

Styrdokument

PARKERINGSNORM FÖR ULRICEHAMNS KOMMUN



Våra styrdokument

[Normerande]

Policy - Vår hållning, övergripande
Riktlinjer - Rekommenderade sätt att agera
Regler - Absoluta gränser och ska-krav

[Aktiverande]

Strategi - Avgörande vägval och strategiområden från fullmäktigeberedningar
Program - Avgörande vägval och programområden från andra än fullmäktigeberedningar
Plan - Uppdrag, tidsram och ansvar

Innehåll

1	Bakgrund	5
2	Syfte	5
3	Inledning	5
4	Utgångspunkter	6
4.1	Vad säger plan-och bygglagen?	6
4.2	Vem är ansvarig?	6
5	Förutsättningar.....	7
5.1	Bilnehav.....	7
6	Parkeringszoner.....	8
7	Parkeringsnorm för bostäder	9
7.1	Parkeringsnorm för bil	9
7.2	Parkeringsnorm för cykel	10
8	Parkeringsnorm för verksamheter	10
8.1	Arbetstäthet	11
8.2	Besökstäthet	11
8.3	Färdmedelsfördelning	12
8.4	Parkeringsnorm bil	13
8.5	Parkeringsnorm cykel.....	13
9	Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga	14
10	Reducering av parkeringsnorm.....	14
10.1	Acceptabla gångavstånd - bilparkering	14
10.2	Reducering för bilpool	15
10.3	Reducering vid smålägenheter	16
10.4	Reducering vid samnyttjande.....	17
10.5	Reducering vid eget initiativ.....	18
10.6	Reducering vid särskilda omständigheter inom zon 1	18
11	Tillhandahålla parkering genom avtal	18
12	Särskild utredning	18
13	Räkneexempel 1 - bilpool	19
14	Räkneexempel 2 – samnyttjande	20
15	Räkneexempel - smålägenheter	21

Definitioner

Bilnehav	Andelen bilar per 1000 invånare. Avser fysiska personer.
BTA	Bruttoarea. Arean av samtliga våningsplan, begränsad av omslutande byggnadsverkets utsida. Enligt svensk standard. Utrymmen som inte ska ingå för beräkning av parkeringstal är garage, körytor, pannrum, fläktrum samt förråd i bostadsfastigheter.
Parkeringstal	Antal parkeringsplatser som exploatören/fastighetsägare ska tillgodose vid nybyggnation, ombyggnation etc.
Mobilitetsåtgärder	Åtgärd för att underlätta hållbart resande. Exempelvis åtgärder för att främja cyklande eller kollektivtrafikresande.
Bilpool	Innebär att ett antal personer eller företag delar på en eller flera bilar. Bilen bokas av användaren.
Samnyttjande	Gemensam användning av parkeringsplatser för två eller flera byggnader, lokaler eller verksamheter. Platserna reserveras inte till enskild användare. Förutsätter en kartläggning av beläggning för olika användare vid olika tidpunkter.
Småhus	Avser friliggande en- och tvåbostadshus samt par-, rad- och kedjehus (definition från SCB)

1 Bakgrund

Parkeringsnormen är kommunens sätt att styra tillgången på parkering för både bil och cykel. Normen sätter gräns för det minst antal parkeringsplatser som ska tillhandahållas, både när det gäller bil och cykel. Utgångspunkten är att parkering alltid ska lösas inom den egna fastigheten. Vid förtätning bör parkering ske under mark, i parkeringshus eller på första våning för att nyttja marken effektivt. I Ulricehamn ska det finnas goda kommunikationsmöjligheter med både cykel, bil och kollektivt.

2 Syfte

Syftet med parkeringsnormen är att skapa förutsättningar för god tillgång av parkering. Normen ligger till grund för stadens detaljplanering och vid bygglovsprövning. Normvärdena är vägledande för att skapa tillräckligt många parkeringsplatser för de behov en fastighet eller verksamhet har.

3 Inledning

Parkering har en central roll i trafiksystemet och påverkar hur staden och tätorter upplevs och fungerar. Parkering tar även stora ytor i anspråk som i sin tur påverkar stadsmiljöns attraktivitet. Stora bilparkeringar till lågt pris försvårar också utvecklingen av ett mer hållbart resande kopplad till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Biltätheten i Ulricehamn är högre än riksgenomsnittet och i kommunen förekommer nästan inga avgiftsbelagda allmänna parkeringsplatser. Ur ett parkeringsperspektiv kan en god tillgång av gratis eller billig parkering vara en bidragande orsak till hög biltäthet.

För att minska biltätheten finns det flera sätt att reglera parkering på, som i sin tur kan hjälpa mer hållbara transportsätt som gång-, cykel- och kollektivtrafik att vinna mark. Avgiftsbeläggning och tidsbegränsning av parkering är de vanligaste förekommande regleringsformerna. Avgiftsbeläggning men även tidsregelring av parkering är ett effektivt sätt att öka omsättningen på bilplatser. Vilket i sin tur möjliggör till att fler kan nyttja bilplatser i attraktiva lägen.

Parkeringsförsörjningen måste balanseras väl med avseende på tillgänglighet, markutnyttjande, stadens attraktivitet och ett hållbart transportsystem. Parkeringsnormen och andra styrdokument är viktiga för kommunens långsiktiga mål, samtidigt som det direkt påverkar Ulricehamns invånare. I dagsläget har kommunen däremot ingen aktuell parkeringspolicy eller övergripande parkeringsstrategi.

4 Utgångspunkter

4.1 Vad säger plan-och bygglagen?

I plan-och bygglagen 8 kap, anges följande om parkering:

”9 § 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...”

”...4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon...”

”... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

”10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

4.2 Vem är ansvarig?

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 att ange vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose. Som stöd för att göra en bedömning av parkeringsefterfrågan tar många kommuner fram en parkeringsnorm som används i detaljplanering och bygglovsprövning.

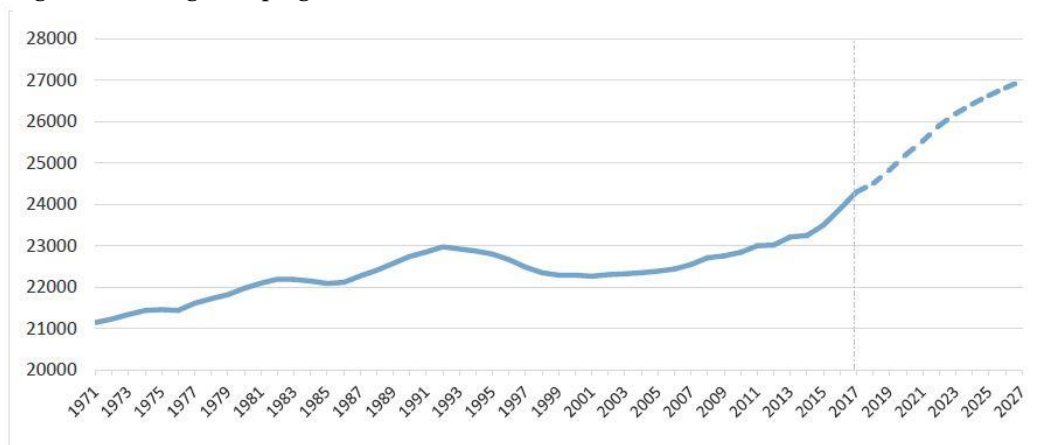
I normen finns riktlinjer för vilka krav som ska ställas på byggherrar och fastighetsägare så att en rimlig efterfrågan på parkering kan tillgodoses. Parkeringsnormen är riktlinjer som inte har någon direkt rättsverkan och inte är bindande för kommunen. Kommunen gör genom Miljö- och byggnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

Likställighetsprincipen ska dock tillämpas så att byggherrar behandlas lika om det inte finns skäl för något annat. Parkeringsnormen är att se som ett lägsta krav på antalet parkeringsplatser och skall inte användas för att beräkna enskilda verksamheters faktiska parkeringsbehov.

5 Förutsättningar

Ulricehamns kommun har ca 24 400 invånare och kommunen har ett mål om att bli 27 000 invånare till år 2025, vilket är en ökning på cirka 10 procent. Från år 2019–2022 förväntas en årlig genomsnittlig tillväxt på över 300 personer till följd av det planerade bostadsbyggandet och födelseantalen. Nedanstående figur visar folkmängd och en framtida prognos.

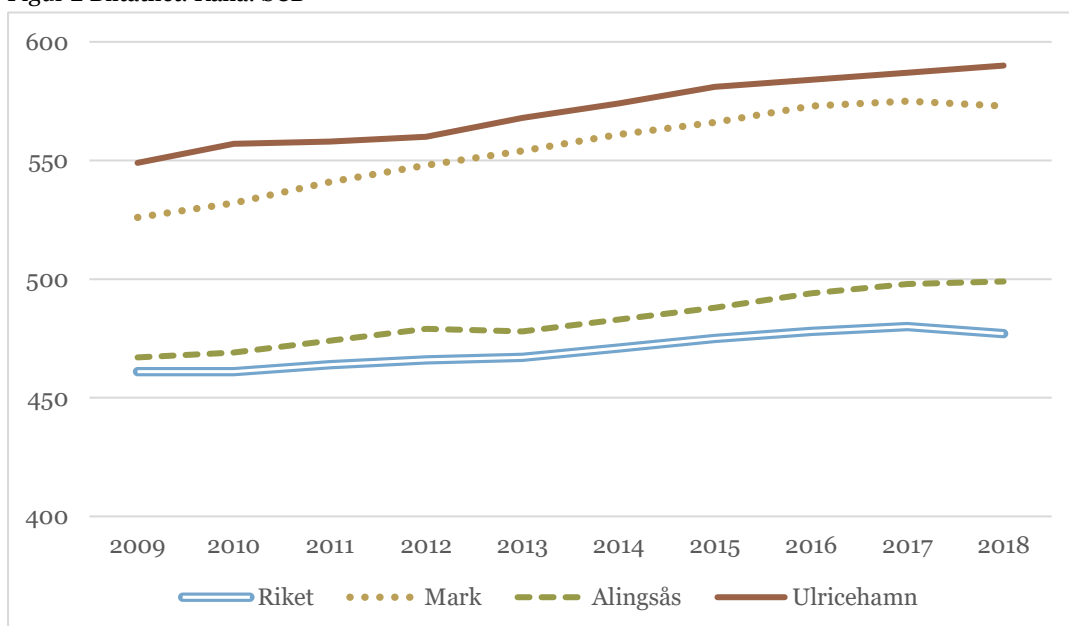
Figur 1 Folkmängd och prognos



5.1 Bilinnehav

År 2018 var bilinnehavet i Ulricehamns kommun 590 bilar/ 1000 invånare. I figuren nedan visas hur bilinnehavet förändrats under en tioårsperiod, där Ulricehamn jämförs med kommunerna Mark, Alingsås och även riket. Bilinnehavet i Ulricehamn är jämförelsevis högre och från år 2009 fram till år 2018 har bilinnehavet ökat med drygt 7 procent.

Figur 2 Biltäthet. Källa: SCB

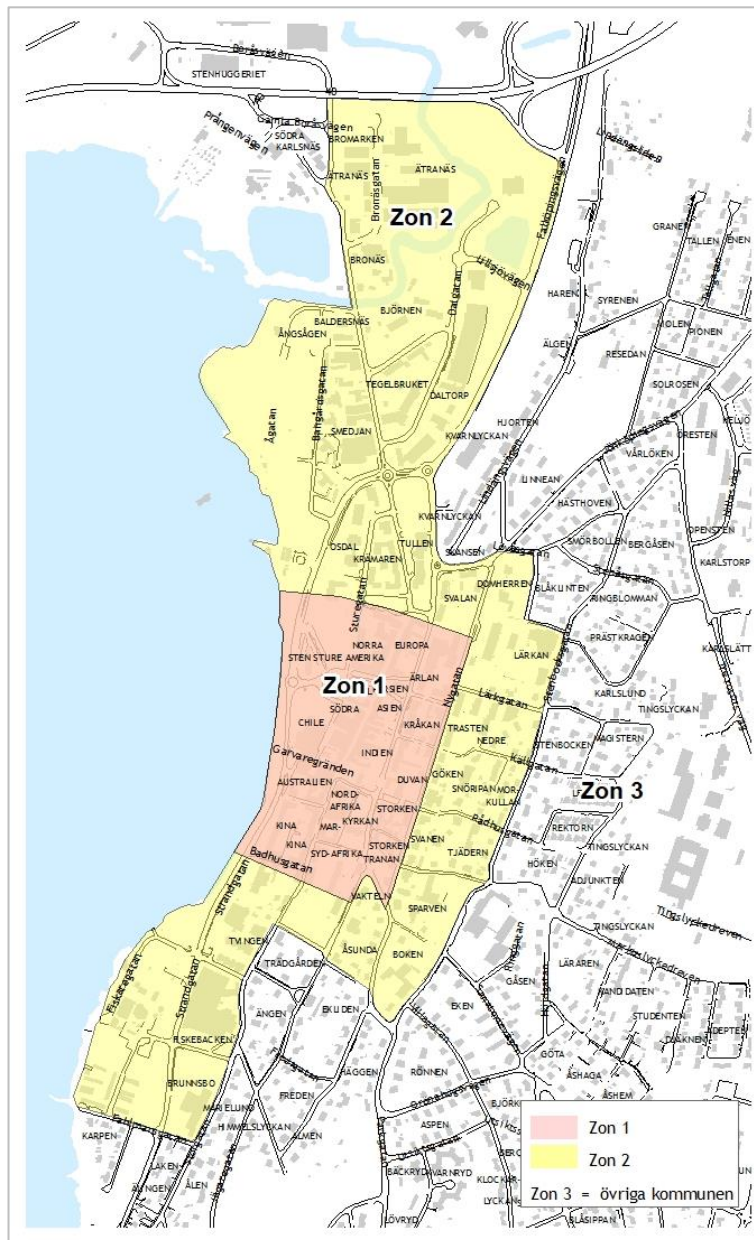


6 Parkeringszoner

Efterfrågan på parkering varierar stort i kommunen och förutsättningarna ser olika ut för resor och parkering. För stadskärnan i zon 1 finns närheten till kommersiell och offentlig service samt förutsättningar att resa kollektivt. Zonerna följer delvis tidigare gränser men har anpassats till verkligheten och Ulricehamns bebyggelseutveckling.

Kommunen har delats in i tre zoner: zon 1-stadskärnan, zon 2-Centrala Ulricehamn och zon 3-Övriga kommunen. Zon 1 - Stadskärnan består till stor del av bebyggelse som uppförts innan bilen blev ett vanligt transportmedel. Stadskärnan är utpekad som fast fornlämningsområde av riksantikvarieämbetet och inom denna zon måste exploatering ske med varsamhet. Zon 2 är centrumzonen och omfattar ett område där det finns en blandning av bostäder, handel och verksamheter. Zon 3 omfattar bostads- och verksamhetsområden i övriga Ulricehamns kommun. Inom zon 3 kan parkering i större utsträckning lösas på den egna fastigheten. Zonerna finns även digitaliserat för att enklare kunna bedöma ett ärende.

Figur 3 Zonindelning



7 Parkeringsnorm för bostäder

Parkeringsnormen är i de flesta fall relaterad till BTA (bruttoarea). BTA är ytan av våningsplanen begränsade av ytterväggarnas utsidor. Parkeringstalet för bil skiljer sig något åt beroende på vilken zon det gäller. Parkeringstalet för cykel finns endast för flerbostadshus och verksamheter. I följande avsnitt beskrivs olika parkeringstal för bostäder.

Beräkning av parkeringstal för bostäder

- ❖ Bilinnehav × boendetäthet=Grundbehov av bilplatser
- ❖ Möjlighet till alternativa färdmedel och mobilitetsåtgärder kan innebära reduktion av bilparkeringsplatser
- ❖ Parkeringsbehovet beräknas så att det finns platser för boende, besökande och arbetande.

7.1 Parkeringstal för bil

För småhus kan bilparkering ofta ordnas på egna tomten eller i gemensamma anläggningar. Gemensamma anläggningar kan möjliggöra samnyttjande, vilket i sin tur kan resultera i att parkeringstalet blir något lägre. En variant kan vara att boendeparkering ordnas på egna tomten medan besöksparkering ordnas i en gemensam anläggning. För flerbostadshus gäller olika parkeringstal beroende på zon.

Tabell 1 Parkeringstal bil-bostäder

Bostadstyp	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Flerbostadshus <i>Parkeringsplats/1000 BTA*</i>	8	8	10
Småhus <i>Parkeringsplats/bostad*</i>	2	2	2

*inkl. 1,0 besöksparkering

7.2 Parkeringstal för cykel

Parkeringstalet för cykel syftar till att säkerställa parkeringsmöjligheten på liknande sätt som för bil. Cykelparkeringen ska prioriteras framför bilparkering, ordnas inom fastigheten och gärna när entrén. Minst en cykelplats per lägenhet ska finnas och parkeringstalet för cykel avser i första hand flerbostadshus. För att öka attraktiviteten på parkeringsplatserna är det en fördel med väderskyddad parkering och gärna i låsta utrymmen. I tabellen nedan visas parkeringstalen.

Tabell 2 Parkeringstal cykel-bostäder

Bostadstyp	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Flerbostadshus <i>Cykelplats/lägenhet</i>	1	1	1
Småhus	-	-	-

8 Parkeringsnorm för verksamheter

Parkeringsbehovet för olika verksamhet utgår från behovet för anställda och besökare. Det är uppskattad arbets- och besökstäthet samt färdmedelsfördelning som avgör behovstalen. Uppskattad andel som reser med bil multipliceras med arbets- och besökstäthet. Vissa typer av verksamheter som till exempel sjukhus eller fritidsanläggning kräver en särskild utredning för att avgöra parkeringsbehovet. Vad en särskild utredning bör innehålla finns beskrivet under rubrik 12.

Beräkning av parkeringstal för verksamheter

- ❖ $\text{Arbetstäthet} \times \text{bilförarandel} = \text{Grundbehov av bilplatser för anställda}$
- ❖ $\text{Besökstäthet} \times \text{bilförarandel} = \text{Grundbehov av bilplatser för besökare}$
- ❖ Parkeringsbehovet för olika verksamhet beräknas utifrån behovet för anställda och besökare.

8.1 Arbetstäthet

Arbetstätheten avser antalet anställda per 1000 kvm BTA. Arbetstätheten varierar mellan olika verksamheter men har för riket tenderat att öka för kontor och minska för industri och handel. Underlag för bedömning har hämtats från Trafikverkets trafikstringsverktyg, handboken Parkeringslexikon samt andra kommuners parkeringsnormer. Siffrorna ska inte ses som exakta värden på arbetstätheten eller besökstäthet utan är genomsnittsvärden lämpade för normberäkning.

Tabell 3 Arbetstäthet

Typ av verksamhet	Arbetstäthet antal anställda/1000 BTA
<i>Kontor</i>	30
<i>Handel</i>	15
<i>Industri</i>	10–25
<i>Skola(grundskola)</i>	80
<i>Restaurang</i>	15
<i>Stormarknad</i>	15
<i>Vård</i>	3

8.2 Besökstäthet

Besökstätheten avser antalet besökare per 1000 kvm BTA. Statistik kring antal besökande för olika målpunkter har inte funnits att tillgå. Besökstätheten har därav bedömts utifrån Parkeringslexikon och andra kommuners parkeringsnormer.

Tabell 4 Besökstäthet

Typ av verksamhet	Besökstäthet antal besökare/1000 BTA	Antagen besökstäthet
<i>Kontor</i>	3–5	4
<i>Småindustri</i>	3–5	3
<i>Handel</i>	30–70	50
<i>Restaurang</i>	80–100	90

8.3 Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelningen har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Verktöget använder bl.a. RES 0506 och andra resvaneundersökningar som källa för såväl alstringstal som färdmedelsfördelning. Resultatet av resvaneundersökningen bryts ner på kommunnivå och på lokalisering i kommunen. Från trafikstringsverktyget har färdmedelsfördelningen för centrala Ulricehamn hämtats för olika verksamheter.

Färdmedelsfördelningen avser både anställda och besökare. Då färdmedelsfördelningen för kontor till största delen utgörs av de anställdas arbetsresor, d.v.s. andelen besökande är relativt lågt, har färdmedelsfördelningen för kontor använts för anställda, oavsett verksamhet. Vid beräkning av bilplatsbehov för besökande används däremot de olika verksamheternas respektive färdmedelsandel.

Tabell 5 Färdmedelsfördelning i procent

Typ av verksamhet	Bil	Kollektivt	Gång/Cykel	Övrigt
<i>Kontor</i>	49	9	41	1
<i>Småindustri</i>	72	5	22	1
<i>Större industri</i>	62	10	27	1
<i>Detaljhandel</i>	38	3	58	1
<i>Förskola</i>	40	4	56	0
<i>Grundskola</i>	25	10	63	2
<i>Restaurang</i>	21	4	73	2
<i>Vård</i>	33	3	63	1

8.4 Parkeringstal bil

Parkeringstalet för verksamheter baseras på tal för anställda och besökande. Parkering för verksamheter har grupperats efter typ av verksamhet. Verksamheter som genererar olika parkeringsbehov kräver en särskild utredning. Utredningen ska innehålla en bedömning av parkeringsbehovet och beräknas. Underlag för bedömning av parkeringsbehov tas fram av fastighetsägare/aktör. Särskild utredning beskrivs under rubrik 12.

Tabell 6 Parkeringstal bil - verksamhet

Typ av verksamhet	Antal p-platser/1000 BTA (för hotell gäller antal platser/rum)	
	Anställda	Besökande
<i>Kontor</i>	14	3
<i>Handel</i>	8	25
<i>Industri</i>	9	3
<i>Skola(grundskola)</i>	6	1
<i>Restaurang</i>	6–10	15–30
<i>Hotell</i>	0,1 bpl/rum	0,1–0,14 bpl/rum
<i>Vård</i>	Särskild utredning	Särskild utredning
<i>Verksamhet med tillfällig vistelse</i>	Särskild utredning	Särskild utredning

8.5 Parkeringstal cykel

För cyklister ska det finnas möjlighet att parkera i nära anslutning till entrén. Cykelparkeringens läge ska prioriteras framför bilparkering. Vädskydd och möjlighet att förvara cykeln i låst utrymme höjer attraktiviteten på parkeringarna. Cyklandet kan variera kraftigt beroende på verksamhet, men möjligheten till en cykelparkering ska finnas för både anställda och besökare. Industrier eller lagerlokaler utanför stadskärnan har ofta mindre behov av cykelparkering. En bedömning från fall till fall får då göras, en tidig diskussion om vilket parkeringsbehov som bedöms finnas ska tas med verksamhetsutövaren.

Tabell 7 Parkeringstal cykel-verksamhet

	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Antal cykelplatser/anställd	0,4	0,4	0,4

9 Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Ulricehamns kommun rekommenderar att minst 5 % av det totala antalet bilplatser är anpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga, men alltid minst en plats. Enligt Boverket skall en bilplats för personer med nedsatt rörelseförmåga ordnas inom 25 m gångavstånd från en byggnads entré. En gångväg mellan byggnadens entré och parkering skall kunna användas av personer med nedsatt rörelseförmåga.

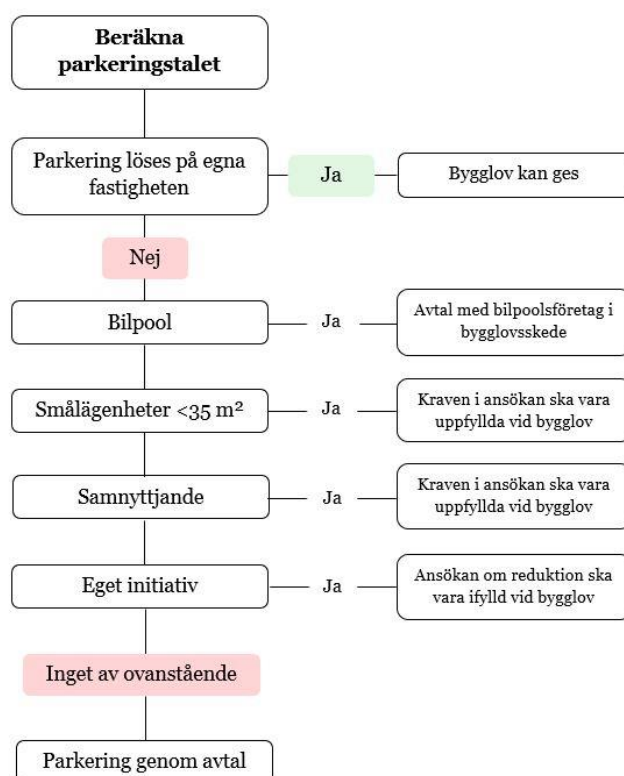
10 Reducering av parkeringstal

Det finns möjlighet för exploatören/fastighetsägaren att göra avsteg från parkeringsnormen. För att kunna göra avsteg krävs alltid en skriftlig ansökan från exploatören/fastighetsägaren. Kraven i ansökan ska vara uppfyllda i samband med bygglovsansökan. Fastighetsägare kan även lämna egna förslag på mobilitetsåtgärder eller beskriva särskilda omständigheter för ett specifikt projekt, det är dock nämnden som beslutar om reduktion eller ej. En reduktion av parkeringstalet används endast för bilparkering. Reducering är inte möjligt för cykelplatser eller parkeringsplatser avsedda för personer med nedsatt rörelseförmåga.

10.1 Acceptabla gångavstånd - bilparkering

I de fall parkering inte kan ordnas på egen fastighet uppstår gångavstånd mellan parkeringsplatsen och målpunkten. Huvudprincipen är att parkeringen ska finnas så nära fastigheten som möjligt, för boende är riktvärdet cirka 300 meter från parkering till målpunkt.

Figur 4 Process vid reduktion



10.2 Reducering för bilpool

En bilpool innebär att ett antal personer delar på en eller flera bilar. En förutsättning för bilpool är god tillgång till kollektivtrafik och service. I Ulricehamns kommun ersätter fem parkeringsplatser en bilpoolsplats. Reducering kan endast medges inom zon 1 eller zon 2. Ett räkneexempel för denna reduktion finns under rubrik 13.

Det finns både kommersiella- och kooperativa bilpoolaktörer. En kommersiell aktör sköter ofta bilpoolsbilar på liknande sätt som en vanlig hyrbil, medlemmen behöver endast tanka. Kooperativa aktörer är i allmänhet en ekonomisk förening där medlemmarna sköter bilpoolsbilarna.

20% Reducering inom zon 1

En fastighet som ligger inom zon 1 och uppfyller nedanstående krav kan få reduktion av parkeringstalet med 20% från grundtalet.

10% Reducering inom zon 2

En fastighet som ligger inom zon 2 och uppfyller nedanstående krav kan få reduktion av parkeringstalet med 10% från grundtalet.

Krav för reduktion

- Parkeringsplatserna ligger inom zon 1 eller zon 2 och bilpoolen ska finnas belägen inom fastigheten.
- Tydlig information om bilpoolen ska framgå vid marknadsföring av bostäderna.
- Medlemskap i bilpoolen ska ingå i avgift/hyran i minst fem år och vara kopplat till lägenheten och inte till en person.

Ett av nedanstående alternativ ska även vara uppfyllt

- Alternativ 1: Sökanden ska i bygglovsskedet lämna in ett skriftligt underlag som beskriver hur bilpoolen ska skötas och hur man kan garantera att bilpoolen finns kvar.
- Alternativ 2: Sökanden ska i bygglovsskedet kunna visa ett avtal med bilpoolsföretag.

10.3 Reducering vid smålägenheter

Smålägenheter är max 35m² och reducereing får endast ske på den del som utgör smålägenheter. Ett räkneexempel för denna reducereing finns under rubrik 15.

Krav för reducereing

- Parkeringsplatserna ligger inom zon 1 eller zon 2
- Väderskyddad cykelparkering med säker låsanordning ska finnas på fastigheten och parkeringstalet ska följa normen. (1 cykelplats/lägenhet)

50% Reducering inom zon 1

En fastighet som ligger inom zon 1 och uppfyller ovanstående krav kan få reducereing av parkeringstalet med 50% från grundalet.

25% Reducering inom zon 2

En fastighet som ligger inom zon 2 och uppfyller ovanstående krav kan få reducereing av parkeringstalet med 25% från grundalet.

10.4 Reducering vid samnyttjande

Det är få arbetsplatsparkeringar som utnyttjas fullt ut under dygnet. Genom att bilister samnyttjar parkeringsplatser kan behov av parkeringsplatser minska. För att samnyttjandet ska fungera är en förutsättning att parkeringsbehovet ser olika ut över dygnet. I de fall en bilist hyr en parkeringsplats så reserveras inte den specifikt för bara en person. För att kunna beräkna samnyttjande krävs kunskap om beläggning för de olika användargrupperna. I tabellen nedan visas beläggningen för olika verksamhetstyper och tidpunkter.

20% Reducering inom zon 1

En fastighet som ligger inom zon 1 kan få reducereing av parkeringstalet med 20% från grundalet.

10% Reducering inom zon 2

En fastighet som ligger inom zon 2 kan få reducereing av parkeringstalet med 10% från grundalet.

Tabell 8 beläggning i procent

	<i>Vardag 10–16</i>	<i>Fredag 16–19</i>	<i>Lördag 10–13</i>	<i>Natt</i>
<i>Bostäder - boende</i>	55–75	55	50	80–90
<i>Bostäder - besökande</i>	30	70	40	50
<i>Kontor</i>	60–80	20	10	20
<i>Handel</i>	40	80–90	100	-
<i>Industri</i>	60–80	10	5	10
<i>Hotell</i>	50	50	30	80
<i>Restaurang</i>	75	40	60	-
<i>Skolor</i>	90	10	5	-

10.5 Reducering vid eget initiativ

Byggherren kan även redovisa egna förslag på åtgärder. Det åligger byggherren att påvisa åtgärdens effekt på bilinnehavet. En bedömningsgrupp inom miljö och samhällsbyggnad utvärderar förslaget och fastställer om reducereing kan medges och i så fall hur stor andel. Här kommer särskilt beaktas om fastigheten redan är bebyggd, närhet till kollektivtrafik eller närhet till andra parkeringsplatser.

10.6 Reducering vid särskilda omständigheter inom zon 1

Vid särskilda omständigheter där parkering inte går att lösa inom egna fastigheten kan byggherren påverka parkeringstalet inom zon 1 genom att påvisa särskilda omständigheter. En bedömningsgrupp inom miljö och samhällsbyggnad utvärderar förslaget och fastställer om reducereing kan medges och i så fall hur stor andel. Här kommer särskilt beaktas om stora delar av fastigheten redan är bebyggd och om det finns värdefulla byggnader.

11 Tillhandahålla parkering genom avtal

Om parkering inte kan ordnas på egna fastigheten och att ingen reducereing medges kan ett officialservitut tecknas. Ett sådant avtal bildas, ändras eller upphävs genom en lantmäteriförrättning. Ett beslut om att upplåta ett officialservitut grundar sig normalt på en överenskommelse mellan fastighetsägare. Huvudprincipen är att parkeringen ska finnas så nära fastigheten som möjligt, för boende är riktvärdet max cirka 300 meter från parkering till målpunkt.

12 Särskild utredning

I vissa fall behövs en särskild utredning för att beräkna parkeringstalet. Detta för att säkerställa en god tillgänglighet och tillräckligt utbud av bil- och cykelplatser. I parkeringsnormen anges endast schabloner. För speciella typer av verksamheter finns inga parkeringstal framräknade, till exempel vårdinrättning och verksamhet med tillfällig vistelse. En särskild utredning kan även bli aktuell vid förtätningsområden.

En särskild utredning bör innehålla:

- En bakgrund/beskrivning till vilken målgrupp som berörs och hur målgruppen förväntas resa. (bil/kollektivt)
- En beskrivning av fastighetens läge
- Vilka förutsättningar finns för att resa med kollektivtrafik och cykel
- Det totala behovet av p-platser
- Beskriv åtgärder som kan minska bilinnehavet/parkeringsplatser

13 Räkneexempel 1 - bilpool

Ett flerbostadshus ska byggas i centrala Ulricehamn. BTA beräknas till totalt 4500 kvm. Fastighetsägaren åtar sig att starta bilpool. Fastigheten får då erhålla en reduktion på 20 procent och minst 5 parkeringsplatser ersätts med 1 bilpool.

Antalet bilplatser beräknas enligt följande:

1. Grundbehov av bilplatser $4,5 \times 8$ bilplatser = 36 bilplatser
2. Innebär en reduktion om 20 % ($0,2 \times 36$ bilplatser = 7,2)
3. Enligt parkeringsnormen motsvarar 5 parkeringsplatser 1 bilpool.
4. Reduceringen på 7,2 parkeringsplatser divideras sedan med 5 för att få fram hur många bilpoolsplatser som ska byggas. ($7,2/5=1,4$ bilpoolplatser)
3. Det totala antalet bilplatser som behöver ordnas blir $28,8+1,4=30$ parkeringsplatser. Inkl. 1 bilpoolsplats och minst en parkering avsedd för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Antalet cykelplatser beräknas enligt följande:

1 per lägenhet, kan inte reduceras.

14 Räkneexempel 2 - samnyttjande

Parkeringsstal vid samnyttjande beräknas genom att multiplicera parkeringsbehoven med beläggningsgraden vid de olika tidpunkterna som anges i tabell 8. Den tidpunkt som har störst parkeringsbehov blir dimensionerande. Exemplet nedan gäller en fastighet med 1000 kvm BTA kontor och handel.

Parkeringsbehovet enligt normen

Parkeringsbehovet kontor utan samnyttjande: 17 parkeringsplatser

Placeringsbehov handel utan samnyttjande: 33 parkeringsplatser

Totalt parkeringsbehov utan samnyttjande: 50 parkeringsplatser

Nedan följer parkeringsbehovet för kontor och handel under olika tidpunkter

Vardag 10–16

$17 \times 0,7 + 33 \times 0,4 = 25,1$ bilplatser

Vardag 16–19

$17 \times 0,2 + 33 \times 0,85 = 31,1$ bilplatser

Lördag

$17 \times 0,1 + 33 \times 1,0 = 34,7$ bilplatser

Natt

$17 \times 0,2 + 33 \times 0 = 3,4$ bilplatser

Antalet parkeringsplatser som måste ordnas efter uträkningen vid samnyttjande mellan kontor och handel blir 34,7 bilplatser vilket är en reduktion med 30,6 procent. Observera att i denna parkeringsnorm ges en maximal reduktion med 20 procent av parkeringsplatserna. Ovanstående exempel reduceras med mer än 20 procent vilket inte är tillåtet. Reduktion blir därav 20 procent av 50 bilplatser.

bilplatser: $50 \times 0,80 = 40$ bilplatser (och minst en parkering avsedd för personer med nedsatt rörelseförmåga)

Figur 5 Beläggningsgrad för handel och kontor i procent

Verksamhet	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Kontor	60–80	20	10	20
Handel	40	80–90	100	-

15 Räkneexempel - smålägenheter

En fastighet för enbart bostadsändamål ska byggas inom zon 1 och kommer bestå av 2 000 kvm BTA. Boarean (BOA) för fastigheten är totalt 1 600 kvm. Av boarean består 700 kvm av smålägenheter och 900 kvm av lägenheter som är större än 35 kvm. För att ta reda på hur stor del av byggnaden som utgörs av smålägenheter divideras 700 kvm med 1 600 kvm. Då får vi fram att 43,75% av byggnaden är smålägenheter.

Antalet bilplatser beräknas enligt följande:

1. Grundbehov av bilplatser beräknas för totalt BTA (2000 kvm) 2×8 bilplatser = 16 bilplatser
2. En reduktion om 50 % får endast ske för den del som utgör smålägenhet.
Dvs. 43,75%. Beräkning för detta blir: $0,5 \times 0,4375 \times 16 = -3,5$ bilplatser.
4. Det totala antal bilplatser som behöver ordnas efter reducering blir $16 - 3,5 = 12,5$ bilplatser (avrundas till 13) och minst en parkering avsedd för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Antalet cykelplatser beräknas enligt följande:

1 per lägenhet, kan inte reduceras.