

Övriga lokalkategorier

	Bilplatsbehov, bilpl per 1.000 m ² BTA		
	Egen tomt	Samnyttj (p-köp)	Övriga kommunen
Kontor	18	13	22
Butiker	32	23	40
Postexpedition	32	23	32
Bank	25	18	25
Restaurang	50	35	60
Hotell	21	15	25
Industri	8	6	10
Hantverk	16	11	20
Skolor, LMH	5	4	6
Barnstugor	10	7	15
Övriga skolor			
Sjukvårdslokaler	Särskild utredning, vissa erfarenhetstal		
Samlingslokaler	redovisas i bilaga 6		

1. KRAV PÅ PARKERING ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN

I Plan- och bygglagen (PBL) ställs krav på att varje fastighetsägare skall ordna sin parkering för bebyggelsen på fastigheten. Ur PBL:s 3 KAP § 15 citeras:

”Tomter som tas i anspråk för bebyggelse skall anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Dessutom skall tillses att

6. Lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Om tomter tas i anspråk för bebyggelse som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för barnstuga, skola eller annan jämförlig verksamhet, skall det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på tomten eller på utrymmen i närheten av denna”.

Av intresse är också PBL:s formulering om parkeringen vid till- och ombyggnad, 3 KAP 16 § lyder:

”På bebyggda tomter får bestämmelserna i 15 § första stycket 6 samt andra och tredje styckena tillämpas i skälig utsträckning. Vid tillbyggnad som kräver bygglov eller vid ombyggnad skall tomten anordnas så att den uppfyller kraven i 15 § i skälig utsträckning”.

Denna parkeringsnorm är Uddevalla kommuns tolkning av vad PBL menar med "lämpligt utrymme" och "skälig utsträckning". Ev avsteg från denna parkeringsnorm skall behandlas av byggnadsnämnden.

2. ÖVERSYN AV GÄLLANDE PARKERINGSNORM

Gällande parkeringsnorm för Uddevalla kommun antogs av kommunfullmäktige år 1982. I denna anges kommunens krav på bilplatser för olika lokaltyper.

Mätetalet är därvid antalet bilplatser per 1.000 m² bruttoarea (BTA), för bostäder används dock mätetalet bilplatser per lägenhet. Normen är i behov av allmän översyn bl.a. av följande skäl.

- Biltätheten har förändrats kraftigt under den senaste tioårsperioden.
- Antalet bilplatser i några av de senast byggda bostadsområdena har visat sig vara otillräcklig.
- Lokaltypindelningen kan behöva justeras eller kompletteras.
- Inverkan på normen av kommunens parkeringslösningar i centrum, taxepolitik m.m. behöver diskuteras.

Normalt ordnas erforderlig parkering på den egna tomten. I Uddevalla centrum är det emellertid ofta svårt eller av olika skäl direkt olämpligt att ordna parkeringen på den egna tomten. Kommunen erbjuder då fastighetsägarna att köpa bilplatser i större kommunala parkeringsanläggningar - s.k. parkeringsköp. I dessa anläggningar löses parkeringen gemensamt för flera fastighetsägare. Eftersom detta är en vanlig lösning av parkeringsfrågan för central bebyggelse bör detta fall behandlas särskilt i den reviderade parkeringsnormen.

3. GENOMFÖRDA UNDERSÖKNINGAR MAJ -93

I syfte att skaffa gott underlag för kommunens krav på antalet bilplatser för olika lokaltyper genomfördes under maj månad 1993 följande undersökningar:

- Räkning av antalet samtidigt parkerade bilar i centrum fredag 930507 och lördag 930508.
- Intervjuer med ca 1.700 centrumbesökare fredag 930507 och ca 1.000 centrumbesökare lördag 930508 för fastställande av färdmedelsfördelningen.
- Kundräkningar samma dagar i ett tjugotal utvalda butiks- och servicelokaler för fastställande av antalet samtidigt närvarande kunder i resp. lokal.

- Intervjuer med tjugofem butiks- och kontorsföreståndare för fastställande av lokalytor, antalet anställda samt de anställdas färdmedelsval.
- Intervjuer med representanter för några av de större fastighetsförvaltarna i kommunen.

Resultaten av samtliga undersökningar redovisas i bilaga 2-5. Resultaten utnyttjas för beräkning av bilplatsbehov för bostäder, kontor och butiker. För bedömning av aktuella bilplatsbehov för andra lokaltyper utnyttjas delvis erfarenheter och undersökningsresultat från andra tätorter, se bilaga 6.

4. BILTÄTHETENS FÖRÄNDRING

I bilaga 1 redovisas personbilstäthetens förändring i Uddevalla kommun och i riket under perioden 1975-1992. I bilaga 1 redovisas även två statliga prognoser över bilstäthetens framtida förändring, vägverket 1986 samt väg och trafikinstitutet (VTI) 1992. Från detta material kan bl.a. följande noteras:

- Personbilstätheten i kommunen vid slutet av år 1992 var 429 personbilar per invånare (avser personbilar i trafik).
- Under lågkonjunkturerna, dels kring år 1980 och dels i början av 90-talet, har personbilstätheten minskat.
- I VTI:s prognoser redovisas en ökning av bilstätheten för perioden 1992-2005 på 12 %, 14 % resp 21 % i tre olika antaganden om den ekonomiska utvecklingen i landet.

Vid översynen av parkeringsnormen har antagits, att personbilstätheten kommer att öka med 12-14 % fram till år 2005. Detta innebär en ökning av personbilstätheten från nuvarande ca 430 personbilar per 1.000 invånare till 480-490 personbilar per 1.000 invånare.

5. FÖRSLAG TILL NORMTAL

De beräkningar och bedömningar som ligger bakom förslagen till normtal redovisas i bilaga 3-6. **Relativt kraftiga avvikelser från dessa tal kan förekomma i ett enskilt projekt. Byggnadsnämnden kan då jämka kraven.** Vid ombyggnad kan normtalet reduceras. Fastighetsägaren skall då förutom befintliga bilplatser tillgodose minst 50 % av skillnaden mellan beräknat behov och befintliga bilplatser.

Flerbostadshus

Område	Bilplatsbehov per 1.000m ² BTA	
	för boende	för besökande
Uddevalla centrum	9,0	- (besökare förutsätts utnyttja allmänna parkeringar)
Övriga delar av Uddevalla tätort samt Ljungskile tätort	13,0	1,3
Övriga kommunen	15,0	1,5

Anm: För servicelägenheter erfordras särskild utredning

En- och tvåbostadshus

(dessa normtal omfattar även radhus, parhus och kedjehus på en gemensam fastighet)

- vid parkering på egen tomt 2,0 bilpl per lgh + 0,2 besökspl per lgh *)

- vid gemensam parkering 1,5 bilpl per lgh + 0,2 besökspl per lgh

*) Vid nyplanering av småhusområden skall en särskild gemensamhetsanläggning för besöksparkering tillskapas. Vid enstaka bygglov för småhus i befintliga områden kan dock besöksparkering få anordnas på egen mark.

Övriga lokalkategorier

	Bilplatsbehov, bilpl per 1.000 m ² BTA		
	Uddevalla centrum	Övriga kommunen	
	Egen tomt	Samnyttj (p-köp)	
Kontor	18	13	22
Butiker	32	23	40
Postexpedition	32	23	32
Bank	25	18	25
Restaurang	50	35	60
Hotell	21	15	25
Industri	8	6	10
Hantverk	16	11	20
Skolor, LMH	5	4	6
Barnstugor	10	7	15
Övriga skolor			
Sjukvårdslokaler		Särskild utredning, vissa erfarenhetstal redovisas i bilaga 6	
Samlingslokaler		Särskild utredning, vissa erfarenhetstal redovisas i bilaga 6	

6. TILLÄMPNING AV PARKERINGSNORMEN

Bruttoarea (BTA)

Normtalen anges som antalet erforderliga bilplatser per 1.000 m² BTA. Bruttoarean utgöres av samtliga våningsplans yta, begränsad av omgivande ytterväggars sidor. Exempel på ytor som skall inkluderas är lagerlokaler, hanteringsutrymmen i direkt anslutning till huvudlokal och kommunikationsytor, t.ex. butikslager och trapphus. Se svensk standard 021052.

Lokalkategorier

Till ledning för bedömning av vilken lokalkategori som är tillämplig kan nämnas följande:

- Läkar- och tandläkarmottagningar räknas som kontor.
- Större bankkontor kan vid beräkningen av bilplatsbehovet uppdelas i dels bankexpedition där normtalet för bank tillämpas och en kontorsdel där normtalet för kontor tillämpas.
- Kafeér, konditorier och lunchbarer räknas som restaurang.
- Som hantverk räknas glasmästeri, bilverkstäder etc.

Samnyttjande

Samnyttjande av bilplatser för flera olika lokaler bör eftersträvas, eftersom det minskar det totala behovet av bilplatser. Vid samnyttjande kan normtalen reduceras eftersom alla lokaltyper ej har sina maximala parkeringsbehov samtidigt. Den vanligaste formen av samnyttjande är när parkeringen ordnas i större kommunala parkeringsanläggningar gemensamma för flera fastighetsägare, d.v.s. fastighetsägaren gör s.k. parkeringsköp av kommunen. Därvid tillämpas normtalen i kolumn 2 i normtalstabellen, d.v.s. samnyttjandet ger en antagen reduktion av bilplatsbehovet med ca 30 %.

Samnyttjande kan emellertid ske i en privat parkeringsanläggning gemensam för flera fastighetsägare eller också inom en fastighet som rymmer flera olika lokaltyper.

För bostadsparkeringar räknas normalt inte med samnyttjande.

Fastighetsägarens tre valmöjligheter

Den enskilde fastighetsägaren har således tre möjligheter att klara parkeringsförsörjningen.

- a) Erforderligt antal bilplatser ordnas på den egna tomten, lösningen redovisas på bygglovsritning.
- b) Erforderligt antal bilplatser ordnas genom parkeringsköp hos kommunen. Härvid hänvisas fastighetsägaren till en bestämd p-anläggning, som bör ligga inom maximalt ca 250 m gångavstånd, (bil). Normalt räknas då bilplatsbehovet enligt kolumn 2, d.v.s. med reduktion för samnyttjande. Om fastighetsägaren önskar reserverade platser i parkeringsanläggningen krävs platsantal enligt kolumn 1.
- c) Erforderligt antal bilplatser ordnas i en parkeringsanläggning som är gemensam för två eller flera fastighetsägare. Kommunen (BN) ställer här kravet att lösningen skall vara bestående, d.v.s. ej upphöra t.ex. när någon av fastigheterna säljs. Detta kan ordnas t.ex. genom att en gemensamhetsanläggning bildas eller genom ett civilrättsligt avtal mellan två eller flera fastighetsägare, vilket skrivs in i fastighetsregistret som ett s.k. servitutsavtal.

Parkeringsköpet

Det är väsentligt att reglerna för parkeringsköpet är klara och entydiga så att fastighetsägaren i varje särskilt fall kan bedöma konsekvenserna för de alternativa parkeringslösningarna.

En ny mall för parkeringsköpsavtal bör upprättas inom kommunen. Viktiga punkter i detta bör bl.a. vara:

- Priset per bilplats, vilket med fördel kan knytas till basbeloppet, för att garantera att indexuppräknings sker.
- Regler för hur säkerhet för parkeringsköpet skall ställas innan bygglov beviljas.
- Regler för när betalning skall ske, t.ex. i samband med besiktning när fastigheten tas i bruk.
- Kommunens skyldigheter beträffande var, när och hur bilplatserna skall anordnas.

Kommunen bör givetvis öronmärka erhållna parkeringsköpsmedel för uppförande av P-hus eller andra parkeringsanläggningar. Det är en fördel om administration, parkeringsköp, projektering, byggande, drift, underhåll och övervakning för all kommunal parkering samlas inom en enhet i kommunens förvaltning.

Bilagorna finns tillgängliga på stadsarkitektkontoret