



Riktlinjer för parkeringstal

Hässelholms kommun

Antagandehandling

Antagen av miljö- och stadsbyggnadsnämnden



► Hässelholm nästa.

► Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning och bakgrund	3
Varför behövs riktlinjer?	3
Syfte och mål	4
Zonindelning Hässleholms kommun	4
Zon A.....	4
Zon B.....	4
Zon C.....	5
Parkeringstal.....	5
Bostäder	6
Bilparkering	6
Cykelparkering.....	7
Kontor, handel och industri	7
Bilparkering	8
Cykelparkering	8
Skola vård och omsorg.....	9
Bilparkering	9
Cykelparkering	10
Övriga verksamheter	10
Åtgärder för reducerade parkeringstal.....	10
Kartbilaga	12

Diarienummer: BN 2018–001259

Antagen den: 2025-05-27 §77

Antagen av: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

För revidering ansvarar: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

För uppföljning ansvarar: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Dokumentet gäller för: Kommunkoncernen

Giltighetsperiod: Tills vidare

Ersätter: -

Kommunal författningssamling: Riktlinjer

► Sammanfattning

Riktlinjer för parkeringstal är ett vägledande styrdokument för hur parkeringsfrågan ska hanteras vid detaljplanering och bygglov. Syftet är att förenkla, snabba på och likrikta processen för hur många parkeringsplatser som ska tillgodoses vid ny-, om- och tillbyggnation samt vid ändrad användning.

Riktlinjerna utgår från kommunfullmäktiges strategiska plan med mål och översiktsplanen för Hässleholms kommun samt Trafikstrategier 2030 för Hässleholms kommun.

I riktlinjerna delas kommunen in i tre zoner, zon A-C, med olika parkeringstal utifrån geografiskt läge i kommunen, typ av boende samt verksamhet. Detta blir kommunens första riktlinjer för parkeringstal och kommer att uppdateras vid behov.

► Inledning och bakgrund

Varje cykel- och bilresa börjar och slutar vid en parkering...

... och eftersom vi gör många resor under livet blir parkering en stor del av vår vardag med stor inverkan på hur vi upplever både resan och den byggda miljön.

Varför behövs riktlinjer?

Parkering tar plats, en cykelplats upptar cirka 1,7 kvadratmeter och en bilplats cirka 20 kvadratmeter i anspråk. Därmed konkurrerar parkeringsplatser med andra funktioner i kommunen såsom möjligheten att bygga fler bostäder, tillgänglig verksamhetsmark, uteserveringar och rekreationsområden. En genomtänkt planering som tillgodoser parkeringsbehoven men som samtidigt möjliggör plats för annat är därför av stor vikt. För få parkeringsplatser kan leda till felparkerade bilar och trafiksäkerhetsproblem och för många parkeringsplatser innebär onödiga utgifter, uteblivna intäkter och ineffektiv markanvändning. Välavvägda riktlinjer har därför möjlighet att bidra till effektivt markutnyttjande och en attraktiv stadskärna.

Cykel- och bilparkering ska i regel ordnas på kvartersmark och inte på allmän platsmark i form av gator, torg, grönområden och liknande. Det är därför inte lämpligt att gatuparkering räknas in i uppfyllandet av parkeringskrav, som kommunen ställer på fastighetsägare. Det beror på att behovet av att omvandla dessa platser till exempelvis extra körfält, cykelbanor och lastzon kan uppstå och att parkeringsplatserna därmed försvinner. Parkering utmed allmänna gator, i form av korttidsparkering, kan dock i vissa fall användas för att öka tillgängligheten till verksamheter, men styrs av tekniska nämnden och behandlas därför inte i dessa riktlinjer.

Så här säger lagen

Enligt Plan-och bygglagen (2010:900) 8 kap. 9–10 §§ har kommunen ett övergripande planeringsansvar för parkering i kommunen och att ange vilken parkeringsefterfrågan som ska tillgodoses. Skyldigheten att lösa det parkeringsbehov som uppstår vid ny-, om- och tillbyggnation ligger dock på fastighetsägaren.

Kommunen ansvarar inte för anordning av parkering om kommunen inte själv är fastighetsägare som till exempel vid skolor, förskolor, fritidsanläggningar och särskilda boenden. Det är bygglovsavdelningen som gör en slutlig bedömning av parkeringsbehovet i varje enskilt fall, med möjlighet till avsteg från riktlinjerna om så anses lämpligt. Dock bör alla fall och fastighetsägare, i enlighet med likhetsprincipen, behandlas lika om det inte finns skäl för annat (Kommunallagen 1991:900, 2 kap 2§).

Riktlinjerna är ett viktigt vägledande styrdokument för hur cykel- och bilparkering ska hanteras vid framtagandet av detaljplaner och vid bygglovsprövning. Riktlinjerna innefattar en zonindelning samt parkeringstal för olika typer av bebyggelse som varierar utefter zonindelningen.

Syfte och mål

Syftet med riktlinjerna är att förenkla och snabba på processen samt att säkerställa likabehandling vid detaljplanering och bygglovsprövning. Detta görs genom att ta fram generella behovstal för cykel- och bilparkering. Parkeringstalen ska säkerställa att lämplig mängd cykel- och bilparkering anordnas utefter ändamål samtidigt som mål i övriga planeringsdokument tillgodoses.

Ett sådant mål, från Trafikstrategier 2030, är att utvecklingen av Hässleholm ska bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Med hållbart resande avses transportsätt som gång, cykel, kollektivtrafik och fossilfria personfordon. För att kunna möta framtidens behov behöver trafiksystemet bli mer yteffektivt och hållbart. Detta sker bland annat genom att skapa en mer robust och mindre bilberoende trafikstruktur.

Målet om att Hässleholms kommun ska växa på ett resurs- och yteffektivt sätt återfinns även i översiktsplan 2020–2040. Det föreslås ske genom att låta orterna och byarna växa inåt genom förtätning inom befintlig struktur, särskilt nära järnvägsstationer och kollektivtrafikstråk.

Riktlinjerna kan bidra till att avväganden om behovet av parkeringsplatser tar hänsyn till vilka alternativ till bilburna transporter som finns, inte bara i centrum men även på landsbygden.

Detta är särskilt viktigt för barn som inte på egen hand kan använda bil och kan även bidra till att uppfylla målen "I Hässleholms kommun ska alla barn få bli sitt bästa och lägga grunden till ett självständigt liv samt "Hässleholms kommun erbjuder attraktiva och hållbara livsmiljöer i hela kommunen" från kommunfullmäktiges strategiska plan för 2025–2027.

► Zonindelning Hässleholms kommun

Behovet av parkering varierar inom kommunen och en zonindelning med tillhörande parkeringstal syftar till att tydliggöra det. Zonindelningen bygger dels på tätorts- och landsbygdsgräns, dels på tillgång till kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, serviceutbud, närhet till arbetsplatser, avstånd och bebyggelsetäthet, men även faktorer som utvecklingsområden, boendetäthet och bilinnehav.

I Hässleholms kommun består zonindelningen av tre zoner som gäller för både cykel- och bilparkering.

Vid ombyggnation och förtätning (framför allt i zon A) kan det vara aktuellt att göra avsteg från parkeringstalen eller avstånd till parkering om parkeringsantalet inte går att tillgodose på den egna fastigheten.

Zon A

Zon A, centrumzonen, utgörs av centrum för Hässleholms tätort där den täta stadsmiljön erbjuder kvalitéer såsom närhet till arbete, handel, service mm. Här är tillgången till kollektivtrafik bäst. även tillgången till gång- och cykelbanor är god. Flerbostadshus, kontor, service och handel dominerar och bilinnehavet är bland det lägsta i kommunen. Här återfinns även områden med möjlighet till utveckling i kollektivtrafiknära läge och merparten av zonen hamnar inom en kilometers radie från Hässleholms centralstation.

Zon B

Zon B, tätortszon, utgörs av Hässleholms tätort utanför zon A. Även här är tillgången till kollektivtrafik och gång- och cykelbanor god, men bebyggelsen domineras mer av en- och tvåbostadshus än flerbostadshus och bilandelen är också högre än i zon A. Hässleholms tätort är belägen inom en radie av 6 kilometers avstånd från Hässleholms centralstation.

Zon B anses också tillämpningsbar för de allra mest centrala delarna i stationsorterna Tyringe och Vinslöv, nära järnvägsstationen då tillgången till kollektivtrafik med halvtimmesstrafik anses god. Övriga stationsorter har inte samma turtäthet i kollektivtrafik och omfattas därmed inte av zon B.

Zon C

Zon C, övriga kommunen och landsbygd, gäller för de delar av kommunen belägna utanför zon A och B. Här utgörs bebyggelsen framför allt av en- och tvåbostadshus och serviceutbudet och tillgången till kollektivtrafik är begränsad.

► Parkeringstal

Hässleholms kommuns parkeringstal utgår från en lägsta nivå av parkeringsplatser som fastighetsägaren är skyldig att ordna, en så kallad miniminivå. Om fastighetsägaren anser att efterfrågan överstiger angiven miniminivå kan denne tillgodose det. Tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser ska tillhandahållas utöver angivna parkeringstal, då de inte kan samnyttjas.

Utgångspunkten för parkeringstalen är bilinnehavet i kommunen och hur resandefördelningen ser ut mellan olika färdmedel.

Parkeringstalen i riktlinjerna ger kommunens syn på hur efterfrågan på parkerings ska tillgodoses. Talen kan komma att justeras både uppåt och nedåt i samråd mellan bygglovsavdelningen och exploatören om så anses lämpligt beroende på förutsättningar och behov. Beslut om detta fattas i så fall av miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Parkeringstalen (p-tal) anges per 1000 kvadratmeter (kvm) bruttoarea (BTA) bortsett från en- och tvåbostadshus.

Inforuta

Bruttoarea avser ytan av våningsplanen begränsat till ytterväggarnas utsidor, där samtliga våningsplan i byggnaden även håll för trappa, inglasat uterum med mera räknas in. Vid snedtak räknas inte bruttoarean hela vägen fram till väggen, utan ska endast räknas till och med 0,60 meter utanför den linje där rumshöjden är 1,90 meter. Se SVENSK STANDARD SS 21054:2020, Area och volym för byggnader – Terminologi och mätning, för mer information.

Så här räknar du:

(BTA/ 1000 kvm) multiplicerad med p-tal (efter zonindelning) ger antal parkeringsplatser

Så här säger lagen

Plan- och bygglagen anger i 8 kap 9 § 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. Detta ska även tillämpas i skälig utsträckning om tomten redan är bebyggd (8 kap 10 §). Som fordon räknas såväl bilar som cyklar.

Korttidsparkerare är oftare känsligare för avstånd än långtidsparkerare. Besökare till skillnad från boende och anställda har ofta kortare parkeringstid både för cykel och bil och bör därmed generellt sett ha kortast gångavstånd mellan parkering och målpunkt.

Större parkeringsytor och hårdgjorda ytor genererar mycket dagvatten som kan bidra till att olja, diesel, bensin och andra föroreningar kopplade till trafik hamnar i dagvattnet eller avloppet. Vid större parkeringsytor kan det därför behövas åtgärder för att minska miljöpåverkan, till exempel oljeavskiljning eller fördröjningsdammar.

Cykelparkeringar likt bilparkering ska anordnas på kvartersmark, men i undantagsfall kan det för besöksparkering i centrumnära lägen och tätbebyggda områden vara lämpligt att anordna det på allmän plats. Cykelparkeringarna ska då vara tillgängliga även för allmänheten. Cykelparkering bör också ordnas

så nära målpunkten som möjligt och med nära anslutning till cykelvägnätet. För att knyta ihop hela resan bör även samlokalisering med kollektivtrafiken ske. Fler mindre cykelställ nära entréer och hållplatser är att föredra över en stor samlad parkering. Cykelparkering bör även anpassas för att fungera för olika typer av cyklar, som exempelvis lådcykel.

För personer med funktionsnedsättning kan möjligheten att ta sig mellan olika platser vara begränsad med olika färdstätt och bilen kan bli extra viktig. Antal tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser bör anpassas till antalet bostäder respektive verksamheten och dess storlek. Minst en tillgänglighetsanpassad parkeringsplats ska dock anordnas inom 25 meter från en tillgänglighetsanpassad entré.

Så här säger lagen

En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Boverkets byggregler (BBR) 3:122.

Om parkering inte kan lösas inom fastigheten kan det ibland lösas genom ett så kallat parkeringsköp.

Parkeringstal för andra fordon

Utrymme för andra fordon som exempelvis motorcyklar, mopeder och el-scootrar bör utredas från fall till fall.

Bostäder

Parkeringstalen för bil utgår från det faktiska bilinnehavet och utifrån boendeform.

Så här säger lagen

Enligt Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 b § ska nya bostadshus eller större renoveringar med fler än 10 parkeringsplatser ha ledningsinfrastruktur i form av förberedelse med tomrör eller liknande till alla parkeringsplatser.

Cykel- och bilparkering för boende och besökare bör anordnas inom gångavstånd från bostaden. Ramlåsning för cyklar bör finnas där det förekommer långtidsparkering och likaså bör det finnas väderskydd.

Ett en- och tvåbostadshus är ett bostadshus som innehåller högst två bostadslägenheter och kan vara antingen fristående eller sammanbyggt. Exempel på när det är sammanbyggt är parhus, radhus och kedjehus. Flerbostadshus definieras som ett bostadshus med minst tre bostadslägenheter och som delar gemensamma funktioner.

Bilparkering

Med minskat serviceutbud, tillgänglighet till gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik ökar bilberoendet och därmed parkeringsbehovet. Detta återspeglas i parkeringstalen genom zonindelningen där parkeringstalen ökar från zon A till C.

En- och tvåbostadshus kan ha parkering antingen på den egna fastigheten (egen parkering) eller samlat i området (gemensam parkering). Parkeringsbehovet vid egen parkering bedöms vara detsamma, 2 parkeringsplatser, överallt i kommunen bortsett från i zon A, där behovet anses vara lägre. I Zon A finns bättre förbindelser att ta sig fram utan bil både för boende och besökare och det är också högre konkurrens om marken för andra ändamål än just parkering. Vid gemensam parkering är parkeringen samlad på en plats. Det innebär att det finns möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser och därför kan parkeringstalen generellt vara lägre än vid egen parkering. Ofta finns möjligheten att få plats med ytterligare en bil vid egen parkering om behovet skulle uppstå och parkeringstalet i zon A är därför lägre än vid gemensam parkering.

Bil						
	Zon A		Zon B		Zon C	
	Boende	Besökare	Boende	Besökare	Boende	Besökare
Flerbostadshus	7	1	8	1	11	1
En- och tvåbostadshus (egen parkering)	1 per bostad		2 per bostad		2 per bostad	
En- och tvåbostadshus (gemensam parkering)	1,4 per bostad		1,6 per bostad		1,8 per bostad	

Tabell 1. Parkeringstal för bilar för bostäder

Så här räknar du ut antal bilparkeringsplatser:

(BTA/1000 kvm) multiplicerat med p-tal (efter zonindelning) ger antal parkeringsplatser. Du vill bygga 2400 BTA flerbostadshus i zon A. Då ska du räkna enligt följande: Flerbostadshus: $2400 \text{ BTA i zon A} = (2400/1000) \times (7+1) = 19$ bilparkeringsplatser

Du vill bygga 7 en- och tvåbostadshus. Då ska du räkna enligt följande:

En- och tvåbostadshus (egen parkering) i zon A: $7 \text{ bostäder} = 7 \times 1 = 7$ bilparkeringsplatser

En- och tvåbostadshus (gemensam parkering) i zon A: $7 \text{ bostäder} = 7 \times 1,4 = 10$ bilparkeringsplatser.

Cykelparkering

Cykelparkeringsbehovet anses till skillnad från bilparkeringsbehovet minska från zon A till zon C.

För en- och tvåbostadshus anses det inte nödvändigt att ange parkeringstal för cykelparkeringsplatser, eftersom dessa i regel går att lösa på fastigheten.

Cykel						
	Zon A		Zon B		Zon C	
	Boende	Besökare	Boende	Besökare	Boende	Besökare
Flerbostadshus	23	4	18	3	13	2
En- och tvåbostadshus	Löses inom fastigheten					

Tabell 2. Parkeringstal för cykel för bostäder

Så här räknar du ut antal cykelparkeringsplatser:

(BTA/1000 kvm) multiplicerat med p-tal (efter zonindelning) ger antal parkeringsplatser. Du vill bygga 2400 BTA flerbostadshus i zon A. Då ska du räkna enligt följande: Flerbostadshus: $2400 \text{ BTA i zon A} = (2400/1000) \times (23+4) = 65$ cykelparkeringsplatser Cykelparkering för en- och tvåbostadshus löses inom fastigheten.

Kontor, handel och industri

Det finns många olika typer av verksamheter och parkeringstalen är därför uppdelade i olika kategorier. även inom dessa kategorier kan parkeringsbehovet skilja sig åt och parkeringstalen kan behöva anpassas nedåt eller uppåt. Undantag till parkeringsnormen finns, som exempelvis vid obemannade butiker. För verksamheter såsom hotell, restauranger, badhus, biografier och idrottsanläggningar bör parkeringsbehovet alltid bestämmas utifrån en särskild utredning. Det totala parkeringsbehovet för cykel- och bilparkering utgår från uppskattat behov för anställda och besökare.

Så här säger lagen

Enligt Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 b § ska byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på fastigheten ha ledinfrastruktur, i form av förberedelse med tomrör eller liknande, till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

Från och med 1 januari 2025 är det krav på att alla kommersiella byggnader, även befintliga byggnader, med fler än 20 parkeringsplatser måste ha minst en laddningspunkt installerad för elfordon.

Bilparkering

Behovet av bilparkering kan skilja sig åt beroende på vad det är för verksamhet och särskilt för kontorsverksamhet kan behovet av företagsbilar variera. För handelsverksamheter är det i stället framför allt behovet av parkeringsplatser för besökare som kan skilja sig mycket åt beroende på vad det är som ska konsumeras. Består köpet av till exempel tunga och utrymmeskrävande varor som mat, byggmaterial eller inredning kan det finnas större parkeringsbehov jämfört med konsumtion av tjänster. För tjänster så som frisör och bank snarare än fysiska varor kan parkeringsbehovet för besökare antas vara mindre.

Parkeringstalen ökar med zonindelningen, från A till C, både för anställda och besökare. Det gäller dock inte industrier där besöksfrekvensen antas vara låg och densamma i samtliga zoner. Tillgången till allmänna parkeringar är också bättre i zon A än i övriga zoner vilket återspeglas i de lägre parkeringstalen i zon A.

Bil						
	Zon A		Zon B		Zon C	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Kontor	9	1	16	2	21	3
Handel	4	17	6	20	9	23
Industri	6	1	8	1	11	1

Tabell 3. Parkeringstal för bil för kontor, handel och industri

Så här räknar du ut antal bilparkeringsplatser:

(BTA/1000 kvm) multiplicerat med p-tal (efter zonindelning) ger antal parkeringsplatser. Du vill bygga 1700 BTA kontor, handel eller industri i zon B. Då ska du räkna enligt följande:

Kontor: $1700 \text{ BTA i zon B} = (1700/1000) \times (16+2) = 31 \text{ bilparkeringsplatser}$

Handel: $1700 \text{ BTA i zon B} = (1700/1000) \times (6+20) = 44 \text{ bilparkeringsplatser}$ Industri: $1700 \text{ BTA i zon B} = (1700/1000) \times (8+1) = 15 \text{ bilparkeringsplatser}$

Cykelparkering

För parkeringsbehoven för cykel gäller det omvända och talen sjunker från zon A till C.

Cykel						
	Zon A		Zon B		Zon C	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Kontor	14	2	11	1	7	1
Handel	4	19	3	16	2	11
Industri	6	1	5	1	3	1

Tabell 4. Parkeringstal för cykel för kontor, handel och industri

Så här räknar du ut antal cykelparkeringsplatser:

(BTA/1000 kvm) multiplicerad med p-tal (efter zonindelning) ger antal parkeringsplatser. Du vill bygga 1700 BTA kontor, handel eller industri i zon B. Då ska du räkna enligt följande:

Kontor: $1700 \text{ BTA i zon B} = (1700/1000) \times (11+1) = 20 \text{ cykelparkeringsplatser}$

Handel: $1700 \text{ BTA i zon B} = (1700/1000) \times (3+16) = 32 \text{ cykelparkeringsplatser}$ Industri: $1700 \text{ BTA i zon B} = (1700/1000) \times (5+1) = 10 \text{ cykelparkeringsplatser}$

Skola vård och omsorg

Andelen elever som går och cyklar till skolan har minskat och i stället har andelen som åker med bil ökat. Det leder till försämrade trafiksituation vid skolor och förskolor och har därtill en negativ inverkan på elevers hälsa och rörelsefrihet.

Vad gäller vård- och omsorgsboenden kan besöks- och anställningstätheten kraftigt skilja sig åt från boende till boende, vilket bör beaktas sett till parkeringstalen i tabellerna och vid planering av verksamheterna.

Så här säger lagen

Om tomten ska bebyggas med förskola eller skola ska det enligt PBL 8 kap. 9 § på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska det i första hand ordnas friyta.

Enligt Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 b § ska byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på fastigheten ha ledinfrastruktur, i form av förberedelse med tomrör eller liknande, till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

Från och med 1 januari 2025 är det krav på att alla kommersiella byggnader, även befintliga byggnader, med fler än 20 parkeringsplatser måste ha minst en laddningspunkt installerad för elfordon.

Bilparkering

Barn som går i förskola blir i regel både hämtade och lämnade av någon närstående på grund av deras låga ålder och därmed är det de vuxnas transportsätt som styr behovet av cykel- och bilparkering. Med anledning av det är också behovet av bilparkering högre än vid skolor.

Parkeringstalen för förskola anges både med och utan angöring, se talen för besökare. Beroende på förskolans lokalisering och möjlighet att angöra på allmän platsmark eller enbart på fastigheten behövs olika parkeringstal, vilket redovisas som exklusive och inklusive angöring i tabellen.

Behovet av parkeringsplatser vid skolor beror på var skolan är belägen, om det finns goda förbindelser till skolan med annat än bil samt hur gamla eleverna är. Parkeringstalen för skola avser enbart personal och besökare till skolan. Angöring tillkommer utöver det. Behovet av angöring ser väldigt olika ut beroende på om det gäller grundskola i tidiga eller sena åldrar samt gymnasieskolor. För gymnasium kan hänsyn även behöva tas till eventuell användning av moped och A-traktor, ofta kallad EPA.

Exempel på vård- och omsorgsboenden är gruppboende, äldreboende och LVU-hem (lagen om vård av unga). Bilparkeringsbehovet för vård- och omsorgsboenden gäller främst för personal och besökare.

Bil						
	Zon A		Zon B		Zon C	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Förskola						
<i>Exklusive angöring</i>	7	1	9	1	10	2
<i>Inklusive angöring</i>	7	11	9	11	10	12
Skola	3	2	4	2	5	2
Vård-och omsorgsboende	7	1	9	1	10	2

Tabell 5. Parkeringstal för bil för skola, vård och omsorg

Så här räknar du ut antal bilparkeringsplatser:

(BTA/1000 kvm) multiplicerad med p-tal (efter zonindelning) ger antal parkeringsplatser.

Du vill bygga 3100 BTA förskola, skola eller vård- och omsorgsboende i zon C. Då ska du räkna enligt följande:

Riktlinjer för Parkeringstal

Förskola (exklusive angöring): $3100 \text{ BTA i zon C} = (3100/1000) \times (10+2) = 37 \text{ bilparkeringsplatser}$
 Förskola (inklusive angöring): $3100 \text{ BTA i zon C} = (3100/1000) \times (10+12) = 68 \text{ bilparkeringsplatser}$
 Skola: $3100 \text{ BTA i zon C} = (3100/1000) \times (5+2) = 22 \text{ bilparkeringsplatser}$
 Vård- och omsorgsboende: $3100 \text{ BTA i zon C} = (3100/1000) \times (10+2) = 37 \text{ bilparkeringsplatser}$

Cykelparkering

Cykelparkeringarna för förskola berör anställda samt närstående som lämnar och hämtar (besökare i tabellen). Cykelparkeringarna för anställda bör utformas med möjlighet till ramlåsning och gärna väderskyddat, då cyklarna ska stå parkerade under lång tid. Cykelställ för angöring och besök bör vara belägna i anslutning till entréer och enbart en mindre andel av cykelställen behöver anordnas med ramlåsning. Särskild hänsyn bör tas till behovet av ytkrävande cyklar som exempelvis lådcyklar och cykelvagn. Vid större förskolor är det också en stor service om det finns möjlighet att låsa in dessa i förråd tillsammans med exempelvis barnvagnar.

Elever i grundskolan bor ofta relativt nära skolan vilket gör att möjligheten att cykla ofta är god. Uptagningsområdet för gymnasium är däremot ofta större, med elever som därför åker kollektivt i större utsträckning. Cykelparkeringar för både anställda och skolelever bör utformas med möjlighet till ramlåsning och gärna väderskyddat under exempelvis tak. Trygghetsaspekten och goda siktlinjer bör särskilt beaktas när parkeringsplatser utformas väderskyddat. I cykeltalen för besökare räknas eleverna in.

Cykelparkeringsbehovet för vård- och omsorgsboenden gäller främst för personal och besökare.

Cykel						
	Zon A		Zon B		Zon C	
	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Förskola	5	13	5	9	3	17
Skola	3	19	3	27	2	18
Vård- och omsorgsboende	7	1	6	1	5	1

Tabell 6. Parkeringstal för cykel för skola, vård och omsorg

Så här räknar du ut antal cykelparkeringsplatser:

(BTA/1000 kvm) multiplicerad med p-tal (efter zonindelning) ger antal parkeringsplatser.

Du vill bygga 3100 BTA förskola, skola eller vård- och omsorgsboende i zon C. Då ska du räkna enligt följande:

Förskola: $3100 \text{ BTA i zon C} = (3100/1000) \times (3+17) = 62 \text{ cykelparkeringsplatser}$

Skola: $3100 \text{ BTA i zon C} = (3100/1000) \times (2+18) = 62 \text{ cykelparkeringsplatser}$

Vård- och omsorgsboende: $3100 \text{ BTA i zon C} = (3100/1000) \times (5+1) = 17 \text{ cykelparkeringsplatser}$

Övriga verksamheter

För verksamheter som exempelvis sjukhus, vårdcentraler, hotell och konferensanläggningar ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall. Det bör även tas i beaktning att användningen kan komma att ändras över tid med andra behov av parkering och därmed är det viktigt att inte bygga in sig i dyra lösningar som inte går att omvandla.

Åtgärder för reducerade parkeringstal

Fastighetsägare kan få ett reducerat parkeringstal genom att vidta åtgärder som underlättar för hållbart resande och därmed minskar bilbehovet, så kallade mobilitetsåtgärder. Det går därför endast att få reduktion av parkeringstal för bil genom mobilitetsåtgärder. Talen för cykel kan inte sänkas då det inte är förenligt med att främja ett hållbart resande.

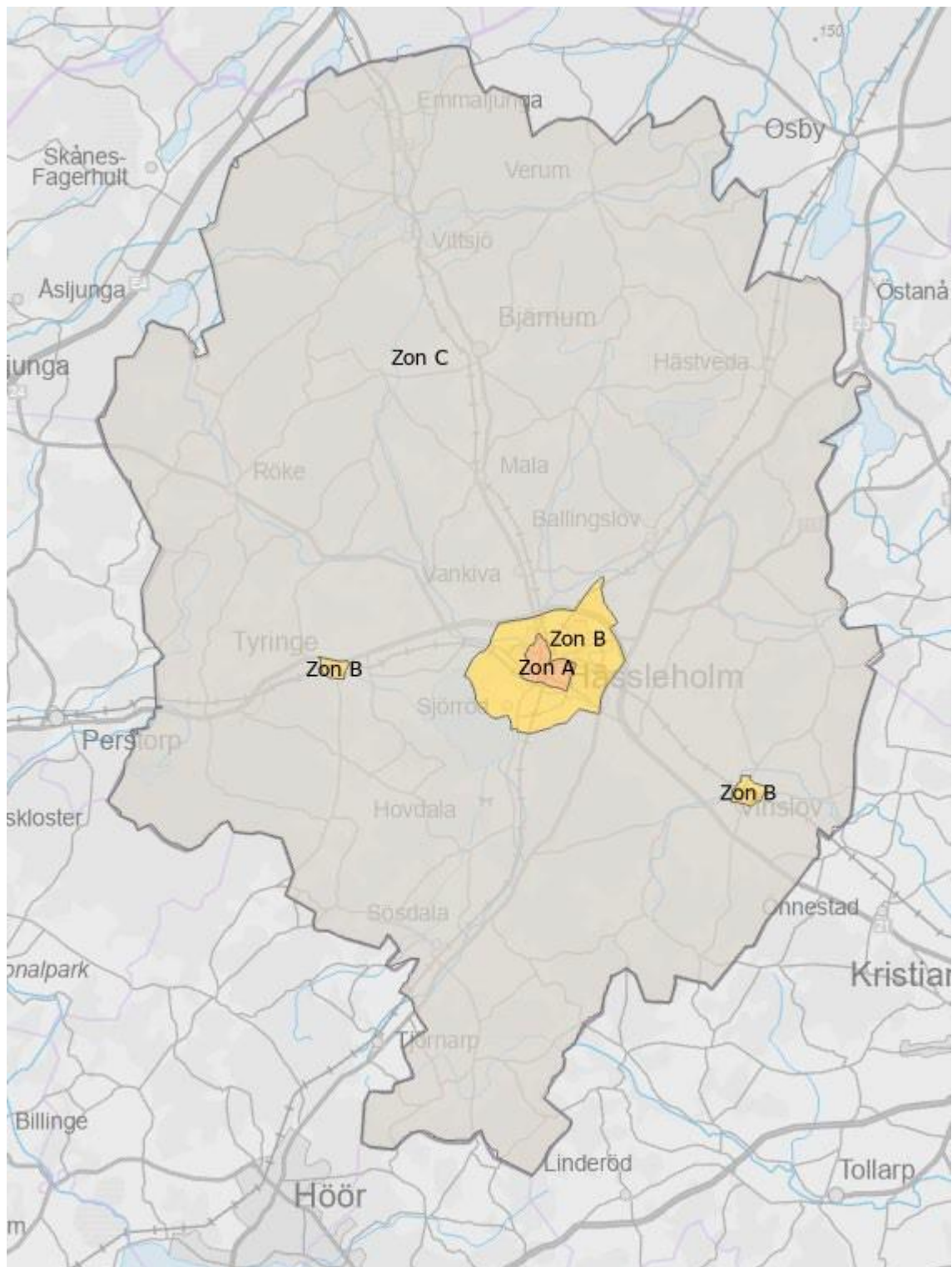
Ju fler och större åtgärder desto större sänkning. Reducering av parkeringstal är dock endast möjligt på ett begränsat antal av det totala antalet parkeringsplatser. Det är nämnden vid en bygglovsprövning, som efter samråd med exploitören beslutar om reduktion är möjligt och till vilken nivå. Om de mobilitetsåtgärderna sedan uteblir kan parkeringsköp i stället genomföras.

Mobilitetsåtgärder	
Cykel	Cykelpool i byggnaden.
	Lätt nåbart cykel/barnvagnsförråd tillhandahålls med anpassade dörrbredder samt elektrisk dörröppnare.
	Cykelservicestation med cykelpump, verktyg och vatten.
	Minst hälften av cykelparkeringarna ska vara inomhus eller under tak samt lättillgängliga från markplan.
Kollektivtrafik	Vid inflyttning ska 30 dagarskort för kollektivtrafiken ingå. Kortet tillfaller de som är folkbokförda på adressen när byggnaden är färdigbyggd.
	Vid inflyttning ska 90 dagarskort för kollektivtrafiken ingå. Kortet tillfaller de som är folkbokförda på adressen när byggnaden är färdigbyggd.
	Vid inflyttning ska årskort för kollektivtrafiken ingå. Årskortet tillfaller de som är folkbokförda på adressen när byggnaden är färdigbyggd.
	Realtidsinformation om kollektivtrafik vid byggnadens entré.
Bil	Parkeringsavgiften ingår inte automatiskt i hyran utan betalas bara av dem som innehar en parkeringsplats.
	Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare

Tabell 7. Mobilitetsåtgärder

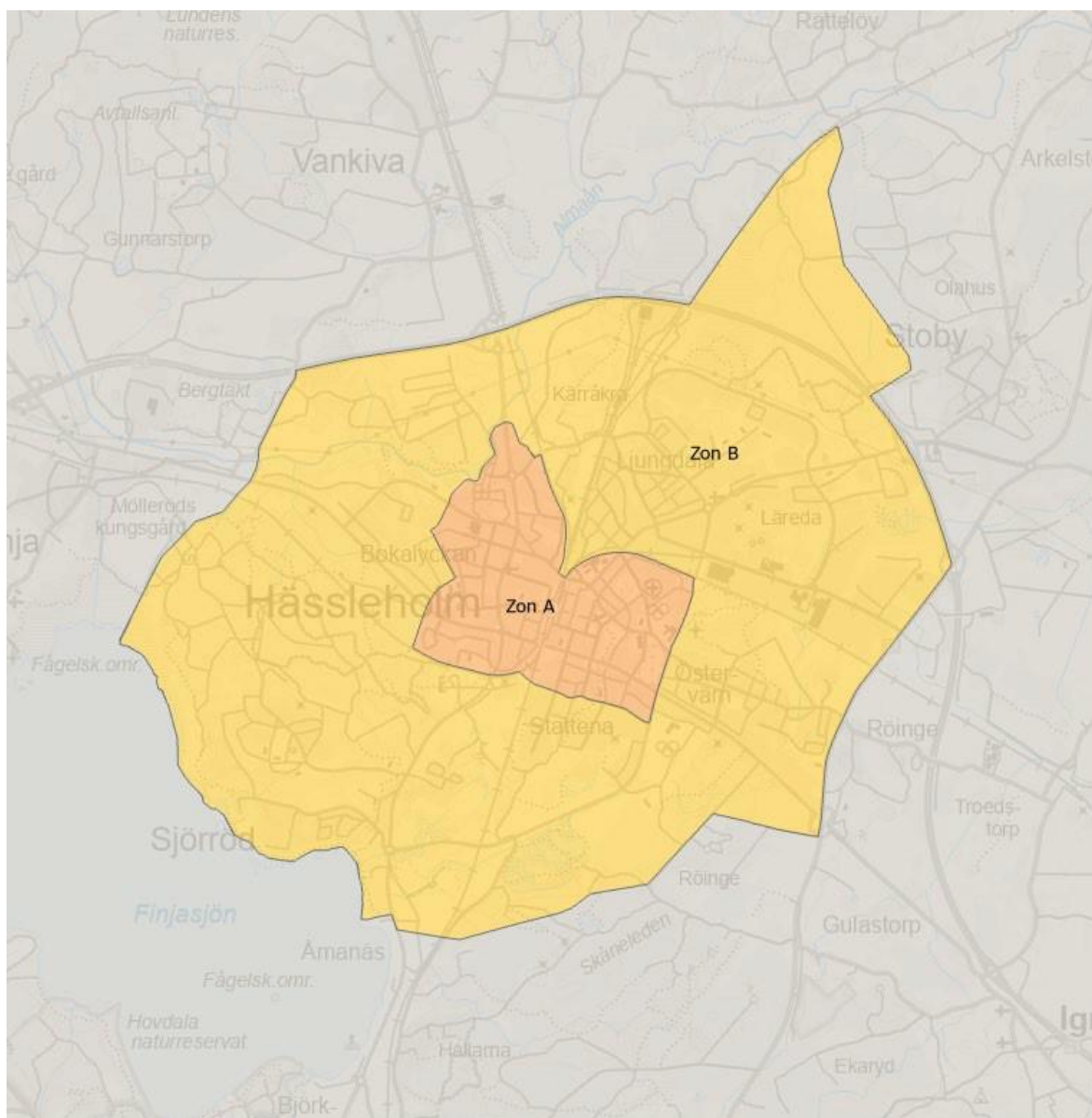
Zonindelning

Översiktskarta



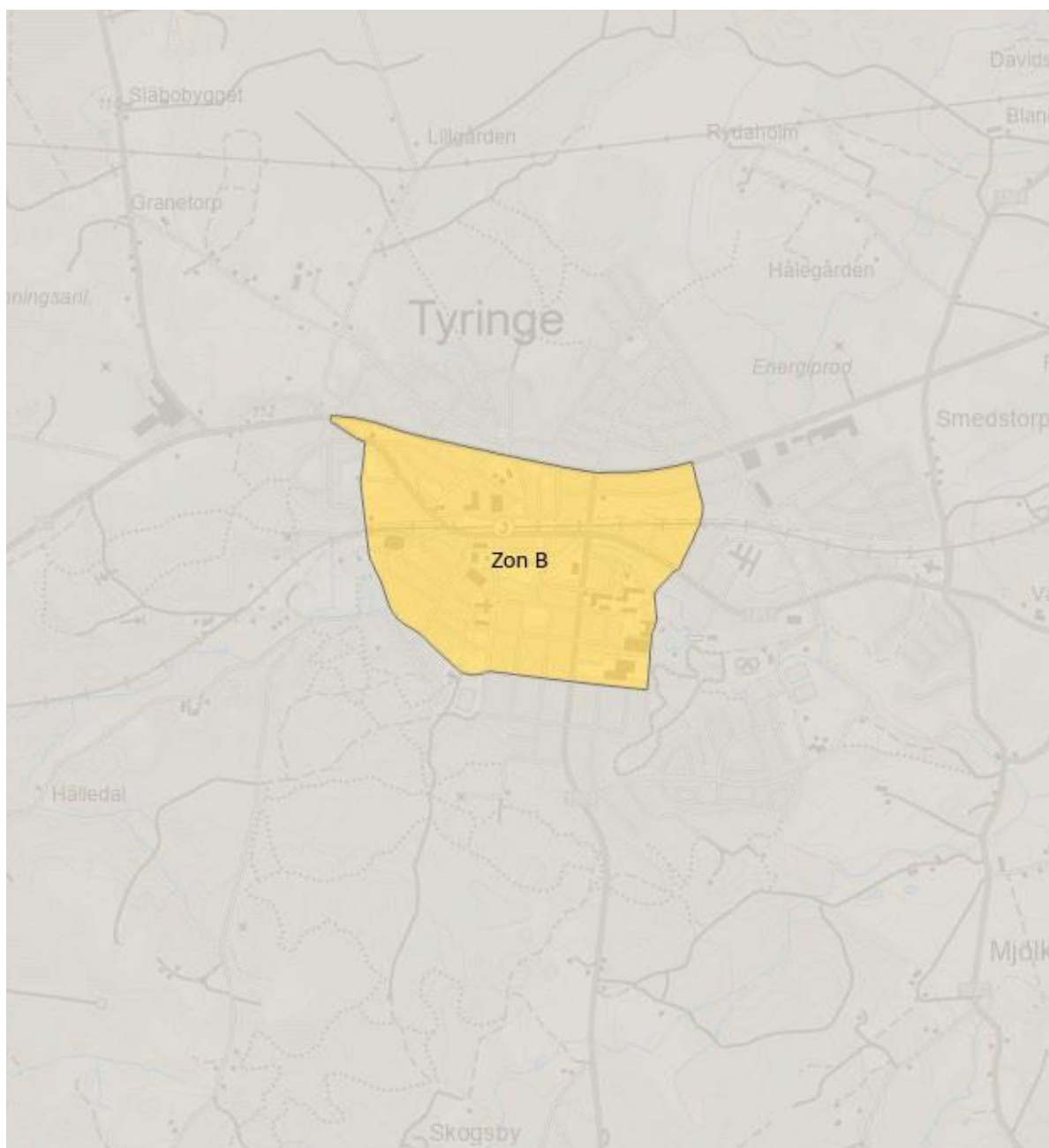
Översiktskarta

Hässleholm tätort



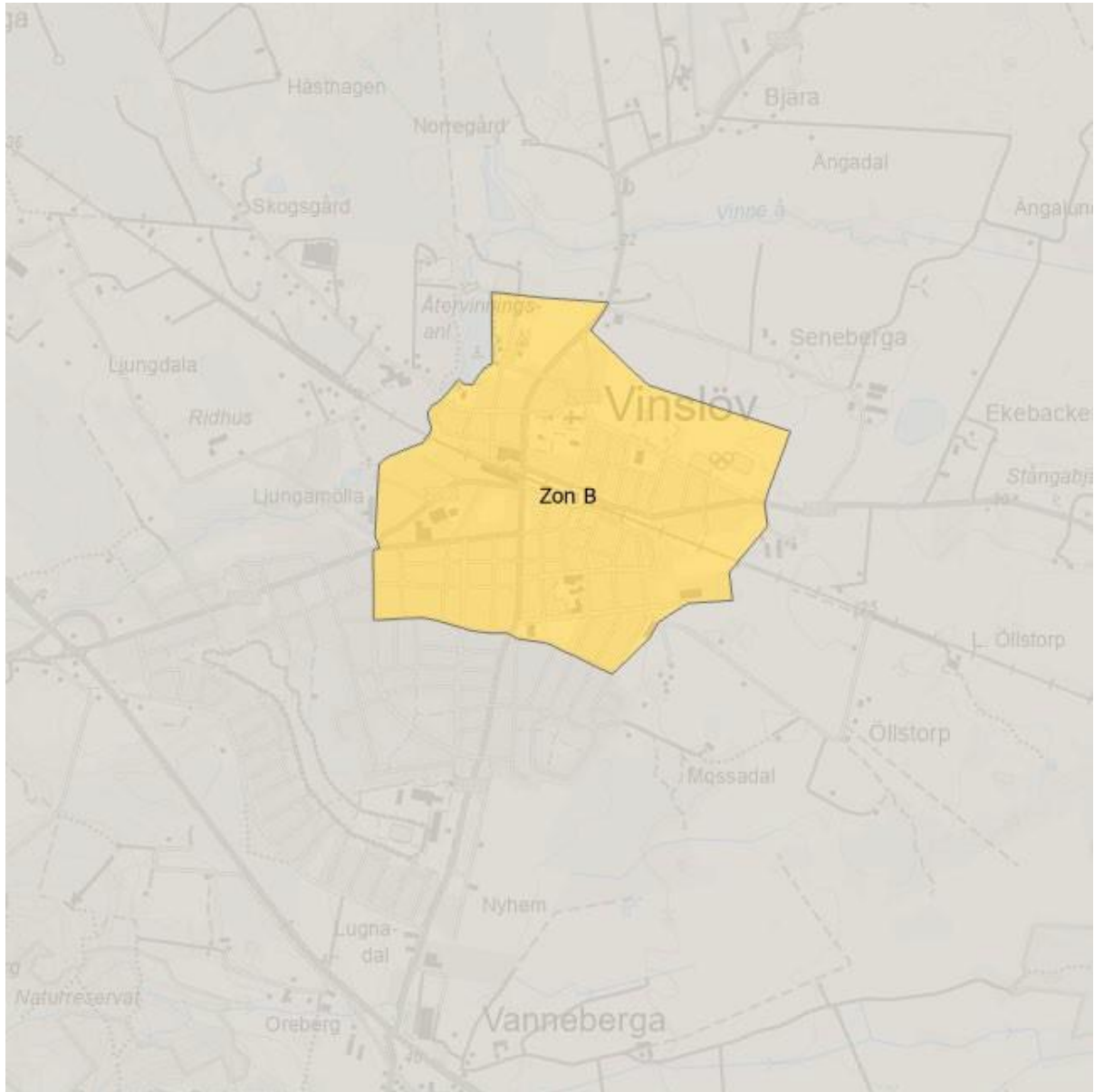
Hässleholm tätort

Tyringe tätort



Tyringe tätort

Vinslöv tätort



Vinslöv tätort



**Hässelholms
kommun**

Hässelholms kommun • Stadshuset • 281 80 Hässelholm • Tel 0451-26 70 00 • hasselholm.se