

Parkeringsnorm för Laholms kommun

Upprättad i samarbete mellan planeringskontoret och samhällsbyggnadskontoret med utgångspunkt från omvärldsanalys och metod framtagen av konsultföretaget Tyréns, Malmö.

Antagen av kommunfullmäktige den 26 januari 2016 § 6.

Innehåll

Sammanfattning	1
Inledning	3
Syftet med parkeringsnormen	3
Utgångspunkter	3
<i>Ansvar</i>	3
<i>Plan- och Bygglagen</i>	3
<i>Zonindelning</i>	4
<i>Tidigare parkeringsnorm - ny norm</i>	4
Avgränsning	4
Metod	4
Omvärldsanalys	6
<i>Befolkning och boendetäthet</i>	6
<i>Biltäthet</i>	7
<i>Arbetstäthet och besökstäthet</i>	8
<i>Färdmedelsfördelning</i>	8
Parkeringsnorm bostäder	10
<i>Parkeringsnorm för bil</i>	10
Parkeringsnorm för boende – flerbostadshus	10
Parkeringsnorm för boende – småhus	11
<i>Parkeringsnorm för cykel</i>	11
Parkeringsnorm verksamheter	12
<i>Parkeringsnorm för bil</i>	12
<i>Parkeringsnorm för cykel</i>	12
Samnyttjande	13
Parkeringsköp	14
Acceptabelt gångavstånd	14
Jämförelse med andra kommuner	16
Referenser och källor	17

Sammanfattning

Genom parkeringsnormen styr kommunen hur parkering ska lösas vid ny- och ombyggnad av bostäder och verksamheter. Följande normer har beräknats fram utefter lokala förutsättningar och antagande för Laholms kommun. Parkeringsnormen anger en lägsta gräns för antal bilplatser per bostadstyp och olika typer av verksamheter.

I parkeringsnormen för bostäder har kommunen delats in i två olika zoner. En zon för centrala Laholm med krav på 8 platser per 1000 m² BTA (bruttoarea) se vidare bilaga 1 sidan 14, samt en zon för övriga delar av Laholms tätort inklusive övriga tätorter med krav på 10 platser per 1000 m² BTA (bruttoarea). För verksamheter gäller samma zon i alla tätorter. Verksamheterna är indelat i fyra olika typer: kontor, småindustri, handel och restaurang.

I föreslagen ny parkeringsnorm blir kravet på p-platser i centrala zonen i Laholms tätort något lägre jämfört gamla parkeringsnorm från 1982 (som endast omfattar centrala Laholm). För bostadsparkering är kravet reducerat med ca.1 plats per 1000 m² BTA (bruttoarea). I bruttoarea inkluderas även gemensamma utrymmen som exempelvis garage, förråd, trapphus mm.

För verksamheter är normen i Laholms tätort relativt lika jämfört 1982.

Parkeringsnorm för bostäder (se vidare sidan 9)

Flerbostadshus	Bilplats-behov (bpl/1000 m ² BTA)
Centrala Laholm.	8 ¹
Övriga delar av Laholms tätort samt övriga tätorter.	10 ¹

¹ Varav 0,1 besöksparkering

Parkeringsnorm för verksamheter (se vidare sidan 11)

Verksamhetstyp	Bilplatser/1000 m2 BTA för anställd	Bilplatser/1000 m2 BTA för besökare	Bilplatser/1000 m2 BTA Totalt
Kontor	14	2	16
Småindustri	17	1	18
Handel ¹	6	25	31
Restaurang	3	18	21

¹ Avser småbutiker för dagligvaror och sällaköp. För större varuhus krävs särskild utredning.

Parkeringsnorm för cykel (se vidare sidan 10)

Flerbostadshus	Cykelplatsbehov (cpl/lgh)
Laholms tätort samt övriga tätorter	2,0 ¹

¹ Varav 0,5 besöksparkering

Inledning

Parkering är ett styrmedel som påverkar resvanor och ytanvändning. Genom parkeringsnormen styr kommunen hur parkering ska lösas vid ny- och ombyggnad av bostäder och verksamheter. Tidigare antagen parkeringsnorm från 1982 är i behov av uppdatering eftersom mycket har hänt i kommunen och omvärlden sedan dess. Parkeringsnormens huvudsakliga syfte är att verka för kommunens utveckling genom att tillgodose parkeringsbehovet för kommunens invånare, besökare och verksamheter med hänsyn tagen till en hållbar och attraktiv utveckling.

Parkeringsnormen anger en lägsta gräns för antal bilplatser per bostadstyp samt olika typer av verksamheter. Det krävs i varje enskilt fall att förutsättningarna utreds ordentligt så att vald norm tydligt kan motiveras. Om ett projekt inte innefattas av parkeringsnormen kan och bör en särskild parkeringsutredning genomföras för att kunna bedöma behovet av bil- respektive cykelplatser. Normen tillämpas för nybyggnation och ombyggnation samt när befintlig verksamhet förändras.

Syftet med parkeringsnormen

Syftet med parkeringsnormen är att skapa bra förutsättningar för parkering i samband med kommunen expanderar och förändras. Normen ligger till grund för kommunens bygglovsprövning och fysiska planering. Utgångspunkten är att parkeringen i första hand ska lösas inom den egna fastigheten. Parkeringsnormen behandlar både parkeringsbehovet för bil och cykel.

Utgångspunkter

Ansvar

Det övergripande ansvaret för planering av parkering åligger kommunen. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för planeringen och ska ange vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose. En parkeringsnorm fungerar som vägledning för bedömning av parkeringsbehovet vid både bygglovsprövning och kommunens övriga planarbete. Skyldigheten ligger sedan på fastighetsägaren att upprätta tillräckliga parkeringsmöjligheter för den verksamhet som bedrivs på fastigheten.

Parkeringsnormen är endast riktlinjer som inte har någon direkt rättsverkan. Kommunen gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

Plan- och Bygglagen

I Plan- och Bygglagen behandlas parkering och anläggande av parkeringsplatser vilket kräver bygglov. Kommunen får i detaljplan bestämma om krav enligt 8 kapitlet, placering och utformning samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

I Plan- och Bygglagens (SFS 2010:900 med gjorda ändringar t.o.m. SFS 2015:235) 8 kapitel anges följande om parkering:

” 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...”

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

”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

Parkerings efterfrågan ser olika ut i kommunens olika delar. En zon finns för centrala Laholm med krav på 8 platser per 1000 m² BTA (bruttoarea) se vidare bilaga 1 sidan 14. Vidare finns en zon för övriga delar av Laholms tätort inklusive övriga tätorter med krav på 10 platser per 1000 m² BTA (bruttoarea). För verksamheter gäller samma zon i alla tätorter. Verksamheterna är indelat i fyra olika typer: kontor, småindustri, handel och restaurang.

För verksamheter varierar parkeringsbehovet kraftigt i olika delar av kommunen där centrala lägen i tätorterna har ett högre parkeringsbehov av framförallt besökande. Någon zonindelning för verksamheter har dock inte upprättats i Laholms kommun. Bedömning av parkeringsbehovet för verksamheter bör i första hand göras utifrån särskild bedömning av aktuell verksamhet.

Tidigare parkeringsnorm - ny norm

I föreslagen ny parkeringsnorm blir kravet på p-platser i centrala zonen i Laholms tätort något lägre jämfört gamla parkeringsnorm från 1982 (som endast omfattar centrala Laholm). För bostadsparkering är kravet reducerat med ca. 1 plats per 1000 m² BTA (bruttoarea). I bruttoarea inkluderas även gemensamma utrymmen som exempelvis garage, förråd, trapphus mm.

Avgränsning

Parkeringsnormen omfattar alla tätorter i Laholms kommun med ovan beskriven zonindelning. Parkeringsnormen gäller för parkering på kvartersmark vilket innebär att allmän plats inte kan räknas in vid uppfyllandet av parkeringsbehovet. Med begreppet tätort avses detaljplanlagt område samt planerade utvecklingsområde i anslutning till befintliga planområde.

Metod

För att kunna bestämma en parkeringsnorm för boendeparkering beräknas normen med hjälp av boendetätheten och bilinnehavet enligt följande.

Bostäder

Parkeringsnorm (bostäder) = antal personer per bostad x bilinnehav per 1000 innevånare.

Beräkningsexempel: **Parkeringsnorm (flerbostadshus stora lägenheter, Laholms tätort)** = 1,83 (antal pers bostad) x 474 (bilinnehav) = ca. 1,0 inkl.

besöksparkering.

Uppgifter om boendetäthet och bilinnehav baseras på statistik erhållen från SCB och omvärldsanalysen.

Verksamheter

Hur många bilplatser som krävs vid respektive arbetsplats beror på faktorer som typ av arbetsplats, läge och kollektivtrafikutbud m.m. För att kunna beräkna fram en parkeringsnorm för arbetsplatser krävs att arbetstätheten samt färdmedelsfördelningen är känd. Andelen som reser med bil multipliceras sedan med arbetstätheten för att få fram parkeringstalet per 1000 kvm BTA (bruttoarea).

Arbetstätheten och besökstätheten har uppskattats utifrån statistik från Laholms kommun samt jämförelse med liknande kommuner.

För att få fram hur många som färdas med bil respektive cykel har RVU Halland 2014 "Så reser Hallänningarna" samt Trafikverkets trafikstringsverktyg använts.

Omvärldsanalys

En rad olika faktorer påverkar kommunens parkeringsbehov. Dels påverkas parkeringsbehovet av förutsättningar som boendetäthet, biltäthet och resvanor men även arbetstäthet, utbudet av handel och service samt tillgängligt utrymme för parkering. Vidare påverkar också färdmedelsfördelningen som i sin tur exempelvis beror på kollektivtrafikens samt gång- och cykelnätets attraktivitet. Dessutom påverkar olika miljöaspekter, stadsmiljö och kommunens politiska inriktning.

Vid upprättande av ny parkeringsnorm är det viktigt att de lokala förutsättningarna och ambitionerna ligger till grund för de nya normtalen. Parkering har en central roll i trafiksystemet och kan verka styrande för kommunens utveckling och är en stor bidragande faktor till hur tätorter upplevs och fungerar. Nedan beskrivs de specifika förutsättningarna i Laholms kommun som ligger till grund för framtagande av normtalen.

Befolkning och boendetäthet

Laholms kommun har knappt 24 000 invånare fördelade på 14 tätorter. Av kommunens invånare bor drygt 6200 i Laholms tätort. I Mellbystrand bor ca 2200 personer och för Skummeslövsstrand är motsvarande antal ca 1200 personer.

I Laholms kommuns översiktplan, *Framtidsplan med sikte på 2030*, förväntas befolkningen i kommunen öka till ca 26 700 invånare år 2030. Översiktsplanen antogs 2014.

I kommunen utgörs bebyggelsen av ungefär 8500 småhus och 2600 lägenheter i flerbostadshus. Därutöver finns ca 4200 fritidshus varav ca 3000 är placerade i kustområdet som utgörs av Mellbystrand och Skummeslövsstrand. Av kommunens invånare bor 80 % i småhus och resten i olika typer av flerbostadshus. Därmed bedöms boendetätheten uppdelat på boendetyper vara:

Småhus	2,24 personer/bostad
Flerbostadshus	1,83 personer/bostad

För små lägenheter (1:or och 2:or) i flerbostadshus antas en lägre boendetäthet på ca 1,2 personer/bostad.

Biltäthet

Enligt SCB var biltätheten i Laholms kommun 541 bilar/1000 invånare år 2013. Detta kan jämföras med rikets 471 bilar/1000 invånare (enligt Trafikanalys). Antalet personbilar i kommunens tätorter fördelas enligt nedan.

Laholms tätort	474 bilar/1000 invånare
Mellbystrand/Skummeslövstrand	634 bilar/1000 invånare
Övriga tätorter	(medeltal)
	558 bilar/1000 invånare
	(medeltal)

Antalet personbilar i trafik ökar stadigt varje år för flera av Sveriges län, för Hallands län ökade antalet personbilar med 2,3 % under 2014. Enligt Trafikverkets prognoser för personbilstrafiken för perioden 2014-2021 förväntas bilinnehavet öka ytterligare något fram till 2030 och därefter totalt sett minska, pga. av inflyttning till tätorter där biltätheten generellt är lägre.

Laholms kommun ligger över riksgenomsnittet avseende bilinnehav och det beror till störst del på att kommunen till stor del består av landsbygd, där bilinnehavet generellt är högre och behovet av bil ofta är större. Bilinnehavet styrs även av olika socioekonomiska och demografiska faktorer samt närheten till service och tillgång till kollektivtrafik.

För större lägenheter (3:or och uppåt) förutsätts ett större bilinnehav per lägenhet jämfört mindre lägenheter. Däremot antas kravet på antal p-platser per 1000 m² bruttoarea vara relativt lika. Stora lägenheter medför fler bilar per lägenhet men medför färre lägenheter per 1000 m² bruttoarea.

Arbetsstäthet och besöksstäthet

Enligt SCB finns totalt ca 11 500 arbetstillfällen i Laholms kommun. De största näringsgrenarna är tillverkning och utvinning, vård och omsorg samt handel.

Arbetsstätheten avser antalet anställda per 1000 kvm BTA (bruttoarea). Arbetsstätheten varierar mellan olika verksamheter men har för riket tenderat att öka för kontor och minska för industri och handel. Underlag för bedömning har hämtats från Trafikverkets trafikstringsverktyg. I tabellen nedan sammanställs antagen arbetsstäthet och besöksstäthet för Laholms kommun:

Verksamhet	Dimensionerande arbetsstäthet anställda/1000 BTA	Dimensionerande besöksstäthet besökare/1000 BTA
Kontor	30	4
Småindustri	25	1
Handel ¹	17	50
Restaurang	15	90

¹Avser småbutiker för både dagligvaror och sällanköp

Besöksstätheten, uttryckt som antal besökande per 1000 kvm BTA (bruttoarea), anges ovan för olika typer av verksamhet. Besökare till olika verksamheter varierar stort utifrån vilken verksamhet som bedrivs samt dess läge, och måste därför bedömas i varje enskilt fall. För handeln enligt ovan avses endast ett riktvärde för småbutiker med dagligvaror eller sällanköp, för större varuhus krävs särskild utredning.

För särskilda verksamheter som t.ex. nöjes- och motionsanläggningar, samlingslokaler, hotell samt stranden i Mellbystrand/Skummeslövsstrand varierar såväl arbetsstäthet som besöksstäthet beroende på inriktning och förutsättning varför särskilda utredningar krävs för dessa verksamheter.

Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelningen har antagits med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg som grund och därefter justerats efter förutsättningar i Laholms kommun. Verktöget använder resvaneundersökningar, trafikmätningar och intervjuer som källa för såväl alstringstal som fördelning av färdmedel och bryter ner resultatet av på kommunnivå. Resvaneundersökning Halland 2014 "Så reser hallänningarna" har används för att verifiera och justera antagandena från trafikstringsverktyget.

Färdmedelsfördelningen nedan inom olika verksamheter har används för Laholm.

Färdmedel	Bil	Kollekti vt	Cykel	Övrigt
Kontor	45 %	9 %	23 %	23 %
Småindustri	69 %	5 %	13 %	13 %
Detaljhandel	50 %	3 %	28 %	19 %
Restaurang	20 %	4 %	28 %	48 %

Som framgår ovan samt av resvaneundersökningen är det bilförarandelen som dominerar bland fordonstrafiken. Kollektivtrafik andelen är relativt låg, vilket speglar att stora delar av kommunen har glest utbyggd kollektivtrafik med sämre täckning och turtäthet. Detta leder till ett ökat bilberoende och ställer krav på parkeringsnormen.

Färdmedelsfördelningen avser både anställda och besökare.

Parkeringsnorm bostäder

Parkeringsnorm för bil

Vid antagandet av parkeringsnorm för bostäder är det viktigt att alla som har bil kan parkera nära eller vid sin bostad. Samtidigt är det också viktigt att säkerställa det varierande behovet av biltransporter samt den lokala biltätheten. Exempelvis är bilberoendet och därmed parkeringsbehovet lägre inom Laholms centrum jämfört övriga tätorter.

Vid användning och beräkning av parkeringsnormen ska ca. 5 % av det totala parkeringsbeståndet vara reserverade för rörelsehindrade.

Parkeringsnorm för boende – flerbostadshus

Parkeringsbehovet för flerbostadshus varierar stort med läge, upplåttningsform, målgrupp mm. Bilinnehavet och därmed efterfrågan på parkering beror ofta på bostadens upplåtelseform, där hyresrätter tenderar att ha en lägre parkeringsefterfrågan än bostadsrätter. Bostadens storlek samt tillgång till bra kollektivtrafikförbindelser och annan service är också faktorer som spelar in. Normen bör ses som en miniminivå där lokala förhållanden och förutsättningar får vägas in när parkeringsbehovet bestäms. Dock regleras inte parkeringsnormen med hänsyn till läge, upplåtelseform eller målgrupp.

Bilplatsbehoven redovisas nedan.

Parkeringsnorm för bostäder

Flerbostadshus	Bilplats- behov (bpl/1000 m2 BTA)
Centrala Laholm.	8 ¹
Övriga delar av Laholms tätort samt övriga tätorter.	10 ¹

¹ Varav 0,1 besöksparkering

Parkeringsnorm för boende – småhus

Bilparkering i småhusområden anordnas antingen på den egna tomten eller på en gemensam parkering. Vid gemensam parkering kan samnyttjande ske varför normen är lägre. Parkeringen måste tillgodose behovet både för boende och besökare. För tomtparkering bör en av de två platserna nyttjas för besökare.

Småhus	Tomtparkering Bilplatsbehov (bpl/bostad)	Gemensam Bilplatsbehov (bpl/bostad)
Laholms tätorter	2	1,2 ¹

¹ Varav 0,1 besöksparkering

Parkeringsnorm för cykel

Med en målsättning att minska antalet bilresor bör parkeringsmöjligheterna för cykel vara goda. Med minst en cykelplats/lägenhet och då gärna under tak bör uppmuntra möjligheterna att cykla och minska bilresorna. Till varje bostad bör finnas minst en cykelplats. Utöver detta tillkommer cykelplats för besökare. Cykelnormen avser flerbostadshus, vid enbostadshus ordnas cykelplats på egna tomten. För Laholms kommun bedöms normen för cykelplatser uppgå till följande:

Flerbostadshus	Cykelplatsbehov (cpl/lgh)
Laholms tätorter	2,0 ¹

¹ Varav 0,5 besöksparkering

Parkeringsnorm verksamheter

Parkeringsnorm för bil

Nedan redovisas de beräknade parkeringsnormerna för anställda och besökare till kontor, småindustri, handel och restaurang per 1000 kvm BTA (bruttoarea). Redovisade normer utgör riktvärden och underlag för särskild parkeringsutredning vid etablering av nya verksamheter. För exempelvis en centralt belägna restaurang kan normerna vara problematisk att uppfylla och en särskild utredning rekommenderas.

Verksamhetstyp	Bilplatser/1000 kvm BTA för anställd	Bilplatser/1000 kvm BTA för besökare	Bilplatser/1000 kvm BTA Totalt
Kontor	14	2	16
Småindustri	17	1	18
Handel ¹	6	25	31
Restaurang	3	18	21

¹ Avser småbutiker för dagligvaror och sällaköp. För större varuhus krävs särskild utredning.

Bilplatsbehovet för besökare till olika typer av verksamheter som exempelvis vårdcentral, sportanläggning, hotell mm. varierar kraftigt. Man bör därför i dessa fall göra en särskild utredning. Antalet besökare till handel varierar exempelvis stort beroende på omsättning och läge. I regel är besöksstätheten högre för butiker i de mer centrala lägena men bilförarandelen är lägre. Vid beräkning av parkeringsnormen ska ca. 5 % av det totala parkeringsbeståndet vara reserverade för rörelsehindrade.

Parkeringsnorm för cykel

Parkeringsmöjligheterna för cykel bör vara goda för att målsättningen att öka andelen hållbara färdmedel skall uppnås. Cykelparkeringens läge skall prioriteras framför bilparkering och bör anordnas så nära entrén som möjligt. För Laholms kommun bedöms normen för cykelplatser uppgå till följande:

Verksamhetstyp	Cykelplatser/1000 kvm BTA för anställd	Cykelplatser/1000 kvm BTA för besökare	Cykelplatser/1000 kvm BTA Totalt
Kontor	7	1	8
Småindustri	3	0	3
Handel	5	14	19
Restaurang	6	25	31

Samnyttjande

I enskilda projekt, där förhållandena bedöms vara särskilda, kan det vara aktuellt att göra avsteg från parkeringsnormen. Avsteg från parkeringsnormen kräver särskild utredning.

Samnyttjande av bilplatser innebär att flera använder samma bilplatser under olika tidpunkter på dygnet. Genom att använda sig av denna metod kan man uppnå en högre och mer konstant beläggning på en parkeringsplats och därmed också reducera antalet bilplatser. Förutsättningen för att det ska fungera är att olika grupper parkerar under olika tidpunkter av dygnet och att det tas fram avtalslösningar för berörda parter. Potentialen att samnyttja gemensamma parkeringsanläggningar varierar. Nedan tabell visar en grov generalisering av beläggningen för olika verksamheter vid olika tidpunkter och kan användas som vägledning för att bedöma förutsättningarna för samnyttjande. Tabellen baseras på studier från 1980-talet och är inte specifik för Laholm.

Generellt sett är samnyttjande av bilplatser för boende olämplig eftersom boende bör ha tillgång till parkering dygnet runt.

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder				
– boende	45	55	50	80
– besökande	30	70	40	50
Kontor	60-80	20	10	20
Handel	40	80-90	100	-
Industri	60-80	10	5	10
Hotell	50	50	30	80
Restaurang	75	40	60	-
Skolor	90	10	5	-

Beläggning i % av antal bilplatser för parkeringsplatser för olika verksamhetstyper och tidpunkter (källa: Parkeringslexikon)

Parkeringsköp

Parkeringsköp är en möjlighet för fastighetsägaren att köpa sig fri från det parkeringsbehov som bygglov kräver. Fastighetsägaren ingår ett civilrättsligt avtal med kommunen om ett parkeringsköp. Fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats och kommunen förbinder sig att anlägga p-platser och hålla området tillgängliga för fastighetsägaren. P-platserna markeras inte att tillhöra fastighetsägaren. P-platser för parkeringsköp anläggs på kvartermark. I varje enskilt fall prövar kommunen fastighetsägarens begäran om parkeringsköp.

Laholms kommun tillämpar parkeringsköp i form av friköp. Enligt beslut av kommunfullmäktige (LFS 2000:4) gäller följande prisbasbelopp:

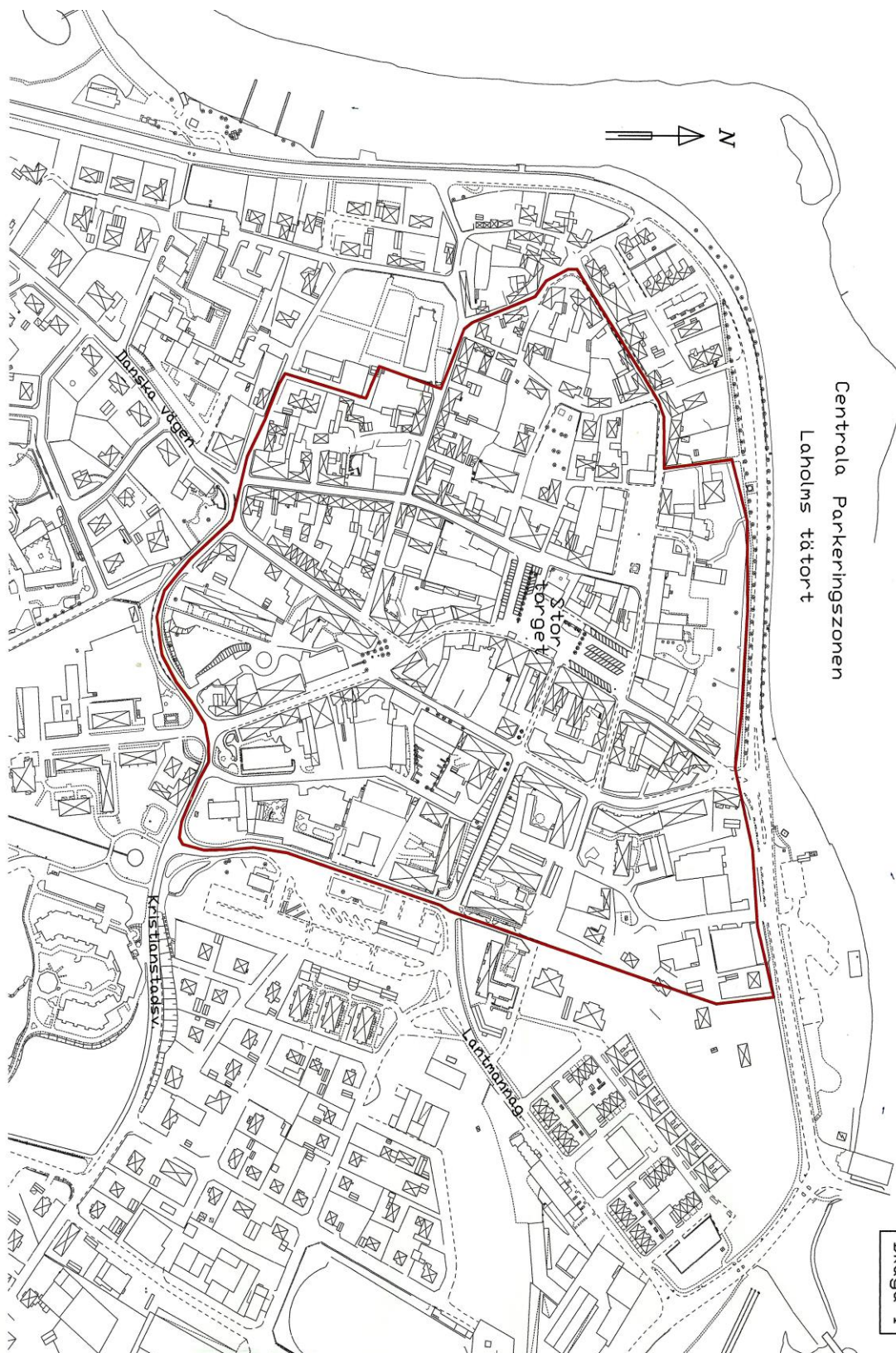
Parkeringshus, parkeringsdäck eller liknande anläggning	2,0 prisbasbelopp (engångsbelopp)
Markparkering	1,0 prisbasbelopp (engångsbelopp)

Parkeringsköp är tillämpat i Laholms tätort för att möjliggöra förtätning av centralt belägna fastigheter. Förfarandet med parkeringsköp planeras att utökas med nya parkeringsanläggningar, detta som ett komplement till pågående förtätning. Även inom centrumbildningar i kustområdet kan parkeringsköp bidra till möjligheten att lösa parkeringskraven.

Acceptabelt gångavstånd

Med gångavstånd menas avståndet mellan parkeringsplats och bostad/målpunkt. Huvudregeln är dessa ska ligga så nära bostad/målpunkt som möjligt. Nedan redovisade maximala gångavstånd är riktvärden baserade på en lokal bedömning för Laholms kommun. Avstånd utgör underlag för bedömning av möjligheterna att lösa parkeringskraven vid ett parkeringsköp samt övrig planering av nya parkeringsplatser.

	Maximalt gångavstånd
Boende	300 m
Arbete	400 m
Besökande	
– Bostäder	200 m
– Butiker	200 m
Angöring	25 m
Funktionshindrade	25 m



Bilaga 1

Jämförelse med andra kommuner

För att jämföra föreslagen parkeringsnorm med andra kommuner bör boendetätheten och biltätheten vara relativt överensstämmande med Laholms kommun.

Lomma 2013, Varberg 2012, Falkenberg 2011, Landskrona 2009 och Vellinge 2007 är exempel normer i närområdet med relativt likvärdiga förutsättningar.

Tabellen nedan redovisar endast normer för flerbostadshus.

Parkeringsnormer för verksamheter redovisas olika i kommunerna och en jämförelse kan bli missvisande. Industri kan exempelvis vara uppdelat i tillverkning och lager. Detta kan motivera att föreslagen parkeringsnorm för verksamheter i Laholms kommun utgör riktvärden och underlag för särskild utredning vid etablering av nya verksamheter.

Parkeringsnorm för flerbostadshus per 1000 m² BTA inklusive besökande:

<u>Kommun</u>	<u>P-platser</u>
Laholms centrum	8
Övriga tätorter	10
Falkenbergs centrum	8
Övriga tätorter	11
Varbergs centrum	8
Övriga tätorter	11
Landskrona centrum	0,9 platser/lägenhet
Övriga tätorter	1,1 platser/lägenhet
Vellinge	11,5
Lomma	10

Referenser och källor

BILPAK för Laholms kommun, 2013, SCB

Resvaneundersökning Halland 2014, Så reser hallänningarna, Region Halland/Trafikverket

Trafikverkets trafikstringsverktyg

Parkeringslexikon, Henriksson, Carl-Henrik, 1990, Stockholm

Laholms översiktplan Framtidsplan med sikte på 2030, 2014, Laholms kommun

Plan- och Bygglagen (SFS 2010:900 med gjorda ändringar t.o.m. SFS 2015:235)

Boverkets Byggregler, BBR, BFS 2011:6 ändrad t.o.m. BFS 2014:3.