



Planarkitekt
Oskar Duvetorp
oskar.duuetorp@trelleborg.se
0410-73 33 68

Samhällsbyggnadsnämnden

Uppdatering av parkeringsnorm

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämndens presidium föreslår nämnden att besluta:

- att godkänna förslag till uppdaterad parkeringsnorm enligt alternativ B, samt att översända förslaget till kommunstyrelsen för antagande i kommunfullmäktige

Sammanfattning

Kommunfullmäktige antog 2015-06-22 § 124 en ny parkeringsnorm för kommunen. Parkeringsnormen utgjorde därefter en del av den parkeringsstrategi som kommunfullmäktige antog 2017-12-18 § 230. Samhällsbyggnadsförvaltningen ser ett behov av att uppdatera den gällande parkeringsnormen för att möjliggöra förtätningar i staden. I skrivelsen föreslår förvaltningen två alternativa förslag till uppdatering av parkeringsnorm för boendeparkering. Det ena förslaget förutsätter att kommunen tillhandahåller parkeringsköp i parkeringshus i enlighet med antagen parkeringsstrategi. Det andra förslaget syftar till att möjliggöra för en förtätning av staden oberoende av att kommunen tillhandahåller parkeringsköp i parkeringshus. Samhällsbyggnadsnämnden presidium har efter beredning av ärendet valt att föreslå för nämnden att godkänna uppdatering av parkeringsnormen enligt alternativ B samt att översända förslaget till kommunstyrelsen för antagande i kommunfullmäktige.

Bakgrund

Förutsättningar

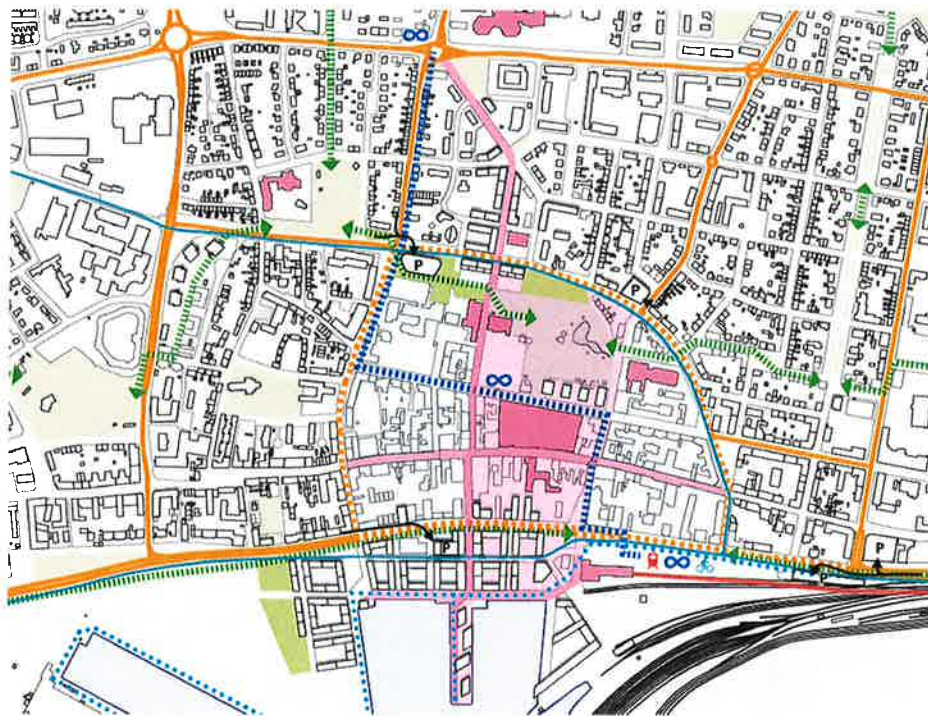
I kommunens översiktsplan (Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025, beslutad i kommunfullmäktige 2014-05-26 § 114) är den övergripande målstrategin att bygga tät blandstad nära befintlig service, infrastruktur och kollektivtrafik. En bärande strategi för att möjliggöra förtätningar är att samla och samnyttja parkering i strategiskt lokaliserade parkeringshus. Detta ställer krav på kommunen att uppföra parkeringshus och erbjuda parkeringsköp.

Även samrådsförslaget till ny översiktsplan (Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs stad 2035) har samma fokus på förtätning av staden.

Kommunens parkeringsstrategi (beslutade i kommunfullmäktige 2017-12-18 § 230) bygger på följande åtgärder:

- parkering samlas i parkeringshus
- kommunen erbjuder parkeringsköp i parkeringshus vid ny- och ombyggnad
- kommunalt parkeringsbolag bildas för att ansvara för parkering
- vid ny- och ombyggnad ställer kommunen krav på byggherrar att tillskapa parkering enligt parkeringsnorm
- parkering på allmän platsmark regleras

I parkeringsstrategin beskrivs samnyttjande av parkeringsplatser för bilar som en bärande strategi. Bilparkeringen i staden föreslås samlas i parkeringshus, där boende, arbetande och besökare samnyttjar parkeringsplatserna. Detta är viktigt för att möjliggöra förtätningsprojekt, framförallt i stadens centrala delar. Enligt parkeringsstrategin ska ett kommunalt parkeringsbolag bildas som ansvarar för parkeringsavgifter, drift och underhåll av all kommunal parkering samt de framtida parkeringshusen. Strategin innebär att kommunen genom anläggandet av parkeringshus kan erbjuda parkeringsköp. I parkeringshusen erbjuds byggherren att lösa det antal parkeringsplatser som kommunen ställer krav på vid ny- och ombyggnad. Dessa platser kan sedan förhyras av fastighetsägaren på marknadsmässiga villkor. Kommunfullmäktige fattade 2016-06-21 § 115 beslut om att införa parkeringsköp, men i praktiken erbjuder kommunen idag inte parkeringsköp i enlighet med parkeringsstrategin.



*I kommunens översiktsplan och parkeringsstrategi pekas
fyra strategiskt lokaliserade parkeringshus ut.*

Lagrum

Fastighetsägaren har ansvaret att tillgodose det behov av parkering, som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Parkering vid nybyggnad av hus och parkeringsanläggningar regleras i plan- och bygglagen (2010:900) (PBL). I PBL kap. 8, 9 § anges att "en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen" samt att det "på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon". Det är kommunen som i detaljplan eller annat policydokument kan bestämma vad som är parkering i skäligen utsträckning och vad som är i närheten av tomten (kap. 8, 13 §). I PBL anges dock vissa prioriteringar mellan olika ytanspråk. Om tomten ska bebyggas med bostäder eller med lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Det är friyta som ska ordnas i första hand, om det inte fanns tillräckliga utrymmen för både friyta och parkering.

Ärendet

Parkeringsnormen är kommunens minimikrav på den ökning i utbud av boendeparkeringar som byggherren ska tillskapa i området. Gällande parkeringsnorm för boendeparkering beräknas utifrån antalet lägenheter som byggs. Denna fråga hanteras i bygglovet. I staden finns generellt ingen planlagd mark för att lösa samnyttjad parkering. Kommunens krav på parkeringsplatser utan att erbjuda parkeringsköp medför följande problem:

- Risk att förtätningsprojekt i staden inte kan genomföras, särskilt centralt i staden, dit kommunen har en ambition att styra framtida nybyggnation enligt gällande översiktsplan.
- Befintliga byggrätter i staden kan inte nyttjas fullt ut och de slutna kvarteren bryts med infarter till markparkering på innergårdarna.
- Omvandling av innergårdar avsedda för utevistelse och lek till bilparkering.

I de tidiga skedena av stadsutvecklingen, så som planprograms- och detaljplanarbete, kan kommunen beräkna mängden bruttoarea inom ett visst område. Däremot kan kommunen inte med tillräckligt hög noggrannhet uppskatta antalet lägenheter. Gällande parkeringsnorm får väldigt olika konsekvenser beroende på om ett område byggs ut med i huvudsak stora eller små lägenheter. Av denna anledning är det svårt att konsekvensbeskriva och utforma ändamålsenliga planprogram och detaljplaner.

Utifrån ärendebeskrivningen ovan föreslår förvaltningen två alternativa förslag till uppdatering av gällande parkeringsnorm.

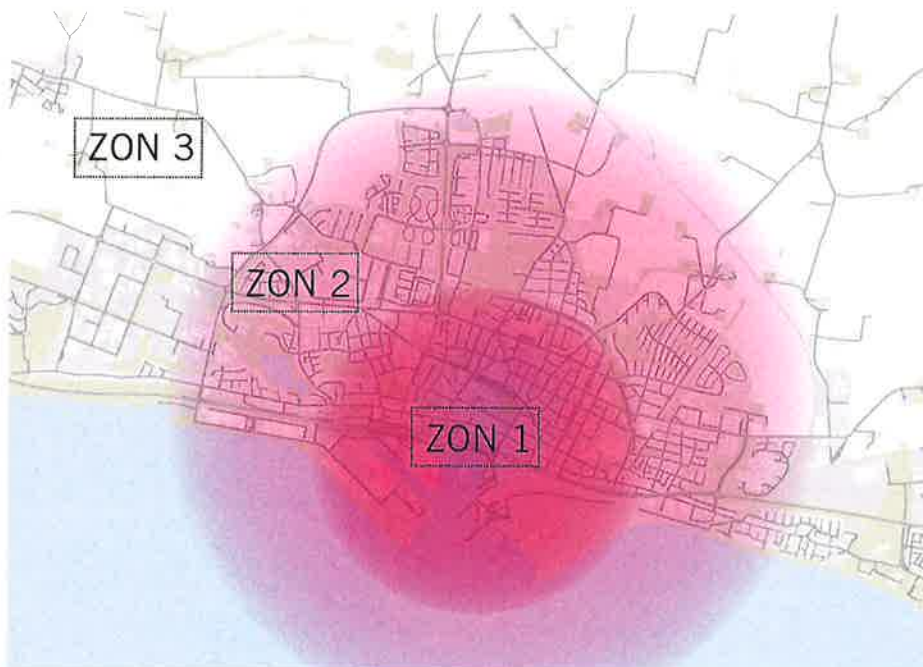
Förslag till uppdaterad parkeringsnorm, alternativ A

Förslaget förutsätter att parkering hanteras enligt åtgärderna i gällande parkeringsstrategi och att kommunen tillhandahåller parkeringsköp i parkeringshus i stadens centrala delar. Förslaget förutsätter att reglering av parkering på allmän plats genomförs i enlighet med parkeringsstrategin.

Följande tabell ersätter tabellerna "Antal bilplatser per lägenhet" och "Antal bilplatser per enbostadshus" på sidan 28 i "Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025":

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA för bostäder				
	Boende	Besökande	Totalt	Flexibel totalt (-30%)
Zon 1	5	1	6	4,2
Zon 2	7	1	8	5,6
Zon 3	9	1	10	7

Följande zonindelning ersätter karta på sidan 27 i "Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025" tillhörande norm för boendeparkering:



Beskrivning av förslag A

Förslaget innebär att parkeringsnormen beräknas utifrån mängden bruttoarea (BTA) istället för antalet lägenheter. Förslagna tal är beräknade utifrån den nu gällande parkeringsnormen. Förslaget innebär dock en justering av zonindelningen för Trelleborgs kommun, för att bättre motsvara faktiska skillnader i bilinnehavet idag.

Kommunen utgår från en genomsnittlig lägenhetsstorlek på 80 kvadratmeter bostadsarea (BOA), vilket motsvarar cirka 100 kvadratmeter BTA. Denna schablonsiffra ligger i linje med SCB:s statistik över genomsnittliga lägenhetsstorlekar i Sverige. Förslaget är att dessa siffror ligger till grund för den uppdaterade parkeringsnormen.

Konsekvenser jämfört med gällande parkeringsnorm

Den huvudsakliga skillnaden jämfört med den gällande normen är att den tar hänsyn till olika bostadsstorlekar, vilket gör en särskild tabell för småhus överflödig.

Parkeringsköp i parkeringshus innebär att byggrätter kan nyttjas fullt ut samtidigt som kommunen ställer minimikrav på den ökning i utbud av boendeparkeringar som byggherren ska tillskapa i området.

Normen innebär inte att kommunen begränsar antalet parkeringsplatser som anläggs.

Kommunens minimikrav på utbudet av boendeparkering vid ny- och ombyggnad relaterar bättre till olika lägenhetsstorlekar.

Uppdateringen gör det enklare att beräkna kommunens minimikrav på utbudet av boendeparkering i arbetet med planprogram och detaljplan.

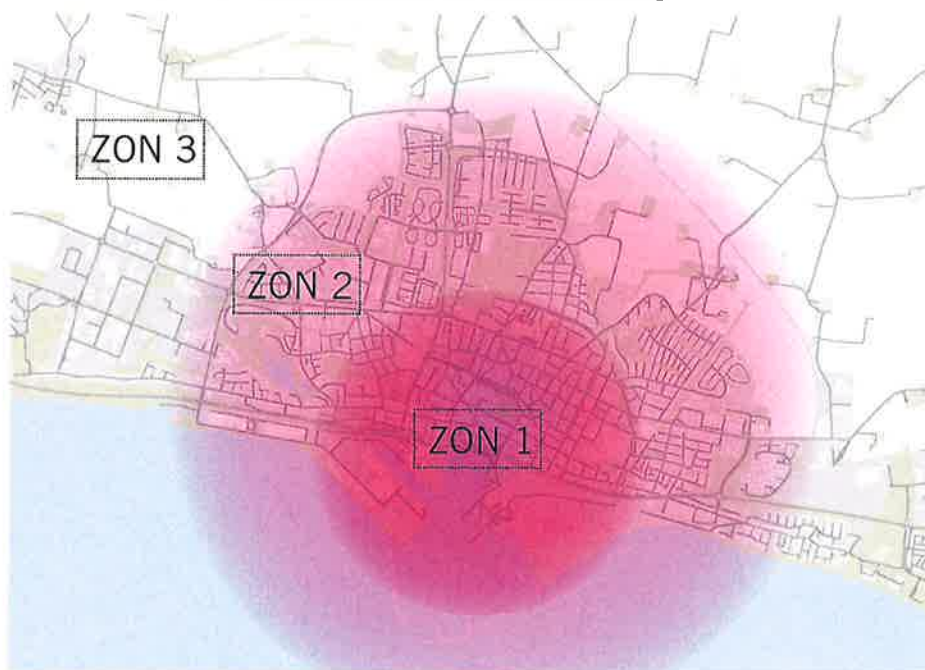
Förslag till uppdaterad parkeringsnorm, alternativ B

Förslaget innebär att stadens centrala delar kan förtätas utan att kommunen tillhandahåller parkeringsköp i parkeringshus. Utan parkeringsköp i parkeringshus ordnas istället parkering inom den egna fastigheten. Förslaget förutsätter att reglering av parkering på allmän plats genomförs i enlighet med parkeringsstrategin.

Följande tabell ersätter tabellerna "Antal bilplatser per lägenhet" och "Antal bilplatser per enbostadshus" på sidan 28 i "Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025":

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA för bostäder				
	Boende	Besökande	Totalt	Flexibel totalt (-30%)
Zon 1	0	0	0	0
Zon 2	7	1	8	5,6
Zon 3	9	1	10	7

Följande zonindelning ersätter karta på sidan 27 i "Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025" tillhörande norm för boendeparkering:



Beskrivning av förslag B

Förslaget innebär att parkeringsnormen för zon 2 och 3 beräknas utifrån mängden bruttoarea (BTA) istället för antalet lägenheter. Föreslagna tal är beräknade utifrån den nu gällande parkeringsnormen. För zon 1 föreslås parkeringsnorm noll för bostäder. Kommunen bedömer att det inte finns ett behov av ett ökat utbud av boendeparkering i stadens centrala delar. Det finns idag ett överskott av parkering i området och konkurrenskraften i alternativa färdssätt är så hög att invånarnas mobilitet kan tillgodoses även utan bilinnehav. Förslaget innebär även en justering av zonindelningen för Trelleborgs kommun, för att bättre motsvara faktiska skillnader i bilinnehavet och konkurrenskraften i alternativa färdssätt idag.

Kommunen utgår från en genomsnittlig lägenhetsstorlek på 80 kvadratmeter bostadsarea (BOA), vilket motsvarar cirka 100 kvadratmeter BTA. Denna siffra följer SCB:s statistik över genomsnittliga lägenhetsstorlekar i Sverige vid nybyggnation. Förslaget är att dessa siffror ligger till grund för den uppdaterade parkeringsnormen för zon 2 och 3.

Konsekvenser jämfört med gällande parkeringsnorm

Jämfört med gällande norm ställer kommunen inget minimikrav på den ökning i utbud av boendeparkeringar som byggherren ska tillskapa i området vid ny- eller ombyggnad inom zon 1. Ny boendeparkering i stadens centrala delar byggs ut utifrån lokala förutsättningar och byggherrens bedömning av efterfrågan. Förutsättningar för samnyttjande av boendeparkering mellan fastigheter i stadens centrala delar bedöms vara mycket goda. Normen innebär inte att kommunen begränsar antalet parkeringsplatser som anläggs i någon av zonerna.

Förslaget möjliggör för en förtätning av stadens centrala delar utifrån dagens förutsättningar och i enlighet med de övergripande målen i kommunens översiktsplan. Parkering blir inte längre ett hinder för att nyttja byggrätter och tillskapa goda ytor för utevistelse och lek.

Förslaget kan dock förväntas innebära att efterfrågan på boendeparkering för vissa ny- och ombyggnadsprojekt i stadens centrala delar kan överskrida utbudet på den egna fastigheten. Denna överspillningseffekt innebär en ökad efterfrågan på parkering i parkeringshus i centrum. Idag bedöms det finnas ett överskott av parkeringsplatser att tillgå. Överspillningseffekten aktualiserar också behovet av att kommunen verkställer reglering av parkering på allmän platsmark enligt kommunens parkeringsstrategi.

Uppdateringen gör det enklare att beräkna kommunens minimikrav på utbudet av boendeparkering i arbetet med planprogram och detaljplan.

Uppdateringen innebär att normen för zon 2 och 3 tar hänsyn till olika bostadsstorlekar, vilket gör en särskild tabell för småhus överflödig.

Bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer det lämpligt att uppdatera parkeringsnormen enligt alternativ A eller B för att möjliggöra en fortsatt förtätning och utveckling av staden, i enlighet med kommunens översiktsplan.



Oskar Duvertorp
Planarkitekt



Sandra Gustafsson
Planchef