



# Parkeringsnorm för Eslövs kommun

Antagen av Kommunfullmäktige 2014-04-28

# INNEHÅLL

<u>INLEDNING</u>	<u>3</u>
<u>NULÄGES BESKRIVNING</u>	<u>4</u>
Ansvar	
Bilnehav	
Zonindelning	
<u>PARKERINGSNORM FÖR CYKEL</u>	<u>5</u>
<u>PARKERINGSNORM FÖR BIL</u>	<u>6</u>
<u>FÖRVÄNTADE KONSEKVENSER</u>	<u>7</u>
<u>PARKERINGSNORM: TABELLER</u>	<u>8</u>
Parkeringsnorm för cykel	
Parkeringsnorm för bil	



## INLEDNING

*Miljö och Samhällsbyggnad har fått i uppdrag att ta fram en ny parkeringsnorm. Gällande parkeringsnorm är från 2001 och baseras på rekommendationerna i parkeringsutredningen från samma år. 2011 utfördes en ny parkeringsutredning och delar av den ligger till grund för förslaget på ny parkeringsnorm.*

Parkeringsfrågan i de centrala delarna av Eslöv har varit aktuell i många år.

”Flera projekt för bostadsbebyggelse i centrala Eslöv under de senare åren har inte kommit till stånd på grund av att parkeringsfrågan inte kunnat lösas till en rimlig kostnad” konstaterade stadsarkitekt J. Staffan Andersson redan 1986 i ett yttrande angående förslag till parkeringsfriköp i Eslöv.

Kostnaderna för anläggandet av det antal parkeringsplatser som kommunen ansett som rimlig har alltså under lång tid varit ett hinder för byggnationen framför allt i de centrala delarna av Eslöv där markparkering har varit svår att åstadkomma och underjordiska garage setts som allt för fördyrande.

Trots detta har de bedömda behovstalen för parkering varit mer eller mindre de samma sedan 1977 och beaktar inte andra intressen än just bilistens möjlighet till central parkering i största möjliga mån.

Kommunens krav på byggbolagen att bygga ett visst antal parkeringsplatser tvingar de hyresgäster och bostadsrättsinnehavare som väljer cykel, kollektivtrafik, bilpool eller taxi att ändå betala för grannars parkering. En kostnad som byggs in vid nyproduktion.

Målet för den nya parkeringsnormen är att den ska vara lätt att förstå, inte skapa onödiga hinder för bostadsbyggande eller förtätning och att kostnaden för parkering ska betalas av den som nyttjar parkeringen, det vill säga bilägaren.

Att privat biltrafik bär kostnaderna för parkering leder till ett effektivare resursutnyttjande, till bättre villkor för handel och boende och genom minskad biltrafik till färre avgasutsläpp i befolkningstäta områden och mindre växthusgaser i atmosfären.





## ANSVAR

*Fastighetsägaren är enligt plan- och bygglagen skyldig att ordna parkeringsmöjligheter för sin fastighet. Fastighetsägaren ska ordna parkering ”i skälig utsträckning”, och det är kommunen som ansvarar för att detta görs och definierar vad som är tolkningen av skälig utsträckning.*

Det kommunala ansvaret tillämpas framförallt när detaljplaner tas fram och när bygglovansökningar prövas. Till stöd för att avgöra vad ”skälig utsträckning” innebär tar många kommuner liksom Eslöv fram en parkeringsnorm. Kommunen har också ett övergripande ansvar för parkeringens planering, då man genom plan- och bygglagen är ansvarig för att mark används på lämpligt sätt.

Plan- och bygglagen innehåller däremot inte någon skrivning om att kommunen måste ha en

### **Plan- och bygglagen om parkering:**

”8 kap 9§ 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. Tomten ska ordnas så att...”

”...4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon...”

minimnivå för parkering i form av till exempel en parkeringsnorm.

Kommunen är inte heller ansvarig att ordna parkering på gatumark när efterfrågan överskrider utbudet på tomtmark i ett område.

Ansvaret för parkering vilar alltså enligt gällande lagstiftning på fastighetsägaren, vilket i förlängningen har lett till en subventionering av parkeringsplatser i flerbostadshus. Eftersom kostnaden för parkeringsplatsen alltid överskrider betalningsviljan från bilägaren, speciellt där det funnits gratis gatuparkering, får alla hyresgäster vara med och betala.

Parkeringsnormen är inte heller juridiskt bindande för kommunen och undantag kan ges där man anser att det är skäligt.

”... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

”8 kap 10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”



## ZONINDELNING

*Parkeringsnormen har bedömts ha behov av två zoner. En för centrala Eslöv (se illustration) och en för övriga staden och kommunen. Anledningen till detta är att den centrumzonen är föremål för en förtätning- och utvecklingsprocess där befintlig mark bedöms som bäst lämpad för bostäder i högre grad än för parkering och den närhet till kollektivtrafik som avsevärt förbättrar möjligheterna att klara sig utan bil och därmed också utan parkeringsplats.*

*Centrumzonen är en vidarearbetning av centrum zonen i parkeringsnormen från 2001 med en utökning på östra sidan om stambanan. För cykelparkering finns ingen zonindelning utan samma norm gäller i hela kommunen.*

Centrumzonen avgränsas av Trehäradsvägen i söder, Västerlånggatan i Väster, Marieholmsbanan och Östergatan i norr och Gasverksgatan i Öster. Inom denna zon gäller fortfarande i vissa bitar Erik Bülow-Hübes stadsplan från 1937. Inom zonen finns det 45 stycken gällande detaljplaner varav hälften är äldre än 40 år.

Övervägande delen av zonen, förutom polishuset i zonen norra del, ligger inom den geografiska avgränsningen av riksintresset för kulturmiljövärden, Eslöv M182.



*Centrumzonens avgränsning i Eslöv*



## PARKERINGSNORM FÖR CYKEL

*Syftet med att införa en cykelnorm är att underlätta valet att transportera sig miljövänligt vid kortare resor.*

Cykel har tidigare inte ingått i parkeringsnormen. Bedömningen görs att cykelnormen kan vara den samma för hela kommunen. Cykelparkeringen kommer inte heller att vara föremål för tillköp eller andra undantag och sänkningar. 12 cykelplatser motsvarar ytmässigt ungefär en parkeringsplats för bil.

## PARKERINGSNORM FÖR BIL

*Parkeringsnormen innebär en sänkning i jämförelse med talen från 2001. Sänkningen motiveras av viljan att möjliggöra en stad för människorna i Eslöv och inte för bilar.*

Parkeringsnormen i Eslöv är en miniminorm. Detta betyder att det är tillåtet att anlägga fler parkeringsplatser om man som fastighetsägare eller exploatör anser att det finns behov för det.

Detta faktum är väl värt att uppmärksamma i samband med handelsetableringar eller större bostadsområden. Eslövs kommun anser att exploatören i dessa sammanhang är den som är bäst lämpad att avgöra hur många parkeringsplatser

det finns behov av för att tillgodose de tilltänkta kunderna eller hyresgästerna.

En analys av detta kan vara viktigt då det kan vara svårt att tillskapa parkeringsplatser i efterhand.

Avsteg nedåt kan också tillåtas genom till exempel tillköp av parkeringsplatser eller upplåtande av bilpool för hyresgäster. I princip ställer sig inte Eslövs kommun negativ till så kallat bilfritt boende så länge som boendet också marknadsförs som detta och exploatören är tydlig med att hyresgästen inte kommer att ha tillgång till någon parkeringsplats om den inte införskaffas privat.

Avsteg från parkeringsnormen nedåt avtalas med kommunen och prövas vid bygglovshandläggningen.

Trots att det inte finns någon direkt koppling mellan behovet av antal parkeringar och 1000 m<sup>2</sup> används detta sätt att mäta även här då formen är väletablerad bland exploatörer och handläggare.

Den nya parkeringsnormen innebär en sänkning av antalet parkeringsplatser för bilar från 8 till 3 per 1000 m<sup>2</sup> bostäder i centrala Eslöv och från 9 till 6 för övriga delar.

## FÖRVÄNTADE KONSEKVENSER

*En justering av parkeringsnormen ger förändring först över tid i och med att den får reell effekt först i bygglovsprövnigen vid en nybyggnation, tillbyggnad eller ändrad användning.*

- Förtätning och byggande i stationsnära läge blir attraktivare och en realisering av byggprojekt som haft svårigheter med antalet parkeringsplatser kan väntas.
- En separering av bostadsmarknaden och parkeringsmarknaden öppnar upp för ett billigare byggande där den som väljer att ha bil också får välja var den vill parkera och hur mycket det är beredd att betala. En separerad marknad gör det också möjligt att finansiera parkeringslösningar som idag konkurrerar med gratisparkering.
- Bilisten får ta kostnaden för parkeringen.
- Gångavståndet från parkering till målpunkt kan bli längre än vad det är idag på grund av att antalet parkeringsplatser inne i centrala Eslöv inte ökar men att det kommer att hålla sig inom det som parkeringsutredningen anger som acceptabelt avstånd. För boende och besökare är det acceptabla gångavståndet 300 meter och för arbetspendlare 400 meter.

### TABELL PARKERING CYKEL

Antal cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA där annat ej anges

	Centrala zonen	Övriga staden och kommunen
Flerbostadshus	20	20
Småhus	På egen fastighet	På egen fastighet
Verksamheter	20	20

Behovstalen i parkeringsnormen är en miniminivå och hindrar inte anläggandet av fler parkeringsplatser om exploitören anser att behovet finns.

Avsteg nedåt från normen medges inte.

### TABELL PARKERING BIL

Antal bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA där annat ej anges

	Centrala zonen	Övriga staden och kommunen
Flerbostadshus	3	6
Småhus	På egen fastighet	På egen fastighet
Verksamheter	3	6

Behovstalen i parkeringsnormen är en miniminivå och hindrar inte anläggandet av fler parkeringsplatser om exploitören anser att behovet finns.

Avsteg nedåt från normen ska avtalas med kommunen.



**ESLÖVS  
KOMMUN**

Postadress: 241 80 Eslöv  
Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2  
Telefon: 0413-620 00 (växel)  
E-post: [kommunen@eslov.se](mailto:kommunen@eslov.se)  
webb: [www.eslov.se](http://www.eslov.se)