

PARKERINGSNORM FÖR ESLÖVS KOMMUN 2020

Inledning

Parkeringsfrågan i de centrala delarna av Eslöv har varit aktuell i många år. Åsikterna har pendlat från att helt se till bilistens möjlighet till fri central parkering till att frigöra ytor till bostäder och prioritera gående och cyklister framför bilister. Kostnader för parkering har också successivt förts över till bilisterna från kollektivet. Detta är en samhällsutveckling som pågått under flera decennier och som är den samma i hela Sverige.

Genom parkeringsnormen styr kommunen hur parkering ska lösas vid nybyggnad av till exempel bostäder, kontor och handel. Parkeringsnormen behöver uppdateras regelbundet för att säkerställa att den är ständigt aktuell och stödjer en attraktiv och hållbar stadsutveckling.

Möjlighet och ansvar för parkering är en komplicerad fråga och en fråga som berör och engagerar många. Parkeringsnormen är ett verktyg för kommunen att styra samhällsutvecklingen, men inte det enda. Frågan måste sättas in i ett större perspektiv där man ser på mobilitet som helhet. Historiskt sett har bilen inte varit ett problem i samhällsplaneringen, utan snarare en möjliggörare. Det är först under de senaste decennierna som bilen setts som negativ utifrån ett miljöperspektiv men också ur ett rent rumsperspektiv – det finns inte utrymme i städer längre för att både rymma bostäder, bilar, cyklister, gående, grönområden och parkeringsplatser. Hur framtiden kommer att se ut när det gäller bilism är också mycket osäker. Den utveckling och forskning som idag sker inom kollektivt resande, elektrifiering och självkörande bilar skapar både frågetecken som möjligheter. Det är därför av yttersta vikt att kommunen utvecklar arbetet med mobilitet i en ständig dialog med fastighetsägare, affärsidkare, medborgare och andra intressenter.

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 bygglovsansökningar prövas. Till stöd för att avgöra vad ”skälig utsträckning” innebär tar många kommuner likt 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.

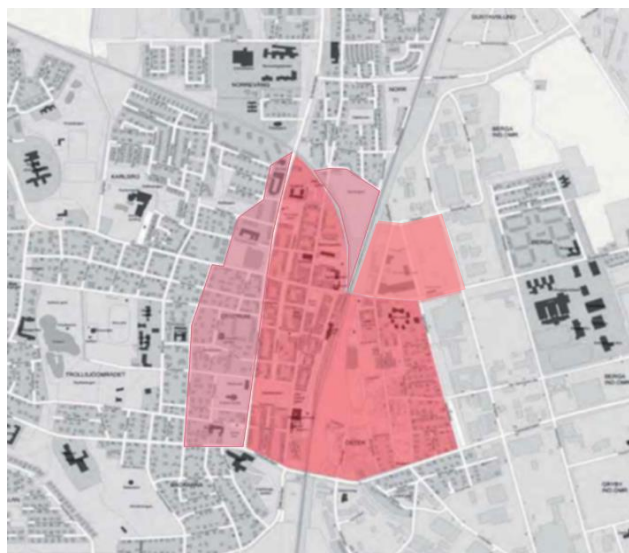
Plan- och bygglagen innehåller däremot inte någon skrivning om att kommunen måste ha en miniminivå för parkering i form av till exempel en parkeringsnorm.

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

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

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 förtättnings- 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 avgränsas av Trehäradsvägen och Solvägen i söder, Sturegatan, Rundelsgatan och Tröskevägen i Väster, Marieholmsbanan, Ringgatan och Pärlegatan i norr och Gasverksgatan/ Bruksgatan i Öster. Detta är en utökning i den östra och västra delen av zonen från parkeringsnormen 2014, eftersom Eslövs centrum växer genom nybyggnation. Den höga förtätningstakt som finns inom Eslövs stad gör att flera ytor som använts till parkering har försvunnit. Det är därför nödvändigt att fastighetsägarna tar ett större ansvar vid nybyggnation.

PARKERINGSNORM FÖR CYKEL

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

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. Utvecklingen inom cykling har varit stor de senaste åren, med en utveckling framför allt på elcyklar och större lastcyklar. Därför är parkeringsnormen anpassad till denna utveckling och det måste ges plats åt 2 lastcyklar medan det är rimligt att ägaren till en elcykel själv ansvarar för laddningen eftersom batteriet går att ta med till bostaden. Detta innebär en ökning av normen för platser för cykel, och för verksamheter är ökningen större då det krävs plats för fyra lastcyklar, vilket är en förändring som görs för att i större grad möjliggöra för kunder att cykla och handla.

PARKERINGSNORM FÖR BIL

Parkeringsnormen innebär en höjning i jämförelse med talen från 2014. Höjningen motiveras av att den nuvarande låga parkeringsnormen med 3 parkeringsplatser per 1000 m² bostäder i den centrala zonen, belastar de allmänna parkeringsytorna och gatuparkeringar hårt. Den höga förtätningstakt som finns inom Eslövs stad gör också att flera ytor som använts till parkering har försvunnit. Det är därför nödvändigt att fastighetsägarna tar ett större ansvar vid nybyggnation.

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

Avsteg nedåt innebär att byggherrar kan påverka bilplatsbehovet genom att genomföra mobilitetsåtgärder för att reducera

parkeringsbehovet. Parkeringsbehovet bedöms mer projektspecifikt utifrån läge i staden, närhet till kollektivtrafik och service samt vilka åtgärder som görs för att främja gång, cykel- och kollektivtrafik. Byggherrar kan därmed själva till stor del påverka antalet parkeringsplatser som behöver byggas.

Avsteg nedåt kan tillåtas genom till exempel tillköp av parkeringsplatser, att erbjuda bil pool för hyresgäster, lastcykelpool, anordna cykelparkeringar som är lättillgängliga, låsbara och väderskyddade, erbjuda särskilda förmåner för kollektivtrafikresenärer eller andra mobilitetsåtgärder som påverkar parkeringsbehovet. Hur mycket parkeringstalet kan minskas beror på platsens förutsättningar och vilka åtgärder som genomförs. En kombination av ovanstående åtgärder kan ge en möjlig minskning av parkeringstalen på ca 20-30%. Det krävs dock att byggherren kan visa på att åtgärderna är långsiktiga och kan styrka detta genom avtal eller liknande.

Avsteg från parkeringsnormen nedåt avtalas med kommunen och prövas vid bygglovshandläggningen och beslutas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Trots att det inte finns någon direkt koppling mellan behovet av antal parkeringar och 1000 m² bruttoarea (BTA) används detta sätt att mäta även här då formen är väletablerad bland exploatörer och handläggare.

Tabell Parkering cykel/ 1000 m² BTA				
	Centrala zonen		Övriga staden och kommunen	
	Cykel	Lastcykel	Cykel	Lastcykel
Flerbostadshus	20	2	20	2
Småhus	På egen fastighet			
Verksamheter	20	4	20	4

Tabell Parkering bil/ 1000 m² BTA		
	Centrala zonen	Övriga staden och kommunen
Flerbostadshus	6	8
Småhus	På egen fastighet	
Verksamheter	6	8

Laddning för elbilar

Sedan den 15 maj 2020 är laddning av elfordon ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen (PBL), och konsekvenserna av införandet utreds just nu. Eslövs kommun anmodar byggherrar att följa utredningen, men att vara uppmärksamma på att nya krav har tillkommit.

FÖRVÄNTADE KONSEKVENSER

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

- Förtätning och byggande i stationsnära läge kan bli mindre attraktivt än med Parkeringsnorm 2014, och en realisering av byggprojekt som har svårigheter med antalet parkeringsplatser kan försvåras.
- Parkeringsnormen är fortfarande lägre än andra kommuner i vårt närområde, och den öppnar upp för bredare mobilitetslösningar än bara bilparkering. Denna möjlighet bör uppmuntras men samtidigt måste lösningarna vara hållbara över tid vilket visat sig vara svårt.
- Byggherren och 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 acceptabelt avstånd. För boende och besökare är det acceptabla gångavståndet 300 meter och för arbetspendlare 400 meter.

Vidare arbete

Under arbetet med denna p-norm har det blivit tydligt att det finns brister i systemet och det är därför nödvändigt att arbeta vidare med frågan.

Idag kan en fastighetsägare göra tillköp av parkeringsplatser men det är svårt för kommunen att kontrollera att de köpta parkeringsplatserna motsvarar ett faktiskt behov, och ibland ens om parkeringsplatserna finns. Kommunen har inga parkeringsplatser att sälja utan en handel av parkeringsplatser sker mellan privata aktörer vilket gör det svårt för kommunen att kontrollera, och också svårt att ha överblick av behovet.

Det finns fastighetsägare som fått beviljat avsteg från parkeringsnormen eftersom de inrättat en bilpool. De problem som uppstått med bilpooler är att de inte garanterar de boende i fastigheten tillgång till bil eftersom

bilpoolen oftast är öppen även för andra – för att skapa lönsamhet. Vad händer när en bilpool läggs ner? Kommunen har ingen möjlighet att kontrollera bilpoolerna och kan inte heller erbjuda eller kräva andra alternativ.

Det finns ett gap mellan medborgarens/bilistens syn på behovet av parkeringsmöjligheter och kommunens syn på detsamma. Kommunen har också förtätat i centrala Eslöv och då har vissa parkeringsmöjligheter försvunnit medan behovet rimligen har ökat. Till en viss del är detta ett kommunikationsproblem men till en viss del handlar det också om att kommunen inte har fullständig kontroll över behovet och tillgången till parkeringsplatser.

Större kommuner/städer som Malmö, Helsingborg och Lund har kommunala parkeringsbolag för att genom dem skapa en kontroll över de kommunala parkeringsplatserna. Det är då möjligt för privata aktörer att köpa parkeringsplatser av det kommunala bolaget, som då också har en överblick över tillgång och behov. I nämnda städer finns det också kommunalt ägda parkeringshus just i syfte att säkra tillgången till parkeringsplatser men samtidigt göra det möjligt för byggherrar att bygga fler fastigheter på sin mark. Men kostnaden för parkeringsplatser hamnar hos bilägaren.

Eslövs kommun kommer att utreda förutsättningarna för bildandet av ett kommunalt parkeringsbolag eller annan lösning för att skapa en långsiktigt hållbar parkeringssituation. Arbetet måste ske tillsammans med arbetet kring parkeringsavgifter, utbyggnad av cykelvägar, gångstråk och möjlighet till kollektivt resande, för att ta ett helhetsgrepp mot gemensamma mål.