



Riktlinjer för parkeringsnorm

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast antagen	Beslutsinstans
Riktlinjer för parkeringsnorm	Riktlinjer	2024-03-18, § 80	Kommunfullmäktige
Administrationsansvarig förvaltning	Version	Diarienummer	Giltig till
Samhällsbyggnad	4	23KS780 21SBN607	2029-02-19
Dokumentinformation	Parkeringsnormen ska skapa en balans mellan att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser utifrån framtagna behov samt möta och verkställa kommunens mål och riktlinjer om minskat bilanvändande till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.		
Dokumentet gäller för	Samhällsbyggnadsnämnden		



I. Inledning

I.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-, till- eller ombyggnation och beskriver hur många cykel- och 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 som 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, så att byggherrar behandlas lika.

I.2 Mål

Kommunens övergripande målsättningar finns återgivna i Verksamhetsplanen.

I kommunens *Program för gång och cykel* finns ställningstaganden för ökad gång och cykel i Piteå.



2. Parkeringsnorm

2.1 Områdesindelning

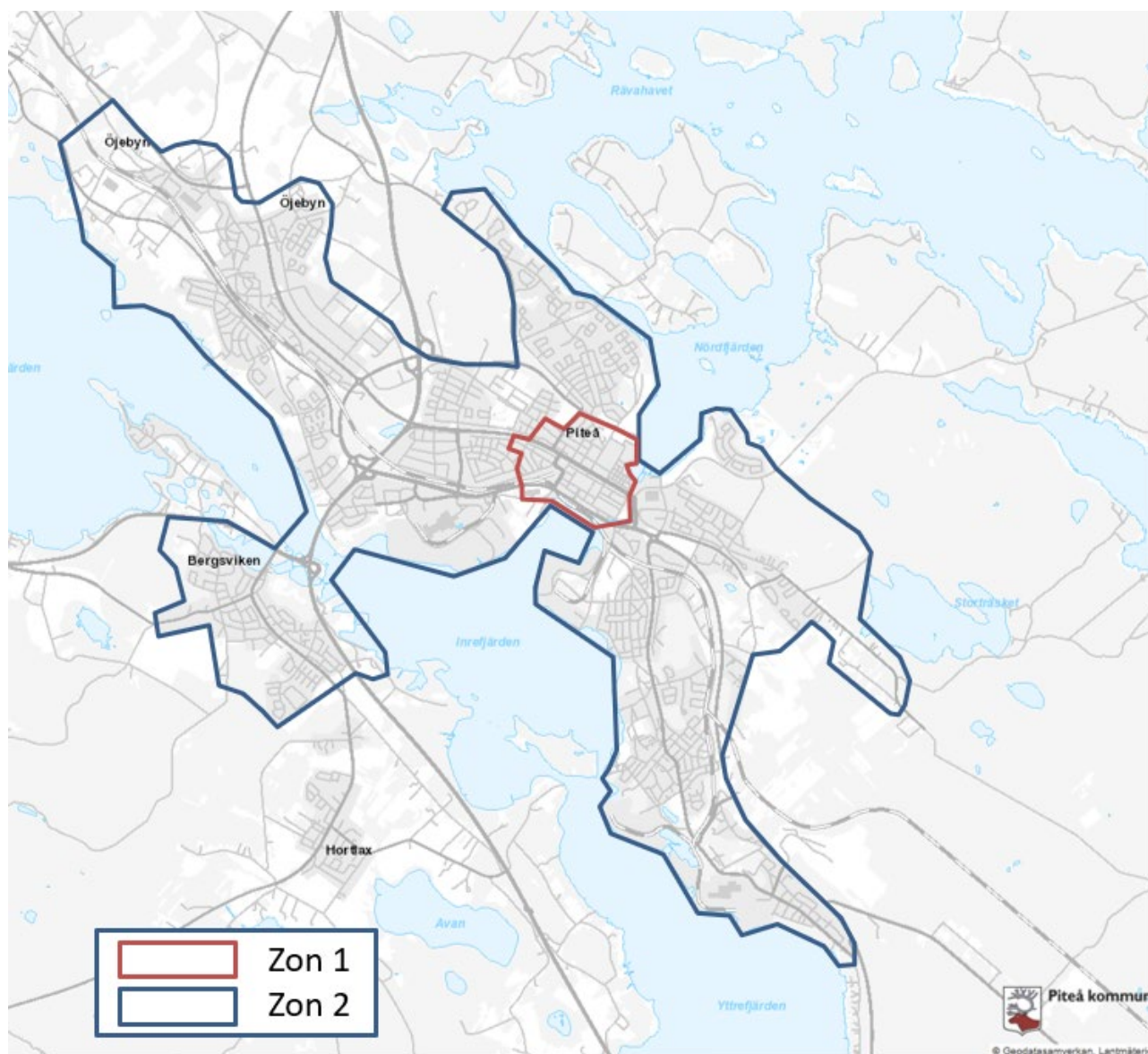
Zonindelning bygger dels på Piteå kommuns indelning av centrum, stad och landsbygd, dels på avstånd, biltäthet, boendetäthet, färdmedelsval och exploateringsplaner.

Zon 1 – Centrala Piteå

Zon 2 – Piteå Stadsbygd

Zon 3 – Övriga delar av kommunen

Bild 1. Karta över zonindelning.





2.2 Cykelparkeringsnorm för bostäder

Samtliga boende ska ha möjlighet att äga en cykel och ha denna parkerad på ett säkert och bekvämt sätt vid bostaden ska finnas för besökande att ställa sin cykel i anslutning till bostaden.

Cykelplatsbehovet har beräknats genom att multiplicera förväntad cykeltäthet med förväntad boendetäthet. Beräkningsunderlag och räkneexempel redovisas i bilaga 1 och 2. Utifrån detta fås följande cykelparkeringsnorm inklusive besöksparkering 0,5 cykelplatser per lägenhet för bostäder i Piteå.

Tabell: Cykelparkeringsnorm för bostäder inklusive 0,5 cykelplatser för besöksparkering.

Zon	Flerbostadshus <2 rok (cpl/lgh)	Flerbostadshus ≥ 2 rok (cpl/lgh)	Studentbostad (cpl/lgh)	Enbostadshus med gemensam parkering (cpl/lgh)
1	1,6	2,0	1,6	2,2
2	1,6	2,0	1,6	2,2
3	1,6	2,0	1,6	2,2

Tabell: Cykelparkeringsnorm för bostäder inklusive besöksparkering.

Cykelparkering vid bostäder utformas enligt följande kriterier för god tillgänglighet och användbarhet:

- Samtliga cykelparkeringar vid bostäder ska vara under tak och erbjuda fastlåsning av cykelns ram.
- Minst 3 % av platserna ska vara utformade för utrymmeskrävande cyklar.
- Möjlighet till laddning av elcyklar bör finnas.
- Cykelparkeringarna ska anordnas inom kvartersmark och ska placeras närmare byggnadens entréer än bilparkering.
- Enligt *Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:6 avsnitt 3:23)* ska det i bostadslägenheters närhet finnas rum för förvaring av cyklar, barnvagnar, rollatorer och liknande. Cykelparkeringar för bostäder får gärna vara i låsta utrymmen, men ska då vara lättillgängliga för att kunna tillgodoräknas som cykelparkering.

2.3 Bilparkeringsnorm för bostäder

Bilplatsbehovet beräknas 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 per lägenhet för bostäder i Piteå. Parkeringar för rörelsehindrade tillkommer utöver detta och ska anläggas i enlighet med Boverkets regler.

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

Tabell 5. Bilparkeringsnorm för bostäder inklusive besöksparkering.

Laddningsmöjligheter för elfordon ska ordnas i enlighet med *Plan- och byggförordningen (2011:338)*.



2.4 Cykelparkeringsnorm för verksamheter

Cykelplatsbehovet för verksamheter beräknas genom att multiplicera förväntad arbetstäthet med förväntad cykelförarandel. Arbetstätheten beskriver antalet anställda samt besökare per 1000 kvm bruttototalarea (BTA). Cykelförarandelen har bestämts utifrån resvaneundersökningen, utifrån uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner samt utifrån ställningstagandet att minst 40 % av alla resor, kortare än 4 kilometer år 2030 ska göras till fots eller med cykel. Utifrån detta fås följande cykelparkeringsnorm för verksamheter i Piteå.

Cykelplatser/1000 kvm BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentar
Kontor	11	11	6	40 anställda samt
- Anställda	10	10	6	3 besökare per
- Besökare	1	1	0	1000 kvm BTA
Industri	5	5	3	15 anställda samt
- Anställda	4	4	2	2 besökare per
- Besökare	1	1	1	1000 kvm BTA
Handel	21	21	11	13 anställda samt
- Anställda	3	3	2	60 besökare per
- Besökare	18	18	9	1000 kvm BTA
Restaurang	21	21	13	10 anställda samt
- Anställda	3	3	2	70 besökare per
- Besökare	18	18	11	1000 kvm BTA
Hotell	1	1	1	5 anställda samt
- Anställda	1	1	1	25 besökare per
- Besökare	0	0	0	1000 kvm BTA
Förskola/Fritidshem	15	15	8	15 anställda samt
- Anställda	4	4	3	10 besökare per
- Besökare	11	11	5	1000 kvm BTA
Grundskola och gymnasium	26	26	25	10 anställda samt
- Anställda	3	3	2	5 besökare per
- Besökare	23	23	23	1000 kvm BTA
Övriga verksamheter såsom universitet, vårdinrättningar, idrottsanläggningar mm	Utreds separat			

Tabell 6. Cykelparkeringsnorm för verksamheter inklusive besöksparkering.

Cykelparkering vid verksamheter utformas enligt följande kriterier för god tillgänglighet och användbarhet:

- Vid besöksparkering under 30 minuter ska cykeln kunna ställas på stöd eller i ställ nära entrén. En mindre del av platserna bör vara för fastlåsning av cykelns ram.
- Vid besöksparkering upp till 4 timmar ska cykeln kunna låsas fast i stället. En större del bör därför vara för fastlåsning av cykelns ram. För ökad attraktivitet rekommenderas tak.
- Cykelparkeringar för anställda och skolelever bör ha tak och ska kunna låsa fast cykeln i ramen. Möjlighet till laddning av elcyklar bör finnas.
- Minst 3 % av platserna ska vara utformade för utrymmeskrävande cyklar.
- Cykelparkeringarna ska anordnas inom kvartersmark och ska placeras närmare byggnadens entréer än bilparkering.



2.5 Bilparkeringsnorm för verksamheter

Utgångspunkten för att bestämma bilparkeringsbehovet vid olika verksamheter är att parkering för besökare ska prioriteras före parkering för anställda. Bilplatsbehovet för verksamheter kan beräknas genom att multiplicera förväntad arbetstäthet med förväntad bilförarandel. Arbetstätheten beskriver antalet anställda samt besökare per 1000 kvm BTA. Bilförarandelen har bestämts utifrån resvaneundersökningen, utifrån uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner samt utifrån ställningstagandet att minst 40 % av alla resor, kortare än 4 kilometer år 2030 ska göras till fots eller med cykel. Utifrån detta föreslås följande bilparkeringsnorm för verksamheter i Piteå.

Bilplatser/1000 kvm BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentar
Kontor	17	26	30	40 anställda samt
- Anställda	16	24	28	3 besökare per
- Besökare	1	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
Handel	37	44	51	13 anställda samt
- Anställda	7	8	9	60 besökare per
- Besökare	30	36	42	1000 kvm BTA
Restaurang	33	48	56	10 anställda samt
- Anställda	5	6	7	70 besökare per
- Besökare	28	42	49	1000 kvm BTA
Hotell	13	18	21	5 anställda samt
- Anställda	3	3	4	25 besökare per
- Besökare	10	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	6	9	10	10 anställda samt
- Anställda	4	6	7	5 besökare per
- Besökare	2	3	3	1000 kvm BTA
Övriga verksamheter såsom universitet, vårdinrättningar, idrottsanläggningar mm	Utreds separat			

Tabell 7. Bilparkeringsnorm för verksamheter inklusive besöksparkering.

2.6 Ändrad användning av befintlig byggnad

Vid ändrad användning av befintlig byggnad ställer kommunen 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 grönt köp eller parkeringsköp. Detta bedöms i varje enskilt fall utifrån redogörelsen



3 Avsteg från parkeringsnorm

3.1 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 resbeteende. 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.

Vid grönt parkeringsköp skrivs ett långsiktigt avtal mellan kommunen och fastighetsägaren. Avtalet ska garantera att detta även rör framtida hyresgäster under hela avtalstiden. Uppföljning ska ske genom att fastighetsägaren ansvarar för att årligen skicka in en sammanställning till Samhällsbyggnad. Sammanställningen bör innehålla hur information till hyresgäster och hyresgästers anställda kommunicerats, hur beläggningen på parkeringsplatser för bil och cykel ser ut samt eventuell användning av bil- och cykelpooler.



Kategori	Nivå	Åtgärder
Bostäder	Nivå 1 – 20 % reducering	<p>Hyresgäster ska informeras om att fastigheten planerats för hållbart resande och att tillgång till parkering är begränsad. Exempelvis ska det framgå av fastighetsägarens fastighets- och lägenhetsbeskrivningar samt av hyres- och köpeavtal.</p> <p>Inom 600 meter till busshållplats samt gratis prova-på-busskort till nyinflyttade.</p> <p>Samtliga cykelparkeringar vid bostäder ska vara under tak och erbjuda fastlåsning av cykelns ram.</p> <p>Minst 5 % av cykelparkeringarna ska vara utformade för utrymmeskrävande cyklar.</p> <p>Möjlighet till laddning av elcyklar ska finnas.</p> <p>Cykelparkering ska vara placerade inom kvartersmark och närmare byggnadens entréer än bilparkering.</p> <p>Vid cykelparkering inom byggnaden ska dessa vara lättillgängliga från markplan och dörrar försedda med automatiska dörröppnare.</p> <p>Kostnaden för bilparkering får inte vara reducerad utan ska vara baserad på verklig kostnad. Den ska inte ingå i hyran utan vara en separat avgift som särredovisas i avtal och avier.</p>
	Nivå 2 – 40 % reducering	<p>Åtgärder enligt nivå 1</p> <p>Cykelpool med elcyklar och ellådcyklar</p> <p>Elbilpool tillhörande fastigheten i omfattningen 1 bilpoolbil/7 lägenheter</p>
Verksamheter	Nivå 1 – 20 % reducering	<p>Hyresgäster ska informeras om att fastigheten planerats för hållbart resande och att tillgång till parkering är begränsad. Exempelvis ska det framgå av fastighetsägarens fastighets- och lokalbeskrivningar samt av hyres- och köpeavtal.</p> <p>Inom 600 meter till busshållplats samt gratis prova-på-busskort till nyinflyttade.</p> <p>Samtliga cykelparkeringar vid lokal ska vara under tak och erbjuda fastlåsning av cykelns ram.</p> <p>Minst 5 % av cykelparkeringarna ska vara utformade för utrymmeskrävande cyklar.</p> <p>Möjlighet till laddning av elcyklar ska finnas.</p> <p>Cykelparkering ska vara placerade inom kvartersmark och närmare byggnadens entréer än bilparkering.</p> <p>Vid cykelparkering inom byggnaden ska dessa vara lättillgängliga från markplan och dörrar försedda med automatiska dörröppnare.</p>



		Kostnaden för bilparkering får inte vara reducerad utan ska vara baserad på verklig kostnad. Den ska inte ingå i hyran utan vara en separat avgift som särredovisas i avtal och avier.
	Nivå 2 – 40 % reducering	Åtgärder enligt nivå 1
		Cykelpool med elcyklar och ellådcyklar
		Elbilpool i omfattningen 1 bilpoolbil/20 anställda.
		Parkeringsavgifter betalas per gång.

Tabell 8. Åtgärder och nivåer för grönt parkeringsköp.

3.2 -Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär en möjlighet för fastighetsägare och byggherrar att köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering på den egna fastigheten och ansvaret att tillhandahålla parkeringsplatser läggs då på kommunen. Parkeringsköp möjliggör samnyttjade parkeringsanläggningar som minskar uppkomsten av små och förhållandevis ytkrävande parkeringsanläggningar och möjliggör att dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledningssystem och större grad av samnyttjande. Parkeringsköp bör i första hand erbjudas för besöksparkering i centrum.

Parkeringsköp utformas så att pengarna fonderas av kommunen i väntan på att platserna verkligen behövs. Storleken på parkeringsköpsbeloppet bestäms av kommunen. Avgiften för parkeringsköp sätts ofta så att det är billigare för fastighetsägaren än att bygga egna garage eller p-hus, men samtidigt dyrare än att anlägga markparkering.

I syfte att säkerställa likställighetsprincipen ska alla beslut om avsteg från parkeringsnormen fattas av ansvarig nämnd.

3.3 Samnyttjande

Kravet på parkering kan även 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 5 och 7. Se räkneexempel i bilaga 2. För att inte bygga bort möjligheter 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.



4 Gångavstånd

Grundregeln för gångavstånd från parkering 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 tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (BBR 94). Följande maximala gångavstånd rekommenderas för Piteå. Avstånden bygger på andra kommuners rekommendationer och har därefter anpassats för Piteå med hänsyn till stadens storlek och hur parkeringsmöjligheterna ser ut idag.

Parkeringskategori	Maximalt avstånd
Bostäder	
- Zon 1 och 2	350 meter
- Zon 3	250 meter
Besökande	
- Zon 1 och 2	250 meter
- Zon 3	150 meter
Verksamheter	
- Zon 1 och 2	600 meter
- Zon 3	300 meter
Angöring	75 meter
Parkering rörelsehindrade	25 meter

Tabell 10. Rekommenderade maximala gångavstånd för parkering



5. Förutsättningar

5.1 Resvanor

Piteå kommuns resvaneundersökning från våren 2023 visar på att andelen bilresor uppgår till 68 % och andelen cykelresor till 10 % för invånare 15–84 år. Andelen övriga resor som bedöms innehålla en stor del resor med A-traktorer och mopedbilar uppgår till 8 %. Se diagram 1 nedan.

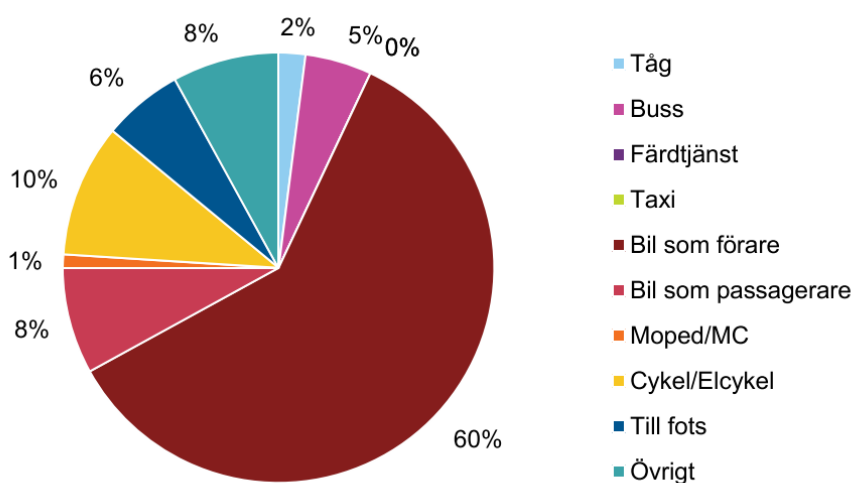


Diagram 1. Färdmedelsfördelning, samtliga resor. (Resvaneundersökning 2023, Piteå kommun)

Färdmedelsfördelningen varierar utifrån resans längd. För resor kortare än 4 kilometer är andelen bilresor 54 %.

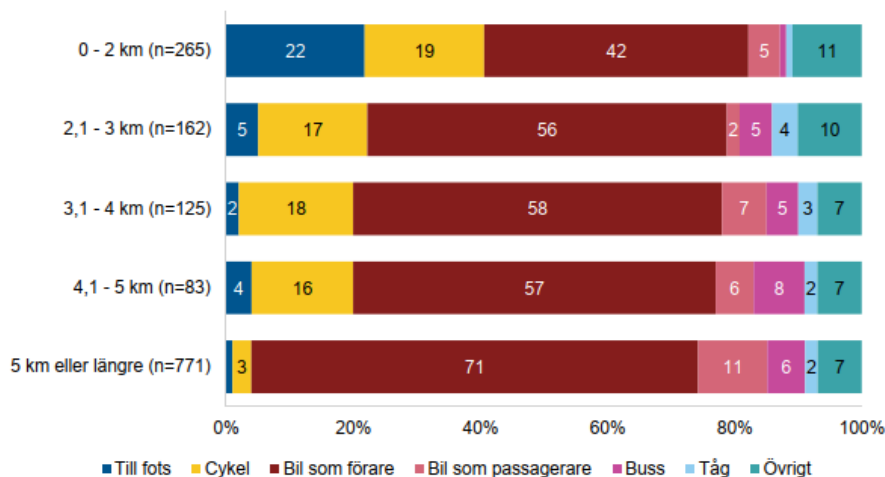


Diagram 2. Färdmedelsfördelning uppdelat efter resans längd. (RVU 2023, Piteå kommun)

Färdmedelsfördelningen skiljer sig åt mellan de olika områdena i kommunen. Andelen gång- och cykelresor är högst i de centrala delarna och andelen bilresor är högst i de mer perifera delarna.

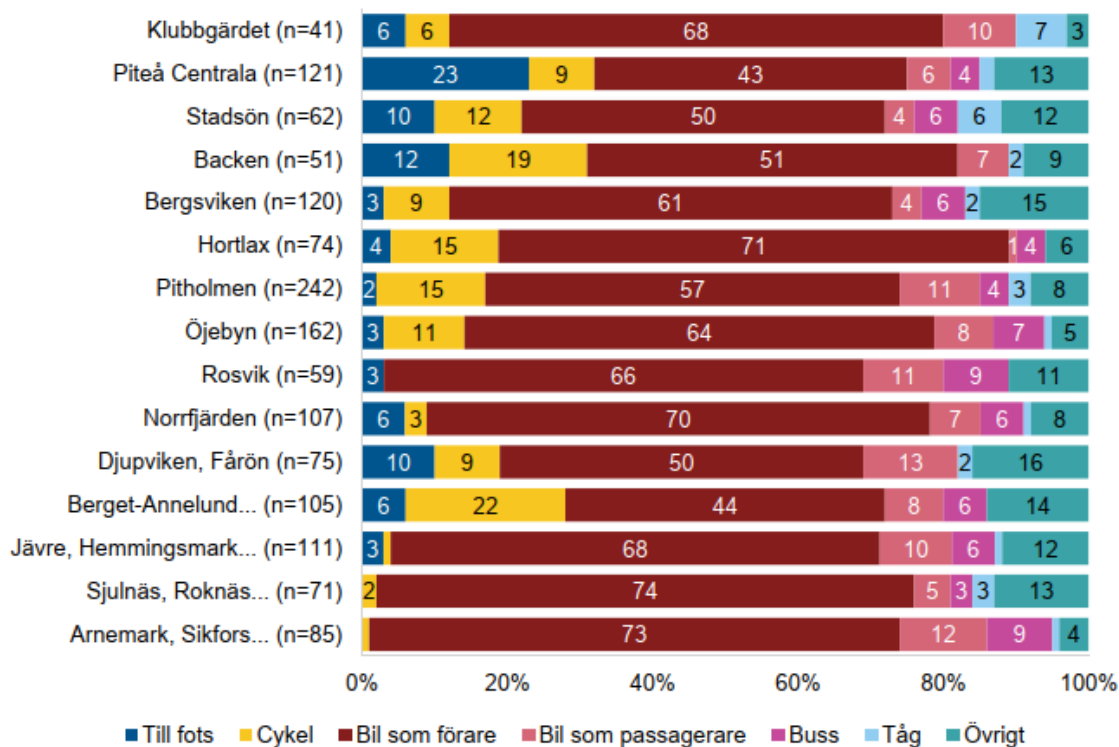


Diagram 3. Färdmedelsfördelning uppdelat efter område. (Resvaneundersökning 2023, Piteå kommun)

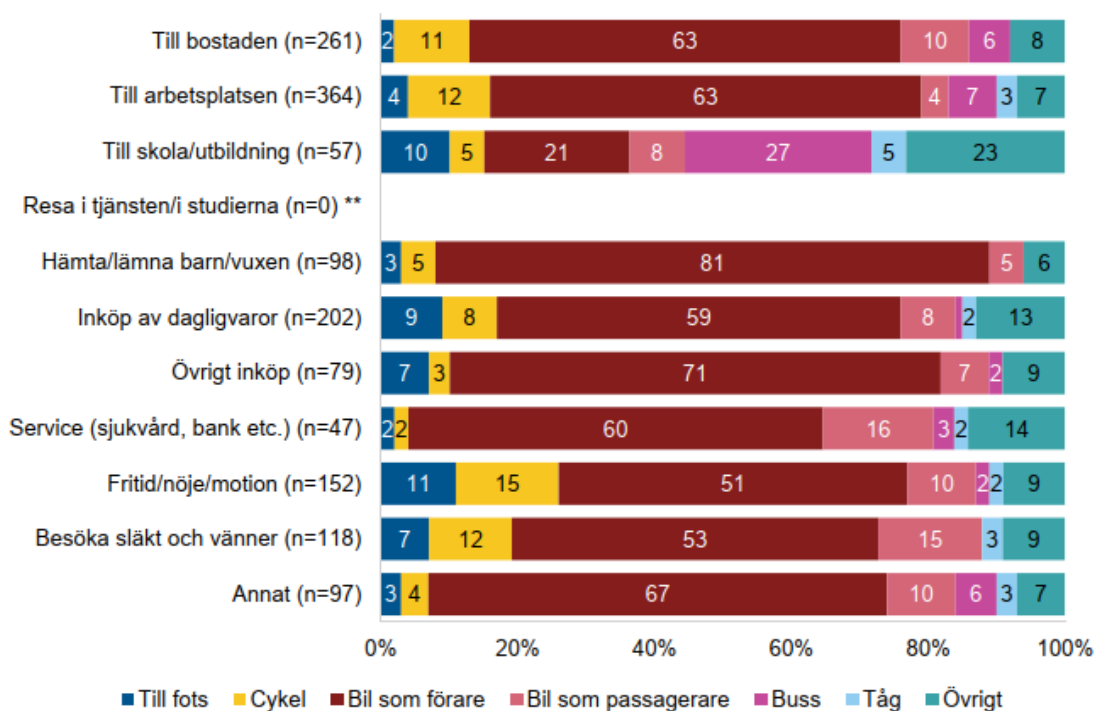


Diagram 4. Färdmedelsfördelning uppdelat efter ärende. (Resvaneundersökning 2023, Piteå kommun)



5.2 Fordonsinnehav

Av resvaneundersökningen framgår att 93 % har tillgång till cykel och det är vanligt att det finns minst två cyklar i hushållet. Av dessa har 19 % tillgång till minst en el-cykel i hushållet. 95 % har angivit att de har tillgång till minst en bil i hushållet, vilket kan jämföras med 91 % i resvaneundersökningen från 2011.

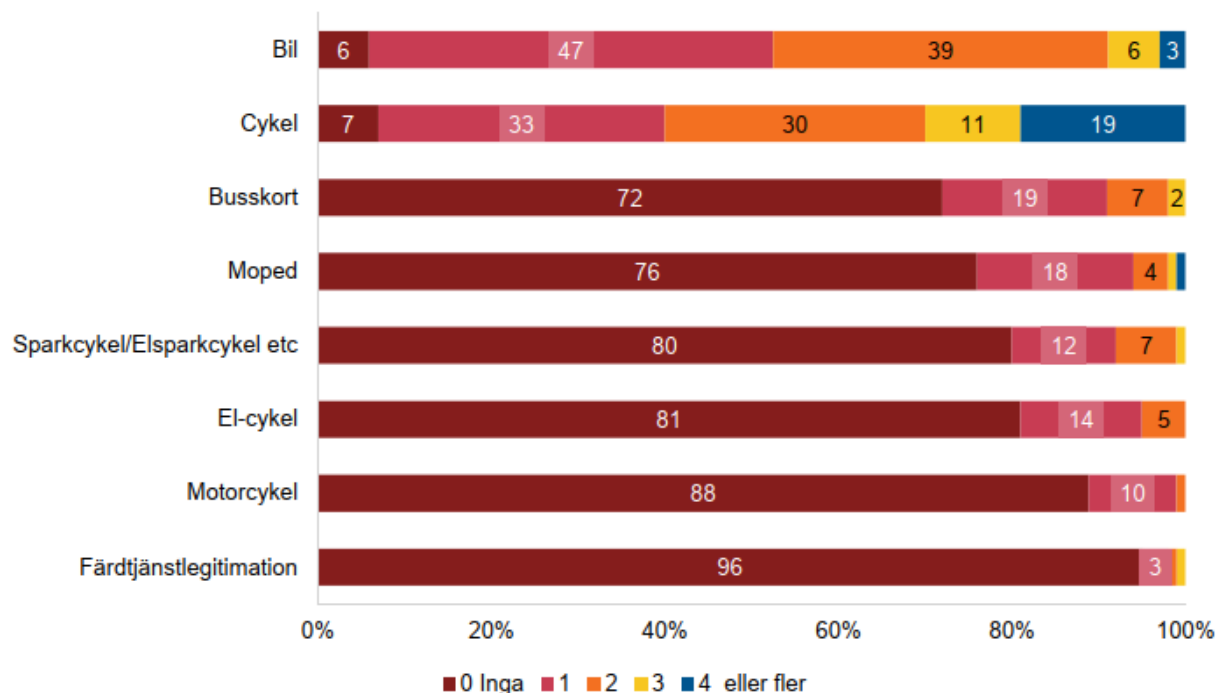


Diagram 5. Tillgång till färdmedel i hushållet.

Det ökade bilinnehavet bekräftas även av statistik över bilinnehav. I tabell 1 nedan redovisas fysiska personers bilinnehav per 1000 invånare samt totala antalet bilar per 1000 invånare för Piteå kommun, Norrbottens län och för Riket. Biltätheten för olika nyckelkodsområden redovisas i bilaga 1.

År	Fysiska personers bilar/1000 invånare			Totalt antal bilar/1000 invånare		
	Piteå kommun	Norrbotten	Riket	Piteå kommun	Norrbotten	Riket
2017	480	450	377	586	565	480
2018	485	453	376	591	567	477
2019	483	451	373	589	566	474
2020	488	455	378	594	570	476
2021	490	457	380	596	573	478
2022	489	456	375	595	575	474

Tabell 1. Biltätheten i Piteå kommun, Norrbottens län och Riket. Antal bilar per 1000 invånare (trafikanalys).



5.3 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 Piteå kommun 2,1 personer per hushåll. För lägenheter med mindre än 2 rum och kök är boendetätheten i genomsnitt 1,1 personer per hushåll. För lägenheter med minst två rum är boendetätheten i genomsnitt 1,5 personer per hushåll. Boendetätheten i specialbostäder, vilket avser bostäder avsedda för studerande vid universitet eller högskola, för äldre eller funktionshindrade eller för vissa väl avgränsade grupper, var 1,1 personer per hushåll.

Boendeform	Antal hushåll	Antal personer/hushåll
Småhus, äganderätt	11 605	2,5
Småhus, bostadsrätt	142	1,7
Småhus, hyresrätt	115	1,7
Flerbostadshus, bostadsrätt	786	1,5
Flerbostadshus, hyresrätt	6658	1,5
Specialbostad		1,1
Övrigt boende	110	2,0
Uppgift saknas	404	2,0
Samtliga boendeformer	19 820	2,1

Tabell 2. Antal hushåll och antal personer per hushåll i Piteå kommun år 2022 fördelat på boendeform. (SCB)

Lägenhetstyper	Antal hushåll	Antal personer/hushåll
Lägenheter utan köksutrustning	85	1,3
1 rum och kokvrå/kokskåp	769	1,1
1 rum och kök	871	1,1
2 eller flera rum och kokvrå/kokskåp	123	1,2
2 rum och kök	3762	1,3
3 rum och kök	2252	1,8
4 rum och kök	397	2,4
5 rum och kök	27	3,2
6 eller flera rum och kök	8	4,6
Uppgift saknas	59	2,2

Tabell 3. Antal hushåll och antal personer per hushåll i Piteå kommun år 2022 fördelat på lägenhetstyp. (SCB)



Bilaga 1 Biltäthet

Zoner	Nyckelkodsområde	Biltäthet inkl. förmånsbilar (antal bilar/invånare)
1	Piteå centrala	0,382
	Stadsön	0,438
	Totalt zon 1	0,401
2	Klubbgårdet	0,555
	Backen	0,503
	Djupviken	0,456
	Berget-Annelund	0,459
	Ankarskatan	0,552
	Bergsviken	0,570
	Pitholmen	0,559
	Öjebyn	0,513
	Totalt zon 2	0,524
3	Fårön	0,714
	Hortlax	0,496
	Jävre	0,564
	Hemmingsmark	0,489
	Blåsmark	0,562
	Böle	0,556
	Långnäs	0,465
	Sjulnäs	0,531
	Roknäs	0,557
	Svensbyn	0,515
	Lillpite	0,518
	Arnemark	0,502
	Sikfors	0,455
	Åträsk	0,603
	Gråträsk	0,395
	Klubbfors	0,600
	Koler	0,585
	Långträsk	0,475
	Storsund	0,690
	Norrfjärden	0,504
	Nybyn	0,500
Alterdalen	0,525	
Sjulsmark	0,530	
Rosvik	0,512	
Totalt zon 3	0,523	

Tabell 11. Biltäthet för olika områden i Piteå kommun



Bilaga 2 Beräkningsunderlag

Vid beräkning av parkeringsnorm för bostäder har den förväntade boendetätheten (antal boende per bostad) multiplicerats med den förväntade cykel- respektive 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. Cykeltätheten har antagits vara 1 cykel per invånare och 0,5 besöksplatser per lägenhet. Besöksplatser per lägenhet har ökats från 0,2 till 0,5 då många av besöksplatserna används även av de boende. Vid beräkningen av den förväntade biltätheten har statistik över antalet bilar i trafik samt över antal personer som skattat för förmånsbil i de olika områdena använts. Vid beräkning av parkeringstal för studentbostäder har statistik över bilinnehav från nyko-område 010507 Tunnan använts, eftersom detta område i huvudsak består av studentbostäder. Besöksparkering har bedömts till 0,1 parkeringsplats per lägenhet.

Räkneexempel parkeringsnorm bostäder

Boendetäthet i flerbostadshus (>2 rok):	1,5 invånare/lägenhet
Biltäthet (zon 1):	0,401
Antal bilar/lägenheten i flerfamiljshus:	$1,5 * 0,401 = 0,602$
Antal bilar/lägenhet inkl. besöksparkering:	$0,602 + 0,1 = 0,702$

Parkeringsnorm flerbostadshus (>2 rok): 0,7 bilplatser/lägenhet

Vid beräkning av parkeringsnorm för verksamheter har arbetstätheten (antal anställda per 1000 kvm BTA) respektive besökstätheten (antal besökare per 1000 kvm BTA) multiplicerats med cykel- respektive bilförarandelen (%). Arbets- och besökstätheten har uppskattats utifrån tidigare gjorda utredningen samt från andra kommuner. I takt med att många kontor utförs med kontorslandskap skulle arbetstätheten för denna kunna öka till 50 anställda per 1000 kvm BTA, men samtidigt bedöms distansarbetet även ha ökat, vilket medför att 40 anställda per 1000 kvm BTA bedöms fortfarande vara en rimlig nivå. Cykel- och bilförarandelen har bestämts utifrån resvaneundersökningen, utifrån uppskattningar som stämts av med värden från andra kommuner samt utifrån ställningstagandet att minst 40 % av alla resor, kortare än 4 kilometer år 2030 ska göras till fots eller med cykel. Uppskattade cykel- och bilförarandelar för olika verksamheter redovisas i tabellen nedan.



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

Tabell 12. Bilparkeringsnorm för verksamheter inklusive besöksparkering.

Räkneexempel parkeringsnorm verksamheter

Arbetstäthet (kontor):	40 anställda/1000 kvm BTA
Besökstäthet (kontor):	3 besökare/1000 kvm BTA
Bilförarandel anställda:	40 %
Bilförarandel besökare:	40 %
Antal bilar/1000 kvm BTA kontor:	$40 * 0,4 + 3 * 0,4 = 17,2$
Parkeringsnorm kontor zon 1:	17 bilplatser/1000 kvm BTA



Vid beräkning av parkeringsnorm vid samnyttjande beräknas parkeringsbehovet genom att multiplicera parkeringsbehoven med beläggningsgraderna vid de olika tidpunkter 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:	17 bilplatser
Parkeringsbehov handel utan samnyttjande:	37 bilplatser
Totalt parkeringsbehov utan samnyttjande:	54 bilplatser
Parkeringsbehov vardag 10-17:	$17 * 0,9 + 37 * 0,5 = 33,8$ bilplatser
Parkeringsbehov vardag 17-20:	$17 * 0,1 + 37 * 0,9 = 35,0$ bilplatser
Parkeringsbehov lördag 11-13:	$17 * 0,1 + 37 * 1,0 = 38,7$ bilplatser
Parkeringsbehov natt:	$17 * 0,1 + 37 * 0,1 = 5,4$ 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.