

# Flexibla Parkeringstal

## Parkeringsnorm för Örebro kommun

**PROGRAM**

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

**POLICY**

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt och principer för vägledning.

**STRATEGI**

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

**HANDLINGSPLAN**

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

**RIKTLINJER**

Säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande.

Beslutad av Programnämnd Samhällsbyggnad, den 4 februari 2016, § 7

Dokumentansvarig på politisk nivå: Programnämnd Samhällsbyggnad

Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Stadsbyggnadskontoret:

Planeringsavdelningen, Trafikenheten

De flexibla parkeringstalen har utarbetats som en del av EU-projektet Push & Pull, Parking management and incentives as successful and proven strategies for energy-efficient urban transport, <http://push-pull-parking.eu>.



Co-funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union

Ensam ansvar för innehållet i detta dokument ligger hos författarna. Det återspeglar inte nödvändigtvis yttranden från Europeiska Unionen. Varken Europeiska kommissionen eller EACI är ansvarig för någon användning som kan göras av denna information.

## Innehåll

<b>1. Inledning och förutsättningar.....</b>	<b>3</b>
1.2 Lagkrav och styrdokument.....	4
1.3 Frågor om dokumentet och tillämpningen.....	5
<b>2. Parkeringsnorm .....</b>	<b>6</b>
2.2 Zonindelning .....	6
Zon 1, – City och universitetsområdet.....	6
Zon 2, – Innerstaden och stadsdelscentra .....	7
Zon 3, – Övriga delar av Örebro samt mindre tätorter.....	7
Zon 4, – Övriga kommunen .....	7
2.3 Flexibla mobilitetslösningar .....	9
Bostäder .....	9
Bostäder och verksamheter.....	9
Verksamheter.....	9
2.4 Parkeringstal .....	11
Enbostadshus .....	11
Flerbostadshus .....	12
Smålägenheter i flerbostadshus .....	12
Industri och lager.....	12
Kontor.....	13
Sjukhus/vårdverksamhet.....	13
Handel och övrig kommersiell service .....	13
Förskola, grundskola och gymnasium.....	14
Hotell.....	14
Restaurang .....	15
Samlingslokaler, idrottsplatser och övrigt .....	15
2.5 Samnyttjande av bilparkering.....	15
<b>3. Tillämpning och begreppsförklaringar.....</b>	<b>18</b>
3.2 Friyta .....	18
3.3 Bruttoarea (BTA).....	18
3.4 Gångavstånd .....	18
3.5 Parkering för funktionshindrade med särskilt tillstånd .....	18
3.6 Parkeringsköp .....	19
3.7 Särskild utredning.....	19
<b>4. Referenser.....</b>	<b>20</b>
Litteratur.....	20
<b>5. Bilagor.....</b>	<b>21</b>
5.2 Kostnader för bilparkering .....	21
5.3 Parkeringsdokument i samband med bygglov avseende fastigheten <b>XX</b> .....	22

# 1. Inledning och förutsättningar

En ny flexibel parkeringsnorm är den högst prioriterade åtgärden i Handlingsplan för parkering som antogs av Programnämnd Samhällsbyggnad 2013-10-08. Att en ny flexibel parkeringsnorm är högt prioriterad beror bland annat på att parkeringsåtgärder är ett av de effektivaste verktygen för att påverka färdmedelsvalen och även bilinnehavet<sup>1</sup>. Staden och kommunen växer och för att det ska kunna ske hållbart behöver staden och kommunen byggas med gång- och cykelvänliga avstånd och utan att bilparkeringarna överdimensioneras.

Parkeringsnormen i Örebro kommun har under åren förändrats och bland annat har cykelparkeringstal arbetats in i normen. Med den här normen vill Örebro kommun gå ytterligare ett steg mot hållbara och smarta parkeringslösningar genom att erbjuda flexibla lösningar till exploitörer, företag och invånare. Grundtanken är att om resbehovet är lågt och/eller resor lätt kan göras utan bil (förutsättningar för lågt bilinnehav) så behöver inte bilparkeringstalen vara höga.

## 1.2 Lagkrav och styrdokument

Plan- och bygglagen (PBL) är direkt påverkande för kommunens parkeringsnorm. I PBL:s 4:e kapitel, som handlar om reglering med detaljplan och områdesbestämmelser, finns ett avsnitt om parkering som säger att kommunen får bestämma de krav i fråga om att anordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs för tomten. I detaljplaner får kommunen också bestämma placeringen och utformningen av parkeringsplatser samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Plan och bygglagen säger också att obebbyggda tomter som ska bebyggas ska ordnas så att det i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning *på tomten eller i närheten av den*. Men lagen säger också att en tomt som ska bebyggas som innehåller en eller flera bostäder, lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska ha en tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på eller i närheten av tomten. Om det inte finns tillräckliga utrymmen att anordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta. Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.<sup>2</sup> Även om parkering inte får plats på tomten efter att friytan har prioriterats måste parkering ordnas i rimlig omfattning, vilket då kan ske i närheten av tomten genom till exempel servitutsavtal eller någon form av parkeringsköp.

Fastighetsägaren bär ansvaret att anordna parkeringsplatser i skäligen utsträckning för tomten/tomterna. Det är inte kommunen som är skyldig att ordna parkeringsplatser till andra fastighetsägare, men kommunen ställer vissa krav på fastighetsägarens parkeringsplatser, till exempel antal, utseende och läge. Kommunens krav och riktlinjer finns ofta formulerade i en parkeringspolicy och parkeringsnorm, vilka inte är bindande för kommunen och de har inte någon direkt rättsverkan. Vid bygglovsansökningar säkerställs att parkeringsnormen uppfylls och därmed kraven i PBL. I Örebro kommun är det Stadsbyggnadskontoret som granskar eller gör särskilda utredningar som är kopplade till parkeringsnormen.

Kommunens översiktsplan från 2010 ger tillsammans med bland annat kommunens miljömål, trafikprogram, handlingsplan och riktlinjer för parkering, övergripande

<sup>1</sup> VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut (2010) Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik. VTI notat 23-2010

<sup>2</sup> Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 §, 8 kap. 9 § och 8 kap. 10 §

förutsättningar för parkeringstalen. Viktiga utgångspunkter i dessa dokument är långsiktig hållbarhet (social, ekonomisk och ekologisk) där exempelvis ett mål i Trafikprogrammet är att av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik (GCK) utgöra 60 procent år 2020 (andelen var 44 procent år 2011).<sup>3</sup>

Några av utgångspunkterna för trafiken i staden, enligt Trafikprogrammet, som påverkar parkeringstalen är:

- Vi ska stadsplanera istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera
- Örebro växer, utrymmessnåla trafikslag behöver prioriteras
- Trafikplaneringen ska bidra till en attraktiv kommun och stadskärna
- Trafikplaneringen ska bygga på viljeinriktningen om hållbar trafik – planeringen ska inte utgå från prognoser
- Trafikplaneringen ska utgå från den hållbara utvecklingens tre dimensioner och barnperspektivet

### 1.3 Frågor om dokumentet och tillämpningen

Vid frågor eller funderingar om detta dokument, kontakta i första hand Trafikenheten på Stadsbyggnadskontoret. På orebro.se, under avsnittet Parkering, finns uträkningsmall och fler förklaringar till parkeringstalen.

---

<sup>3</sup> Örebro kommun (2014) Trafikprogram för Örebro kommun, Sam 37/2008, sid. 3 ff.

## 2. Parkeringsnorm

Parkeringsnormen gäller vid all ny- och ombyggnation samt vid tillbyggnad eller ändrad användning i Örebro kommun<sup>4</sup>. Kommunen ansvarar för den övergripande parkeringsnormen och prövar i enlighet med regleringen i plan- och bygglagen i vilken omfattning fastighetsägarna ska ordna parkering. Parkeringsnormen är då ett stöd för bedömningen av parkeringsbehovet både vid detaljplanering och bygglovsprövning. Vid bygglovsansökan för byggnader som har en parkeringsefterfrågan ser kommunen till att tillräckligt med parkering anordnas, där parkeringsnormen utgör ett stöd. Parkeringsnormen har inte någon rättsverkan och är inte bindande för kommunen.

### 2.2 Zonindelning

Efterfrågan på parkering ser olika ut beroende på bland annat plats och individ. På vissa platser är möjligheterna att bo, leva och verka utan bil små, medan det på andra platser i stort sett aldrig finns ett strukturellt behov av bil (där det med rätt insatser och alternativ skulle kunna vara en liten efterfrågan på bil/bilnehav). Ofta kan man göra en generell uppdelning mellan tätort och landsbygd, avseende behovet/efterfrågan av bil. Åtminstone är korrelationen mellan hög befolkningstäthet och lågt bilnehav stark.<sup>5</sup>

Med hänsyn till skillnader i bland annat kollektivtrafikutbud, arbetsplatstäthet, serviceutbud och möjligheter att gå och cykla – alltså skillnader i möjlighet att leva utan egen bil – är det lämpligt att dela in staden och kommunen i zoner med olika krav för antal parkeringsplatser. Zonindelningen gäller för både cykel- och bilparkering och generellt sett bedöms efterfrågan på cykelparkeringsplatser vara störst i centrala lägen (zon 1 och 2) medan efterfrågan på bilparkeringsplatser bedöms vara störst i mer perifera lägen (zon 3 och 4). Zonkartan är utformad för att ta hänsyn till stadsutveckling som väntas ske inom de närmsta åren och årtiondena. Men kartan ska revideras tidigare om förutsättningarna förändras och utvecklingen sker snabbare eller på ett annat sätt än väntat.

Parkeringsnormen utgår även från flexibla mobilitetslösningar (vilka redovisas i avsnitt 3.2) som kan komplettera zonindelningarna.

#### Zon 1, – City och universitetsområdet

Zonen utgörs av de centralaste delarna av staden (historiska stadskärnan) och universitetsområdet. I city tillskapas bilparkering främst i gemensamma parkeringsanläggningar; i parkeringshus och garage inom rimligt gångavstånd (400-600 meter). *Endast i undantagsfall tillskapas markparkering för bil i city (gäller ej gatuparkering på allmän plats).* Vissa parkeringstal anger ett spann som saknar minimivärde. Detta gäller kontor/arbetsplatser i stadens mest centrala lägen. Men för att 0 vanliga bilparkeringsplatser ska vara aktuellt måste angöringsmöjlighet finnas, allmän tillgänglig bilparkering bör finnas inom rimligt gångavstånd (upp till 600 meter<sup>6</sup>), cykelparkeringsnormen ska uppfyllas, extra bra cykelfaciliteter bör tillskapas och arbetsgivaren eller byggherren/fastighetsägaren bör på något sätt arbeta med de anställdas resvanor, till exempel i en grön resplan.

<sup>4</sup> Vid ombyggnation räknas p-talet utifrån den tillkommande lokaltypens yta. Vid särskild utredning kan den ursprungliga lokaltypens p-tal användas. Vid tillbyggnad (t.ex. inredning av vindsvåning för boende) räknas p-talet i första hand för de nya lokaltyporna, men om hela fastighetens parkeringstal klaras utan att tillskapa p-platser trots tillbyggnad är det ok.

<sup>5</sup> Från presentation av Roger Johansson, Sweco, under workshop 2015-09-22 om remissversionen av Flexibla p-tal för Örebro kommun (data från Mölndals kommun).

<sup>6</sup> Enligt Parkeringsriktlinjer för Örebro kommun, Sam 113/2013, sid. 5

I city och kring universitetet väntas framförallt bostäder kunna byggas med lägre parkeringsefterfrågan än i övriga zoner eftersom många målpunkter finns inom gångavstånd. Kring universitetet vill kommunen också underlätta byggande av studentlägenheter med färre bilparkeringsplatser än andra bostäder. Men då studentlägenheter inte finns med som en lokaltyp i PBL kan istället benämningen smålägenheter samt zonindelningen, i denna norm, möjliggöra lägenheter för studenter med få bilparkeringsplatser.

### **Zon 2, – Innerstaden och stadsdelscentra**

Stora delar av zon 2 har helt eller delvis innerstadskaraktär inom en nära framtid.<sup>7</sup> För resor inom zon 2 är cykeln ofta det snabbaste färdmedlet och daglig service nås för det mesta inom gångavstånd. Stadsdelscentra och stråk med god kollektivtrafikförsörjning (generellt inom 200 meter från hållplatsläge) intill stadsdelscentra ingår i zonen då dessa områden bedöms kunna ha (förutsättningar för) lägre bilparkerings efterfrågan än zon 3. Gränsen kring stadsdelscentra är i flera fall dragen rakt genom fastigheter eller kvarter, då det är avståndet från kollektivtrafik som varit avgörande för gränsdragningen. Om större delen av en fastighet, men ej hela fastigheten, är i zon 2 enligt kartan räknas fastigheten till zon 2. Om dock enbart ett hörn eller en mindre del av en fastighet ligger i zon 2 enligt kartan ska parkeringstalen för zon 3 tillämpas för fastigheten.

### **Zon 3, – Övriga delar av Örebro samt mindre tätorter**

Övriga delar av staden samt de mindre tätorterna i kommunen (enligt Statistiska centralbyråns (SCB) definition)<sup>8</sup>. Tätorterna definieras av tätortsgränserna, vilka kan förändras utifrån SCB:s definition. Kollektivtrafiknära lägen (se definition i fotnot nedan) inom zon 3 kan tillämpa parkeringstalen för zon 2.<sup>9</sup>

### **Zon 4, – Övriga kommunen**

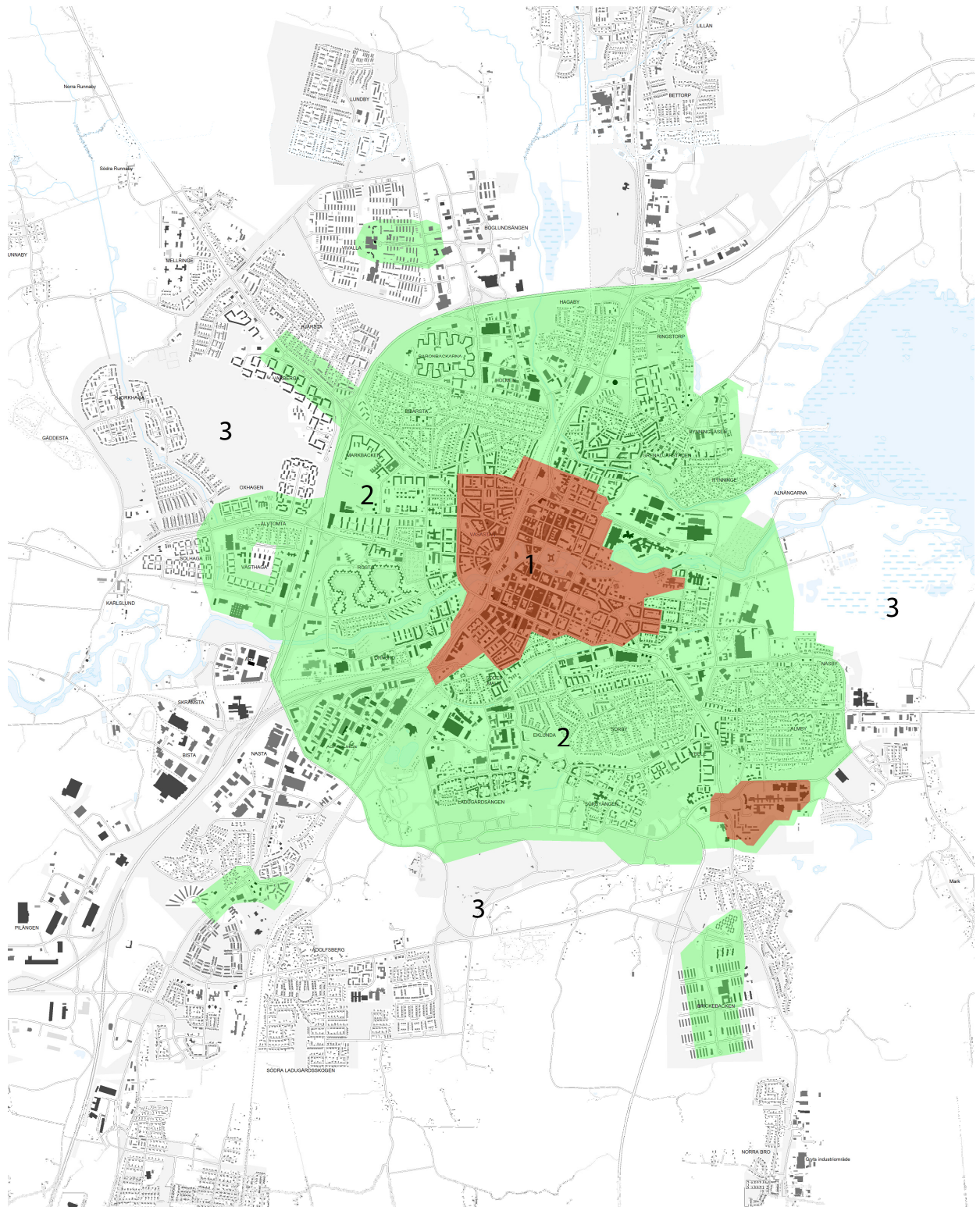
Övriga kommunen utanför tätorterna. Förutsättningarna för hållbart resande och parkering bedöms vara avsevärt annorlunda utanför tätorterna, varför zon 4 har särskilda parkeringstal. Flexibla mobilitetslösningar kan inte tillämpas i zon 4.

---

<sup>7</sup> Enligt Handlingsplan för stadens byggande, På väg mot vårt framtida Örebro del 2, version 1.0 2014-07-09

<sup>8</sup> En tätort har minst 200 invånare, max 200 meter mellan husen och som mest 50 procent fritidshus. Vart femte år tar SCB fram ny statistik för tätorter och småorter. År 2010 var förutom Örebro även Hovsta, Garphyttan, Odensbacken, Vintrosa, Ekeby-Almby, Stora Mellösa, Glanshammar, Norra Bro, Latorp, Ölmbrotorp, Hampetorp, Kilsmo och Askersby klassade som tätorter i Örebro kommun.

<sup>9</sup> Kollektivtrafiknära lägen definieras i detta fall som max 200 meter fågelvägen till spårbunden kollektivtrafik eller busshållplatser med tät trafik. Tät trafik för busshållplatser definieras i detta dokument som minst 1 avgång var tionde minut i högr trafik (oavsett linje). Det reella avståndet till tillgänglig kollektivtrafik har empiriskt visat sig medföra störst positiv effekt på resande med kollektivtrafik (Se t.ex. Peter Hartoft Nielsen (2002) Stationsnärheds-politikken i hovedstadsområdet). Därför är det lämpligt att lägre parkeringstal kan användas i kollektivtrafiknära lägen.



Figur 1. Kartbild över zonerna 1, 2 och delar av zon 3.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> I vissa fall kan zongränserna verka märkliga då de t.ex. går rakt genom ett hus eller ett kvarter. Det beror i samtliga fall på att ett visst avstånd till kollektivtrafik har varit avgörande för gränsen, inget annat. För stadsdelscentra som räknas till zon 2 har 200 meter från bussgatan/gatorna varit avgörande för var gräns går, samt med närheten till servicefunktionerna i stadsdelscentrat.



## 2.3 Flexibla mobilitetslösningar

Utöver samnyttjandemöjlighet (se avsnitt 2.5) och zoner finns flexibilitet för parkeringstalen i form av ett antal hållbart resande- och mobilitetsåtgärder som kan ersätta eller komplettera bil och bilparkering. Procenttalen som anges kan dras från utgångspunktstalen (eller från p-tal från särskild utredning). Vid flera åtgärder/flexibiliteter görs de procentuella avdragen på det nedräknade p-talet, se exempel på nästa sida. För att p-normens minimala ska vara aktuella ska flera av åtgärderna nedan vidtas och särskild utredning kan krävas. Cykelparkeringstalen kan inte bytas ut mot andra mobilitetslösningar. Flexibiliteterna kan inte användas i zon 4 och i texten nedan framgår i en del fall specifika förutsättningarna som måste vara uppfyllda för att åtgärden ska vara aktuell.

---

### Bostäder

**1. Bilpool – 20 % lägre bilparkeringstal<sup>11</sup>** om avtal om bilpool kopplad till bostäder finns med i bygglovhandlingen. Bilpoolen ska vara betald i minst sex år från inflyttning och medlemsavgiften ska ingå i avgift/hyra, precis som exempelvis bredband kan göra. Det är lämpligt med max 50 hushåll per poolbil och poolbilarna har egna parkeringsplatser (utöver ordinarie p-tal) som ligger närmare bostadens entré än övriga bilplatser. Poolbilarna ska precis som övrig bilparkering finnas inom rimligt gångavstånd (max 400-600 meter). Byggherren eller fastighetsägaren ska göra en årlig uppföljning av bilinnehavet och marknadsföra bilpoolen inför försäljning/uthyrning. Bilpoolslösning för bostäder lämpar sig i stadsmiljöer där handel och serviceutbud nås inom gångavstånd (zon 1 och 2 och i kollektivtrafiknära lägen (enligt definition på sidan 11) i zon 3). Spårbanden kollektivtrafik eller busshållplatser med tät trafik<sup>12</sup> ska finnas max 1000 meter respektive 400 meter bort fågelvägen (max 200 meter i zon 3).

---

### Bostäder och verksamheter

**2. Bilparkering ordnas i garage under mark – 10 % lägre bilparkeringstal.** Går ej att kombinera med punkt 3 och gäller ej eventuella p-köp eller servitut.

**3. Bilparkering ordnas i gemensamhetsanläggning för flera fastigheter – 10 % lägre bilparkeringstal.** Parkeringsanläggning i garage eller parkeringshus inom rimligt gångavstånd avses (max 400-600 meter), till exempel p-hus som försörjer hel stadsdel/kvarter. Bilparkering i garage/parkeringshus kan med fördel samordnas för flera fastigheter, vilket i kombination med en områdesvis parkeringsplan kan sänka p-talen och möjliggöra längre gångavstånd till bilparkering än vad Parkeringsriktlinjerna anger. Målpunktsanalys och en beskrivning av förväntat transportarbete till målpunkterna ska ingå i den områdesvisa parkeringsplanen. Går ej att kombinera med punkt 2.

---

### Verksamheter

**4. Grön res-/transportplan – 10 % lägre bilparkeringstal** om en plan upprättas för fastigheten och/eller området, som visar hur fastighetsägaren/verksamheten kommer

---

<sup>11</sup> Enligt en studie av Trivector Traffic; (2014) Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner, ersätter en bilpoolsbil i snitt fem privatägda bilar. Vid flytt till ny bostad har människor oftast inga invanda resmönster och med bilpool kopplad till bostaden vid inflytt finns större möjligheter att bilinnehavet och därmed parkeringsefterfrågan blir lägre än annars.

<sup>12</sup> Tät trafik definieras i detta fall som minst 1 avgång var tionde minut i högtrafik (oavsett linje). Det reella avståndet till tillgänglig kollektivtrafik har empiriskt visat sig medföra störst positiv effekt på resande med kollektivtrafik (Se t.ex. Peter Hartoft Nielsen (2002) Stationsnärhedspolitiken i hovedstadsområdet). Därför är det lämpligt att lägre parkeringstal kan användas i kollektivtrafiknära lägen.

arbeta med de anställdas och/eller besökandes resvanor för att försöka minska bilresandet och transportarbetet (görs främst för större fastighet eller större område/stadsdel). En grön resplan är ett paket med åtgärder för att styra alla resor inom en organisation eller verksamhet mot mer miljövänliga alternativ. Traditionell trafikplanering har i stor utsträckning handlat om att bygga mer och bredare vägar i takt med att trafiken har ökat. Syftet med gröna resplaner handlar istället om att påverka människors beteende och attityder till resande och i bästa fall minska behovet av att resa överhuvudtaget.<sup>13</sup> Till exempel kan gå- och cyklakampanjer genomföras årligen samtidigt som inga subventioner eller större fördelar ges till biltrafiken. Arbetet med res-/transportplanen bör följas upp fram till minst fem år efter sista inflyttning/öppnande av verksamhet.

Beroende på läge, verksamhet med mera, behöver i vissa fall både resor, besöksresor och varutransporter utredas och planeras för. Både fysiska och icke-fysiska åtgärder ska ingå i planen som med fördel görs till en avsiktsförklaring om flera parter är involverade. Om inte de fysiska förutsättningarna är goda för gång-, cykel- och kollektivtrafik är det svårt att få icke-fysiska åtgärder/beteendepåverkan att falla väl ut. Planen bifogas bygglovets och granskas av Stadsbyggnadskontoret. Vid avsiktsförklaring skrivs handlingarna under av respektive ledning (VD, förvaltningschef eller motsvarande). Som referens för en grön resplan finns bra exempel från Chalmers i Göteborg där flera aktörer var involverade och flera åtgärder fanns med i en avsiktsförklaring som bygger på den gröna resplanen.<sup>14</sup>

*Exempel, flerbostadshus i kollektivtrafiknära läge i zon 3:* Flerbostadshus byggs i zon 3 inom 200 meter från kollektivtrafikhållplats med tät trafik. Husen byggs med bilparkeringsgarage under byggnaderna. Utgångspunkten skulle normalt vara 8,5 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA (se p-tal på kommande sidor). Med det kollektivtrafiknära läget möjliggör utgångspunktstalet för zon 2 vilket istället ger 7 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA vilket kan reduceras ned till 6 platser (6,3 avrundat till närmsta heltal) per 1 000 m<sup>2</sup> med bilparkering i garage under mark (-10 %). Just detta flerbostadshus är 1000 m<sup>2</sup> BTA och 6,3 avrundas ner till 6, men vid avrundning för andra framräknade tal kan talet även bli högre. Avrundningen görs sist i beräkningen.

*Exempel där miniminormen för flerbostadshus i zon 1 kan tillämpas:*

Utgångspunkt 6 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA, miniminorm med flexibla åtgärder är 4 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA

Bilpool implementeras	$6 * 0,8 = 4,8$	(-20 %)
Bilparkering ordnas i garage under mark	$4,8 * 0,90 = 4,32 \approx 4$	(-10 %)

Platser vigda för bilpoolsbilarna tillkommer (max 50 hushåll per bil). Marginaleffekten minskar för varje åtgärd. I exemplet ovan ger rabatterna över 30 % lägre parkeringstal än utgångspunkten.

Grundtanken bakom flexibla parkeringstal är att de boende/invånarna efterfrågar rörlighet eller tillgänglighet till vissa målpunkter och inte per definition bilparkering.

<sup>13</sup> [http://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/publ/Artiklar/artikel\\_JS\\_176.pdf](http://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/publ/Artiklar/artikel_JS_176.pdf)

<sup>14</sup> Den gröna resplanen för Chalmers är daterad 2012-10-14. Avsiktsförklaringen togs fram något år senare.

## 2.4 Parkeringstal

Parkeringstalen är uppdelade efter lokaltyp. Varje lokaltyp har en tabell med parkeringstal för bil och cykel utifrån parkeringsnormens zonindelningar. I vissa fall möjliggörs flera olika räkneshätt, där lämpligast räkneshätt kan användas i både detaljplaneskedet och vid bygglovsansökan. Parkeringstalen är utformade som minimala för cykel och som ett spann med utgångspunktstal för bil. Utgångspunktstalen kan frångås (sänkas) om flexibla mobilitetslösningar kan ersätta ett antal bilplatser (beror på plats, trafiksituation och åtgärd). Utgångspunkten ger en vägledning vad som är rimligt utan åtgärder som kan påverka bilnehavet/möjligheterna att resa utan bil.

Markmaxtalen som i vissa fall anges gäller i marknivå vid nybyggnation. Om p-talet anger 5 (markmax 5) platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA medan byggherren vill bygga 10 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA måste minst 5 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA byggas i parkeringshus eller parkeringsgarage (eller eventuellt lösas genom parkeringsköp). Byggs bilparkeringsplatserna ovan eller under lokalerna/bostäderna räknas det inte som markparkering. Om inget spann eller maxtal anges är p-talet endast en miniminivå (utan flexibiliteter). I vissa fall ställs inga särskilda krav, till exempel för cykelparkering vid enbostadshus. Vid särskild utredning som visar att bland annat friytor kan säkerställas i närheten till tomten kan markmax i vissa fall frångås.

Förutsättningarna för att exploatera en fastighet där antalet bilplatser är klart under utgångspunkten för nedan angivna p-tal är att åtgärder såsom exemplen i avsnitt 2.3 ovan används. *En fastighet kan ej heller ha totalt 0 platser* då det alltid behövs plats för handikapparkering enligt Boverkets byggregler<sup>15</sup> (och en bilplats för angöring). Besöks-parkeringar ingår i p-talen om inget annat anges. I zon 1 och 2 bör besöksparkeringar till verksamheter (korttidsparkeringar och angöring) premieras varför markmax inte är lika lågt för besöksintensiva verksamheter som för bostäder, kontor och industri.

Vid ändrad användning räknas parkeringstalen för lokalytan med ändrad användning. Görs till exempel 600 m<sup>2</sup> kontor med 6 befintliga bilparkeringsplatser och 10 cykelplatser i zon 1 om till bostäder behöver endast 8 cykelplatser tillskapas. Vid ändrad användning förutsätts att parkeringsefterfrågan har uppfyllts för den före detta lokaltypen, så att endast differensen mot den nya lokaltypen behöver tillskapas. Platser behöver dock aldrig tas bort vid ändrad användning. Särskilda utredningar kan dock vara nödvändiga, till exempel på tomter där det är orimligt med fler markparkeringar men som ändå förväntas generera en parkeringsefterfrågan.

### Enbostadshus

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1, 2, 3 och 4	-	1	1 per bostad	-

Enbostadshus bör inrymma parkeringsefterfrågan på egen tomt. Vid gemensamma bilparkeringsanläggningar för enbostadshus kan besöksparkeringarna samnyttjas och ungefär en besöksplats per 5-10 bostäder är rimligt.

<sup>15</sup> En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri. (BFS 2014:3).

**Flerbostadshus**

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	1 cpl/rum eller 30 cpl per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	4 0,3/lgh 0,15/rum	6 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA eller 0,5 per lägenhet eller 0,2 per rum (exkl. kök)	6 0,5/lgh 0,2/rum
2	1 cpl/rum eller 30 cpl per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	4 0,3/lgh 0,15/rum	7 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA eller 0,7 per lägenhet eller 0,22 per rum (exkl. kök)	7 0,7/lgh 0,22/rum
3	0,8 cpl/rum eller 28 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	5 0,4/lgh 0,2/rum	8,5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA eller 0,8 per lägenhet eller 0,3 per rum (exkl. kök)	10 1/lgh 0,3/rum
4	0,5 cpl/rum 15 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	8 0,8/lgh	10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA eller 1 per lägenhet	12 1,2/lgh

I alla zoner krävs generellt bilpoolslösning plus andra mobilitetsåtgärder enligt avsnitt 2.3 för att miniminormen ska vara aktuell. Generellt antas 1 bpl per 1000 m<sup>2</sup> BTA för besök, eller 0,1-0,2 bpl per lägenhet. Av antalet cykelparkeringar ska cirka 50 % vara väderskyddade/lokaliserade i cykelrum (utöver förråd, vilket anges i BBR och Svensk Standard SS 91 42 21) och resterande 50 % nära entréerna<sup>16</sup>.

**Smälägenheter<sup>17</sup> i flerbostadshus**

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	1,5 cpl/rum eller 35 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	3 0,15/lgh	4,5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA eller 0,25 per lägenhet	4,5 0,25/lgh
2 och 3	1 cpl/rum eller 30 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	3 0,18/lgh	5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA eller 0,3 per lägenhet	7 0,3/lgh
4	0,5 cpl/rum eller 15 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	6 0,6/lgh	8 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA eller 0,35 per lägenhet	10 0,5/lgh

I alla zoner krävs generellt bilpoolslösning plus andra mobilitetsåtgärder enligt avsnitt 2.3 för att miniminormen ska vara aktuell. Generellt antas 1 bpl per 1000 m<sup>2</sup> BTA för besök, eller 0,1 per lägenhet. Av antalet cykelparkeringar ska cirka 50 % vara väderskyddade/lokaliserade i cykelrum (utöver förråd, vilket anges i BBR och Svensk Standard SS 91 42 21) och resterande 50 % nära entréerna<sup>15</sup>.

**Industri och lager**

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1 (småindustri och hantverk)	8 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	3	5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S <sup>18</sup>	5
2 (småindustri och hantverk)	8 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	3	9 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	9

<sup>16</sup> Enligt BBR ska det i bostadslägenhetens närhet finnas rum för förvaring av bl.a. cyklar. BBR hänvisar vidare till Svensk Standard SS 91 42 21 som anger förrådsyta som krävs för 1 cykel/rollator/rullstol per antal boende i bostaden.

<sup>17</sup> Enligt Boverkets byggregler (BBR) definieras smälägenheter som lägenheter med en maximal bostadsarea på 35 m<sup>2</sup>

<sup>18</sup> Se avsnitt 3.7 för förtydligande av särskild utredning = S.

3	5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	5	10,5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-
4	4 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	6	12 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-

Baserat på 10-20 anställda per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Vid renodlade lagerbyggnader är det rimligt att räkna på ett lägre parkeringstal än utgångspunktstalen för bil och angivet p-tal för cykel.

### Kontor

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	-	4 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	4 / S
2	18 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	2	9 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	9 / S
3	12 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	4	12 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	16
4	10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	6	14 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	-

Baserat på 30-50 anställda per 1 000 m<sup>2</sup> BTA och cirka 3-6 besökande per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Etableringar med 0 platser är endast aktuellt i zon 1 (i centrala lägen prioriteras inte långtidsparkering i marknivå) och då är ej angöring och parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd inräknade. Av antalet cykelparkeringar bör minst 40 % vara väderskyddade eller vara lokaliserade i cykelrum. Minst 0,3-0,4 cykelplatser per anställd bör finnas och minst hälften bör vara lokaliserade intill entré/ingång.

### Sjukhus/vårdverksamhet

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	2	10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	10
2	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	6	12 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	18
3	15 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	8	15 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-
4	10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	8	16 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-

Cirka 80 % av bilparkeringstalen bedöms uppfylla besökarens parkeringsefterfrågan. Av antalet cykelparkeringar bör minst 50 % vara väderskyddade eller vara lokaliserade i cykelrum.

### Handel och övrig kommersiell service

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	30 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	2	15 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S <sup>19</sup>	15/S
2	28 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	4	18 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S <sup>19</sup>	18/S
3	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	6	25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S <sup>19</sup>	45/S
4	15 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	6	30 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S <sup>19</sup>	-/S

Cirka 80-90 % av bilparkeringstalen bedöms uppfylla besökarens parkeringsefterfrågan. Baserat på 10-20 anställda per 1 000 m<sup>2</sup> BTA och cirka 30-90 besökande per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. För dagligvaruhandel och handel med skrymmande varor kan utgångspunkten vara betydligt högre (ca 22-35 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA) för bilparkering än ovan redovisat (i zon 2-4), medan det för detaljhandel, kiosker, konditorier och liknande är rimligt med en betydligt lägre utgångspunkt (ca 2-8 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA) än ovan redovisat (i zon

<sup>19</sup> Särskild utredning erfordras för bl.a. handel med skrymmande och tunga varor som är mer beroende av bil och/eller hemleverans än annan handel, se beskrivande text under p-talen. I city och områden med stadskaraktär används ofta en parkeringsplats för flera butiker/målpunkter varför utgångspunkten i zon 1 kan vara hög i förhållande till parkeringsefterfrågan.

1-3). Markmaxtalen är vägledande och kan vara lägre eller högre efter särskild utredning. Inom handel och kommersiell service kan efterfrågan på bil- och cykelparkering variera kraftigt varför särskilda utredningar ofta är nödvändiga som komplement till p-talen ovan. Utöver parkeringsmöjligheterna ska utrymme för lastning och lossning vid verksamheten redovisas med ett fokus på en trafiksäker lösning. I kvarter i zon 1 med många funktioner inom små avstånd nyttjas ofta en parkeringsplats till flera butiker/funktioner varför p-talen för både cykel och bil inte bedöms behöva vara högre.

### Förskola, grundskola och gymnasium

Skoltyp Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
<b>Förskola</b> 1 och 2	0,5-0,8 per anställd alt. 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,2 3	0,4 per anställd alt. 7 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	0,5 7
<b>Förskola</b> 3 och 4	0,3-0,6 per anställd alt. 20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,4 8	0,5 per anställd alt. 10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	-
<b>Grundskola</b> 1 och 2	0,5-0,8 per elev alt. 30 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,1 3	0,4 per anställd alt. 7 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	0,5 7
<b>Grundskola</b> 3 och 4	0,4-0,8 per elev alt. 25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,4 8	0,5 per anställd alt. 9 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	-
<b>Gymnasium</b> 1 och 2	0,7-0,9 per elev alt. 35 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,2 4	0,3 per anställd alt. 7 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	0,3 7
<b>Gymnasium</b> 3 och 4	0,7-0,8 per elev alt. 30 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,2 4	0,4 per anställd alt. 9 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	-

Baserat på 2-4 heltidsanställda per förskoleavdelning. För de lägre årskurserna i grundskolan bör högre bilparkeringstal användas, medan lägre bilparkeringstal är mer lämpliga för grundskolans högre årskurser då exempelvis färre tonåringar förväntas bli skjutsade till skolan än elever i de lägre årskurserna. Vid förskolor bör extra plats för cykelkärror och lådcyklar finnas då små barn kan skjutas dit i sådana. Ofta krävs särskild utredning som komplement till p-talen ovan. P-talen som är baserade på antal per elev eller anställd är svåra för kommunen att kontrollera eller utgå från vid planläggning och bygglov, men kan vara ett stöd för den som planerar skolverksamheten. Platser för både anställda, elever och besökande ingår i talen ovan. Ett riktvärde vid särskild utredning är minst 3 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA tillgängliga för besök.

### Hotell

Zon	Cykelparkeringar antal	Bilparkeringar antal		
	P-tal	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	-	1-8 <sup>20</sup> per 1 000 m <sup>2</sup> BTA/ S	8/S
2	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	5	11 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	12
3	10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA/ S	10	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-
4	5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA/ S	15	25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-

Hotellbesökare når ofta sin destination med hjälp av andra färdmedel än cykel. Det i kombination med stora skillnader i förutsättningar för cykeltrafik beroende på läge, gör det svårt att bestämma fasta minimala. Ett centralt beläget hotell med konferenslokaler, restaurang och andra faciliteter som är öppna för allmänheten har en betydligt större efterfrågan på cykelparkering än ett mer naturnära hotell utan exempelvis restaurang.

<sup>20</sup> Alla tal inom spannet 1-8 är godtagbara utan särskild utredning. Det högsta talet är dock främst avsett för universitetsområdet och inte för markparkeringar i centrala lägen.

Cykelparkeringstalen ovan utgår från 0,7-0,8 platser per anställd. Ju centralare läge desto färre bilparkeringsplatser antas behövas.

### Restaurang

Zon	Cykelparkeringar antal P-tal	Bilparkeringar antal		
		Min	Utgångspunkt	Markmax
1	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	2	10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	10
2	20 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	2	15 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	20
3	10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	4	25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-
4	5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	8	25 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S	-

Cykelparkeringstalen ovan utgår från 0,7-0,8 platser per anställd. Antalet cykelplatser bör vara kring 30-35 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA om bilparkeringstalen bedöms kunna vara lägre än utgångspunkten efter särskild utredning. Bilparkeringstalet bör motsvara 10-50 % av antalet bordsplatser beroende på läge och verksamhet.

### Samlingslokaler, idrottsplatser och övrigt

För lokaltyper som inte anges ovan, till exempel samlingslokal, biograf, kyrka, idrottsanläggning och annan besöksanläggning, ska särskild utredning genomföras för att fastställa lämpliga parkeringstal.

Idrotts- och besöksanläggningar har i stor utsträckning väldigt olika förutsättningar. Därför är även parkeringsefterfrågan väldigt olika och bör utredas för varje specifikt fall. Förutsättningar som geografiskt läge, antal sittplatser och typ av evenemang bör vägas in vid planeringen av antalet parkeringsplatser. Bilparkeringarna ska dock inte dimensioneras efter säsongstoppar utan efter mer regelbundna aktiviteter och maxbelastning för en ”vanlig” vecka. Internationella fotbollsförbundet FIFA rekommenderar 10 000 bilparkeringsplatser (och 500 bussplatser) för en arena med 60 000 åskådarplatser, vilket motsvarar cirka 16-17 % av antalet åskådarplatser.<sup>21</sup>

Enligt SKL:s skrift Policy för parkering<sup>22</sup> är 25-50 bilparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA eller 0,05-0,2 bilplatser per sittplats lämpliga bilparkeringstal för kyrkor, moskéer, synagogor eller liknande. Men läget har stor betydelse för färdmedelsvalet, varför utredningar från fall till fall ändå bör göras.

## 2.5 Samnyttjande av bilparkering

Samnyttjande av bilparkering bör eftersträvas i den mån det är möjligt då risken att bygga för många bilplatser minskar och då det innebär ett effektivt markutnyttjande. Till exempel nyttjas parkeringsplatser i anslutning till idrottsplatser vanligtvis mest under kvällar och helger, medan parkeringsplatser i anslutning till kontorslokaler främst nyttjas vardagar dagtid. Kontorslokaler i anslutning till en idrottsplats är alltså ett tydligt exempel där samnyttjande av bilparkering borde kunna vara en optimal parkeringslösning.

Reducerad bilparkeringsnorm genom samnyttjande uppnås genom att bilplatserna inte är reserverade för en viss persons/företags bil utan kan nyttjas av olika personer/fordon

<sup>21</sup> FIFA (2007) Football stadiums, Technical recommendations and requirements – Fifas siffror är mycket höga och inte kopplade till att andra mobilitetsåtgärder än bilparkering görs. Malmö stad anger i sin parkeringsnorm 0,1-0,3 bilplatser per besökande och 0,2-0,4 bilplatser per idrottare/utövare, vilket är mer rimligt inom Örebro stad. I Örebro stad (zon 1-3) är det också rimligt med fler cykelplatser, cirka 0,3-0,7 platser per besökande, än bilplatser vid idrottsanläggningar och nöjesanläggningar.

<sup>22</sup> SKL (2007) Policy för parkering: Processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen

vid olika tillfällen och att olika lokaltypers maximala parkeringsefterfrågan infaller vid olika tidpunkter. På kvartersmark är det dock svårt att kontrollera upplåtelseformerna, men om samnyttjande är aktuellt måste det gå att säkra att inte alla platser blir reserverade. För bostäder samnyttjas i första hand gästparkeringar och inte parkeringsplatser som nyttjas för bilpoolsbilar. Förutom att de boende inte ska känna sig tvungna att flytta bilen dagtid, är det också viktigt att inte påverka konkurrensmöjligheterna för kollektivtrafik och cykel samt att inte missgynna de som inte arbetar dagtid.

**Tabell 1. Samnyttjandetabell**

Lokaltyp	Beläggning i procent			
	Vardag dagtid	Fredag 16-19	Lördag dagtid	Natt
Bostäder	75	70	50	100
Bostäder besök	-	50	100	50
Industri/lager	90	10	5	-
Kontor/arbetspendling	90	10	10	-
Sjukhus/vårdverksamhet	80	60	30	50
Handel/komm. service	50	90	100	-
Skolor	100	10	5	-
Hotell	50	50	60	70
Restaurang	60	30	60	10
Samlingslokal	10	30	50	-
Idrottsplats	10	60	90	-

Tabellen för samnyttjande bygger på den gamla normens samnyttjandefaktorer, andra kommuners samnyttjandetabeller (se bl.a. Malmös) och genomförda parkeringsinventeringar (se bl.a. Sweco (2012) Parkering för ett attraktivt stadsliv i Örebro).

Vid beräkning av samnyttjande räknas beläggningsgraden (p-tal \* beläggningsgrad) för varje lokaltyp vid alla angivna tidpunkter. Sedan adderas alla framräknade p-tal för respektive tidpunkt. Den tidpunkt då alla berörda lokaltyper totalt har störst parkeringsefterfrågan är den tidpunkt som ska dimensionera parkeringsantalet. Se exempel på nästa sida (mall/räknesnurra i Excel finns också).

Samnyttjande räknas ut efter eventuella avdrag för flexibla mobilitetslösningar.

Bilpoolsbilars platser samnyttjas inte. Avrundning sker uppåt till närmsta hel- eller halvtal, där 0,5-0,9 räknas upp till 1 och 0,1-0,4 räknas upp till 0,5. Avrundningen uppåt görs för att inte räkna med för stort samnyttjande. Vid beräkningar av p-tal görs dock avrundningen till närmsta heltal.

Räkneexempel 1 bilparkering: Ett område planeras för 1 000 m<sup>2</sup> BTA flerbostadshus, 1 000 m<sup>2</sup> BTA smålägenheter i flerbostadshus och 500 m<sup>2</sup> kontor i zon 1. I detta fall blir de ordinarie parkeringstalen för flerbostadshus **6 platser**, (6 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA), varav 1 plats för besök smålägenheter **4,5 platser**, (4,5 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA), varav 1 plats för besök för kontor **2 platser**, (4 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA)

Lokaltyp	P-tal enl. p-norm	Beläggning			
		Vardag dagtid	Fredag 16-19	Lördag dagtid	Natt
Bostäder	5	0,75*5 = 3,75	0,70*5 = 3,5	0,50*5 = 2,5	1*5 = 5
Bostäder besök	1	-	0,5*1 = 1	1*1 = 1	0,5*1 = 1



Smålägenheter	3,5	$0,75*3,5 = 2,625$	$0,70*3,5 = 2,45$	$0,50*3,5 = 1,75$	$1*3,5 = 3,5$
Smålgh besök	1	-	$0,5*1 = 1$	$1*1 = 1$	$0,5*1 = 1$
Kontor	2	$0,90*2 = 2$	$0,20*2 = 0,4$	$0,10*2 = 0,2$	-
<b>Totalt</b>	<b>14,5 = 15</b>	<b>8,375 = 8,5</b>	<b>8,35 = 8,5</b>	<b>6,45 = 6,5</b>	<b>10,5 = 11</b>

11 platser behövs den tidpunkten då de tre lokaltyperna tillsammans har den högsta beläggingsgraden för sina parkeringar. I detta fall kan därmed knappt 30 % av platserna tas bort från ordinarie p-tal om samnyttjande är möjligt; 11 platser istället för 15.

Räkneexempel 2 bilparkering: Ett område planeras för 2 500 m<sup>2</sup> BTA flerbostadshus med bilpool och 500 m<sup>2</sup> handel i zon 2.

I detta fall blir de ordinarie parkeringstalen för

flerbostadshus  $17,5 \text{ bpl} - 20\% = 14 \text{ platser}$ , (7 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA), varav 3 platser för besök (1 plats per 1 000 m<sup>2</sup> BTA). Om ny bilpoolsplats anläggs tas den platsen bort från samnyttjandet.

För handel **9 platser**, (18 platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA)

Lokaltyp	P-tal enl. p-norm	Beläggning			
		Vardag dagtid	Fredag 16-19	Lördag dagtid	Natt
Bostäder	11	$0,75*11 = 8,25$	$0,70*11 = 8$	$0,50*11 = 5,5$	$1*11 = 11$
Bostäder besök	3	-	$0,5*3 = 2$	$1*3 = 3$	$0,5*3 = 2$
Handel	9	$0,50*9 = 4,5$	$0,90*9 = 8,1$	$1*9 = 9$	-
<b>Totalt</b>	<b>23</b>	<b>12,75 = 13</b>	<b>18,1 = 18</b>	<b>17,5 = 18</b>	13

18 platser behövs de tidpunkter (fredag eftermiddag och lördag dagtid) då de två lokaltyperna tillsammans har den högsta beläggingsgraden för sina parkeringar. I detta fall kan därmed cirka 22 % av platserna tas bort från ordinarie p-tal om samnyttjande är möjligt; 18 platser istället för 23.

### 3. Tillämpning och begreppsförklaringar

Nedan följer ett antal rubriker som med tillhörande text syftar till att förklara begrepp, tankesätt och hur parkeringstalen ska användas. Parkering för funktionshindrade med särskilt tillstånd ska till exempel i princip alltid ingå i parkeringstalen och förutsättningarna för sådana parkeringsplatser klargörs nedan.

#### 3.2 Friyta

Tomter ska ordnas så att det i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning *på tomten eller i närheten av den*. Men lagen säger också att en tomt som ska bebyggas som innehåller en eller flera bostäder, lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska ha en tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse *på eller i närheten av tomten*. Om det inte finns tillräckliga utrymmen att anordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta.<sup>23</sup> Parkeringsytorna bör alltså underordnas friytorna på tomter som ska bebyggas med flerbostadshus, fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet. Parkeringsplatserna får då lösas i närheten av tomten genom exempelvis servitutsavtal eller parkeringsköp. Hur stor friyta som behövs per bostad, eller per elev/anställd är ännu inte klargjort i lagtext, men vissa kommuner har tagit fram egna policys. Friytornas kvalitet och utformning är delvis avgörande för hur mycket friyta som är rimligt. Finns tillgängliga parker eller andra rekreationsområden nära kan behovet av friyta vara på tomten mindre.

#### 3.3 Bruttoarea (BTA)

Bruttoarea (BTA) definieras enligt Svensk Standard SS 21054:2009 (eller senaste version). Bruttoarean är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. Bedömningar kan behöva göras av vad som ingår i BTA, men i grunden är definitionen enligt Svensk Standard det som gäller.

#### 3.4 Gångavstånd

Precis som att samhällsplaneringen ofta bygger på att trafikanter kan gå ett antal hundra meter till närmaste kollektivtrafikhållplats, är det även rimligt att räkna med att trafikanter (undantaget rörelsehindrade med särskilt tillstånd) kan gå ett antal hundra meter till närmaste bilparkeringsplats. Idag (år 2015) är det dock sällan fallet eftersom den traditionella parkeringsnormen har krävt bilparkeringsplatser på i stort sett varje tomt. Men eftersom PBL anger att det ska finnas parkering på eller i närheten av tomten är det alltså inte ett krav att parkering alltid ordnas på den egna tomten.

Bilparkeringsplatser för besök och ärende bör vara placerad nära målet om ärendet är kortvarigt, men kan vara på lite längre avstånd för lite mer långvariga ärenden. För boende och verksamma bör acceptabelt avstånd till parkering vara 400-600 meter, då medverkar distansen till val av alternativa färdmedel.<sup>24</sup>

#### 3.5 Parkering för funktionshindrade med särskilt tillstånd

Ytor för angöring och för parkering för funktionshindrade med särskilt tillstånd ska säkras vid planläggning och i bygglag. Enligt BBR: ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig

<sup>23</sup> Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 § och 8 kap. 9 §

<sup>24</sup> Örebro kommun (2013) Parkeringsriktlinjer Örebro kommun, Sam 113/2013, sid. 13

och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri.<sup>25</sup>

### 3.6 Parkeringsköp

Om tillräckligt stort utrymme för parkering (eget och besökande) inte kan ordnas på den egna fastigheten i stadskärnan och innerstaden/zon 1 och 2 kan parkeringsköp tillämpas. Det antal parkeringsplatser som saknas enligt normen kan då köpas på annan fastighet inom rimligt gångavstånd. Friköpsbeloppet för bilparkeringsplats följer kostnader för utbyggnad av garageplats i parkeringshus. Innan en kommunal organisation för parkeringsköp (som kan säkerställa att parkeringsplatser finns för köpet) finns bör dock friköp tillämpas sparsamt (en sådan organisation utreds under 2016). Förutsättningarna måste utredas väl och friköpet ska användas till närliggande bilparkeringar och/eller andra mobilitetsåtgärder.

Vid svårighet att anordna cykelparkering i närhet till entré på grund av platsbrist på den egna fastigheten kan i undantagsfall parkeringsköp tillämpas. Kommunen sätter kompletterande cykelparkeringar inom en radie av max 100 meter från fastigheten. Om det inte finns möjlighet till kompletterande cykelparkeringar inom 100 meter från fastigheten (utan större åtgärder såsom till exempel markinköp) är det inte lämpligt att friköpa cykelparkeringsnormen. Friköpsbeloppet för cykelparkeringsplats följer kostnader för utbyggnad av cykelparkering i parkeringshus.

### 3.7 Särskild utredning

I flera fall anges ett S intill parkeringstalen i tabellerna. Det står för särskild utredning och indikerar att särskild utredning kan vara nödvändigt samt att angivna p-tal kan frångås om särskild utredning motiverar det. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen om särskild utredning är nödvändigt och om utredningen är rimlig, vilken sedan Byggnadsnämnden beslutar om i bygglovsskedet.

I de fall S står intill markmax innebär den särskilda utredningen en möjlighet att både skärpa och frångå angivet markmax. Utgångspunktstalen och angivna markmax gäller i första hand, men om särskilda förhållanden kan motiveras (av bygglovsökande och av kommunen) och S anges intill talen finns möjlighet till en särskild utredning. I flera fall där S är angivet tror kommunen att parkeringsefterfrågan kan variera kraftigt beroende på läge, typ av projekt samt på omgivningar och fysisk struktur. Då möjliggör S olika lösningar istället för att alla projekt måste tillämpa samma parkeringstal.

Utgångspunktstalen finns dock alltid som grund och gäller om ingen utredning görs.

---

<sup>25</sup> BFS 2014:3, BBR 21

## 4. Referenser

### Litteratur

Boverkets författningssamling 2014:3, Boverkets byggregler 21 (BBR 21)

Malmö stad (2010) *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*

Pelle Envall (2013) *Parkering i täta attraktiva städer. Dags att förändra synsätt*. Utgivare: Trafikverket, 781 89 Borlänge

Plan- och bygglag 2010:900

Peter Hartoft Nielsen (2002) *Stationsnærheds-politikken i hovedstadsområdet*

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting (2007). *Policy för parkering: Processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen*.

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling*.

Svensk Standard SS 91 42 21:2006

Sweco (2012) *Parkering för ett attraktivt stadsliv i Örebro*. Version 1.1 2012-10-27

Trivector Traffic (2012) *Grön Resplan för Chalmers campus Johanneberg*

Trivector Traffic (2013) *Parkering som styrmedel. Inspiration till Norrköpings arbete med parkeringsriktlinjer*.

Trivector Traffic; (2014) *Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner*

Umeå kommun (2011) *Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för de centrala stadsdelarna – utställningshandling februari 2011*

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut (2010). *Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI notat 23-2010

Örebro kommun (2013) *Handlingsplan för parkering*, Beslutat av Programnämnd Samhällsbyggnad 2013-10-08

Örebro kommun (2013) *Parkeringsriktlinjer Örebro kommun*, Sam 113/2013

Örebro kommun (2014) *Handlingsplan för stadens byggande, På väg mot vårt framtida Örebro del 2*, version 1.0 2014-07-09

Örebro kommun (2014) *Trafikprogram för Örebro kommun*, Sam 37/2008

## 5. Bilagor

### 5.2 Kostnader för bilparkering

Efterfrågan på parkeringsplatser hänger till viss del ihop med kostnaden för parkeringsplatser. Troligtvis betalar parkeringsanvändarna idag sällan eller aldrig fullt pris för vad det kostar att anlägga och sköta de parkeringsplatser som de nyttjar. En parkeringsplats är aldrig gratis, antingen betalas den av användarna, ingår i lokal-/bostadshyra, läggs på varupriser eller subventioneras/betalas av skattemedel. I tabell 2 nedan redovisas kostnaden för olika typer av parkeringar, enligt Malmö stads parkeringspolicy. I totalkostnaden inkluderas byggkostnad, markpris, ränta, avskrivning och driftskostnader. Markpriserna och kostnaderna varierar i olika delar av landet, men tabellen ger en fingervisning om vad parkeringsanvändare skulle behöva betala för att parkeringskostnaden inte ska sponsras av till exempel varupriser, hyror, lägenhetspriser, grannar eller skattebetalare.

**Tabell 2.** En generell beräkning av kostnaderna för olika sorters parkeringslösningar. (I totalkostnaden ingår såväl ett uppskattat markpris, ränta, avskrivning och driftskostnader. Ett samnyttjande av parkeringen har inte beräknats. Källa: Malmö stads parkeringspolicy och parkeringsnorm, antagen i september 2010

Typ av parkering	Byggkostn./bpl	Totalkostn./bpl och år	Totalkostn./bpl och månad
Markparkering	15 000 – 30 000 <sup>26</sup>	3 500 – 8 000	300 – 700
P-hus	120 000	20 000 – 25 000	1 500 – 2 000
Garage plan -1	250 000	30 000 – 35 000	2 500 – 3 000
Garage plan -2	350 000	35 000 – 45 000	3 000 – 4 000
Garage plan -3	450 000	45 000 – 55 000	4 000 – 4 500

En bilplats i garage utgör cirka 12 procent av byggkostnaden för en 3:a på 75 m<sup>2</sup> (25 000-30 000 kr/m<sup>2</sup>). Få förväntas vilja betala 2 500-3 000 kr/månad så den rabatteras ofta till cirka 900 kr/månad eller mindre. Resten slås ofta ut på samtliga boende i området.<sup>27</sup>

De som parkerar bilen får sällan möjlighet att göra en avvägning mellan den egna nyttan av att parkera och den faktiska kostnaden för att tillhandahålla parkeringsplatsen, enligt en rapport från VTI år 2010. Enligt VTI:s rapport blir därför efterfrågan på parkeringsplatser i städer onaturligt hög, i en samhällsekonomisk mening.<sup>28</sup> Villkoren för att parkera har stor betydelse för individers val av färdmedel för arbetsresor, vilket också många resvaneundersökningar visar. Till exempel gjorde Malmö stad en resvaneundersökning 2008 som visade att vid fri tillgång till bilparkering vid arbetsplatsen väljer över 80 % att ta bilen till jobbet medan endast 45 % väljer bilen till jobbet om det inte är fri tillgång till bilparkering vid arbetsplatsen.

<sup>26</sup> 30 000 kronor för markplats är hämtat ur en tjänsteskrivelse från Stockholms stads Exploateringskontor (Dnr 2013-340-01132) och avser markplats i förort.

<sup>27</sup> Malmö stad (2010) Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö

<sup>28</sup> VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut (2010) Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik. VTI notat 23-2010

### 5.3 Parkeringsdokument i samband med bygglov avseende fastigheten **XX**

*Lämpligt utrymme för parkerings, lastning och lossning av fordon ska i skäligen utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av den.*

PBL kap.3 § 15 punkt 6

Parkeringsdokumentet ska bifogas bygglovsansökan med en förväntad efterfrågan av bil- och cykelparkeringsplatser (enfamiljshus undantaget). Syftet är att redogöra för och dokumentera på vilket sätt Plan- och bygglagens krav om lämpligt utrymme för parkering uppfylls.

#### **Fastighetens ändamål och förväntad efterfrågan på parkering**

**Byggnadens storlek (BTA), antal lägenheter/rumsenheter/kontor/anställda etc.**

**Beräkningar av förväntad parkeringsefterfrågan (räknemall i Excel finns på orebro.se).**

**Ytor för cykel- och bilparkering, utritade antal platser ska redovisas på en måttfatt situationsplan (cpl minimum 0,5m\*2m, bpl minimum enligt VGU)**

**Förutsättningar att resa till och från platsen som kan förväntas påverka efterfrågan på parkering.**

**Utöver parkeringsmöjligheterna ska utrymme för lastning och lossning vid verksamheten redovisas med ett fokus på en trafiksäker lösning**

#### **Åtgärder för att påverka efterfrågan på parkering**

- Bilpool
- Bilparkering i garage under mark för den egna fastigheten
- Bilparkering ordnas i större gemensamhetsanläggning för flera fastigheter
- Grön res-/transportplan

Beskrivning av åtgärden/åtgärderna:

#### **Avtal om parkering**

Särskilt avtal om åtgärderna finns upprättat och bifogat detta dokument

- Ja       Nej

#### **Handläggare**

XX, Trafikenheten på Stadsbyggnadskontoret Örebro kommun

Örebro kommun  
orebro.se



ÖREBRO