



Nr C265  
December 2017

# Flexibla parkeringstal i stadsmiljöavtal

Cecilia Hult

**Författare:** Cecilia Hult

**Medel från:** Vinnova

**Rapportnummer** C265

**ISBN** 978-91-88787-00-2

**Upplaga** Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

**© IVL Svenska Miljöinstitutet 2017**

IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Box 210 60, 100 31 Stockholm

Tel 010-788 65 00 // [www.ivl.se](http://www.ivl.se)

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem

# Sammanfattning

De stadsmiljöavtal, för att främja hållbara stadsmiljöer, som innehåller motprestationer i form av förändrade eller flexibla parkeringstal (p-tal) har inventerats inom ramarna för det Vinnova-finansierade projektet *ArbPark – Nya lösningar för framtidens arbetsplatsparkering*. Syftet är att ge en överblick över omfattningen av p-tal som motprestation i stadsmiljöavtal, och i vilken utsträckning stadsmiljöavtalen har bidragit till att styra mot mer flexibla p-tal. En fördjupad studie har gjorts av flexibla p-tal för kontorsarbetsplatser, där även utformningen av p-tal och mobilitetsåtgärder har kartlagts.

Elva kommuner har antagit flexibla p-tal efter att stadsmiljöavtalen slutits, sex kommuner hade antagit flexibla p-tal innan tidpunkten för stadsmiljöavtalet och två kommuner har förslag på p-tal som ännu inte antagits. Det är inte helt enkelt att bedöma i vilken utsträckning stadsmiljöavtalet har påverkat införandet av flexibla p-tal, eftersom dessa antas i en kommunal process som ofta pågår över flera månader upp till år. Däremot är det nästan en tredjedel av alla stadsmiljöavtal (64 st) som innehåller flexibla p-tal, och ännu fler (43 st) som innehåller någon form av parkeringsåtgärd som motprestation.

I de 19 fall p-talen bedöms vara helt eller delvis flexibla har utformningen beskrivits. Det vanligaste är att kommunerna använder ett utgångsvärde på minimalt, som kan sänkas ytterligare i utbyte mot mobilitetsåtgärder. Andra varianter är p-tal som även fungerar som tak, p-tal som väljs ur ett spann eller p-tal som fungerar som utgångsvärde i en förhandling.

Utöver en variation i utformningen av p-tal, finns även en stor variation i vilken typ av mobilitetsåtgärder som kan ge nedsättning av p-talet. Vad vissa kommuner anser vara cykelfrämjande åtgärder som ger reduktion, krävställer andra kommuner i p-tal och stipulerad standard på cykelparkering. Ett exempel är cykelparkering med möjlighet att låsa fast ramen. Olika former av cykelåtgärder är det vanligaste exemplet för reducerat p-tal, följt av bilpool som näst vanligaste åtgärd.

Inventeringen består av en skrivbordsstudie där parkeringsstrategier och antagna kommunala styrdokument har studerats. I de fall där det inte kan utläsas ur stadsmiljöavtalen om nya p-tal kommer vara flexibla, och där nya p-tal inte är antagna, har kommunerna kontaktats via e-post. Inventeringen innefattar inte en kvalitativ utvärdering av p-talens utformning eller i vilken utsträckning de har tillämpats i bygglov och i påbörjade projekt.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning .....	5
Parkering som motprestation i stadsmiljöavtal.....	6
Stadsmiljöavtal med flexibla parkeringstal.....	8
Utformning och storlek på flexibla parkeringstal.....	8
Typer av mobilitetsåtgärder för flexibla parkeringstal .....	8
Instanser som beslutar om parkeringstal.....	9
Beskrivning av alla avtal med flexibla parkeringstal .....	9
Referenser.....	19
Bilaga 1: Lista över stadsmiljöavtal .....	21

# Inledning

## Bakgrund

Enligt plan- och bygglagen ska en tomt bebyggas så att *”det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”*<sup>1</sup>. I praktiken innebär det vanligen att svenska kommuner använder sig av parkeringstal (p-tal), som reglerar hur många parkeringsplatser som minst måste byggas för att exploatören ska få bygglov beviljat. En kommun brukar ha olika p-tal för olika typer av byggnation, exempelvis bostäder, kontor, industri, skolor och sjukhus. Storleken på p-talet kan vara angivet i antal p-platser per ytenhet, oftast mätt i bruttoarea (BTA)<sup>2</sup>, eller per bostad. Ett vanligt p-tal för bostäder kan vara 0,5-1 plats/lägenhet eller 10 platser per 1 000 kvm BTA för kontor. Flera kommuner använder sig också av geografisk differentiering, där tomtmark i centrala lägen har ett lägre p-tal än tomtmark i förorter eller utanför tätorterna. Det kan göras genom att kommunen delas in i zoner, där exploatören kan läsa av på en karta vilket p-tal som gäller för den aktuella tomten.

Även om p-talet normalt är ett minimikrav, brukar exploatörerna av ekonomiska skäl inte vilja bygga fler p-platser än minimikravet. I centrala lägen med högt markvärde eller där parkeringen förläggs i garage under tomten är det sällan ekonomiskt lönsamt att bygga parkeringsplatser. Det innebär också att det finns ett ekonomiskt incitament för exploatören att sänka p-talet, om kommunen tillåter det. På samma sätt kan det ligga i exploatörens intresse att bygga parkeringsplatser, i de fall exploatören tror att det är mer lönsamt för markvärde eller uthyrningsmöjligheterna. Kommunerna kan vilja sätta låga p-tal som ett styrmedel för minskad biltrafik, men vill inte heller riskera att tillkommande boende eller arbetande felparkerar till följd av att det inte finns parkeringsplatser på tomten.

De senaste åren har flera kommuner börjat med flexibla p-tal. Det innebär att exploatören kan påverka vilket p-tal som ska gälla i bygglovet, genom olika motprestationer. Det kan till exempel handla om att förenkla för alternativa färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik genom att bygga bra cykelparkering. Tanken är att minska behovet eller efterfrågan på bil, vilket i sin tur minskar resandet med bil. Minskat bilresande är ofta en del i kommunens miljö- eller trafikmål.

Stadsmiljöavtal finns i Norge under namnet *”bymiljøavtal”* sedan 2014. Avtalen samordnar flera aktörer där ett av syftena är att nå det beslutade politiska målet om att all tillväxt av persontrafik ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel. I januari 2015 gav den svenska regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag på ramverk för svenska stadsmiljöavtal<sup>3</sup>. Den första omgången avtal ingicks med sju kommuner senare under 2015. I avtalen får kommunerna finansiering av Trafikverket för åtgärder som exempelvis en ny cykelväg eller anläggningar för kollektivtrafik. Finansieringen fås i utbyte mot avtalade motprestationer, där parkeringsstrategier eller översyn av p-tal med syfte att minska biltrafiken är en möjlig motprestation.

## Syfte

Målet med inventeringen är att klargöra vilka stadsmiljöavtal som innehåller flexibla p-tal, i vilken utsträckning nya p-tal som motprestation har genomförts samt när motprestationerna är genomförda i relation till när avtalet ingicks. Tanken är dels att skapa ett underlag för utvärdering

---

<sup>1</sup> Plan- och bygglag (2010:900), 9§ första stycket, punkt 4

<sup>2</sup> Bruttoarea är summan av ytan på alla våningsplan, avgränsat av ytterväggarnas utsida

<sup>3</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11812/RelatedFiles/2015\\_078\\_regeringsuppdrag\\_om\\_stadsmiljoavtal.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11812/RelatedFiles/2015_078_regeringsuppdrag_om_stadsmiljoavtal.pdf)

av stadsmiljöavtalen och dels att höja kunskapen om flexibla p-tal i svenska kommuner. Vidare har inventeringen som mål att höja kunskapen om utformningen av flexibla p-tal för arbetsplatsparkering, då mycket litet arbete har gjorts på området.

## Metod

Inventeringen påbörjades i juli 2017 och pågick till och med november 2017. Motprestationerna för stadsmiljöavtal som tecknats mellan 2015 och 2017 ska vara avslutade senast 2018, vilket innebär att det finns kommuner där arbetet med p-tal pågick under inventeringen. I de fall kommunerna har uppgivit att de kanske kommer anta flexibla p-tal ingår dessa i inventeringen.

Trafikverket bistod med kontaktuppgifter till kommuner som definitivt eller kanske hade flexibla p-tal som motprestation. I bedömningen av vilka avtal som innefattar flexibla p-tal har Trafikverkets sammanställning över "Projekt som beviljats bidrag" använts<sup>4</sup>. Alla avtal som innehåller "parkeringsåtgärder", "parkeringsstrategi", "parkeringsplan", "parkeringsprogram", "parkeringspolicy", "revidering av riktlinjer för parkering", "parkeringsnorm", "parkeringstal", eller "parkeringsöversyn" har studerats. I första hand har en skrivbordsstudie gjord av antagna dokument på kommunernas webbsidor och i andra hand har kommunerna kontaktats för att klargöra om det finns antagna p-tal, om de avser arbeta med flexibla p-tal och om det finns en tidplan för arbetet. I de fall det finns utformade förslag som behandlats i kommunerna, men ännu inte är antagna, har dessa också studerats.

Alla kommuner med flexibla p-tal har studerats, men endast utformningen av flexibla p-tal för kontorsarbetsplatser har undersökts i mer detalj. Kontorsarbetsplatser är extra intressanta att studera, då de ofta ligger mer centralt än arbetsplatser inom industrin och därmed är behovet av effektivt markutnyttjande högre. Många kommuner vill arbeta med förtätning och då behövs kunskap om hur antalet p-platser kan reduceras. Kontor är också mer renodlade arbetsplatser än sjukhus och skolor, som har ett större behov av besöksparkering. Därför är det olika typer av åtgärder som är aktuella som åtgärder för flexibla p-tal.

# Parkering som motprestation i stadsmiljöavtal

Totalt har 43 av 64 avtal innehåller en parkeringsrelaterad motprestation. Av dessa har 27 avtal en skrivning om förändrade p-tal. Dessa 27 avtal kan antingen innehålla en faktisk revidering av p-talen eller exempelvis en parkeringsstrategi eller handlingsplan där nya p-tal är en del. Dessutom finns en kommun (Hörby) som ännu inte vet om p-talen kommer uppdateras i och med den nya parkeringsstrategin. En översikt över antalet avtal finns i Tabell 1.

Av de 27 avtal som rör p-tal, är 19 förändrade (eller kommer förändras) till flexibla p-tal. För att anses som ett flexibelt p-tal har två kriterier använts: i) p-talet ska vara olika för olika projekt (individuellt satta eller t.ex. zonindelade) och ii) nedsättning av p-talet ska vara möjligt i utbyte

---

<sup>4</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>

mot mobilitetsåtgärder. Att p-talet tillåts sättas genom exempelvis zonindelning i kommunen är en mildare form av flexibilitet än p-tal som är individuellt satta utifrån varje projekts förutsättningar.

Ytterligare två kommuner bedöms ha delvis flexibla p-tal, då de inte ger möjlighet till nedsättning genom agerande från exploatörens sida i form av mobilitetsåtgärder. Däremot är p-talen utformade så att de sätts utifrån förutsättningar i ett projekt. Fyra kommuner befinner sig i processen att revidera p-talen och kan ännu inte uttala sig om de kommer bli flexibla eller ej (Avesta, Malmö [har redan flexibla p-tal], Skellefteå, Växjö). Ingen av de kommuner som ser över p-talen i samband med stadsmiljöavtalen har enbart sänkt eller förändrat p-talen, utan antingen har viss mån av flexibilitet införts eller är utformningen ännu inte beslutad.

Av de 19 kommuner som har flexibla p-tal som motprestation har alla utom tre kommuner även flexibla p-tal för arbetsplatser. Två av de återstående kommunerna har endast flexibla p-tal för bostäder och en kommun har antagit en handlingsplan med föreslagen åtgärd att införa flexibla p-tal, varför det ännu inte är känt om dessa innefattar arbetsplatsparkering eller ej.

En översikt har också gjorts i vilken mån kommuner/avtalspartner införde flexibla p-tal efter att ett stadsmiljöavtal slutits. Elva avtal innehåller flexibla p-tal som införts efter att stadsmiljöavtalet slutits. Två avtal innehåller skrivningar eller förslag till flexibla p-tal som inte är antagna ännu. Sex av kommunerna hade redan flexibla p-tal när avtalet slöts.

**Tabell 1: Översikt över avtal med parkering och flexibla p-tal**

		<b>Antal avtal</b>
Stadsmiljöavtal med parkering som motprestation	<b>Ingångna stadsmiljöavtal</b>	<b>64</b>
	- innehåller parkering som motprestation	43
	- innehåller ändrade p-tal	27
	- innehåller flexibla p-tal	19
Införandetid för nya p-tal	Avtal med flexibla p-tal	19
	- nya p-tal efter avtal	- 11
	- nya p-tal innan avtal	- 6
	- p-tal ännu ej beslutade	- 2
Omfattning av p-tal	Avtal med flexibla p-tal	19
	- flexibla p-tal för kontor	- 16
	- flexibla p-tal endast för bostäder	- 2
	- okänt om flexibla p-tal för kontor	- 1

En lista på alla avtal som har en parkeringsåtgärd, vilka som innefattar förändrade p-tal samt vilka som har infört flexibla p-tal och när finns i tabell i Bilaga 1. Dessutom innehåller tabellen information vilka avtal som har flexibla p-tal för arbetsplatser.

# Stadsmiljöavtal med flexibla parkeringstal

I detta avsnitt beskrivs hur de flexibla p-talen är utformade i stort, vilka mobilitetsåtgärder som kan reducera p-talet och vilken kommunal instans som antagit p-talet i de olika kommunerna. Slutligen beskrivs de kommuner som har flexibla p-tal för arbetsplatser mer i detalj.

## Utformning och storlek på flexibla parkeringstal

Utformningen av p-tal varierar mellan kommunerna i inventeringen. Det vanligaste är att p-talet är ett minimalt med möjlighet till reduktion. Ett par kommuner har ett utgångsvärde/riktvärde, men där talet sätts individuellt (ibland utifrån projektets förutsättningar). En kommun har ett utgångsvärde som samtidigt är ett maxvärde. Flera kommuner har olika varianter på spannet. Den nedre gränsen på spannet kan utgöra min-värde och den övre max-värde, den övre gränsen kan utgöra utgångstal, p-talet sätts individuellt någonstans i spannet eller spannet är specificerat med min, max och särskilt utgångstal.

Flera kommuner använder maxtalet för att reglera hur mycket parkering som får byggas i markplan. Vill exploatören bygga fler parkeringar måste detta ske i p-hus eller garage. Det är en mer tillåtande form av maxtal än ett absolut tak, som begränsar det totala antalet parkeringar oavsett om de finns i markplan eller garage.

Storleken på talen för kontor varierar efter kommunernas förutsättningar. Totalt finns beslutade p-tal på mellan 1-30 platser per 1 000 kvm BTA. Kommuner med mindre befolkning tenderar att ha lägre p-tal än mer folkrika kommuner, men det är inget entydligt samband mellan storlek på kommun och storlek på p-tal. Som ett exempel har de närliggande kommunerna Örebro och Västerås p-tal i olika storleksordning trots liknande invånarantal, med ett p-tal på 4 i Örebro zon 1 och ett p-tal på 12 i Västerås zon 1. Gävle har p-tal på 7-15 i mer centrala delar och 10-20 i ytterzonerna, medan Sundsvall har ett p-tal på 24 oavsett geografisk placering. Båda kommunerna har en citykärna, men också delar av kommunen med utpräglad landsbygdskaraktär. Ibland framgår det hur många anställda per 1000 kvm BTA som kommunerna har räknat med, och då är det vanligen 30-40, men det är inte alltid det framgår av beslutade p-tal.

## Typer av mobilitetsåtgärder för flexibla parkeringstal

Den vanligaste namngivna åtgärden som ger nedsättning av p-talet är olika typer av cykelåtgärder. Cykelåtgärder kan vara laddmöjligheter för elcykel, cykelförråd med service, lådcykelpool, omklädningsrum med dusch eller tillgång till tryckluft.

Bilpool är den näst vanligaste åtgärden för nedsättning av p-tal. Den är betydligt vanligare i samband med nedsättning av p-tal för bostäder, och det beskrivs vanligen inte hur åtgärden ska utformas i de fall bilpool kan ge reduktion för p-tal vid arbetsplatser.

Parkeringsköp anges som en möjlighet att reducera p-talet i fyra av avtalen. Informationsinsatser till etablerade företag och anställda, till exempel information om cykelmöjligheter, kollektivtrafik som löneförmån eller om bilpool kan ge reducerat p-tal i tre kommuner. Goda förbindelser med



gång, cykel eller kollektivtrafik är faktorer som kan reducera p-talet i två kommuner. Övriga, icke-namngivna mobilitetsåtgärder angavs som möjlighet för reduktion i tre kommuner.

Slutligen finns ett par åtgärder som endast en kommun angivit som grund för reduktion av p-tal: Gröna parkeringsköp, samordnad parkering i gemensamhetsanläggning, särskilda förmåner till kollektivtrafikresenärer, avgiftsbelagd personalparkering, ett avstånd på mer än 200 meter mellan parkering och fastighetsentré samt lokaler som är särskilt anpassade för digitala möten.

Observera att andra kommuner kan uppmuntra exempelvis samordnad parkering eller avgiftsbelagd parkering, men att det inte är åtgärder som motiverar sänkta p-tal.

## Instanser som beslutar om parkeringstal

Vid inventeringen fanns att det inte alltid är samma instans som beslutar om p-talen i olika kommuner. I de flesta fall (sju) har kommunfullmäktige antagit p-talen, i sex fall är det berörd nämnd (sambhällsbyggnadsnämnden eller motsvarande) och i tre fall är det kommunstyrelsen som antagit p-talen. I övriga fall går det inte att utläsa från det antagna dokumentet vilken instans som varit beslutande.

## Beskrivning av alla avtal med flexibla parkeringstal

Motprestationer som innehåller flexibla p-tal redovisas nedan, och i de fall p-talen även är flexibla för kontor redogörs för utformningen av p-talen. Samutnyttjande räknas inte som möjlighet till reduktion för flexibla p-tal.

### Gävle 2015

Gävle angav "parkeringsstrategi" som motprestation. En ny parkeringspolicy antogs februari 2015<sup>5</sup> av kommunfullmäktige. Policyn beskriver flexibla p-tal vid bostadsbyggande som ett styrmedel för att minska trafikarbetet med bil. Den fastställer också miniminormer samt maximinormer och inte som tidigare, endast miniminormer.

I samband med den nya policyn antogs också nya p-tal<sup>6</sup>, i juni 2014. För arbetsplatser ges möjlighet till rabatt vid parkeringsköp, samt att p-talen är satta inom ett intervall. Reduktion genom andra mobilitetsåtgärder ges endast till bostäder.

**Tabell 2: P-tal för kontor i Gävle. Geografiskt zonindelade med reduktion vid gröna parkeringsköp<sup>7</sup>.**

Typ	Zon	P-tal, bpl per 1000 kvm BTA	Kommentar
Kontor	1-2	Min: 7 Max: 15	Lägre p-tal kan godkännas vid gröna parkeringsköp. P-talen och intervallen är utifrån när det enda kända är BTA, men behöver anpassas utifrån personaltäthet och mer information om planerade verksamheter. Zon 1-2 är Gävle stad och 3-4 tätorter och landsbygd i Gävle kommun.
	3-4	Min: 10 Max: 15	

<sup>5</sup> <https://www.gavle.se/PageFiles/785/Parkeringspolicy%202014%20antagandehandling.pdf>

<sup>6</sup> <http://www.gavle.se/PageFiles/785/2.%20Parkeringstal%202014%20antagandehandling.pdf>

<sup>7</sup> Ett grönt parkeringsköp innebär att exploatören betalar en summa till kommunen i utbyte mot färre p-platser. Kommunen kan i sin tur använda pengar för olika åtgärder som främjar hållbart resande.

## Helsingborg 2015

Helsingborg angav "justering av parkeringstal" som motprestation. Nya p-tal antogs i kommunfullmäktige i september 2016<sup>8</sup> och är utformade som en miniminorm med utrymme för reduktion. Reduktion kan ges på p-talet för bostäder vid bilpool eller förstärkt standard på cykelparkering. För arbetsplatsparkering anges ingen möjlighet till flexibilitet.

## Karlstad 2015

Karlstad angav "Parkeringsstrategier" som motprestation. En ny parkeringsnorm antogs i kommunstyrelsen december 2016<sup>9</sup>.

De nya p-talen för bostäder och kontor är flexibla, med ett möjligt spann för p-talet baserat på geografisk zon. Spannets övre gräns är utgångsnorm (samt maxtal) och reduktion ges i utbyte mot åtgärder som exploitören presenterar i en grön resplan. För arbetsplatsparkering är åtgärder som kan sänka p-talet parkeringsköp och avlösen, cykelåtgärder, goda villkor för cykel-, gång- och kollektivtrafik samt övriga mobilitetsåtgärder. Cykelåtgärder som kan sänka p-talet måste vara mer omfattande än cykelparkeringsnormen, exempelvis tillgång till cykelförråd med servicemöjlighet, laddmöjlighet för elcykel eller lådcykelpool.

**Tabell 3: P-tal för kontor i Karlstad, platser per 1000 kvm BTA. Spann med maxtal.**

Typ	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4
Kontor	1-3	1-5	3-10	8-15

## Luleå 2015

Luleå angav "Parkeringsstrategi och parkeringstal" som motprestation. Uppdaterade p-tal antogs i kommunfullmäktige 2016-04-04<sup>10</sup>.

För bilparkering är p-talet ett riktvärde med möjlighet till reduktion. Att det är ett riktvärde innebär att det ska vara möjligt att justera om besöksstäthet eller antal sysselsatta per yta förväntas vara annorlunda än Luleås schablon.

Enligt antagna riktlinjer kan reduktion av p-talet fås genom parkeringsköp<sup>11</sup> (befintlig anläggning eller planerad nybyggnation) eller gröna parkeringsköp (avtal mellan kommun och fastighetsägare om MM-åtgärder). I gröna parkeringsköp kan även medlemskap i bilpool som del i hyra, cykelreparationsrum, cykelpool etc. ingå.

**Tabell 4: P-tal i Luleå för kontor. Zonindelade riktvärden.**

Typ	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Kommentarer
Kontor	15	26	30	Beräknat med 40 anställda samt 3 besökare per 1 000 kvm BTA
varav anställda/besökare	14/1	24/2	28/2	

<sup>8</sup> [https://styrmning.helsingborg.se/wp-content/uploads/sites/53/2016/09/parkeringsnorm\\_2016.pdf](https://styrmning.helsingborg.se/wp-content/uploads/sites/53/2016/09/parkeringsnorm_2016.pdf)

<sup>9</sup> [http://karlstad.se/globalassets/filer/trafik/trafik\\_och\\_gator/parkering/parkeringsnorm\\_webb.pdf](http://karlstad.se/globalassets/filer/trafik/trafik_och_gator/parkering/parkeringsnorm_webb.pdf)

<sup>10</sup> <http://www.lulea.se/download/18.b86444d154357ece9062d9/1461755503400/Parkeringsnorm+antagen+KF+2016-04-04.pdf>

<sup>11</sup> Parkeringsköp innebär att exploitören ger kommunen ersättning i utbyte mot färre p-platser och att kommunen anordnar motsvarande antal p-platser (oftast i gemensamma anläggningar).

## Östersund 2015

Östersund angav "Sänka p-normerna och införa flexibla parkeringstal" som motprestation. Ny parkeringspolicy med lägre och flexibla p-tal antogs i kommunfullmäktige april 2016<sup>12</sup>.

Den nya policyn innehåller p-tal som normvärde med möjlighet till reduktion. Normvärdet är även ett maxvärde för de mer centrala delarna av Österund. Om en parkeringsutredning görs kan p-talet reduceras med upp till 30 %, annars med maximalt 25 %. För arbetsplatsparkering är åtgärder som kan sänka p-talet exempelvis förbättrade cykelfaciliteter, vilket kräver omklädningsrum med dusch och kan innefatta tryckluft och laddmöjlighet för elcykel.

**Tabell 5: P-tal i Östersund för kontor. Normvärde med reduktionsmöjlighet samt maxtal för markparkering. Bilparkering per 1 000 kvm BTA.**

Typ	För anställda	För besökare	Max antal markparkeringar
Kontor Zon 1	6	1	7
Kontor Zon 2	7	1	8
Kontor Zon 3	8	1	12
Kontor Zon 4	9	1	-

## Borås Stad 2016:2

Borås anger som motprestation i stadsmiljöavtalet att man ska revidera p-normen. Nya parkeringsregler antogs i januari 2017 av samhällsbyggnadsnämnden, vilka innehöll uppdaterade p-tal<sup>13</sup>.

Grundtalet är något reviderat från föregående parkeringsnorm, men det utgör fortfarande en miniminorm. Utifrån olika åtgärdspaket, t.ex. "Utmärkta cykelmöjligheter" och "Hållbart pendlingspaket" kan parkeringsnormen reduceras mellan 15-20 % för verksamheter i kollektivtrafiknära läge.

**Tabell 6: P-tal för kontor i Borås, miniminorm med reduktionsmöjlighet. Platser per 1 000 kvm BTA.**

Typ	Centrum	Övriga Borås
Kontor	12	16

## Göteborg med VGR 2016:2/Göteborg 2017

Motprestation angavs som "Parkeringstaxa, pendelparkeringar, parkeringstal" (2016:2) samt "Översyn av Vägledning till parkeringstal" (2017). Nya p-tal<sup>14</sup> antogs i byggnadsnämnden 2017-11-28.

<sup>12</sup> <http://www.ostersund.se/download/18.186f97a815361281f82c1b7/1465910088938/Parkeringspolicy.pdf>

<sup>13</sup> <http://www.boras.se/download/18.602379815a049adbbbe4630/1486730215799/Bor%C3%A5s%20Stads%20parkeringsregler-%20regler.pdf>

Det remitterade förslaget innehåller flexibla p-tal i form av föreslagna, zonindelade, spann med projektspecifika p-tal. För verksamheter finns två zoner och den övre gränsen av spannet är ett maxvärde. Avvikelser från spannet ska motiveras och dokumenteras.

**Tabell 7: Föreslagna p-tal för kontor i Göteborg, bilplatser per 1 000 kvm BTA.**

Område	Kontor
Innerstaden inkl. Älvstaden, utvidgade innerstad och strategiska knutpunkter	0-4
Övriga delar av Göteborg stad	0-8

## Jönköping 2016:2

Motprestation angavs som "Nya parkeringstal". Nya p-tal antogs i juni 2016<sup>15</sup> av stadsbyggnadsnämnden.

De antagna p-talen är minimala med möjlighet till reduktion. Talen är zonindelade och kan reduceras med upp till 15 %, vilket kräver en grön resplan som redovisar planerade åtgärder. Ett krav på den gröna resplanen är att fastighetsägare/byggherre åtar sig att vid försäljning eller uthyrning marknadsföra och informera om den gröna resplanen och det reducerade antalet parkeringsplatser. Åtgärder som kan reducera p-talet är till exempel bilpool, duschmöjlighet vid verksamhet och möjlighet att ladda elcykel.

**Tabell 8: P-tal för kontor i Jönköping. Minimala med möjlighet till reduktion.**

Område	Bilplatser per 1 000 kvm BTA	Bilplatser om 15 % reduktion
Zon A	8	7
Zon B	10	8,5
Zon C	12	10

## Kungsbacka 2016:2 (delvis flexibla)

Motprestation i avtalet är "Parkeringsstrategi" under framtagande. En parkeringsstrategi antogs i kommunstyrelsen i september 2017<sup>16</sup>. Notera att den antagna parkeringsstrategin inte är det framtagna tjänstemannaförslaget, utan skrivelsen daterad 2017-09-11 på s. 3-5.

<sup>14</sup>[http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/C6B6CD6D671A3E3BC12581E1003BBF6B/\\$File/01%20Riktlinjer%20for%20mobilitet%20och%20parkering.pdf](http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/C6B6CD6D671A3E3BC12581E1003BBF6B/$File/01%20Riktlinjer%20for%20mobilitet%20och%20parkering.pdf)

<sup>15</sup> [https://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa26b1f9/1467895766294/Parkeringstal\\_2016.pdf](https://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa26b1f9/1467895766294/Parkeringstal_2016.pdf)

<sup>16</sup><https://www.kungsbacka.se/Global/Kommun%20och%20politik/Dokument/M%C3%B6ten,%20handlingar%20och%20protokoll/Kommunstyrelsen/Handlingar/2017/KS%2020170926%20Att%20publicera%20%C3%84%2016%20-%202026%20a.pdf> s. 3-5,

"Parkeringsstrategi för Kungsbacka stad" daterad 2017-09-11

P-talen i den nya strategin består av ett spann och tal i spannet ska väljas för unika projekt. Ingen form av reduktion av p-talet knutet till åtgärder finns i strategin. Talen kan anses vara delvis flexibla, då de ska anpassas till platsens förutsättningar, men inte kan påverkas av åtgärder i samband med byggnation.

**Tabell 9: P-tal för kontor i Kungsbäcka. Utan reduktionsmöjlighet, men välj individuellt från spann.**

Typ	Parkeringstal (inklusive besök)
Kontor	20-25 bpl/ 1 000 kvm

## Kungälv med VGR 2016:2

Motprestation i avtalet är "taxeöversyn centrum och parkeringstal". Nya p-tal för centrala Kungälv antogs juni 2016<sup>17</sup> av kommunstyrelsen.

Talen är en miniminorm baserade på önskat framtida bilinnehav och resande. Möjlighet till reduktion finns om exploatören redogör för planerade åtgärder som sänker bilinnehav eller bilanvändning i samband med bygglovsansökan. Åtgärder som reducerar p-talet kan till exempel vara bilpool eller informationsinsatser. För verksamheter kan bilpoolspaketet ge reduktion med 10 % och 1 bilpoolsbil ger mellan 1-10 platser reduktion. För informationsåtgärder kan reduktionen maximalt bli 10 % för verksamheter, förutsatt att exploatören genomför minst fem åtgärder. Färre antal åtgärder ger en proportionerlig minskning av reduktionen. Exempel på informations- och påverkansåtgärder är upprepade marknadsföring och information om samåkning, bilpool och andra åtgärder till anställda under minst fem års tid, uppmuntran att inflyttade verksamheter erbjuder kollektivtrafikkort till sina anställda, lokaler som är väl anpassade till digitala möten och möjlighet att duscha och byta om på arbetsplatsen.

**Tabell 10: P-tal för kontor i Kungälv. Miniminorm med reduktionsmöjlighet.**

Typ	Anställda	Besökare	Kommentar
Kontor	15	2,4	20 anställda per 1 000 kvm BTA samt 4 besökare per 1 000 kvm BTA

## Malmö 2016:2/Malmö 2017

Malmö har angivit som motprestation att man ska ta fram en ny parkeringspolicy och ny p-norm. Man kommer enligt utsägo "växla upp arbetet med flexibla parkeringstal" och planen är att förslag och beslut om remiss behandlas i relevanta nämnder och styrelser i december 2017<sup>18</sup>.

Den nuvarande parkeringsnormen<sup>19</sup> är från 2010 och är redan flexibel för flerbostadshus, men inte för arbetsplatser. P-talen är satta som ett intervall, där tal ska ges efter projektets förutsättningar (läge, service i närområdet, målgrupp, förväntat bilinnehav etc.). Reduktion kan också ges för bilpool eller om "extraordinärt goda förutsättningar föreligger eller skapas".

<sup>17</sup> <http://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/styrdokument/for-invanare-och-foretagare/parkeringsnorm-for-centrala-kungalv.pdf>

<sup>18</sup> Personlig kommunikation Anders Nordin, Trafikstrateg gatukontoret Malmö Stad 2017-10-26

<sup>19</sup> <http://malmö.se/download/18.4027ea8b12af75326fc80003800/1491301815513/Parkeringspolicy+och+parkeringsnorm+slutligt+f%C3%B6rslag+antagen+av+KF.pdf>

## Norrköping 2016:2

Motprestation angavs som "Nya riktlinjer för parkering har genomförts". Riktlinjer med flexibla p-tal antogs i februari 2017 av kommunfullmäktige<sup>20</sup>.

P-talen är miniminormer för bostäder, men önskar exploitören bygga fler parkeringsplatser får dessa inte vara markparkering. För arbetsplatsparkering är p-talet ett riktvärde och inte ett minimikrav. Anpassning ska göras till verksamhetens personaltäthet (exempelvis om det finns nattpersonal) och arbetsplatsens geografiska läge. P-talet kan reduceras om exploitören redovisar åtgärder som till exempel duschmöjlighet för cykelpendlare. För ett par åtgärder finns storlek på reduktion beskriven, som upp till 15 % reduktion vid upprättandet av en grön resplan eller upp till 15 % vid åtgärder för minskat bilbehov där avgift på personalparkering nämns som ett exempel.

**Tabell 11: P-tal för alla typer av arbetsplatser i Norrköping. Riktvärde med möjlighet till reduktion.**

Område	Antal parkeringsplatser
Samtliga zoner	Ca 0,2 – 0,3 per anställd

## Trollhättan 2016:2

Trollhättan har som motprestation att ta fram ett parkeringsprogram med parkeringsplan och parkeringsnorm. Det nya parkeringsprogrammet antogs i kommunfullmäktige i mars 2017<sup>21</sup> och innehåller flexibla p-tal för bostäder.

De nya p-talen är minimala, men ska ses som riktlinjer med utrymme för individuell bedömning. För bostäder är p-talen satta per stadsdel utifrån aktuellt bilinnehav, med en procentuell justering för centrum- eller kollektivtrafiknära läge samt möjlig reduktion knuten till mobilitetslösningar. För arbetsplatser är p-talen inte flexibla.

## Uppsala 2016:2/Uppsala 2017

Uppsala anger som motprestation bland annat att ta fram nya p-tal (2016:2 och 2017). Nya p-tal<sup>22</sup> antogs i oktober 2016 av plan- och byggnadsnämnden.

P-talen är en miniminorm och för kontor kan reduktion av p-talet för verksamheter ges genom parkeringsköp och mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster förpackade i ett mobilitetspaket kan ge reduktion av p-talet på exempelvis 25 % om flera mobilitetsåtgärder ingår. Exempel på mobilitetsåtgärder som tas upp är möjlighet att låsa cykelram, möjlighet att ladda elcykel, och tillgång till luftpump och reparationsställ. För lägenheter anges bilpool kunna reducera p-talet, med för kontor finns ingen skrivelse om vilka mobilitetstjänster som är aktuella.

**Tabell 12: P-tal för kontor i Uppsala. Miniminorm med möjlighet till reduktion. Platser / 1 000 kvm BTA.**

Typ	Stadsväven och övriga tätorter	Lägen med god tillgång till service och kollektivtrafik
Kontor	5	2

<sup>20</sup> [http://www.norrkoping.se/download/18.3bee233915cafae54f847/1497602809362/Riktlinjer\\_för\\_parkering.pdf](http://www.norrkoping.se/download/18.3bee233915cafae54f847/1497602809362/Riktlinjer_för_parkering.pdf)

<sup>21</sup> [http://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/trafik-och-infrastruktur/trafik-och-gator/parkeringsprogram/parkeringsprogram-2016\\_laguppl.pdf](http://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/trafik-och-infrastruktur/trafik-och-gator/parkeringsprogram/parkeringsprogram-2016_laguppl.pdf)

<sup>22</sup> [https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal\\_antagande-med-datum\\_utan-vattenstampel.pdf](https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal_antagande-med-datum_utan-vattenstampel.pdf)

## Örebro 2016:2

Motprestation angavs som ny parkeringsnorm. Programnämnden Samhällsbyggnad antog en ny parkeringsnorm med flexibla p-tal i februari 2016<sup>23</sup>.

P-talen utgörs i de flesta fall av ett spann med ett utgångstal, ett minimalt och ett maxtal. Ibland saknas min- eller maxtal, då det ej bedöms behövas utifrån förutsättningarna. Vill exploatören bygga fler parkeringsplatser än maxtalet får detta inte göras i markplan. Vid beräkning av aktuellt p-tal utgår exploatören från utgångspunkten och får reduktion baserat på redovisade åtgärder för att minska efterfrågan på parkering. Exempel på åtgärder är bilpool, grön resplan eller samordnad parkering i större gemensamhetsanläggningar.

**Tabell 13: P-tal för kontor i Örebro. Baserat på 30-50 anställda per 1 000 BTA.**

Zon	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	-	4 per 1000 kvm BTA	4 / särskild utredning
2	2	9 per 1000 kvm BTA	9 / särskild utredning
3	3	12 per 1000 kvm BTA	16
4	6	14 per 1000 kvm BTA	-

## Växjö 2016:2 /Växjö 2017

Motprestation för Växjö är "Parkeringsstrategi genomförd". Parkeringsstrategin antogs i maj 2015<sup>24</sup>. I strategin nämns ett antal åtgärder med föreslagen tidplan 2015-2019. Åtgärd "8.2 Parkeringsnorm och parkeringsköp" anger att parkeringsnormen behöver ses över. Arbetet pågår under hösten 2017, men förslaget är ännu inte på remiss eller fastställt. Växjö kan inte ange om man kommer införa flexibla p-tal, men strategin anger att parkeringsnormen kommer gå mot "balanserade parkeringstal" <sup>25</sup>.

## Hörby 2016:3

Hörby har angivit att man ska arbeta med en parkeringsstrategi, som syftar till att kommunen och andra fastighetsägare kan relatera parkeringsbehovet till mobilitetsåtgärder och därigenom minska antalet parkeringsplatser. Parkeringsstrategin är inte påbörjad (oktober 2017)<sup>26</sup>, men ärendet planeras att behandlas i Tekniska nämnden framöver. Tanken är att p-talen ska bli mer flexibla, men det är beroende av politiska beslut.

<sup>23</sup>

<http://www.orebro.se/download/18.242f1fb1556288bfbf1814a/1467967586788/Flexibla+parkeringsstal.+Parkeringsnorm+f%C3%B6r+C3%96rebro+kommun.pdf>

<sup>24</sup> <http://www.vaxjo.se/download/18.27ef9ca915e07938c3b772c4/1503918660490/V%C3%A4xj%C3%B6%20parkeringsstrategi%20och%20handlingsplan.pdf>

<sup>25</sup> Personlig kommunikation, Magnus Nyqvist, verksamhetsansvarig för parkering och övervakning (2017-10-11)

<sup>26</sup> Personlig kommunikation, Mikael Wallberg, Planerings- och utvecklingschef (2017-10-09)

### Landskrona 2016:3

Motprestation är angiven som förverkligande av parkeringsplanen. Parkeringsplanen antogs i maj 2016<sup>27</sup> och nämner flexibla p-tal som en viktig åtgärd. Flexibla p-tal<sup>28</sup> antogs också vid samma tidpunkt.

P-talen ska användas som utgångspunkt för vidare resonemang, är zonindelade och är möjliga att reducera med mobilitetsåtgärder. En reduktion kan uppgå till ca 20-30 % enligt parkeringsplanen, där möjliga åtgärder är bilpool, särskilda förmåner för kollektivtrafikresenärer eller lättillgängliga, väderskyddade och låsbara cykelparkeringar.

**Tabell 14: P-tal för kontor i Landskrona. Utgångspunkt med möjlighet till reduktion. Bilplatser per 1 000 kvm BTA.**

	Zon A	Zon B	Zon C
Anställda	10,5	15	16,5
Besökande	1,5	2	2
Totalt	12	17	18,5

### Skellefteå 2016:3

Motprestation är angiven som att anta nya riktlinjer för parkering med en modern flexibel parkeringsnorm för bil. Enligt förvaltningen för samhällsbyggnad i Skellefteå är det för tidigt att säga när eller om nya p-tal kommer att antas och vilken utformning de i så fall får<sup>29</sup>.

### Avesta 2017

Motprestationen i ansökan är angiven som "revidering av P-tal". Arbetet med att se över p-talen har precis börjat och enligt miljö- och byggförvaltningen kommer p-talen antas i nära samband med ett nytt trafikprogram, vilket troligen sker tidigast sommaren 2018<sup>30</sup>.

### Katrineholm 2017

Katrineholm har angivit att man ska ta fram en ny trafik- och parkeringsstrategi som motprestation. I den föreslagna parkeringsstrategin finns en föreslagen åtgärd att kommunen ska ta fram en p-plan, där p-talen revideras och görs flexibla. Trafik- och parkeringsstrategin var uppe för beslut i kommunfullmäktige i augusti 2017, men återremitterades. Den föreslagna strategin<sup>31</sup> innehåller föreslagna åtgärder som syftar till att kommunen ska utreda om flexibla p-tal är tillämpbara.

<sup>27</sup> [https://www.landskrona.se/globalassets/invanare/stadsplanering--trafik/parkering/parkeringsplan\\_landskrona\\_160530.pdf](https://www.landskrona.se/globalassets/invanare/stadsplanering--trafik/parkering/parkeringsplan_landskrona_160530.pdf)

<sup>28</sup> <https://www.landskrona.se/contentassets/1d3b8cfa467e43ec813a92d2ba718df4/parkeringsnorm-landskrona-160530.pdf>

<sup>29</sup> Personlig kommunikation, Richard Widman, Samhällsbyggnad, fysisk planering (2017-10-25)

<sup>30</sup> Personlig kommunikation, Mathias Högberg, Samhällsplanerare (2017-11-02)

<sup>31</sup> <http://www.katrineholm.se/Global/Kallelser%20Protokoll/KF/Kallelser/2017/KF%20kallelse%202017-08-21.pdf>



## Nybro 2017 (delvis flexibla)

Motprestation i ansökan var en revidering av riktlinjerna för parkering i Nybro. Nya riktlinjer<sup>32</sup> antogs i teknik- och samhällbyggnadsnämnden i mars 2017.

De nya p-talen är minimala, men med möjlighet till avsteg utifrån individuell bedömning. För verksamheter är möjligt p-tal angivet som ett intervall. P-talen kan ses som delvis flexibla, då de inte är fasta men inte heller är möjliga att påverka med mobilitetsåtgärder.

**Tabell 15: P-tal för Nybro. Utan reduktionsmöjlighet, men med möjlighet till individuella avsteg.**

Verksamhetstyp	Bilplatser/ 1000 kvm för anställda	Bilplatser/1 000 kvm för besökare
Kontor	11-17	1-2

## Sundsvall 2017

Motprestation i ansökan var "utformning av parkeringsstrategi". I maj 2017 antog Sundsvall en ny parkeringsstrategi<sup>33</sup> i kommunfullmäktige. Nya parkeringsnormer<sup>34</sup> antogs också vid samma tillfälle.

Antagna p-tal är riktvärden och kan sättas högre eller lägre utifrån individuella förutsättningar. P-tal för arbetsplatser utgår från dagens färdmedelsfördelning för arbetsresor i kommunen. P-talen kan reduceras vid upprättande av en grön resplan som innehåller olika mobilitetsåtgärder. Exempel på åtgärder som reducerar p-talen är förbättrade cykelfaciliteter som luftpump, laddmöjlighet för elcykel (upp till 15 % reduktion), informations- och marknadsföringsåtgärder (upp till 10 % reduktion) och avstånd till bilparkering är över 200 meter från fastighetsentré (upp till 10 % reduktion).

**Tabell 16: P-tal för kontor i Sundsvall. Riktvärden med reduktionsmöjlighet.**

Typ	Verksamma	Besökare	Kommentar
Kontor	24	3	Antaget 40 anställda och 4,5 besökare per 1 000 kvm BTA

## Västerås 2017

Västerås har som motprestation angivit "Implementering av framtaget parkeringsprogram". Parkeringsprogrammet antogs i kommunfullmäktige i november 2015<sup>35</sup> tillsammans med nya riktlinjer för parkering<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> <https://nybro.se/wp-content/themes/nybrokommun/feeds/politikerportalen-feeds.php?file=9165&name=%C2%A7%2037%20-%20Parkeringsnorm%20och%20riktlinjer%20parkering>

<sup>33</sup> <http://sundsvall.se/wp-content/uploads/2017/06/Parkeringsstrategi-beslutad-KF.pdf>

<sup>34</sup> <http://sundsvall.se/wp-content/uploads/2017/06/Parkeringsnorm-och-gr%C3%B6n-resplan-beslutad.pdf>

<sup>35</sup> <http://www.vasteras.se/download/18.5f819766152655444b513e/1453714655726/Program+f%C3%B6r+parkering+beslutat+5+november+2015+layoutad.pdf>

<sup>36</sup> <http://www.vasteras.se/download/18.5f819766152655444b513f/1453714658382/Riktlinjer+f%C3%B6r+parkering+beslutad+5+november+2015+layoutad.pdf>

P-talen i riktlinjer är flexibla, i den mån att det finns ett grundtal för parkering som kan reduceras med bilpool eller mobilitetsåtgärder. P-talen anges som riktlinjer och exploatörer har möjlighet att sänka p-talen ytterligare om en särskild parkeringsutredning görs och i dialog genom hela planprocessen.

P-talen är först zonindelade för att få fram ett grundtal (steg 1). I steg 2 kan en reduktion ges för bilpoolsplatser (-20 % för verksamheter på platser för sysselsatta). I steg 3 ges ytterligare reduktion baserat på mobilitetsåtgärder. Minst fem åtgärder varav en på "Guldnivå" ger reduktion på ytterligare 10 % efter eventuell reduktion från bilpoolsplatser. Färre åtgärder ger en lägre reduktion. Exempel på åtgärder som kan ge reduktion för verksamheter är grön resplan, öronmärkta bidrag till kollektivtrafikkort under minst tio år, omklädningsrum med duschmöjlighet eller kringutrustning som cykelverkstad.

**Tabell 17: P-tal för Västerås. Zonindelad utgångstal och tal med maximalt möjlig reduktion.**

	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4	Zon 5
Kontor, bilplatser per 1 000 kvm BTA inklusive besök	12	18	13	18	28
Med fullständigt flexibelt parkeringstal	9	14	10	14	21

# Referenser

Borås (2017) *Borås Stads parkeringsregler*. Hämtad från <http://www.boras.se/download/18.602379815a049adbbbe4630/1486730215799/Bor%C3%A5s%20Stads%20parkeringsregler-%20regler.pdf>

Gävle (2014) *Parkeringstal för cykel och bil*. Hämtad från <http://www.gavle.se/PageFiles/785/2.%20Parkeringstal%202014%20antagandehandling.pdf>

Göteborg (2017) *Riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg. Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov*. Hämtad från [http://goteborg.se/wps/PA\\_Pabolagshandlingar/file?id=7723](http://goteborg.se/wps/PA_Pabolagshandlingar/file?id=7723)

Helsingborg (2016) *Parkeringsnorm för cykel och bil i Helsingborgs stad*. Hämtad från [https://styrning.helsingborg.se/wp-content/uploads/sites/53/2016/09/parkeringsnorm\\_2016.pdf](https://styrning.helsingborg.se/wp-content/uploads/sites/53/2016/09/parkeringsnorm_2016.pdf)

Jönköping (2016) *Parkeringstal för Jönköpings kommun. Riktlinjer för att anpassa nya fastigheters och stadsdelars parkeringsbehov till morgondagens resvanor*. Hämtad från [https://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa26b1f9/1467895766294/Parkeringstal\\_2016.pdf](https://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa26b1f9/1467895766294/Parkeringstal_2016.pdf)

Karlstad (2016) *Parkeringsnorm för Karlstads kommun*. Hämtad från [https://karlstad.se/globalassets/filer/trafik/trafik\\_och\\_gator/parkering/parkeringsnorm\\_webb.pdf](https://karlstad.se/globalassets/filer/trafik/trafik_och_gator/parkering/parkeringsnorm_webb.pdf)

Katrineholm (2017) *Trafikstrategi för Katrineholms kommun*. s.10-39. Hämtad från <https://www.katrineholm.se/Global/Kallelser%20Protokoll/KF/Kallelser/2017/KF%20kallelse%202017-08-21.pdf>

Kungsbacka (2017) *Parkeringsstrategi för Kungsbacka Stad*. s.3-4. Hämtad från <https://www.kungsbacka.se/Global/Kommun%20och%20politik/Dokument/M%C3%B6ten,%20handlingar%20och%20protokoll/Kommunstyrelsen/Handlingar/2017/KS%2020170926%20Att%20publicera%20%C3%84%2016%20-%2026%20a.pdf>

Kungälv (2016) *Parkeringsnorm för centrala Kungälv*. Hämtad från <http://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/styrdokument/for-invanare-och-foretagare/parkeringsnorm-for-centrala-kungalv.pdf>

Landskrona (2016) *Parkeringsnorm Landskrona stad*. Hämtad från <https://www.landskrona.se/contentassets/1d3b8cfa467e43ec813a92d2ba718df4/parkeringsnorm-landskrona-160530.pdf>

Luleå (2016) *Parkeringsnorm för cykel och bil*. Hämtad från <https://www.lulea.se/download/18.b86444d154357ece9062d9/1461755503400/Parkeringsnorm+antagen+KF+2016-04-04.pdf>

Malmö (2010) *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*. Hämtad från <http://malmo.se/download/18.4027ea8b12af75326fc80003800/1491301815513/Parkeringspolicy+och+parkeringsnorm+slutligt+f%C3%B6rslag+antagen+av+KF.pdf>

Norrköping (2017) *Riktlinjer för Parkering i Norrköpings kommun – Parkeringsnorm för bil och cykel vid nyetablering och exploatering*. Hämtad

från [http://www.norrkoping.se/download/18.3bee233915cafae54f847/1497602809362/Riktlinjer\\_for\\_parkering.pdf](http://www.norrkoping.se/download/18.3bee233915cafae54f847/1497602809362/Riktlinjer_for_parkering.pdf)

Nybro (2017) *Parkeringsnorm och riktlinjer för parkering i Nybro stad*. Hämtad

från <https://nybro.se/wp-content/themes/nybrokommun/feeds/politikerportalen-feeds.php?file=9165&name=%C2%A7%2037%20-%20Parkeringsnorm%20och%20riktlinjer%20parkering>

Sundsvall (2017) *Parkeringsnorm och grön resplan för Sundsvall kommun*. Hämtad

från <https://sundsvall.se/wp-content/uploads/2017/06/Parkeringsnorm-och-gr%C3%B6n-resplan-beslutad.pdf>

Trollhättan (2017) *Trollhättan Parkeringsprogram 2016*. Hämtad

från [http://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/trafik-och-infrastruktur/trafik-och-gator/parkeringsprogram/parkeringsprogram-2016\\_laguppl.pdf](http://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/trafik-och-infrastruktur/trafik-och-gator/parkeringsprogram/parkeringsprogram-2016_laguppl.pdf)

Uppsala (2016) *Parkeringstal för Uppsala. Riktvärden för parkering på kvartersmark*. Hämtad

från [https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal\\_antagande-med-datum\\_utan-vattenstempel.pdf](https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal_antagande-med-datum_utan-vattenstempel.pdf)

Västerås (2015) *Riktlinjer för parkering i Västerås*. Hämtad

från <http://www.vasteras.se/download/18.5f819766152655444b513f/1453714658382/Riktlinjer+f%C3%B6r+parkering+beslutad+5+november+2015+layoutad.pdf>

Örebro (2016) *Parkeringsnorm för Örebro kommun*. Hämtad

från <http://www.orebro.se/download/18.242f1fb1556288bfbf1814a/1467967586788/Flexibla+parkerin gstal.+Parkeringsnorm+f%C3%B6r+%C3%96rebro+kommun.pdf>

Östersund (2016) *Parkeringspolicy för ett hållbart Östersund. Inklusive flexibla parkeringstal*. Hämtad

från <http://www.ostersund.se/download/18.186f97a815361281f82c1b7/1465910088938/Parkeringspolicy.pdf>

# Bilaga 1: Lista över stadsmiljöavtal

Förteckning över stadsmiljöavtal med någon form av parkeringsrelaterad motprestation.

Kommun	År	Parkering som åtgärd/motprestation	Nya p-tal	Flexibla p-tal	Arbetsplats-parkering	Motprestation genomförd	Stadsmiljöavtal => flexibla p-tal
Gävle	2015	Ja	Ja	Ja	Ja	2014-06-04	Nej
Helsingborg	2015	Ja	Ja	Ja	Nej	2016-09-20	Ja
Karlstad	2015	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-12-13	Ja
Linköping	2015	Ja	Nej	Nej	Nej		
Luleå	2015	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-04-04	Ja
Lund	2015	Ja	Nej	Nej	Nej		
Östersund	2015	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-04-28	Ja
Borås	2016:2	Ja	Ja	Ja	Ja	2017-01-19	Ja
Göteborg med VGR	2016:2	Ja	Ja	Ja	Ja	2017-11-28	Ja
Helsingborg	2016:2	Ja	Nej	Nej	Nej		
Jönköping	2016:2	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-06-16	Nej
Karlskrona	2016:2	Ja	Nej	Nej	Nej		
Kungsbacka	2016:2	ja	Ja	Delvis	Delvis	2017-09-01	Nej
Kungälv med VGR	2016:2	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-06-08	Nej
Malmö	2016:2	Ja	Ja	Kanske	Kanske	Ej antagen	Kanske
Norrköping	2016:2	Ja	Ja	Ja	Ja	2017-02-27	Ja
Nyköping	2016:2	Ja	Nej	Nej	Nej		
Stockholm med SLL	2016:2	Ja	Nej	Nej	Nej		
Trollhättan	2016:2	Ja	Ja	Ja	Nej	2017-03-07	Ja
Uppsala	2016:2	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-11-14	Ja
Växjö	2016:2	Ja	Ja	Kanske	Kanske	Ej antagen	Kanske
Örebro	2016:2	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-02-20	Nej
Hörby	2016:3	Ja	Kanske	Kanske	Kanske	Ej antagen	Kanske



Landskrona stad	2016:3	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-maj	Nej
Skellefteå	2016:3	Ja	Ja	kanske	Kanske	Ej antagen	Kanske
TF SLL	2016:3	Ja	Nej	Nej	Nej		
Alvesta	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
Avesta	2017	Ja	Ja	Kanske	Kanske	Ej antagen	Kanske
Falkenberg	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
Göteborg	2017	Ja	Ja	Ja	Ja	2017-11-28	Ja
Katrineholm	2017	Ja	Ja	Ja	Kanske	Ej antagen	Kanske
Malmö	2017	Ja	Ja	Kanske	Kanske	Ej antagen	Kanske
Nybro	2017	Ja	Ja	Delvis	Delvis	2017-03-28	Nej
Sollentuna	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
Sundsvall	2017	Ja	Ja	Ja	Ja	2017-05-29	Nej
TF SLL med Stockholm	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
TF SLL med Täby	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
Tidaholm	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
Trollhättan	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
Uppsala	2017	Ja	Ja	Ja	Ja	2016-11-14	Nej
Vellinge	2017	Ja	Nej	Nej	Nej		
Västerås	2017	Ja	Ja	Ja	Ja	2015-11-05	Nej
Växjö	2017	Ja	Ja	Kanske	Kanske	Ej antagen	Kanske

