av ändamål och tid på dygnet. Som stöd för bedömning av potential för samnyttjande kan tabell 8 nedan användas som stöd. Den visar vilken beläggning som är vanlig för olika verksamheter vid olika tider.

Tabell 8. Procentsatser vid samnyttjande.

LOKALTYP/TID- PUNKT	WARDAG 10–16	FREDAG 16–19	LÖRDAG 10–13	NATT
Bostäder	75 %	75 %	75 %	85 %
Boendebesökare	30 %	70 %	50 %	40 %
Industrier	70 %	10 %	5 %	10 %
Kontor	75 %	30 %	10 %	10 %
Butiker	40 %	85 %	100 %	0 %
Skolor/förskola	90 %	10 %	5 %	0 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Restauranger	75 %	40 %	60 %	0 %





Haninge  
kommun