

Bollebygds kommun

► **Parkeringsnorm**

Parkeringstal för bil

Uppdragsnr.: 1086763-09 Revision: 1.2 Datum: 2023-12-13



Parkeringsnorm

Parkeringstal för bil

Uppdragsnr.: 1086763-09 Revision: 1.2

Uppdragsgivare: Bollebygds kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Anna Lund
Konsult: Norconsult Sverige AB, Belonasvängen 2A, 941 52 Piteå
Uppdragsledare: Cecilia Sjölin
Teknikansvarig: Karin Gamberg
Handläggare: Annika Stenvall

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
0.9	2023-11-20	Handling för externgranskning	Annika Stenvall	Anna Lund	Anna Lund
1.0	2023-11-22	Färdig handling	Annika Stenvall	Anna Lund	Anna Lund
1.1	2023-11-28	Färdig handling med tillägg efter politisk dragning	Annika Stenvall	Anna Lund	Anna Lund
1.2	2023-12-13	Färdig handling med små textjusteringar	Annika Stenvall	Anna Lund	Anna Lund

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Mål	3
1.3	Syfte	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Resvanor	5
2.2	Biltäthet	8
2.3	Boendetäthet	8
3	Parkeringsnorm	10
3.1	Områdesindelning	10
3.2	Bilparkeringsnorm för bostäder	11
3.3	Bilparkeringsnorm för verksamheter	12
3.4	Ändrad användning av befintlig byggnad	12
3.5	Möjlighet till avsteg från parkeringsnormen	13
3.5.1	Samnyttjande	13
3.5.2	Grönt parkeringsköp	13
3.6	Rekommenderade gångavstånd	14
	Bilaga 1 Beräkningsunderlag	15

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Parkering har en central roll i trafiksystemet och en stor påverkan på hur staden och tätorter upplevs och fungerar. En välbalanserad strategi för hur parkering ska hanteras är därför angelägen. Parkeringsnormer är kommunens regelverk för hur parkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation och beskriver hur många bilplatser som krävs för boende, arbetande, kunder och besökare med flera. Syftet är att skapa en balans mellan att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser utifrån framtagna behovstal. Detta samtidigt som parkeringsnormen ska möta och verkställa kommunens mål och riktlinjer om minskat bilanvändande till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I plan- och bygglagen (2010:900) föreskrivs i 8 kap 9–10 § att "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 [...] det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. [...] Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna 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 skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose. Som stöd för att göra en bedömning av parkeringsefterfrågan tar många kommuner fram en parkeringsnorm som används vid detaljplanering och bygglovsprövning. Parkeringsnormen är riktlinjer och har inte någon direkt rättsverkan och är inte bindande för kommunen. Genom ansvarig nämnd gör kommunen en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Likställighetsprincipen ska dock tillämpas.

1.2 Mål

I Bollebygds kommuns *Mål och budget 2024–2026* finns en vision kring det framtida resandet som säger att "oavsett om du åker inom, till eller från kommunen kan du göra det på ett säkert och hållbart sätt. Utbyggda gång- och cykelvägar och en väl fungerande kollektivtrafik gör det enkelt att ta sig till skola, arbete, aktiviteter och rekreation." Utöver detta finns mål att "utöka kollektivtrafiken i hela kommunen med störst fokus på Olsfors, Hultafors och Töllsjö."

Av *Hållbarhetspolicy för Bollebygds kommun* framgår att kommunen ställer sig bakom Agenda 2030 och de globala målen. Följande av de globala målen bedöms beröras av parkeringsnormen:

- Mål 3 Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar
- Mål 9 Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation
- Mål 11 Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara

1.3 Syfte

Syftet med utredningen är att utifrån statistik från SCB och kommunala mål arbeta fram bilparkeringstal för bostäder och verksamheter samt geografiska zoner för dessa. Utöver detta ska parkeringsnormen beskriva förutsättningar för samnyttjande och rekommenderade gångavstånd samt ge förslag på möjliga åtgärder för avsteg från parkeringstalen.

2 Förutsättningar

2.1 Resvanor

I ett tillägg till kollektivtrafikbarometern genomfördes år 2022–2023 en resvaneundersökning i Västra Götaland. Denna redovisas dels på kommunnivå, dels på regionnivå. För Bollebygds kommun visar denna en färdmedelsfördelning där andelen bilresor uppgår till 71 %, andelen kollektivtrafikresor till 21 %, andelen gångresor 4 % och andelen cykelresor och andelen annat till 2 % vardera.

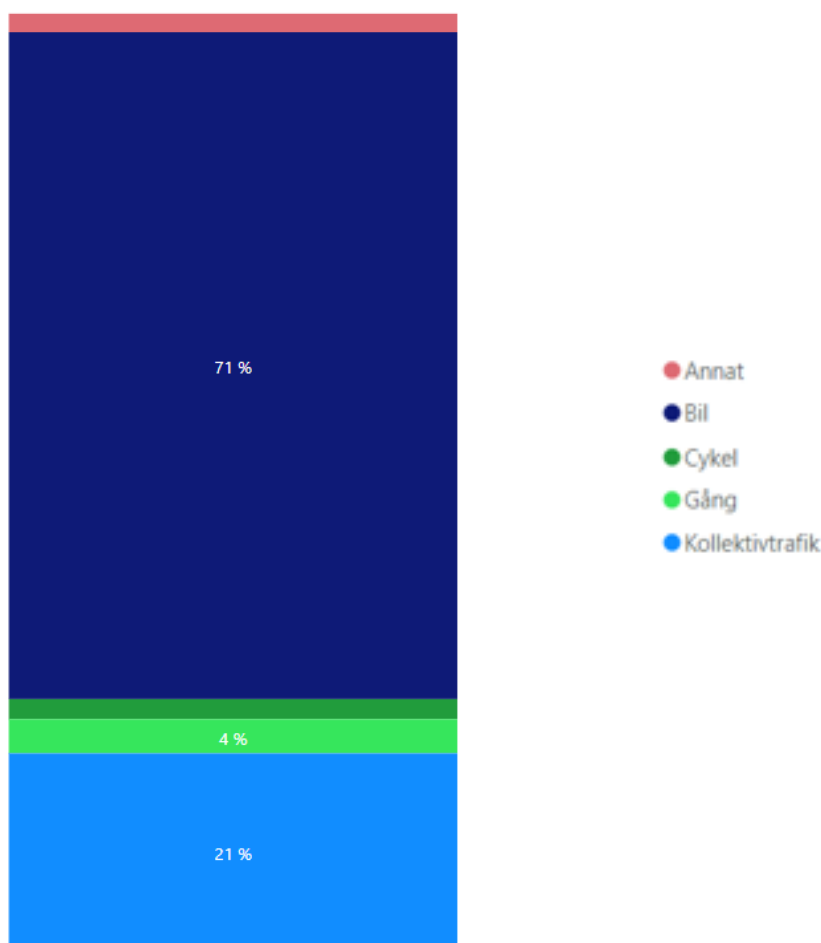


Diagram 1. Färdmedelsfördelning för Bollebygds kommun. (Resvaneundersökning kollektivtrafikbarometern)

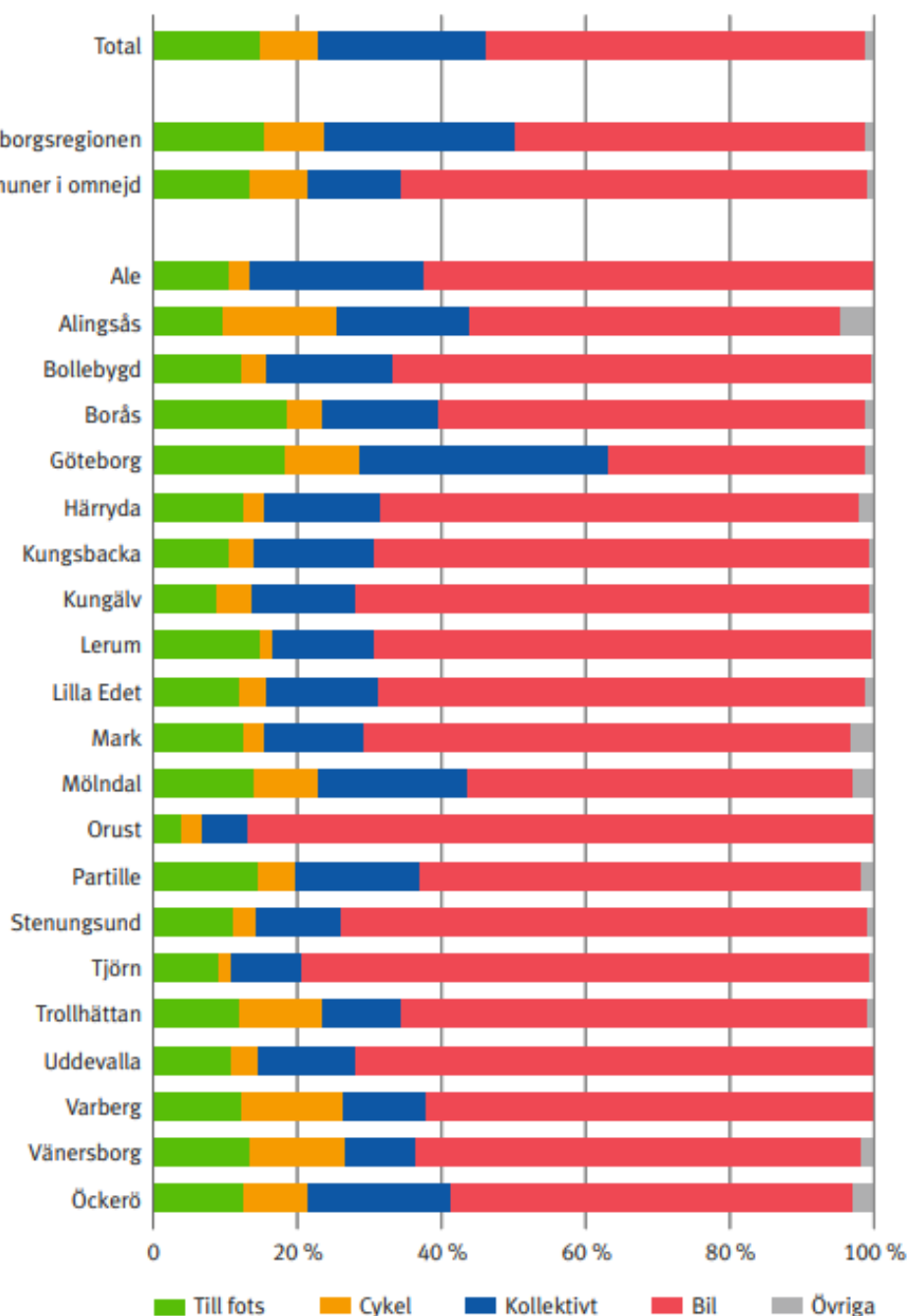
Inom ramen för det västsvenska paketet genomfördes det även år 2017 en resvaneundersökning i 21 kommuner i Västsverige. Resultatet från denna redovisas dels för respektive kommun, dels för invånare i *Göteborgsregionen* samt invånare i *kommuner i omnejd*. Bollebygds kommun ingår i *kommuner i omnejd*. Då antalet deltagande personer från Bollebygds kommun endast var 164 personer har resultaten på kommunnivå stämts av med resultaten för kommuner i omnejd för att säkerställa att resultatet är relevant.

Parkeringsnorm

Parkeringstal för bil

Uppdragsnr.: 1086763-09 Revision: 1.2

Av resvaneundersökningen framgår att för resor på vardagar uppgår andelen bilresor till 66 % i Bollebygds kommun. Andelen kollektivtrafikresor uppgick till 17 %, gångresor till 12 %, cykelresor till 3 % och övriga resor till 2 %. I jämförelse med kommuner i omnejd är andelen kollektivtrafikresor något högre för Bollebygd och andelen cykelresor något lägre. Övriga färdmedel är relativt lika.



Övriga färdmedel är bland annat färdtjänst, taxi, moped/mc och flyg.

Diagram 2. Färdmedelsfördelning för deltagande kommuner. (Resvaneundersökning västsvenska paketet)

För *kommuner i omnejd* finns även statistik över färdmedelsfördelning utifrån resornas längd. För resor under 2 kilometer är andelen bilresor 29 % och för resor under 5 kilometer är andelen bilresor 49 %.

KOMMUNER I OMNEJD	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
<2 km	53 %	14 %	3 %	29 %	1 %
2 – <5 km	10 %	15 %	11 %	64 %	0 %
5 – <10 km	2 %	7 %	10 %	79 %	2 %
10 – <20 km	0 %	3 %	8 %	87 %	2 %
minst 20 km	0 %	0 %	25 %	74 %	0 %

Tabell 1. Färdsättsfördelning per reslängd på vardagar för kommuner i omnejd. (Resvaneundersökning västsvenska paketet)

RESOR UNDER 5 KM	TILL FOTS	CYKEL	KOLLEKTIVT	BIL	ÖVRIGA
Totalt	33 %	14 %	14 %	39 %	1 %
Göteborgsregionen	35 %	13 %	16 %	35 %	1 %
Kommuner i omnejd	29 %	14 %	7 %	49 %	1 %
Kvinnor	35 %	14 %	14 %	37 %	1 %
Män	31 %	13 %	14 %	41 %	2 %

Tabell 2. Färdsättsfördelning på vardagar för resor under 5 kilometer. (Resvaneundersökning västsvenska paketet)

Statistik över arbetspendling för Bollebygds kommun visar på att det är mer än dubbelt så många som arbetspendlar ut ur kommunen än som både bor och arbetar i Bollebygds kommun. Antalet inpendlare är i samma storleksklass som antalet som både bor och arbetar i kommunen.

Arbetspendling	Antal
Totalt antal arbetsplatser i Bollebygd	2883
Antal som bor och arbetar i Bollebygd	1544
Antal inpendlare	1339
Antal utpendlare	3392

Tabell 3. Statistik över arbetspendling för Bollebygds kommun. (SCB)

2.2 Biltäthet

Av statistik över fysiska personer bilinnehav respektive totalt antal bilar framgår att bilinnehavet i Bollebygds kommun haft en relativt uppåtgående trend, men som mattats av under det senaste året. Bilinnehavet i kommunen är högre både jämfört med bilinnehavet i Västra Götaland och med Riket.

År	Fysiska personers bilar/1000 invånare			Totalt antal bilar/1000 invånare		
	Bollebygds kommun	Västra Götaland	Riket	Bollebygds kommun	Västra Götaland	Riket
2018	453	377	376	555	461	477
2019	452	374	373	553	458	474
2020	465	378	378	566	461	476
2021	466	381	380	561	463	478
2022	462	376	375	555	460	474

Tabell 4. Biltätheten i Bollebygds kommun, Västra Götalands län och Riket. Antal bilar/1000 invånare. (Trafikanalys)

I Bollebygds kommun fanns år 2022 utöver ovan nämnda personbilar 98 A-traktorer, vilket motsvarar 10,1 A-traktorer/1000 invånare, samt 37 mopedbilar, vilket motsvarar 3,8 mopedbilar/1000 invånare.

2.3 Boendetäthet

Boendetätheten beskriver antalet bosatta personer per lägenhet eller småhus. I tabellerna nedan anges boendetätheten för olika boendeformer samt lägenhetstyper. År 2022 var boendetätheten för samtliga boendeformer i Bollebygds kommun 2,4 personer/hushåll. För lägenheter mindre än 2 rum och kök är boendetätheten i genomsnitt 1,0 personer/hushåll. För lägenheter med minst 2 rum är boendetätheten i genomsnitt 1,8 personer/hushåll. Boendetätheten i specialbostäder, vilket avser bostäder avsedda för studerande vid universitet eller högskola, för äldre eller funktionshindrande eller för vissa väl avgränsade grupper, är i genomsnitt 1,1 personer/hushåll.

Boendeform	Antal hushåll	Antal personer/hushåll
Småhus, äganderätt	2726	2,6
Småhus, bostadsrätt	35	3,1
Småhus, hyresrätt	39	2,8
Flerbostadshus, bostadsrätt	334	1,7
Flerbostadshus, hyresrätt	686	1,8
Specialbostad	81	1,1
Övrigt boende	34	2,1
Uppgift saknas	142	2,3
Samtliga boendeformer	4077	2,4

Tabell 5. Antal hushåll och antal personer/hushåll i Bollebygds kommun år 2022 fördelat på boendeform. (SCB)

Parkeringsnorm

Parkeringstal för bil

Uppdragsnr.: 1086763-09 Revision: 1.2

Lägenhetstyper	Antal hushåll	Antal personer/hushåll
Lägenheter utan köksutrustning	-	-
1 rum och kokvrå/kokskåp	9	1,0
1 rum och kök	54	1,0
2 eller flera rum och kokvrå/kokskåp	-	-
2 rum och kök	378	1,3
3 rum och kök	366	1,9
4 rum och kök	175	2,4
5 rum och kök	32	2,8
6 eller flera rum och kök	-	-
Uppgift saknas	-	-

Tabell 6. Antal hushåll och antal personer/hushåll i Bollebygds kommun år 2022 fördelat på lägenhetstyp. (SCB)

3 Parkeringsnorm

3.1 Områdesindelning

Indelningen av zoner bygger dels på översiktsplanens avgränsningar för nuvarande centrumbebyggelse och utvecklingsområden för bostäder, dels på avstånd, biltäthet och boendetäthet enligt kriterierna nedan. Gränserna har även anpassats till naturliga gränsdragningar såsom vägar, fastighetsgränser och vattendrag.

Zon 1:

- Närhet till god kollektivtrafik (högst ca 500 meter till järnvägsstation)
- Bra serviceutbud för de närboende
- Hög täthet i bebyggelsen

Zon 2:

- Närhet till god kollektivtrafik
- Ett bra serviceutbud för de närboende
- En viss täthet i bebyggelsen
- Planerade exploateringsområden i översiktsplanen

Zon 3:

- Övriga delar av kommunen

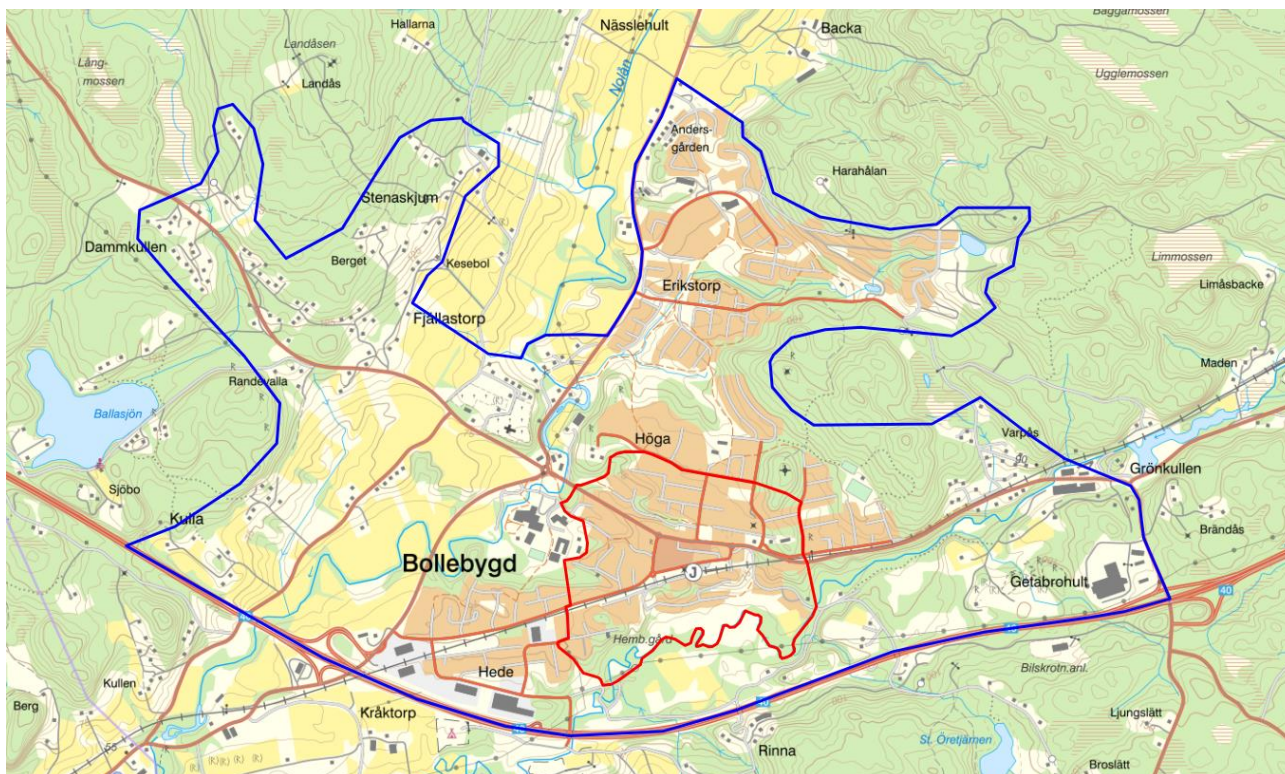


Bild 1. Förslag på gränser för zon 1 och 2.

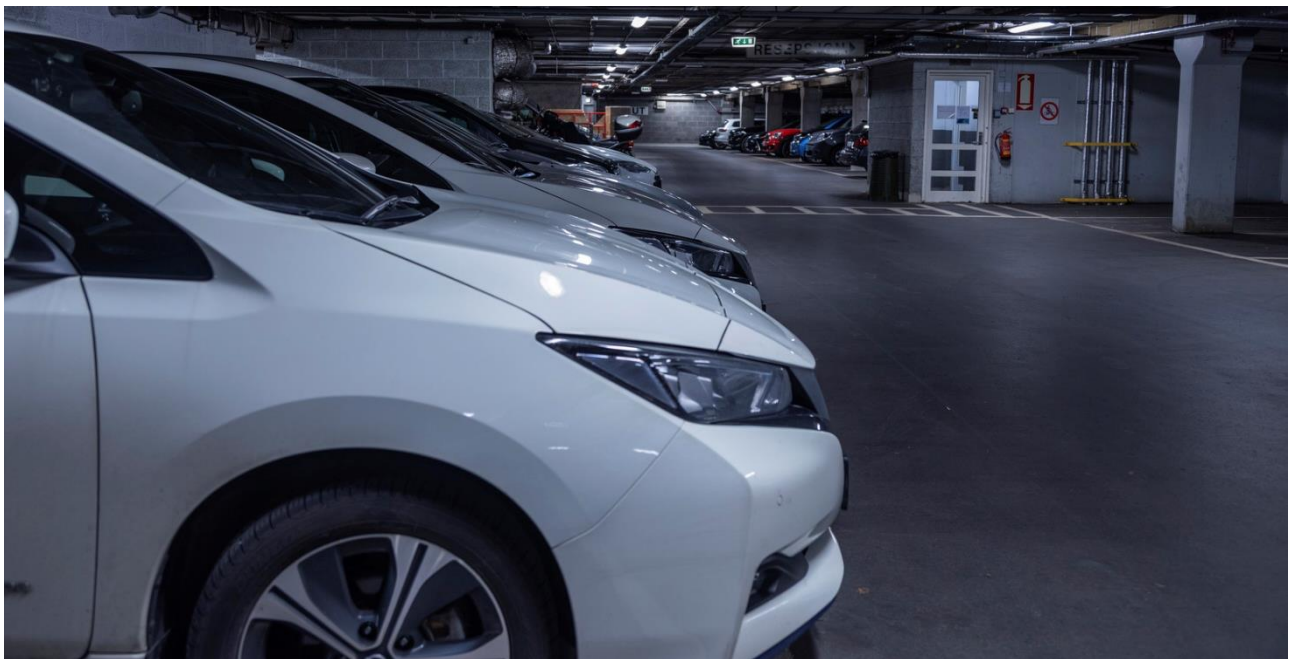
3.2 Bilparkeringsnorm för bostäder

Bilplatsbehovet har beräknats genom att multiplicera förväntad biltäthet med förväntad boendetäthet. Beräkningsunderlag och räkneexempel redovisas i bilaga 1 och 2. Utifrån detta fås följande bilparkeringsnorm inklusive besöksparkering 0,1 bilplatser/lägenhet för bostäder i Bollebygds kommun. Parkeringar för rörelsehindrade tillkommer utöver detta och anläggs i enlighet med Boverkets byggregler.

Zon	Flerbostadshus <2 rok (bpl/lgh)	Flerbostadshus \geq 2 rok (bpl/lgh)	Enbostadshus med gemensam parkering (bpl/lgh)
1	0,5	0,8	1,3
2	0,6	1,0	1,6
3	0,7	1,2	1,9

Tabell 7. Bilparkeringsnorm för bostäder inklusive besöksparkering.

Laddningsmöjligheter för elfordon ska ordnas i enlighet med *Plan- och byggförordningen*.



3.3 Bilparkeringsnorm för verksamheter

Utgångspunkten för att bestämma bilarparkeringsbehovet vid olika verksamheter är att parkering för besökare ska prioriteras före parkering för anställda. Bilplatsbehovet för verksamheter har beräknats genom att multiplicera förväntad arbetstäthet med förväntad bilförarandel. Arbetstätheten beskriver antalet anställda samt besökare per 1000 kvadratmeter BTA. Bilförarandelen har antagits dels utifrån resvaneundersökningen, dels utifrån uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner. Utifrån detta fås följande bilparkeringsnorm för verksamheter i Bollebygds kommun.

Bilplatser/1000 kvm BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentar
Kontor	22	26	30	40 anställda samt
- Anställda	20	24	28	3 besökare per
- Besökare	2	2	2	1000 kvm BTA
Industri	9	10	12	15 anställda samt
- Anställda	8	9	11	2 besökare per
- Besökare	1	1	1	1000 kvm BTA
Lager	2	3	4	5 anställda samt
- Anställda	2	3	4	0 besökare per
- Besökare	0	0	0	1000 kvm BTA
Handel dagligvaror	37	44	51	13 anställda samt
- Anställda	7	8	9	60 besökare per
- Besökare	30	36	42	1000 kvm BTA
Handel detaljvaror	22	26	30	13 anställda samt
- Anställda	7	8	9	30 besökare per
- Besökare	15	18	21	1000 kvm BTA
Restaurang	40	48	56	10 anställda samt
- Anställda	5	6	7	70 besökare per
- Besökare	35	42	49	1000 kvm BTA
Hotell	15	18	21	5 anställda samt
- Anställda	3	3	4	25 besökare per
- Besökare	13	15	18	1000 kvm BTA
Förskola/Fritidshem	13	15	18	15 anställda samt
- Anställda	8	9	11	10 besökare per
- Besökare	5	6	7	1000 kvm BTA
Grundskola och Gymnasium	7	9	10	10 anställda samt
- Anställda	5	6	7	5 besökare per
- Besökare	2	3	3	1000 kvm BTA
Övriga verksamheter såsom vårdinrättningar, idrottsanläggningar mm	Utreds separat			

Tabell 8. Bilparkeringsnorm för verksamheter inklusive besöksparkering.

3.4 Ändrad användning av befintlig byggnad

Vid ändrad användning av befintlig byggnad ställer kommunen i normalfallet inga krav på utökat utrymme för bilparkering inom fastigheten. Däremot ställs krav på att en mobilitetsutredning ska genomföras.

Mobilitetsutredningen ska beskriva befintliga och kommande funktioner som fastigheten ska inrymma, befintliga parkeringsmöjligheter och beläggningen på dessa, hur fastigheten är lokaliserad, tillgänglighet till service, kollektivtrafik och cykelstråk, eventuella mobilitetsåtgärder samt andra förutsättningar som kan påverka mobiliteten. Om denna utredning visar på ett ökat parkeringsbehov kan kommunen ställa krav på

fler parkeringar (inom eller utom fastigheten) eller genomförande av andra mobilitetsåtgärder. Detta bedöms i varje enskilt fall utifrån redogörelsen.

3.5 Möjlighet till avsteg från parkeringsnormen

3.5.1 Samnyttjande

Kravet på parkering kan minskas om en detaljplan eller en fastighet innehåller flera lokalkategorier med olikartade beläggningstal under olika tidsintervall. Något generellt mått på avdrag av parkeringsbehovet vid samnyttjande redovisas inte, då möjligt samnyttjandeavdrag i hög grad beror på den aktuella sammansättningen av olika lokalkategorier. För att beräkna planens eller fastighetens parkeringsbehov kan följande tabell användas tillsammans med behovstalen i tabell 7 och 8. Se räkneexempel i bilaga 1. För att inte bygga bort möjligheten för boende att resa med andra färdmedel än bil har det antagits att maximalt 25 % ska använda bil under vardagar.

Lokalkategori	Beläggning i procent under olika tidsintervall			
	Vardag 10-17	Vardag 17-20	Lördag 10-13	Natt
Bostäder	75	90	90	90
Kontor	90	10	10	10
Industri	90	20	20	20
Handel	50	90	100	10
Skolor	90	10	5	5
Övriga lokaler	Bestäms i varje enskilt fall			

Tabell 9. Parkeringsbeläggning, underlag för samnyttjandeavdrag.

3.5.2 Grönt parkeringsköp

För att ge incitament för fastighetsägare att bidra till hållbara resmönster kan grönt parkeringsköp erbjudas. Grönt parkeringsköp innebär en reduktion av parkeringsnormen i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resebeteende. Syftet är att andelen resande som går, cyklar eller åker kollektivt ska öka. Det sker genom att fastighetsägaren tar ansvar för de transportbehov som fastigheten ger upphov till genom andra åtgärder än att erbjuda bilparkering. Exempel på fastighetsägarens åtagande kan vara:

- Tydlig information till hyresgäster om att fastigheten planerats för hållbart resande och antalet parkeringar är begränsade
- Hög kvalitet på cykelparkeringar och annan cykelinfrastruktur, exempelvis tak, möjlighet för laddning av elcyklar, cykelpump, verktyg mm
- Gratis prova-på-biljetter till kollektivtrafiken för nyinflyttade
- Kostnad för bilparkering särredovisas i avtal och avier och är inte reducerad utan speglar faktisk kostnad
- Cykel- och bilpooler tillhörande fastigheten

Vid grönt parkeringsköp skrivs vanligtvis ett långsiktigt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren som garanterar att villkoren även rör framtida hyresgäster. Vilka åtgärder och hur stort avsteg från parkeringsnormen dessa ska ge bör konkretiseras och arbetas vidare med.

3.6 Rekommenderade gångavstånd

Grundregeln för gångavstånd från bilparkering till målpunkt bör vara att det är kortare för besökare än för boende och anställda, eftersom en långtidsparkerare kan få tolerera ett längre gångavstånd än en korttidsparkerare. I de centrala delarna av staden bör ett längre avstånd kunna accepteras på grund av speciella omständigheter med redan högt exploaterad mark. En angörings- eller parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en entré till en byggnad som är tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Följande maximala gångavstånd rekommenderas för Bollebygds kommun.

Parkeringskategori	Maximalt avstånd
Boendeparkering	
- Zon 1 och 2	300 meter
- Zon 3	200 meter
Besöksparkering	
- Zon 1 och 2	200 meter
- Zon 3	150 meter
Arbetsplatsparkering för verksamheter	
- Zon 1 och 2	400 meter
- Zon 3	300 meter
Angöring	75 meter
Parkering rörelsehindrade	25 meter

Tabell 10. Rekommenderade maximala gångavstånd för parkering.

Bilaga 1 Beräkningsunderlag

Vid beräkning av parkeringsnorm för bostäder har den förväntade boendetätheten (antal boende per bostad) multiplicerats med den förväntade biltätheten (antal bilar per 1000 invånare) för de olika zonerna. Boendetätheten har hämtats från SCB:s statistik över antal personer per hushåll fördelat dels på boendeform, dels på lägenhetstyper. Vid beräkning av den förväntade biltätheten har statistik över biltätheten för de olika zonerna inte funnits tillgängligt. Biltätheten har därför antagits till 400 fordon/1000 invånare i zon 1, 500 fordon/1000 invånare i zon 2 och 600 fordon/1000 invånare i zon 3. Denna uppskattning ger en biltäthet på totalt 528 fordon/invånare för hela kommunen. Detta kan jämföras med statistiken över fysiska personers bilar/1000 invånare som för Bollebygd år 2022 var 462 fordon/1000 invånare. I det senare talet ingår dock inte statistik över personer med förmånsbilar. Då de antagna värdena för de olika zonerna är något högre än fysiska personers bilar/1000 invånare, bedöms att tillräcklig höjd tagits för förmånsbilar samt för eventuell felfördelning mellan de olika zonerna och de antagna värdena kan därmed anses vara rimliga. Besöksparkering har bedömts till 0,1 parkeringsplats per lägenhet.

Räkneexempel parkeringsnorm bostäder

Boendetäthet i flerbostadshus (≥ 2 rok):	1,8
Biltäthet (zon 1):	0,400
Antal bilar/lägenhet i flerfamiljshus:	$1,8 * 0,400 = 0,7$
Antal bilar/lägenhet inkl. besöksparkering:	$0,7 + 0,1 = 0,8$
Parkeringsnorm flerbostadshus (≥ 2rok):	0,8 bilplatser/lägenhet

Parkeringsnorm

Parkeringstal för bil

Uppdragsnr.: 1086763-09 Revision: 1.2

Vid beräkning av parkeringsnorm för verksamheter har arbetstätheten (antal anställda per 1000 kvm BTA) respektive besökstätheten (antal besökare per 1000 kvm BTA) multiplicerats med bilförarandelen (%). Bilförarandelen har uppskattats utifrån resvaneundersökningen och redovisas för olika verksamheter i tabellen nedan. I resvaneundersökningarna framgår inte hur stor andel som färdas i bil som förare respektive passagerare, men utifrån jämförelser med andra resvaneundersökningar bedöms andelen som färdas med bil som passagerare uppgå till ungefär 10 %.

Bilförarandel (%)	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentar
Kontor				40 anställda samt 3 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Industri				15 anställda samt 2 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Lager				5 anställda samt 0 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Handel dagligvaror				13 anställda samt 60 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Handel detaljvaror				13 anställda samt 30 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Restaurang				10 anställda samt 70 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Hotell				5 anställda samt 25 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Förskola/Fritidshem				15 anställda samt 10 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	50	60	70	
Grundskola och Gymnasium				10 anställda samt 5 besökare per 1000 kvm BTA
- Anställda	50	60	70	
- Besökare	30	60	60	
Övriga verksamheter såsom vårdinrättningar, idrottsanläggningar mm	Utreds separat			

Tabell 11. Uppskattad bilförarandel för olika verksamheter.

Räkneexempel parkeringsnorm verksamheter

Arbetstäthet (kontor):	40 anställda/1000 kvm BTA
Besökstäthet (kontor):	3 besökare/1000 kvm BTA
Bilförarandel anställda:	50 %
Bilförarandel besökare:	50 %
Antal bilar/1000 kvm BTA kontor:	$40 * 0,5 + 3 * 0,5 = 21,5$

Parkeringsnorm kontor zon 1: 22 bilplatser/1000 kvm BTA

Parkeringsnorm

Parkeringstal för bil

Uppdragsnr.: 1086763-09 Revision: 1.2

Vid beräkning av parkeringsnorm vid samnyttjande beräknas parkeringsbehovet genom att multiplicera parkeringsbehoven med beläggningsgraderna vid de olika tidpunkterna som anges i tabell 9 och summeras. Den tidpunkt som har störst parkeringsbehov blir dimensionerande. Räkneexempel för en fastighet med 1000 kvm BTA kontor och 1000 kvm BTA handel i zon 1 redovisas nedan:

Räkneexempel parkeringsnorm samnyttjande

Parkeringsbehov kontor utan samnyttjande:	22 bilplatser
Parkeringsbehov handel utan samnyttjande:	37 bilplatser
Totalt parkeringsbehov utan samnyttjande:	59 bilplatser
Parkeringsbehov vardag 10-17:	$22 * 0,9 + 37 * 0,5 = 38$ bilplatser
Parkeringsbehov vardag 17-20:	$22 * 0,1 + 37 * 0,9 = 36$ bilplatser
Parkeringsbehov lördag 11-13:	$22 * 0,1 + 37 * 1,0 = 39$ bilplatser
Parkeringsbehov natt:	$22 * 0,1 + 37 * 0,1 = 6$ bilplatser
Parkeringsnorm vid samnyttjande:	39 bilplatser

Den dimensionerande tidpunkten i räkneexemplet ovan är lördagar klockan 11-13 och det totala bilparkeringsbehovet vid samnyttjande 39 bilplatser, vilket innebär att bilparkeringsbehovet reducerats från 59 till 39 platser.