

MOBILITETSNORM HELSINGBORG

Antagen av kommunfullmäktige 15 juni 2022.

helsingborg.se



HELSINGBORG

Bakgrund

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag från stadsbyggnadsnämnden att ta fram en ny parkeringsnorm.

Denna mobilitetsnorm ersätter **Parkeringsnorm för cykel och bil i Helsingborgs stad** antagen av kommunfullmäktige den 20:e september 2016. Syftet har varit att uppnå en väl fungerande parkeringssituation i Helsingborgs stad samtidigt som målen i Klimat- och energiplan för Helsingborg 2018–2024, Stadsplanen och Översiktsplan 2021 ska nås.

Vintern 2020/2021 togs en revidering av parkeringstalen för bil (endast gällande bostäder) fram. Dessa antogs i kommunfullmäktige den 17:e februari 2021.

Mobilitetsnorm Helsingborg ligger till grund för parkeringstalen för bil- och cykelparkering vid bygglov. Mobilitetsnormen kan även vara ett stöd i planprocessen, då parkeringsbehovet tas fram.

Vissa mobilitetsåtgärder kan reducera bilparkeringstalet om åtgärderna bedöms minska parkeringsbehovet.

MOBILITETSNORM HELSINGBORG

Helsingborg kontaktcenter: 042-10 50 00,
kontaktcenter@helsingborg.se

helsingborg.se

Inledning

Mobilitetsnorm Helsingborg utgår från stadens styrande dokument såsom *ÖP2021, Stadsplanen* och *Klimat- och energiplan*. Normen ska bidra till en fungerande och långsiktigt hållbar kommun, där infrastruktur och mark nyttjas effektivt. Andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka enligt Region Skånes färdmedelsfördelning. Staden arbetar med att minska behovet av transporter och resor, att öka andelen hållbara resor och effektivt utnyttja befintligt transportsystem. Det ska vara lätt att göra rätt och staden vill underlätta för helsingborgarna att minska sin klimatpåverkan genom att det ska vara enkelt att använda hållbara färdmedel och transporter.

Ett medel att minska bilresande är att erbjuda bilparkering vid bostaden så att det blir enkelt att lämna bilen hemma och istället välja att resa hållbart till arbete, skola, fritidsintressen med mera.

Stadens strategi för parkering ska tillgodose behovet av parkering och samtidigt verka för effektiv markanvändning och underlätta för hållbara resor. Stadens parkeringsstrategi behöver även verka för att utveckla markeffektiva men också flexibla parkeringslösningar för att utnyttja marken på bästa sätt. Den behöver stödja utveckling av hållbart resande så att man exempelvis kan lämna bilen hemma när man reser hållbart till sitt arbete.

Hur parkeringen löses är till stor del upp till byggherren. I första hand ska (PBL 8 kap 9 §) parkering (både för bil och cykel) löses på tomten eller i närheten. Detta gäller även om fastigheten redan är bebyggd (PBL 8 kap 10 §). Det finns många fördelar med att samla parkeringen i gemensamma anläggningar såsom parkeringshus.

Att parkeringen löses är kommunen skyldig att kontrollera innan bygglovet. Om parkering inte kan lösas inom fastigheten kan ibland så kallat parkeringsköp göras. Detta är tillämpligt om kommunen eller någon utsedd av kommunen har en parkeringsanläggning inom rimligt avstånd där parkeringsplatser kan erbjudas mot en fastställd taxa.

Mobilitetsnormen säkerställer att alla byggherrar och fastighetsägare hanteras på ett likartat sätt vad gäller parkerings- och mobilitetsfrågor (likställighetsprincipen). Normen anger ett minimum av parkeringsplatser. Det vill säga byggherren eller fastighetsägaren kan anlägga fler parkeringsplatser om så behövs. Vid särskilda parkeringsstrategier kan viss flexibilitet finnas i mobilitetsnormen.

Cykelparkering

Behovet av ytor för cykelparkering bör prioriteras i planprocessen samt bidra till trygga, säkra och väderskyddade parkeringar med tillräckligt utrymme där det är bekvämt att parkera sin cykel. I planeringen ska vi beakta olika storlekar på cyklar, exempelvis lådcyklar.

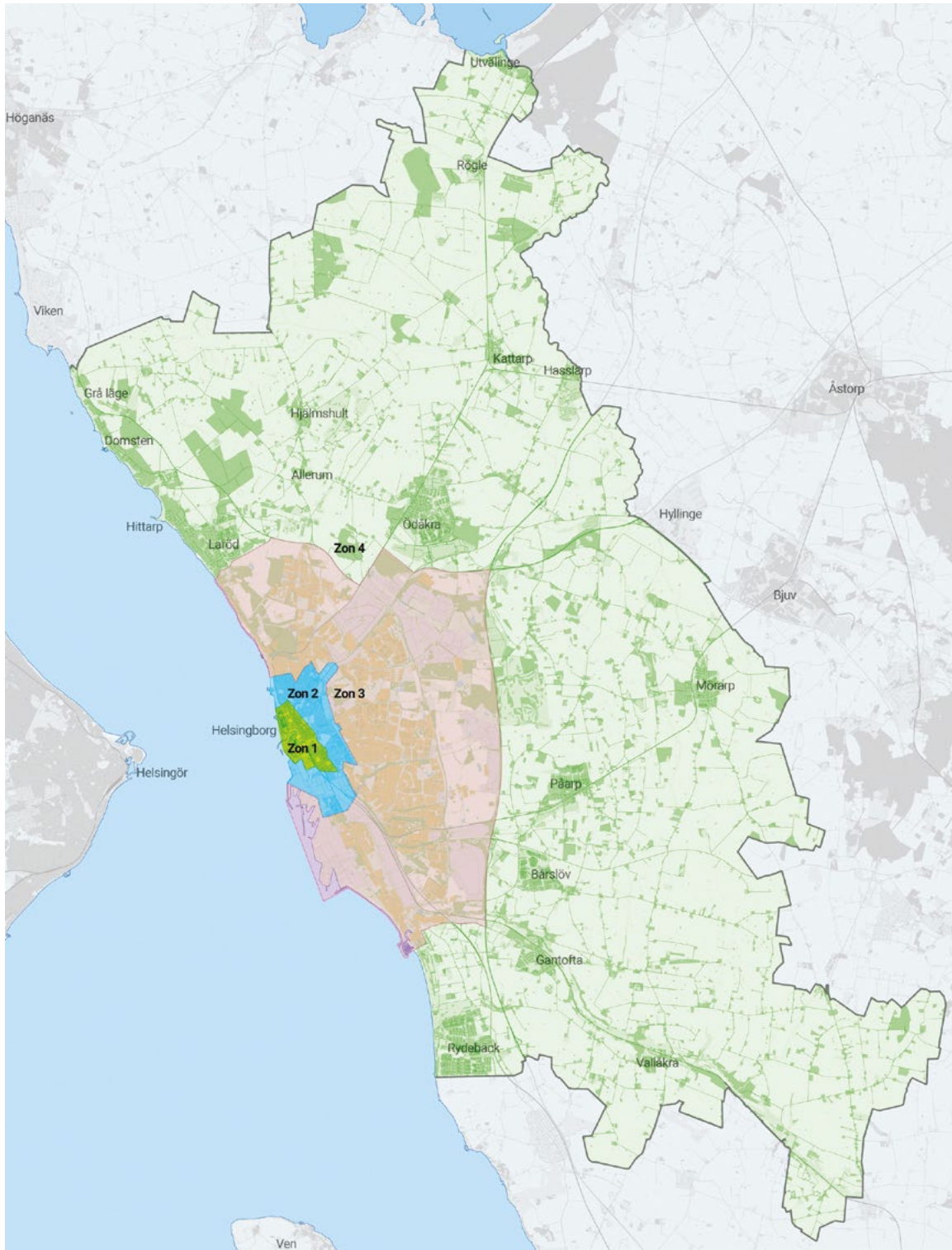
Samlade parkeringsanläggningar

Staden strävar efter att minimera markytan för bilparkering. Parkeringslösningar bör därför bland annat vara kostnads- och yteffektiva och i största möjliga mån ge möjlighet till samutnyttjande. De bör även vara flexibla över tid och kunna hantera både ökad och minskad efterfrågan på parkering i ett område. Vidare bör parkeringslösningar lokaliseras med avsikt att främja hållbara transportslag, vara mångfunktionella och bidra till en positiv upplevelse och trygghet i ett område och innehålla möjlighet till el-laddning i den omfattning som det anses vara nödvändigt. Större parkeringsanläggningar bör dessutom innehålla mobilitetstjänster.

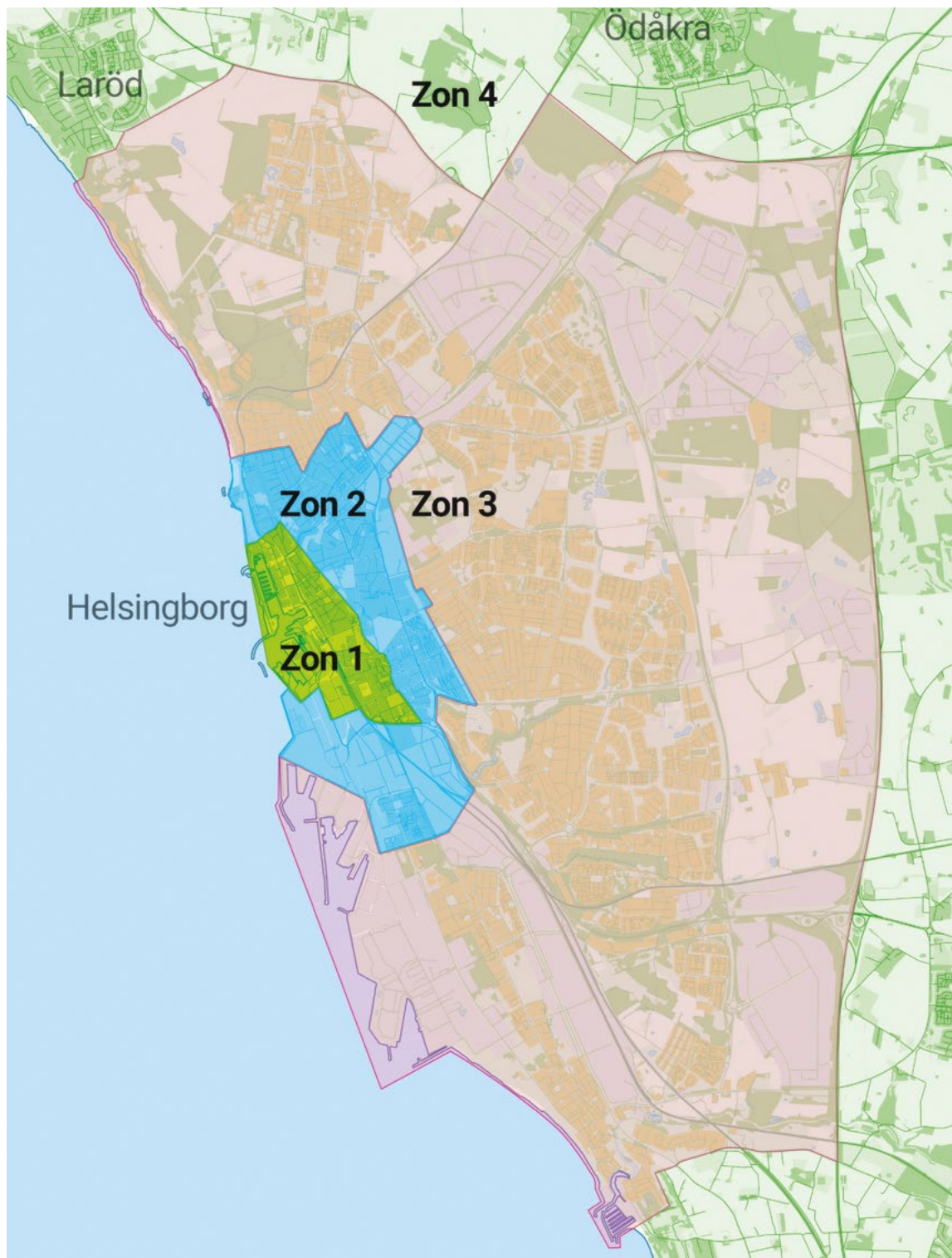
Geografiska avgränsningar

Parkeringsnormen har olika parkeringstal för olika delar av kommunen. Bilinnehavet ser olika ut i olika delar av kommunen och förutsättningar att resa hållbart är också olika i olika delar av kommunen. Dessa olika förutsättningar har resulterat i att kommunen har delats upp i olika zoner med viss skillnad i parkeringstal för bostäder och verksamheter.

Zonindelning för hela Helsingborgs stad



Zonindelning för hela Helsingborg



Bostäder

Parkeringsstal för cyklar

Förutom att rätt (minsta) antal cykelparkeringar ska anläggas, ställs krav på cykelparkeringens standard. En hög standard är viktigt för att cykeln ska bli ett alternativ till bilen.

Möjlighet ska finnas att låsa fast cyklarna och minst 25 procent av cykelparkeringen ska vara väderskyddad.

Fem till tio procent av cykelplatserna ska vara avsedda för lastcyklar.

Bra belysning ska finnas för ökad trygghet och säkerhet.

Behovet av cykelparkering bedöms som likartat över hela kommunen och är därför samma i alla zoner. Se tabell "Parkeringsstal för cyklar – flerbostadshus".

Vid enbostadshus sker cykelparkering på egen fastighet.

Parkeringsstal för bilar

Parkeringsstalen för bilar grundar sig i aktuell bilinnehavsstatistik för flerbostadshus, inkluderat det ökade antalet leasingbilar som ej syns automatiskt i bilinnehavsstatistiken.

Utmaningen att minska bilinnehavet har utretts och senare i dokumentet redovisas åtgärder som kan minska bilinnehavet. Ett första steg är att minska bilanvändandet och därför uppmuntras till samlade parkeringsanläggningar, cykelparkeringar som är lättillgängliga och attraktiva och byggnation av bostäder och verksamheter i närheten av kollektivtrafik.

Vad gäller enbostadshus är parkeringstalet två parkeringsplatser för bil per bostad, varav en ska vara färdigställd vid slutbeskedet. Vid behov ska en andra bilparkeringsplats vara möjlig att tillskapa.

Parkeringsstal för andra fordon

Utrymme för parkering av andra fordon (exempelvis motorcyklar) bör utredas från fall till fall.

Parkeringsstal för cyklar – flerbostadshus

Bostadsyta	Antal cykelplatser per bostadsenhet			
	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Max 35 kvadratmeter	1	1	1	1
Max 65 kvadratmeter	1,5	1,5	1,5	1,5
Max 120 kvadratmeter	2	2	2	2
Mer än 120 kvadratmeter	2,5	2,5	2,5	2,5

Parkeringsstal för bilar – bostäder

Bostad	Antal parkeringsplatser per bostadsenhet							
	Zon 1		Zon 2		Zon 3		Zon 4	
	Boende	Besökare	Boende	Besökare	Boende	Besökare	Boende	Besökare
Enbostadshus	2		2		2		2	
Gruppbyggnad	1,3		1,3		1,5		1,5	
Max 35 kvadratmeter	0,3	0,1	0,4	0,1	0,5	0,1	0,6	0,1
Max 65 kvadratmeter	0,5	0,1	0,55	0,1	0,65	0,1	0,8	0,1
Max 120 kvadratmeter	0,8	0,1	0,85	0,1	0,9	0,1	1,1	0,1
Mer än 120 kvadratmeter	0,9	0,1	1	0,1	1,1	0,1	1,2	0,1

Verksamheter

Det ska vara lätt att lämna bilen hemma vid sin bostad för att använda sig av de hållbara trafikslagen (kollektivtrafik, cykel och gång) till arbete, handel och fritidsaktiviteter. Däremot ska cykelparkeringen för verksamheter vara väl tilltagen, just för att uppmuntra till de hållbara trafikslagen. Zonindelningen för verksamheter är densamma som för bostäder.

Parkeringstal för cyklar

Förutom att rätt (minsta) antal cykelparkeringar ska anläggas, ställs krav på cykelparkeringens standard. Hög standard på cykelparkeringen är viktigt för att cykeln ska bli ett alternativ till bilen.

Möjlighet ska finnas att låsa fast cyklarna och cykelparkeringen ska vara väderskyddad. Utrymme ska finnas för plats till lastcyklar. Bra belysning för ökad trygghet och säkerhet.

Se tabell "Parkeringstal för cyklar – verksamheter".

Parkeringstal för bilar

Se tabell "Parkeringstal för bilar – verksamheter".

Parkeringstal för andra fordon

Utrymme för parkering av andra fordon (exempelvis motorcyklar) bör utredas från fall till fall.

Parkeringstal för cyklar – verksamheter

Verksamhet	Antal cykelplatser/1000 kvm BTA (Gym/Idrott: Antal platser/Besökare)			
	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Kontor	20	20	20	20
Hotell	5	5	5	5
Industri / Lager	5	5	5	5
Handel	5	5	5	5
Gym / Idrott	0,3/besökare	0,3/besökare	0,3/besökare	0,3/besökare
Förskola	22	22	22	22
Grundskola	30-70	30-70	30-70	30-70
Gymnasium	20-45	20-45	20-45	20-45

Parkeringstal för bilar – verksamheter

Verksamhet	Antal parkeringsplatser/1000 kvm BTA (Hotell: Antal platser/rum , Gym/Idrott: Antal platser/Besökare)							
	Zon 1		Zon 2		Zon 3		Zon 4	
	Sysselsatta	Besökare	Sysselsatta	Besökare	Sysselsatta	Besökare	Sysselsatta	Besökare
Kontor	7		9,5	2	12	2,5	15	2,5
Hotell		0,2/rum		0,3/rum		0,45/rum		0,6/rum
Industri / Lager	3		4,5		10		12	0
Handel	2,5	19	3	20	4	22	5	24
Gym / Idrott		0,2/besökare		0,3/besökare		0,3/besökare		0,3/besökare
Förskola	3		5		5		5	
Grundskola	3		4		5		5	
Gymnasium	3		3		5		5	

Lager

Vid lager finns möjligheten att ersätta tio bilplatser med en uppställningsplats för lastbil, om verksamheten anser sig ha mer nytta av detta. Två lastbilsplatser ger en rabatt på 20 bilplatser och så vidare. Minst hälften av bilplatserna enligt norm ska finnas, men därutöver kan bilplatserna ersättas med uppställningsplatser för lastbilar.

Förskola och grundskola

Parkeringsställen för bil gällande förskola och skola gäller endast personal samt besökare till verksamheten. Eventuellt behöver även yta anordnas för hämtning och lämning.

Vid förskola och skola är det extra viktigt med plats för skrymmande cyklar.

Övriga verksamheter

För övriga verksamheter som inte finns med i mobilitetsnormen behöver en särskild parkeringsutredning göras.



Mobilitetslösningar för minskat bilresande och bilinnehav

Bra mobilitetslösningar där det erbjuds alternativ till den egna bilen, kan få ner bilanvändandet och eventuellt bilinnehavet. Utvecklingen av mobilitetsåtgärder går snabbt och de paket som föreslås nedan ska ses som ett utgångsläge och inte hämma utveckling och innovationer. Åtgärderna som föreslås, kan bytas ut mot andra mobilitetsåtgärder som har samma potential. Förutsättningen är att åtgärderna bedöms minska bilinnehavet och det är sökande som ska visa på detta.

Basutförande

Parkeringen utformas enligt parkeringsnormens krav på både cykelparkering och bilparkering. Gällande lagstiftning för el-laddstolpar följs. Ingen justering av parkeringstalen görs här.

Helsingborgsmodellen – ambitiös nivå

Utöver basutförandet genomförs dessa åtgärder eller mobilitetsåtgärder med motsvarande potential:

- Bilpool där månadskostnaden ingår i hyran/avgiften de första fem åren. En bilpoolsbil kan försörja max 40 lägenheter, två bilpoolsbilar kan försörja max 80 lägenheter och så vidare.
- Avgiftsfri cykelpool med bland annat lastcyklar, cykelkärror och elcyklar i minst fem år.
- Erbjudande om personlig resecoach vid två tillfällen efter inflyttning.
- Prova-på-kort på kollektivtrafik till hushållet i minst en månad.
- Lätt nåbara cykelrum med dörrbredd anpassat efter lastcyklar och dörröppnare samt bra cykelfaciliteter som till exempel luftpump och cykeltvätt.
- Informationsinsats kring hållbart resande vid försäljning och inflyttning samt tillgänglig information hos fastighetsägaren.

Den ambitiösa nivån kan ge 15 procent rabatt på parkeringstalen.

En uppföljning av Helsingborgsmodellen ska göras av fastighetsägaren efter fem år. Uppföljningen ska redovisa bilanvändning och bilinnehav samt nyttjande av mobilitetsåtgärderna under de fem åren.

Mobilitetsåtgärder – verksamheter

Även verksamheter kan få avdrag på parkeringstalen vid införandet av mobilitetsåtgärder.

Då olika typer av verksamheter fungerar väldigt olika får förslag på mobilitetsåtgärder och bedömning av minskning av parkeringsbehovet göras från fall till fall. Det är byggherrens ansvar att ta fram dessa förslag och visa på det minskade parkeringsbehovet.



Övrigt

Samnyttjande

Samnyttjande kan användas under vissa förutsättningar. Samnyttjande kan inte användas för parkering till bostäder, då det ska vara enkelt att lämna bilen hemma och använda sig av de hållbara trafikslagen istället.

Samnyttjande kan användas om parkeringen används av olika typer av verksamheter, verksamheterna ska ha behov av parkering vid olika tidpunkter på dygnet, parkeringsplatserna får inte reserveras för någon och anläggningen är större än 50 parkeringsplatser (efter att samnyttjandetabellen använts och eventuella avdrag för mobilitetslösningar).

Kollektivtrafikhärläge

Rapporten "Den svenska personbilsflottans bestämmningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys" från Trafikanalys visar att ha tillgång till ett stort utbud av kollektivtrafik inte minskar ägandet av personbilar, det vill säga att bilnehavet inte minskar.

Helsingborgs stad vill gynna byggande kring kollektivtrafiknoder för att fler ska få nära till god kollektivtrafik, både Stadsplan och Översiktsplan 2021 strävar åt att förtäta kring bland annat stationer.

God kollektivtrafikförsörjning, bra gång- och cykelvägar samt många vardagsmålupunkter i närområdet ökar möjligheten att resa hållbart. Men eftersom bilnehavet ej minskar, behövs parkeringsplatser för att de boende enkelt ska kunna lämna bilen kvar hemma och istället välja de hållbara transportsätten.

Avstånd till parkering

Ifall parkering ej kan lösas på egen fastighet kan ibland parkeringsköp göras i en samlad anläggning. Maximala gångavståndet till en parkeringsanläggning är 500 meter från bostad. Löses all parkering i en samlad anläggning bör avståndet inte överskrida ett gångavstånd på 400 meter från bostad.

Samnyttjandetabell Helsingborg

Tidsperiod	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Boende	100 %	100 %	100 %	100 %
Besökande till boende	30 %	70 %	40 %	50 %
Kontor	75 %	20 %	10 %	10 %
Butiker	40 %	90 %	100 %	0 %
Industrier	75 %	10 %	5 %	10 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Restauranger	80 %	40 %	60 %	0 %
Tränings-/aktivitetslokal	20 %	80 %	80 %	0 %
Skola *	90 %	10 %	5 %	0 %

* = Skola utan idrottshall, fotbollsplan, multisportarena eller liknande som kan användas efter skoltid.

Vid samnyttjande får inte det totala antalet bilplatser understiga det enskilda behovet för respektive lokalkategori.

Parkeringstillgänglighet för personer med funktionsvariationer

Minst en parkeringsplats ska utformas så att den är tillgänglig för personer med funktionsvariationer och som har särskilt tillstånd.

Parkeringsplatsen ska placeras nära entrén med maximalt 25 meters avstånd. Denna inkluderas i parkeringstalet. För vidare information kring vad som gäller se BBR (*Boverkets byggregler*).

El-laddning av fordon

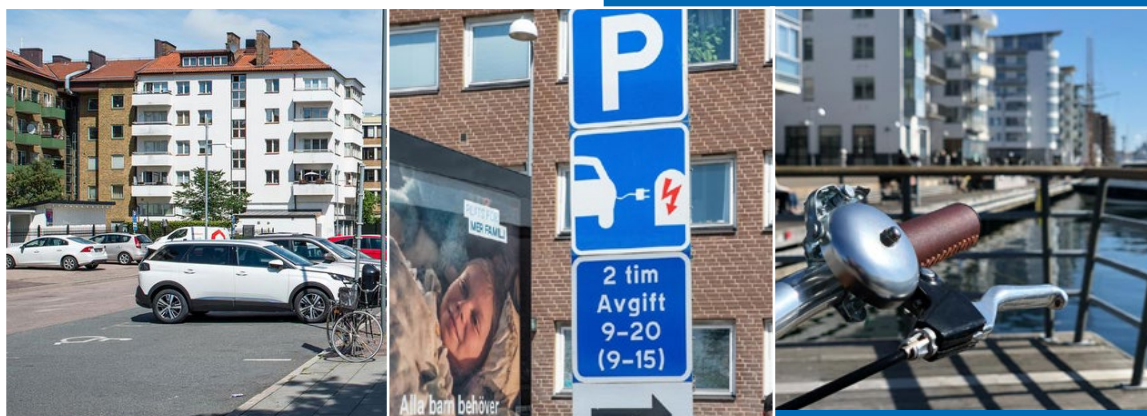
Vid nybyggnation av bostäder eller större renoveringar med fler än tio parkeringsplatser är kravet att ledningsinfrastruktur ska dras fram till alla parkeringsplatser som tillhör bostäderna.

Fastigheter som ej är bostäder ska ha minst en laddare installerad och ledningsinfrastruktur ska vara förberedd till var femte parkeringsplats.

Detta är nationella regler kring laddinfrastruktur. Dessa kan komma att ändras och det är byggherrens ansvar att ta reda på aktuella regler.

Referenser

- Klimat- och energiplan för Helsingborg 2018-2024
- Stadsplan
- Översiktsplan 2021
- "Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer" utgiven av Trafikanalys 2021 (*Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys*), trafa.se





MOBILITETSNORM HELSINGBORG



HELSINGBORG