

# Mobilitetsnorm

## Mobilitetsnorm 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 Markplanerings och exploateringsnämnden, den XXX

Dokumentansvarig på politisk nivå: Markplanerings- och exploateringsnämnden  
Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen,  
Stadsbyggnadsavdelningen, Stadsmiljö och Trafikenheten

## Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Inledning och förutsättningar.....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1 Lagkrav och styrdokument.....   | 4         |
| 1.2 Frågor om dokumentet och tillämpningen .....                                    | 5         |
| <b>2. Mobilitetsnorm.....</b>   | <b>6</b>  |
| 2.1 Typområden .....  | 6         |
| Typområde 1 – t.ex. City, Södra Ladugårdsängen .....                                | 7         |
| Typområde 2 – t.ex. Brickebacken, Hjärsta.....                                      | 7         |
| Typområde 3 – t.ex. Hovsta, Garphyttan .....  | 7         |
| Typområde 4 – Övriga kommunen utanför tätorterna.....                               | 7         |
| 2.2 Flexibla mobilitetslösningar .....  | 8         |
| 2.3 Parkeringstal .....   | 8         |
| Enbostadshus .....  | 9         |
| Flerbostadshus, antal parkeringsplatser per 1000m <sup>2</sup> BTA .....            | 9         |
| Smålägenheter i flerbostadshus, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA.....       | 10        |
| Industri och lager, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA .....                  | 10        |
| Kontor, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA .....                              | 10        |
| Sjukhus/vårdverksamhet, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA .....              | 10        |
| Handel och övrig kommersiell service, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA..... | 11        |
| Förskola och grundskola, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA .....             | 11        |
| Hotell, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA.....                               | 11        |
| Restaurang, antal platser per 1000m <sup>2</sup> BTA .....                          | 12        |
| Samlingslokaler, idrottsplatser och övrigt .....                                    | 12        |
| 2.4 Besöksparkering .....   | 13        |
| 2.5 Samnyttjande .....  | 13        |
| <b>3 Tillämpning och begreppsförklaringar.....</b>                                  | <b>14</b> |
| 3.1 Friyta .....  | 14        |
| 3.2 Bruttoarea (BTA) .....  | 15        |
| 3.3 Gång- och cykelavstånd.....   | 15        |
| 3.4 Angöring och parkering för rörelsehindrade .....                                | 15        |
| 3.5 Parkeringsköp .....   | 15        |
| 3.6 Kostnader för bilparkering .....  | 16        |
| <b>4 Referenser.....</b>  | <b>17</b> |
| Litteratur .....  | 17        |
| <b>Bilaga 1 – Mobilitetsåtgärder .....</b>  | <b>18</b> |
| Introduktion.....   | 18        |

# 1. Inledning och förutsättningar

En ny flexibel parkeringsnorm med större fokus på mobilitet och fastighetsspecifika förutsättningar är högt prioriterat för att bättre stämma överens med dagens utmaningar gällande parkering. Att en ny flexiblere 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>.

Flexibla parkeringstal infördes i Örebro kommun år 2016 då bland annat cykelparkeringstal arbetades in i normen. Ett urval av mobilitetsåtgärder medgav reducerat antal bilparkeringsplatser, dock ställdes alltid krav på bilparkering oavsett lokala förutsättningar och antal mobilitetslösningar som ordnades som motprestation till ett lägre parkeringstal. I en utvärdering som genomfördes 2022<sup>2</sup> framfördes bland annat önskemål om en ökad flexibilitet med en slopad miniminivå för antal bilparkeringar för att uppnå ett större fokus på mobilitet ur ett helhetsperspektiv. Genom att kommunen inte tvingar fram parkering kan ytor som annars hade använts till bilparkering frigöras till förmån för andra mervärden som exempelvis attraktiva boendemiljöer och mobilitetstjänster. På så sätt uppnås ett mer effektiv markutnyttjande.

I takt med att Örebro kommun växer och utvecklas behöver parkeringsnormen anpassas med större fokus på hållbara och mer flexibla parkeringslösningar. Nya planer och exploateringar måste främja hållbara färdmedel framför den privatägda bilen och utan att parkeringsytor överdimensioneras. Detta sker genom att gå från en parkeringsnorm till en mobilitetsnorm. Det innebär att fokus går från att räkna ut och ställa krav på parkering, till att fokusera på mobilitet, fastighetsspecifika förutsättningar och vilka lösningar som kan erbjudas för att underlätta vardagslivet för kommuninvånarna.

## 1.1 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 obebyggda 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 och 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>3</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.

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

<sup>2</sup> Utvärdering av Örebro kommuns parkeringsnorm, 2022, Moe 491/2023

<sup>3</sup> Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 §, 8 kap. 9 § och 8 kap. 10 §

Det är fastighetsägaren som bär ansvaret att anordna parkeringsplatser i skälig utsträckning för tomten/tomterna. Kommunen är inte skyldig att ordna parkeringsplatser till andra fastighetsägare, men kan ställa vissa krav på fastighetsägarens parkeringsplatser, till exempel gällande antal, utseende och läge. Örebro kommun beskriver gällande krav och riktlinjer i denna mobilitetsnorm, de är dock inte bindande för kommunen och har inte någon direkt rättsverkan. Vid bygglovsprövningen är normen vägledande i bedömningen om kraven i PBL är uppfyllda. I Örebro kommun är det Stadsplaneringsavdelningen som granskar utredningar som är kopplade till mobilitetsnormen.

Mobilitetsnormen har sin utgångspunkt i Örebro kommuns Trafikstrategi<sup>4</sup> som i sin tur är grundad i kommunens översiktsplan och program för hållbar utveckling. Trafikstrategins övergripande mål är att andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka. I Örebro tätort ska antalet bilresor minska. Trafikstrategin innehåller även en rad olika kompletterande mål och en övergripande strategisk inriktning med två huvudspår:

- 1. Minska behovet av längre fysiska förflyttningar genom rumslig närhet till vardagliga målpunkter och digital tillgänglighet.**
- 2. Skapa incitament för att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik eller andra delningstjänster framför privatbil när vi behöver förflytta oss.**

## 1.2 Frågor om dokumentet och tillämpningen

Vid frågor eller funderingar om detta dokument, kontakta i första hand Stadsmiljö- och trafikenheten på Stadsplaneringsavdelningen. På orebro.se, under avsnittet Parkering, finns mer information och fler förklaringar till parkeringstalen.

---

<sup>4</sup> Trafikstrategi för Örebro kommun, Moe 127/2023, 2024

## 2. Mobilitetsnorm

Mobilitetsnormen gäller vid all nybyggnation, tillbyggnad, ändrad användning eller inredning av ytterligare bostad eller lokal i Örebro kommun<sup>5</sup>. Kommunen ansvarar för den övergripande mobilitetsnormen och prövar i enlighet med regleringen i plan- och bygglagen i vilken omfattning fastighetsägare och exploatörer ska ordna parkering. Mobilitetsnormen är ett stöd för bedömningen av parkeringsefterfrågan både vid detaljplanering och bygglovsprövning. Mobilitetsnormen har inte någon rättsverkan och är inte bindande för kommunen.

Grundtanken med mobilitetsnormens arbetsgång är att sökande gör en fastighetsspecifik utredning som redovisar vilket typområde fastigheten ligger i samt vilka mobilitetslösningar som ska implementeras. Utifrån detta föreslår sökande antal parkeringar inom ett fast spann. Örebro kommun bedömer sedan om redovisad utredning är rimlig kopplad till typområde, mobilitetslösningar och antal parkeringsplatser. Utgångspunkter för parkering och mobilitet kan även finnas i planbeskrivningen i detaljplaneskedet, då Stadsplaneringsavdelningen redan formulerat grundtankar om området kopplat till typområde och parkeringstal enligt spannet i mobilitetsnormen.

### 2.1 Typområden

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. Med korta avstånd till vardagliga målpunkter och god tillgång till gång, cykel, kollektivtrafik och/eller mobilitetslösningar som resalternativ minskar efterfrågan på bilparkering. Oftast går det att göra en generell uppdelning mellan tätort och landsbygd, avseende efterfrågan av bil. Åtminstone är korrelationen mellan hög befolkningstäthet och lågt bilinnehav stark.<sup>6</sup>

Genom att analysera en fastighets förutsättningar kan den placeras i olika typområden, som framgår nedan. Med hänsyn till skillnader i bland annat kollektivtrafikutbud, arbetsplatstäthet, serviceutbud och möjligheter att gå och cykla – alltså skillnader i möjlighet att leva eller besöka platsen utan egen bil – är det lämpligt att dela in staden och kommunen i typområden med olika villkor för antal parkeringsplatser. Typområdena gäller för både cykel- och bilparkering. Generellt bedöms efterfrågan på cykelparkeringsplatser vara störst i typområde 1 och 2 som har bäst tillgänglighet till service, kapacitetsstark kollektivtrafik, cykelstråk och andra förutsättningar som gynnar ett lågt bilinnehav. Efterfrågan på bilparkeringsplatser bedöms vara störst i mer perifera lägen, typområde 3 och 4. Mobilitetslösningar som framgår i kapitel 2.2 kan minska behovet av antal parkeringsplatser för bil.

Gränserna för typområdena är inte exakta utan gör parkeringstalen mer anpassade efter var i kommunen, staden och stadsdelen som en exploatering faktiskt sker. En plats kan med tiden därför klassas som ett annat typområde om området utvecklas. Eftersom alla typområden omfattas av ett spann så går det att justera parkeringstalet beroende på hur väl området stämmer överens med de kriterier som finns för just det typområdet. Exempel på stadsdelar kopplat till typområdena nedan ska endast betraktas som typfall

<sup>5</sup> Vid tillbyggnad, ändrad användning eller inredning av ytterligare bostad eller lokal räknas p-talet utifrån den tillkommande lokaltypens yta.

<sup>6</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).

då förutsättningarna på plats kan se olika ut beroende på var en specifik fastighet är belägen.

I typområde 1 ska markparkering undvikas och endast tillskapas i undantagsfall, bortsett från parkering för rörelsehindrade och angöringsplats.

För exempelvis renodlade verksamhetsområden är inte alla kriterier aktuella att uppfylla. Det är inte nödvändigt att verksamheter ligger i ett område med blandad bebyggelse för att klassas som ett visst typområde. För verksamhetsområden eller liknande homogen bebyggelse är det desto viktigare att ta hänsyn till andra förutsättningar, till exempel kollektivtrafik och cykelvägnätet i närområdet.

#### **Typområde 1 – t.ex. City, Södra Ladugårdsängen**

- Tät bebyggelse med en blandning av bostäder, kontor och kommersiell verksamhet.
- Gångavstånd till service, handel och kulturutbud.<sup>7</sup>
- Närhet till finmaskigt och sammanhängande cykelvägnät<sup>8</sup>.
- Närhet till kollektivtrafik med god turtäthet.<sup>9</sup>

#### **Typområde 2 – t.ex. Brickebacken, Hjärsta**

- Området karaktäriseras av flerbostadshus och/eller centralt belägna småhusområden med relativt hög täthet, verksamheter och annan service.
- Cykelavstånd till service, handel och kultur som erbjuds i typområde 1 eller lokal kärna.
- Närhet till finmaskigt och sammanhängande cykelvägnät.
- Närhet till kollektivtrafik med relativt god turtäthet.<sup>10</sup>

#### **Typområde 3 – t.ex. Hovsta, Garphyttan**

- Området karaktäriseras huvudsakligen av mindre flerbostadshus, radhus och villor.
- Cykelavstånd till service och handel eller motsvarande i lokal kärna.
- Tillgång till kollektivtrafik med lägre turtäthet.<sup>11</sup>
- Cykelvägnätet är mindre sammanhängande och innebär i större utsträckning cykling i blandtrafik

#### **Typområde 4 – Övriga kommunen utanför tätorterna**

- Resterande delar av kommunen där de andra typområdena inte passar in och förutsättningarna för hållbart resande och parkering bedöms vara avsevärt annorlunda än resterande typområden.

<sup>7</sup> Definition av gång- och cykelavstånd finns under kapitel 3.3.

<sup>8</sup> Se huvudnät för cykel i Örebro kommuns översiktsplan, [extra.orebro.se/oversiktsplan/trafik](http://extra.orebro.se/oversiktsplan/trafik)

<sup>9</sup> En kollektivtrafikhållplats med maximalt 10-minuters trafik nås inom 400 meter.

<sup>10</sup> En kollektivtrafikhållplats med maximalt 20-30 minuters trafik nås inom 400-600 meter

<sup>11</sup> En kollektivtrafikhållplats med minst 1 tur per timme nås i närområdet

## 2.2 Flexibla mobilitetslösningar

För att underlätta hållbara resvanor och minska efterfrågan på bilparkering kan olika mobilitetslösningar nyttjas i mobilitetsnormen. Grundtanken med de flexibla mobilitetslösningarna är att exploatörer och fastighetsägare själva ska välja de mobilitetslösningar som är mest lämpliga utifrån lokala förutsättningar (typområde) och lokaltyp. Val av mobilitetslösningar ska redovisas och motiveras i den fastighetsspecifika utredning som ska tas fram kopplat till mobilitetsnormen och påverkar i slutändan parkeringstalet för bil. Cykelparkeringstalen kan inte bytas ut mot andra mobilitetslösningar.

Val av mobilitetslösningarna bör analyseras utifrån fastighetens förutsättningar och i analysen kan olika aspekter beaktas, till exempel målgrupp och förväntade resmönster, utbud av kollektivtrafik, gång- och cykelavstånd till målpunkter och närhet till service och handel. Ett paket av mobilitetslösningar som kompletterar varandra och skapar goda förutsättningar till att välja cykel, kollektivtrafik eller annan delningstjänst framför egen bil bör eftersträvas.

I tillhörande bilaga<sup>12</sup> framgår exempel på mobilitetslösningar som är rangordnade efter förväntad effekt för att öka det hållbara resandet i och med dess implementering. Bilagan ska betraktas som ett urval av mobilitetsåtgärder och dessa kan ersättas med andra likvärdiga åtgärder som Örebro kommun bedömer har samma effekt. Örebro kommun bedömer i vilken utsträckning valda mobilitetsåtgärder bidrar till ett lägre parkeringstal. Fastighetsägaren ansvarar för att mobilitetslösningarna finns kvar över tid och följs upp.

## 2.3 Parkeringstal

Parkeringstalen är uppdelade efter vilken markanvändning som planeras, exempelvis bostäder, kontor eller skola. Varje lokaltyp har ett spann för bil och cykel där spannets omfattning skiljer sig beroende på typområde. I mobilitetsnormen beräknas behovet av parkeringsplatser med BTA som räkneshätt. Som utgångspunktstal kan sökande lägga sig i mitten på spannet för att sedan gå uppåt eller nedåt beroende på vilka eller hur många mobilitetslösningar som genomförs eller exempelvis vilka lokala förutsättningar som finns.

Taket i spannet anger hur många parkeringar som maximalt får anläggas i markplan. Vill en exploatör bygga fler parkeringsplatser än vad som är tillåtet enligt detta markmax måste överskridande p-platser byggas i parkeringshus eller parkeringsgarage. För vissa verksamheter kan behovet av parkering se olika ut. I den fastighetsspecifika utredningen förs då en dialog mellan kommun och fastighetsägare för att bedöma om parkeringstalet kan avvika från spannet.

I parkeringstalen nedan finns typområden där spannet sträcker sig från 0 och uppåt. Dessa tal innefattar antalet parkeringar för boende och/eller anställda. Besöksparkeringar är därför inte alltid inräknat. Antalet besöksparkeringar ska alltid särredovisas. Det är alltid fastighetsägarens ansvar att ordna besöksparkering, plats för angöring och parkering för rörelsehindrade. Hur många besöksparkeringar som ska anläggas presenteras i kapitel 2.4.

---

<sup>12</sup> Mobilitetsåtgärder- bilaga till mobilitetsnormen, 2024



P-tal 0 är endast möjligt i de spann som anges om fastigheten har god förutsättning till hållbart resande kopplat till fastighetens geografiska placering och etablerar mobilitetslösningar som färdmedelsalternativ. Örebro kommun bedömer om p-tal 0 är lämpligt i varje enskild utredning. Besöksparkering är inte ett krav vid p-tal 0 men i den fastighetsspecifika utredning som tas fram kopplat till mobilitetsnormen ska tillräckligt starka argument lyftas för att se till att fastighetens besökande inte förväntas resa med bil. I praktiken innebär detta att presentera en trovärdig helhetslösning med ett starkt hållbart och bilfritt koncept som tydliggörs genom marknadsföring och kommunikation gentemot boende och verksamma.

En fastighet kan inte ha totalt 0 platser då det alltid behövs plats för att möjliggöra parkering för rörelsehindrade samt en angoringsplats enligt Boverkets byggregler<sup>13</sup>.

Vid ändrad användning, tillbyggnad eller någon annan form av förtätning i typområde 1 eller 2 där goda förutsättningar för hållbart resande finns behöver oftast ingen bilparkering tillskapas. Detta på grund av att ny parkering inom fastigheten oftast medför negativ påverkan på friytor eller försämrade gårdsmiljöer. Om sökande anser att ett utökat behov av bilparkering finns vid ändrad användning behöver efterfrågan påvisas i den fastighetsspecifika utredningen. Vid all form av förtätning uppmuntras en helhetsbedömning av befintlig parkeringssituation, där en överdimensionerad p-yta i stället kan användas till andra funktioner och antalet parkeringsplatser kan minska eller omfördelas.

Minst 50 procent av cykelparkeringarna bör vara väderskyddade och/eller vara lokaliserade i cykelförråd. Detta gäller för alla typområden och lokaliteter utom enbostadshus. Cykelparkering ska finnas nära entré vilket är särskilt viktigt för besökande. Örebro kommun rekommenderar ett centrumavstånd på 0,7 meter för en vanlig cykel och pollare bör placeras med minst 1 meters mellanrum. Cykelparkering med läsbarhet mot ram är en standard som alltid ska eftersträvas<sup>14</sup>.

### Enbostadshus

Gemensamma bilparkeringsanläggningar där även besöksparkering innefattas uppmuntras i första hand. Detta innebär att mer friyta frigörs på den enskilda fastigheten. I andra hand ska enbostadshus inrymma parkering på egen fastighet. Cykelparkering sker på den egna fastigheten. Utgångspunkten för bilparkeringsplats vid enbostadshus är 1 per bostad. Sammanbyggda enbostadshus, exempelvis radhus, i typområde 1 kan räknas med ett lägre parkeringstal för bil (0-1) då förutsättningarna för hållbart resande bedöms tillräckligt goda. Besöksparkering framgår i kapitel 2.4.

### Flerbostadshus<sup>15</sup>, antal parkeringsplatser per 1000m<sup>2</sup> BTA

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0–7            | 0–9            | 2–12           | 4–15           |
| <b>Cykel</b> | 35–40          | 30–35          | 25–30          | 20–25          |

<sup>13</sup> En angoringsplats 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 angoringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri. (BFS 2014:3).

<sup>14</sup> Cykelparkering (2016) Riktlinje för Örebro kommun

<sup>15</sup> Bostadshus med minst tre bostadslägenheter och lägenheterna har en bostadsarea över 35m<sup>2</sup>.

**Smålägenheter<sup>16</sup> i flerbostadshus, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområdet<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-4             | 0-5            | 0-6            | 4-10           |
| <b>Cykel</b> | 35-40           | 30-35          | 25-30          | 20-25          |

**Industri och lager, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-5            | 3-9            | 5-10           | 5-12           |
| <b>Cykel</b> | 5-15           | 5-15           | 3-10           | 3-10           |

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

**Kontor, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-4            | 0-9            | 4-12           | 6-14           |
| <b>Cykel</b> | 15-30          | 12-30          | 10-25          | 8-25           |

Baserat på ca 30-50 anställda per 1 000 m<sup>2</sup> BTA och cirka 3-6 besökande per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. För denna lokaltyp ingår besöksparkering i p-talet men ska särredovisas i den fastighetspecifika utredningen.

**Sjukhus/vårdverksamhet, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-10           | 6-12           | 6-15           | 8-16           |
| <b>Cykel</b> | 20-30          | 20-30          | 15-25          | 10-20          |

Cirka 80 % av bilparkeringstalen bedöms uppfylla besökarens parkeringsefterfrågan. För denna lokaltyp ingår därför besöksparkering i p-talet men ska särredovisas i den fastighetspecifika utredningen.

<sup>16</sup> Enligt Boverkets byggregler (BBR) definieras smålägenheter som lägenheter med en maximal bostadsarea på 35 m<sup>2</sup>

**Handel och övrig kommersiell service, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-15           | 0-18           | 6-25           | 6-30           |
| <b>Cykel</b> | 30-40          | 30-35          | 20-30          | 15-25          |

Cirka 80-90 % av bilparkeringstalen bedöms uppfylla besökarens parkeringsefterfrågan. Baserat på ca 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 för bilparkering, medan det för detaljhandel och närservice är rimligt med en betydligt lägre utgångspunkt. Utöver parkeringsmöjligheterna ska utrymme för lastning och lossning vid verksamheten redovisas med ett fokus på en trafiksäker lösning. Vid dagligvaruhandel bör extra plats för cykelkärror och lådcyklar finnas. I kvarter i typområde 1 med många funktioner inom små avstånd kan parkering samnyttjas till flera butiker/funktioner varför p-talen för både cykel och bil inte bedöms behöva vara högre. För denna lokaltyp ingår besöksparkering i p-talet men ska särredovisas i den fastighetspecifika utredningen.

**Förskola och grundskola, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-7            | 0-7            | 7-10           | 7-10           |
| <b>Cykel</b> | 25-40          | 25-40          | 20-35          | 20-35          |

Parkeringstal för förskolor är baserat på ca 2-4 heltidsanställda per förskoleavdelning. Vid förskolor bör extra plats för cykelkärror och lådcyklar finnas. Vid förskolor och grundskolor eftersträvas bilfria miljöer. Angöring, hämta/lämna och personalparkering bör placeras en bit bort från skolan för att göra skolområdena bilfria. Angöring, bilparkering, varuleveranser och avfallshämtning ska alltid separeras från huvudentrén och där barn rör sig.

**Gymnasium, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-5            | 0-5            | 4-9            | 4-9            |
| <b>Cykel</b> | 30-50          | 30-50          | 20-35          | 20-35          |

**Hotell, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA**

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-8            | 5-11           | 10-20          | 15-25          |
| <b>Cykel</b> | 15-30          | 15-30          | 5-15           | 5-10           |

Hotellbesökare når ofta sin destination med hjälp av andra färdmedel än cykel. 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. Cykelparkeringstalen ovan utgår från ca 0,7 - 0,8 platser per anställd. Ju centralare läge desto färre bilparkeringsplatser antas behövas. En stor del av parkeringsefterfrågan för bil förväntas vara besökande. För denna lokaltyp ingår därför besöksparkering i p-talet men ska särredovisas i den fastighetspecifika utredningen.

#### Restaurang, antal platser per 1000m<sup>2</sup> BTA

|              | Typområde<br>1 | Typområde<br>2 | Typområde<br>3 | Typområde<br>4 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Bil</b>   | 0-10           | 0-15           | 4-25           | 8-25           |
| <b>Cykel</b> | 20-30          | 20-30          | 10-15          | 5-10           |

Bilparkeringstalet bör motsvara 10-50 % av antalet bordsplatser beroende på läge och verksamhet. En stor del av parkeringsefterfrågan förväntas vara besökande. För denna lokaltyp ingår därför besöksparkering i p-talet men ska särredovisas i den fastighetspecifika utredningen.

#### Samlingslokaler, idrottsplatser och övrigt

För lokaltyper som inte anges ovan, till exempel samlingslokal, biograf, kyrka, idrottsanläggning och annan besöksanläggning, finns inget spann angivet. Dessa lokaltyper skiljer sig i omfattning och är svåra att generalisera så parkeringshövets behov analyseras mer noggrant.

Idrotts- och besöksanläggningar har i stor utsträckning väldigt olika förutsättningar. Därför är parkeringsefterfrågan väldigt olika och bör utredas för varje specifikt fall där även önskade mobilitetslösningar presenteras. 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>17</sup>

Enligt SKL:s skrift Policy för parkering<sup>18</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 den särskilda utredningen får påvisa behovet.

I tabellen nedan framgår färdmedelsandelar som kan vara till hjälp för att analysera och fastställa parkeringstal för lokaltyper utan angivet spann under kapitel 2.3. Det kan också vara till stöd för att beräkna ett rimligt p-tal för lokaltyper med spann under kapitel 2.3

<sup>17</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 (typområde 1 och 2) är det också rimligt med fler cykelplatser, cirka 0,3-0,7 platser per besökande, än bilplatser vid idrottsanläggningar och nöjesanläggningar.

<sup>18</sup> SKL (2007) Policy för parkering: Processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen

som kan skilja sig i omfattning beroende på besöksmängd och antal anställda. Observera att mobilitetsåtgärder kan påverka det slutgiltiga p-talet.

Färdmedelsandelar vid särskild utredning

| Typområde    | 1     | 2    | 3    | 4    |
|--------------|-------|------|------|------|
| <b>Cykel</b> |       |      |      |      |
| Anställda    | 60 %  | 50 % | 30 % | 20 % |
| Besökare     | 60 %  | 50 % | 30 % | 20 % |
| <b>Bil</b>   |       |      |      |      |
| Anställda    | 10 %  | 20 % | 40 % | 50 % |
| Besökare     | 0–5 % | 10 % | 40 % | 50 % |

*Exempel. En besöksanläggning i typområde 2 med förväntat antal besökare (100) och antalet anställda (10) under en vanlig vecka ger en efterfrågan på 12 bilplatser ( $10 \times 0,20 + 100 \times 0,10$ ) och 55 cykelparkeringsplatser.*

## 2.4 Besöksparkering

Ansvaret att ordna besöksparkering ligger alltid hos fastighetsägaren. I parkeringstalen som redovisas i kapitel 2.3 är besöksparkering inte inräknat för alla lokaltyper. Anledningen till detta är att vissa lokaltyper har ett spann med 0 som lägsta antal parkeringsplatser och vissa lokaltypers parkeringsefterfrågan mer eller mindre bygger på besökande. Nedan presenteras hur många besöksparkeringar fastighetsägare måste tillgodose vid nybyggnation, tillbyggnad, ändrad användning eller inredning av ytterligare bostad eller lokal.

Enbostadshus bör inrymma parkeringsefterfrågan på egen tomt. Vid gemensamma bilparkeringsanläggningar för enbostadshus kan besöksparkeringarna samnyttjas och ungefär 1 besöksplats per 5-10 bostäder är rimligt.

För flerbostadshus är 1 besöksparkering per 1000m<sup>2</sup> BTA rimligt.

För förskola/skola är 3 besöksparkeringar per 1000m<sup>2</sup> BTA rimligt.

För industri/lager är 1 besöksparkering per 1000m<sup>2</sup> BTA rimligt.

För lokaltyperna handel och kommersiell service, kontor, hotell, restaurang och sjukhus/vårdverksamheter ingår besöksparkering i p-talet i spannet. Antalet besöksparkeringar ska dock alltid särredovisas för att tydliggöra att besöksparkering faktiskt ordnas.

På fastigheter med olika lokaltyper är det möjligt att besöksparkering samnyttjas mellan de olika lokaltyperna, till exempel bostäder och handel.

## 2.5 Samnyttjande

Samnyttjande av bilparkeringsplatser 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 är en optimal parkeringslösning.

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

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 lokaliteter totalt har störst parkeringsefterfrågan är den tidpunkt som ska vara utgångspunkt för att dimensionera parkeringsantalet.

### 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 rörelsehindrade med särskilt tillstånd ska till exempel i princip alltid ingå i parkeringstalen och förutsättningarna för sådana parkeringsplatser klargörs nedan.

#### 3.1 Friyta

Tomter ska enligt Plan- och bygglagen 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.<sup>19</sup> Parkeringsytorna bör alltså underordnas friytorna på tomter som ska bebyggas med flerbostadshus, fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet. Parkeringsplatserna får då ordnas 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

<sup>19</sup> Plan- och bygglag (2010:900) 4 kap. 13 § och 8 kap. 9 §

policys. Örebro kommun har en riktlinje för friyta gällande skolor och förskolor<sup>20</sup>. Friyornas kvalitet och utformning är delvis avgörande för hur mycket friyta som är rimligt. Finns tillgängliga parker eller andra rekreatiomsområden nära kan behovet av friyta på tomten vara mindre.

### 3.2 Bruttoarea (BTA)

Bruttoarea (BTA) definieras enligt Svensk Standard SS 21054:2009. 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.

Beräkning av parkeringstal utgår från BTA. Dock behöver ytor som inte ingår i själva boendeytan räknas in, exempelvis källare och vind.

### 3.3 Gång- och cykelavstånd

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. 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.

För boende och verksamma bör acceptabelt avstånd till bilparkering vara inom 400–600 meter, då medverkar distansen till val av alternativa färdmedel.

Ett rimligt gångavstånd till en busshållplats är inom 400–600 meter. Upp till 400 meter till en hållplats är dock eftersträvaransvärt då det motsvarar en promenad på 5 minuter (vilket anses vara ett vanligt mått på acceptabelt gångavstånd i medelstora städer)<sup>21</sup>.

Generellt går det att definiera även rimligt gångavstånd mellan olika målpunkter till 400–600 meter. Ett vedertaget cykelavstånd brukar beräknas upp till 5 km vilket motsvarar en cykelresa på ca 15 minuter.

### 3.4 Angöring och parkering för rörelsehindrade

Ytor för angöring och för parkering för rörelsehindrade med särskilt tillstånd ska säkras vid planläggning och i bygglov. Enligt BBR: ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas efter behov och en angöringsplats ska finnas 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.<sup>22</sup> Det är alltid fastighetsägarens ansvar att ordna plats för angöring och parkering för rörelsehindrade, i första hand på egen fastighet.

### 3.5 Parkeringsköp

I första hand bör bilparkering lösas i gemensam parkeringsanläggning. Det kan ske via en samfällighet eller genom parkeringsköp hos annan parkeringsoperatör. Förutsättningarna för parkeringsköpet ska vara väl utrett och kostnaden för bilparkeringen följer oftast

<sup>20</sup> Örebro kommun (2021) Riktlinje för friyta i förskola och skola

<sup>21</sup> SKR, Sveriges Kommuner och Regioner (2022), Handbok för attraktiv kollektivtrafik

<sup>22</sup> BFS 2014:3, BBR 21



kostnad för utbyggnad av garageplats i parkeringshus. Parkeringsköp kan i vissa fall ske med Örebro parkering AB som motpart.

Då kan platserna oftast samnyttjats och det går att tillgodoräkna avstånd till bilparkering som mobilitetslösning som bidrar till lägre parkeringstal. Antalet parkeringsplatser som bedöms behövas enligt mobilitetsnormen kan då köpas på annan fastighet inom rimligt gångavstånd (400-600 m). I andra hand ska bilparkering lösas på den egna fastigheten.

### 3.6 Kostnader för bilparkering

Efterfrågan på parkeringsplatser påverkas mycket av kostnaden. 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 driftkostnader. Markvärdet och kostnaderna varierar beroende på kommun men generellt är markvärdet i centrala delar av staden högt och i ytterområdet och landsbygd lägre<sup>23</sup>. 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.

| Typ av parkering      | Byggkostn./bpl | Totalkostn./bpl och år | Totalkostn./bpl och månad |
|-----------------------|----------------|------------------------|---------------------------|
| <b>Markparkering</b>  | 25 000         | 3 840                  | 320                       |
| <b>P-hus</b>          | 200 000        | 16 560                 | 1 380                     |
| <b>Garage plan -1</b> | 300 000        | 24 360                 | 2 030                     |
| <b>Garage plan -2</b> | 380 000        | 32 160                 | 2 680                     |

En princip skulle kunna vara att de som äger bil och nyttjar bilparkering står för parkeringskostnaden. Få förväntas dock vilja betala 2 000 kr/månad för en plats i ett garage så den rabatteras ofta till cirka 900 kr/månad eller mindre. Resten slås ofta ut på samtliga boende i området. En minskad subventionering av bilparkering där den faktiska kostnaden för parkering endast betalas av de som nyttjar parkeringen kan leda till minskade boendekostnader för de som inte äger bil. På så sätt gynnar det även en mer jämlik samhällsutveckling där fler har möjlighet till bostäder i nybyggnadsområden<sup>24</sup>

Om kostnaden för bilparkering inte skulle subventioneras utan friläggas från hyran/avgiften skulle troligtvis färre välja att äga egen bil, mobilitetstjänster nyttjas i en högre grad och de som inte äger en bil slipper betala för andras p-platser. Genom att endast användaren betalar för sin bilparkeringsplats kan i sin tur boendekostnaden för resterande minska. Mobilitetsnormen ger reducerat p-tal för exploatörer/fastighetsägare som frilägger parkeringskostnaden från hyra/avgift vilket bidrar till ekonomiskt incitament att slopa subventionering av bilparkering.

<sup>23</sup> Kostnadsexempel från Malmö stad: Markvärdet kan variera från 600–25 000 kr. Malmö stad (2020) Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö

<sup>24</sup> Malmö stad (2020) Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö



## 4 Referenser

### Litteratur

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

Malmö stad (2020) *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*

Plan- och bygglag 2010:900

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

SKR, Sveriges Kommuner och Regioner (2022), Handbok för attraktiv kollektivtrafik

Svensk Standard SS 91 42 21:2006

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

Örebro kommun. Cykelparkering (2016) Riktlinje för Örebro kommun, Sam 10/2016

Örebro kommun (2021) Riktlinje för friyta i förskola och skola, Sam 264/2019

Örebro kommun (2022) Utvärdering av Örebro kommuns parkeringsnorm, Moe 491/2023

Örebro kommun (2024) Trafikstrategi för Örebro kommun, Moe 127/2023

# Bilaga 1 – Mobilitetsåtgärder

## Introduktion

Det huvudsakliga syftet med införande av mobilitetstjänster är att öka det hållbara resandet genom att underlätta boende och verksammas vardag utan att vara beroende av bil. Denna bilaga redovisar ett urval av mobilitetsåtgärder som kan genomföras för att reducera antalet bilparkeringsplatser och bidra till hållbara resvanor kopplat till Örebro kommuns mobilitetsnorm.

Förslagen ska betraktas som möjliga lösningar där exploatör kan välja ut lämpliga åtgärder som motprestation till lägre parkeringstal. Mobilitetslösningarna är rangordnade efter förväntad effekt kopplat till ökat hållbart resande i och med implementering av respektive mobilitetsåtgärd. En kombination av mobilitetslösningar har oftast bäst effekt då det kan möjliggöra fler färdmedelsalternativ och skapa större incitament till hållbart resande. Ett paket av mobilitetslösningar som kompletterar varandra och skapar goda förutsättningar till att välja cykel, kollektivtrafik eller bilpool framför egen bil ska eftersträvas.

Val av mobilitetslösningarna bör analyseras utifrån fastighetens förutsättningar och i analysen kan olika aspekter beaktas, ex. målgrupp och förväntade resmönster, utbud av kollektivtrafik, gång- och cykelavstånd till målpunkter och närhet till service och handel. Örebro kommun bedömer i vilken utsträckning valda mobilitetsåtgärder bidrar till ett lägre parkeringstal. Örebro kommun välkomnar innovativa förslag på mobilitetslösningar.

Fastighetsägaren ansvarar för att upprätthålla mobilitetslösningarna över tid och uppföljning av dessa.

Tabellerna nedan föreslår åtgärder rangordnade på medel- och hög nivå. Basnivå omfattar att inga mobilitetsåtgärder införs vilket inte påverkar p-talet för bil, dock förväntas exploatörer följa grundläggande utformningskrav för cykel kopplat till Örebro kommuns cykelparkeringsriktlinjer<sup>25</sup>. Generellt medför åtgärder rangordnade på medelnivå en reduktion av p-talet med 0,5 bilparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA (per åtgärd). Mobilitetsåtgärder rangordnade på hög nivå bidrar till en reduktion om 1 bilparkeringsplats per 1000 m<sup>2</sup> BTA (per åtgärd). Örebro kommuns bedömning om sänkt p-tal för bil kopplat till implementering av mobilitetsåtgärder görs alltid utifrån en helhetsbedömning där ett paket av mobilitetsåtgärder som skapar väldigt goda förutsättningar för resor utan egen bil starkt korrelerar med ett lägre parkeringstal. Utifrån den helhetsbedömningen kan ytterligare reduktion än angivet i tabellerna nedan vara aktuellt när det bedöms lämpligt.

---

<sup>25</sup> Cykelparkering- Riktlinjer för Örebro kommun (2016)

## Mobilitetslösningar medelnivå\*

I tabellen nedan redovisas exempel på mobilitetsåtgärder som har en medelhög effekt på reduktionen av antalet bilparkeringsplatser kopplat till dess effekt på ökat hållbart resande. En kombination av mobilitetsåtgärder kan leda till en större reduktion på antalet p-platser. Exempel nedan kan ersättas med likvärdiga åtgärder som Stadsplanering Örebro kommun bedömer har samma effekt.

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Bilpool</b>                      | <p>Bilpoolen ska vara betald i minst sex år från inflyttning och medlemsavgiften ska ingå i avgift/hyra. Det är lämpligt med max 50 hushåll per poolbil. Bilpoolen har egna parkeringsplatser och ska placeras närmare bostadens entré än övriga bilplatser.</p> <p>Det är viktigt att fastighetsägare har en förståelse för att bilpoolen i grunden inte ska bidra till ekonomisk vinst utan ska vara en service till boende- och/eller verksamma där kostnad för bilpoolens drift går jämnt ut med nyttjandegraden. I åtgärden ingår marknadsföring av bilpoolen gentemot boende/verksamma.</p> |
| <b>Cykelpool</b>                    | <p>Cykelpoolen ska vara betald i minst sex år från inflyttning och medlemsavgiften ska ingå i avgift/hyra. Cykelpoolen ska helst innehålla olika typer av cyklar som lastcyklar och elcyklar för att möta olika behov i vardagen. För att cykelpoolen ska vara attraktiv är det bra om den är placerad i markplan nära entré, har automatisk dörröppning samt upplevs trygg genom god belysning.</p>  |
| <b>Cykelverkstad</b>                | <p>Kvalitetshöjande åtgärder för cykel, ex. pump, verktyg och möjlighet att tvätta sin cykel. Placeras med fördel i anslutning till cykelförråd och i markplan.</p>   |
| <b>Bilparkering ordnas i garage</b> | <p>Kan anläggas både under mark samt i bottenplan. Om det anläggs i markplan är det viktigt med en hög gestaltning. Gäller ej eventuella p-köp eller servitut.</p>  |
| <b>Startpaket till nyinflyttade</b> | <p>Vid eller helst inför inflytt informerar fastighetsägaren boende om hållbart resande till och från fastigheten. Boende erbjuds ex. kollektivtrafikkort.</p>  |
| <b>Avstånd till bilparkering</b>    | <p>Bilparkeringen placeras med ett längre men rimligt gångavstånd (400–600 m). Ett längre avstånd till bilparkering ökar konkurrenskraften för andra färdmedel.</p>   |

\*För varje åtgärd är det lämpligt att räkna med en reducerande effekt på p-talet med 0,5 bilplats per 1000 m<sup>2</sup> BTA

## Mobilitetslösningar hög nivå\*

I tabellen nedan redovisas exempel på mobilitetsåtgärder som har en hög effekt på reduktionen av antalet bilparkeringsplatser kopplat till dess effekt på ökat hållbart resande. En kombination av mobilitetsåtgärder kan leda till en större reduktion på antalet p-platser. Exempel nedan kan ersättas med likvärdiga åtgärder som Stadsplanering Örebro kommun bedömer har samma effekt.

|   |   |
|---|---|
| <b>Cykelprofil</b>                          | Fastigheten har en tydlig prioritering av cykel i sin utformning. Hög standard på cykelparkering, placering av cykelparkering och cykelverkstad i markplan osv. Fastigheten erbjuder givetvis också cykelpool med ett varierat utbud av cyklar (lådcykel, elcykel, cykelvagnar).  |
| <b>Leveranstjänster</b>                     | Leveransskåp för paket och/eller matleverans finns i nära anslutning till fastigheten. Ett sätt att underlätta vardagen för boende.   |
| <b>Bilparkering i gemensam p-anläggning</b> | All bilparkering ordnas utanför fastigheten i en gemensam parkeringsanläggning. Åtgärden bidrar till större möjligheter till samnyttjande och minskar tillgängligheten till den privatägda bilen.   |
| <b>Synliggör parkeringskostnaden</b>        | Bilparkeringsplatserna är avgiftsbelagda utifrån dess verkliga anläggningskostnad. Avgiften för bilparkering är separerad från boendes hyra/avgift och betalas endast av användaren. För verksamheter betyder det att parkering inte subventioneras av verksamheten.  |
| <b>Grön resplan/respolicy</b>               | En grön resplan kan tas fram både för verksamheter och bostäder med fokus på att främja hållbart resande. Den gröna resplanen innehåller målsättningar/åtgärder som sedan utvärderas och följs upp regelbundet. Exempel på en målsättning kan vara att erbjuda medarbetare tjänstecyklar som sedan följs upp genom en resvane- och/eller attitydundersökning. |
| <b>Grön växling</b>                         | Intäkt av bilparkering används för att utveckla och införa fler mobilitetstjänster.   |

\*För varje åtgärd är det lämpligt att räkna med en reducerande effekt på p-talet med 1 bilplats per 1000 m<sup>2</sup> BTA