

Riktlinje parkering

för bil och cykel vid exploatering av bostäder



Diarienummer: SBF 2022–1017, SBN 2022–00058 4.9.2

Antagen: SBN 2022-08-24 § 64

Reviderad:

Dokumentansvarig förvaltning: Samhällsbyggnadsförvaltningen

Dokumentet gäller för: Söderköpings kommun

Dokumentet gäller till och med: Tillsvidare

Postadress
Söderköpings kommun
614 80 Söderköping

Besöksadress
Kommunhuset
Storängsallén 20

Kontakt
0121-181 00
kommun@soderkoping.se

Org.nr och webbplats
212000-0464
www.soderkoping.se



SÖDERKÖPING.SE



SÖDERKÖPING.SE

2 (8)
Styrdokument
2022-06-30
Dnr: SBF 2022-1017



Inledning	4
Bakgrund och syfte	4
Framtagande av riktlinjen	4
Lagar och regler gällande parkering	5
Förutsättningar	6
Geografiskt läge	6
Geografisk indelning och demografi	6
Täthet	6
Antal parkeringsplatser	7
Avvikelse från antal parkeringsplatser	7



Inledning

Riktlinjen är framtagen för att fungera som vägledning vid detaljplanläggning och vid bygglovshantering. Riktlinjen ska användas vid nybyggnation, tillbyggnad och vid ändring av befintliga byggnader till bostadsändamål. Riktlinjen är till för att beräkna vilket parkeringsbehov som ska tillgodoses av fastighetsägare gällande bil och cykelparkering i samband med bostadsbebyggelse inom hela kommunen.

Bakgrund och syfte

Det har funnits en avsaknad av en fastställd parkeringsnorm för bil och cykel vid exploatering av bostäder. Historiskt har en vedertagen norm för bil använts, men den har inte varit beslutad som ett styrande dokument. I nuläget är det en utmaning att få fastighetsägare att tillskapa parkeringsplatser i tillräcklig omfattning.

Syftet med riktlinjen parkering är att underlätta samhällsbyggnadsprocessen, genom att på ett enkelt, effektivt och rättvist sätt kunna kommunicera och ställa krav på fastighetsägaren.

Framtagande av riktlinjen

Riktlinjen har tagits fram av samhällsbyggnadsförvaltningen och antagits av samhällsbyggnadsnämnden. Enligt kommunens riktlinjer för styrdokument och författningssamling bör detta dokument revideras minst en gång per mandatperiod.

Avgränsning

Riktlinjen gäller vid exploatering i hela kommunen. Riktlinjen är inte avsedda för bostäder i särskilt boende, gruppboende, trygghetsbostäder eller liknande. Där görs bedömningar vid varje enskilt fall.

Effektmål

Ett framtagande och användande av riktlinjen förväntas få följande effekter.

- E1: Effektivare handläggning i samhällsbyggnadsprocessen.
- E2: Tydlighet/likabehandling gentemot fastighetsägare.
- E3: Att parkering på allmänplats mark inte nyttjas av boende som boendeparkering.

Effektmålen följs upp vid bokslut enligt befintlig struktur.



Lagar och regler gällande parkering

Följande rubriker ger endast en översiktlig bild över de lagar som finns kopplat till parkering. I handläggning efterlevs samtliga gällande lagkrav och regler.

Plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) 8 kap. 9–10 §§ är varje fastighetsägare skyldig att anordna parkering för sin fastighets behov för bilar och cyklar. Kommunen har det övergripande ansvaret för planeringen av mark- och vattenanvändningen, och är inför bygglov skyldig att se till att kravet om möjlighet till parkering uppfylls.

Laddinfrastruktur

Laddinfrastruktur är ett övergripande begrepp för fast utrustning som behövs för laddning av elfordon. Med ledningsinfrastruktur avses ett förberedande system bestående av kanaler, tomrör, kabelstegar eller liknande där kablar till laddningspunkter enkelt kan dras fram.

I samband med uppförande av nya byggnader och vid ombyggnader innebär det i korthet att; nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser. Detta gäller bygglov inlämnade efter den 10 mars 2021.

Kommunallagen

Enligt kommunallagens likställighetsprincip ska kommunen behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Lag (2019:835).

Boverkets byggregler (BBR)

Boverkets gällande byggregler, föreskrifter och allmänna råd som har koppling till parkering ska följas.

BBR 2011:6 delar av avsnitt 3:122:

Det ska finnas minst en tillgänglig och användbar gångväg mellan tillgängliga entréer till byggnader och parkeringsplatser.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från bostadshuset. Breddmått på en parkeringsplats för rörelsehindrad ska medge att rullstol tas in från sidan och bör vara 5,0 meter. Breddmått kan minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatser för rörelsehindrade finns bredvid varandra.



Förutsättningar

Geografiskt läge

Söderköping kategoriseras som ”pendlingskommun nära större stad” enligt Sveriges kommuner och regioner (SKR)¹. Det finns en tydlig arbetspendling mellan Söderköping och Norrköping. När Förbifart E22 Söderköping är byggd kommer restiden förkortas både i det lokala perspektivet, främst med Norrköping, men även längre bort. Detta kommer göra Söderköping än mer attraktivt att bo i vilket gör att exploateringsstrycket förväntas öka.

Geografisk indelning och demografi

I Söderköping bor nästan 15 000 invånare. Ungefär hälften bor i tätorten, och hälften i kommunens mindre tätorter, på landsbygden eller i skärgård.

Statistiska centralbyrån (SCB) använder sig av demografiska statistikområden (DeSo). Det är en rikstäckande indelning som följer läns- och kommungränser. Indelningen ger en detaljerad bild över befolkningen i området. I varje område bor det ungefär 1 500 till 2 000 invånare i Söderköpings totalt nio områden. Den indelningen och kommunen som helhet ligger till grund för att beskriva status och variationerna i kommunen avseende hushåll, befolkning och bilinnehav i detta dokument.

Täthet

Bilar – hushåll

Biltätheten per hushåll i hela Söderköpings kommun är i genomsnitt 1,2 bilar. I Söderköpings tätort varierar genomsnittet mellan 0,9 till 1,1. I kommunens övriga delar varierar genomsnittet mellan 1,4 till 1,6, där ingår även kommunens övriga tätorter.

Invånare – hushåll

Det bor i genomsnitt 2,3 invånare per hushåll i hela Söderköpings kommun. Genomsnittet varierar mellan 1,9 till 2,8 invånare per hushåll. Områden i Söderköpings tätort samt området Mogata – S:t Anna har de lägsta genomsnittsvärdena, mellan 1,9 till 2,3. I kommunens övriga delar varierar genomsnittet mellan 2,5 till 2,8 där ingår även kommunens övriga tätorter. Områdena i Söderköpings tätort har högst, och övervägande, andel lägenheter i förhållande till småhus.

¹ SKR [Kommungruppsindelning | SKR 2022-05-09](#)



Antal parkeringsplatser

Beräkningsinriktning

Parkering ska lösas av fastighetsägaren/inom boendefastigheten, och det ska täcka behovet för boende. Parkering på allmän platsmark ska främst användas till besök, turism, kunder etcetera.

Beräkningsfaktorer

Nuläge över antal personbilar i trafik per hushåll, och antal personer per hushåll. Som kontrollpunkt har antal personbilar i trafik per invånare använts.

Beräkningsinriktning och begränsningsfaktorer resulterar i riktlinjens antal parkeringsplatser för bil.

För antal cykelparkeringar finns inte motsvarande beräkning utan det bygger på omvärldsbevakning och lokalkännedom.

Antal parkeringsplatser

Minimumvärden	Bil	Cykel
Antal parkeringsplatser per lägenhet *	0,9 platser	2 platser
Handikapparkering, utöver antal parkeringsplatser per lägenhet	1 plats per 10 lägenhet, minimum 1 plats	-
Antal parkeringsplatser per småhus **	2 platser	4 platser

* eller likande bostad med gemensam parkeringsyta

** eller liknande bostad med egen parkeringsyta

Mått bilparkering

Parkeringsplats 2,5*5,0 meter.

Handikapparkering 5,0*5,0 meter.

Parkeringsplats laddplats elbil 2,7*5,0 meter.

Avvikelse från antal parkeringsplatser

Flerbostadshus som byggs med enbart lägenheter mindre än ungefär 40 kvadratmeter får avdrag göras med max 0,3 platser för bil per lägenhet, och 0,75 platser för cykel per lägenhet.



Flerbostadshus som byggs med enbart lägenheter större än ungefär 100 kvadratmeter får tillägg göras med max 0,6 platser för bil per lägenhet, och 1,5 platser för cykel per lägenhet.