

# Mobilitetsnorm för Sjöbo tätort



Samhällsbyggnadsnämnden  
antagandebeslut 2021-03-09



Sjöbo - en plats vi skapar tillsammans.



SJÖBO  
KOMMUN

**Medverkande:**

Stadsbyggnadsförvaltningen och Tekniska förvaltningen, Sjöbo kommun

## Innehållsförteckning

Sammanfattning och Bakgrund.....	4
Mobilitetsnormen gäller för bil, mc och cykel i Sjöbo tätort .....	4
Lagkrav – Plan- och bygglagen (PBL) .....	4
Flexibel mobilitetsnorm och mobilitetstjänster .....	4
Parkeringstal och statistik .....	5
Parkeringstal .....	5
Bostäder .....	5
Cykelparkering.....	5
Bil- och motorcykelparkering .....	6
Verksamheter .....	7
Parkering för rörelsehindrade .....	8
Reducering .....	8
Kollektivtrafikhärläge.....	8
Samnyttjande av parkering .....	9
Mobilitetstjänster .....	10
Bilpool.....	10
Cykelpool .....	10
Busskort ingår i hyran.....	10
Beräkning av slutligt parkeringstal .....	11
Reservplan .....	11
Avtal och Genomförande .....	11
Avtal och förbindelser .....	11
Parkeringsavtal .....	11
Parkeringsförbindelse .....	11
Parkeringsservitut .....	12
Parkeringsköp.....	12
Detaljplan .....	12
Gemensamhetsanläggning.....	12
Bygglov .....	12
Politiska beslut, lokala planer eller dokument att förhålla sig till i ställningstaganden gällande parkering .....	13
Övrigt.....	13
Bilaga 1: Beräkningsunderlag grundtal bilparkering.....	14
Bilaga 2: Beräkningsunderlag parkeringstal kollektivtrafikhärläge.....	15

## Sammanfattning och Bakgrund

### Mobilitetsnormen gäller för bil, mc och cykel i Sjöbo tätort

Denna mobilitetsnorm behandlar parkering på kvartersmark i Sjöbo tätort. På kvartersmark är det markägaren, kommun eller privat, som ansvarar för att det parkeringsbehov, både för bil och cykel, som förväntas uppkomma från den planerade exploateringen tillgodoses.

Kommunen är ansvarig för att reglera parkering på allmän platsmark. Detta finns att läsa om i *"Parkeringsöversyn för Sjöbo kommun"*, antagen av TN 2017-05-11.

Kommunen har dessutom ett övergripande ansvar för planeringen av parkering. I detaljplaner anges var parkering skall ordnas. Kommunen har dock ingen skyldighet att ordna parkering. Det är fastighetsägarens skyldighet att se till att parkeringsplatser finns tillgängliga.

Kommunen (samhällsbyggnadsnämnden) anger det parkeringsbehov som fastighetsägaren har att tillgodose. Mobilitetsnormen gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglov.

### Lagkrav – Plan- och bygglagen (PBL)

Lagstöd för kommunerna att ställa krav på parkeringsplatser finns idag i Plan- och bygglagen (PBL). Lagen säger däremot inget om att kommunen måste ställa krav på ett *minsta* antal parkeringsplatser. Lämpliga parkeringstal beror på kommunala målsättningar och platsens förutsättningar och kan därför vara alltifrån minimala till inga parkeringstal alls, eller maximala.

PBL 4 kap. 13§ - Kommunen får bestämma vad som är lämpligt i parkeringsutrymme (storleken och antal platser), parkeringens placering och utformning, samt vilka ytor och byggnader som inte får användas för parkering.

PBL 8 kap. 9-10§ - Tomter (obebyggda och bebyggda) ska ordnas så att lämpligt utrymme för parkering finns (på tomten eller i närheten av den). Friyta (utrymme för lek och utevistelse) prioriteras före parkeringsyta.

Om det uppstår konflikt mellan kravet på att anordna parkering och utrymme för lek och utevistelse på en tomt (t ex bostads-, förskole- eller skoltomt), så ska alltså utrymme för lek och utevistelse prioriteras.

### Flexibel mobilitetsnorm och mobilitetstjänster

Sjöbo kommun använder sig av en mobilitetsnorm med flexibla parkeringstal, med möjlighet till reduktion av antalet bilparkeringsplatser som exploatören behöver anordna, vid nyttjande av så kallade mobilitetstjänster. Reducering ges även utifrån geografiskt läge nära kollektivtrafikknutpunkt. Flexibla parkeringstal är en vidareutveckling av minimala för bilparkering, som innebär att en andel av bilplatserna kan ersättas av åtgärder som bedöms minska efterfrågan på parkering. Vid byggnation av bostäder innebär detta utpekade åtgärder med målsättningen att minska bilinnehavet.

Mobilitetstjänster finns i en rad olika former. Vissa är fysiska, t ex en extra säker och väl utformad cykelparkering med ytor för cykelservice. Andra är ekonomiska eller avtalsrättsliga, t ex avtal om bil- eller cykelpool och medlemskap för de som bor på fastigheten.

## Parkeringstal och statistik

Grundtalen för parkeringsbehovet inom kvartersmark baseras på statistik, där boendetätheten och bilinnehavet multipliceras för att få en uppskattning om hur många parkeringsplatser som bör anläggas vid exploatering. Utifrån grundtalen gör man sedan en bedömning utifrån den planerade exploaterings geografiska läge i tätorten, platsens förutsättningar (med t ex tillräcklig yta för en god utemiljö/gårdsmiljö) samt kommunala målsättningar (gällande t ex stadsmiljö). Parkeringstalet (p-tal) anges oftast som minsta antal parkeringsplatser per bostad eller per 1000 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA). (Bruttoarea är den sammanlagda summan av varje vånings totalyta.) I denna mobilitetsnorm anges parkeringstalet per bostad, och per 1000 m<sup>2</sup> BTA för verksamheter. Bilinnehavet är antal fordon per 1000 invånare i en kommun, som är 606 i Sjöbo kommun, vilket blir 0,606 fordon per person. Boendetätheten är antalet personer som bor i bostaden.

## Parkeringstal

### Bostäder

#### Cykelparkering

Boende i småhus/villa parkerar sina cyklar på den egna tomten. Cykelparkering ska finnas tillgänglig både inomhus (t ex förråd eller garage) och utomhus.

För flerbostadshus (oavsett boendeform) ska varje lägenhet ha minst en cykelplats, men helst 1 cykelplats/boende. Utöver detta tillkommer besöksparkering med ca 0,5 cykelplatser/lägenhet. För flerbostadshus antas därför cykelplatsbehovet till minst 1,5 cpl/lgh (inklusive platser för besökare). Cykelparkeringar ska placeras entrénära.

Följande gäller för flerbostadshus:

- **1,5** cykelplatser per lägenhet i flerbostadshus och minst 25 % ska utföras väderskyddade. Skärmtak bör utformas med sedum eller som alternativ vid lämpligt läge solpaneler.
- Utöver detta ska minst 25 % av cpl ha tillgång till en låsbar parkeringsyta, antingen cykelgarage, cykelförråd på gård eller i byggnad, alternativt lgh-förråd om cykeln är lätt tillgänglig för de boende.
- 10 % ska avsättas för cyklar med större ytbehov (t ex lådcykel eller vuxen-trehjuling). Dessa ska vara väderskyddade. Dörr/portöppning till cykelgarage eller dylikt ska vara bredd-anpassad för lådcykel och elrullstol.

## Bil- och motorcykelparkering

Parkeringsbehovet för boende (grundtalen) = boendetäthet x bilinnehav + 0,05 för besöksparkering. Grundtalen är det egentliga parkeringsbehovet för Sjöbo kommun, beräknat utifrån aktuell statistik (2020). Alla parkeringstal (p-tal) i nedan tabell är inklusive besöksparkering.

Bostadsbyggnation	P-tal per bostad
<b>Sjöbo tätort</b>	
Villa/enbostadshus	<b>2,0</b>
Parhus (äganderätt, bostadsrätt, hyresrätt)	<b>2,0</b>
Radhus/kedjehus (äganderätt, bostadsrätt, hyresrätt)	<b>1,25</b>
Flerbostadshus (äganderätt, bostadsrätt, hyresrätt)	<b>1,25</b> 3:or – <b>0,85</b> 2:or <b>0,55</b> 1:or

Tabell 1: Sammanställning av parkeringstalen vid bostadsbyggande i Sjöbo tätort

Följande gäller för flerbostadshus:

- 2 % ska avsättas för motorcyklar.
- Ca 4 %, dock minst en parkeringsplats, ska anpassas för rörelsehindrade. (För mer info se standard ISO 21542 under rubriken "Parkering för rörelsehindrade").
- Minst 5 % ska avsättas för besökare.
- 10 % ska avsättas för elbilar och anläggas nära entrén med laddstolpar. I de fall där placering nära entrén ej är möjlig, ska laddstolpar och parkering för elbilar/hybrider anordnas av exploatören i vald parkeringslösning/anläggning (t ex underjordiskt garage eller p-hus).
- Markparkering bör utföras med genomsläpplig markbeläggning, såsom stensmjöl eller plattor mm. Grus eller armerat gräs kan användas där så anses lämpligt. Asfalt bör undvikas på kvartermark, med undantag för parkeringsplatser för rörelsehindrade. Genomsläpplig asfalt bör då väljas.

Följande gäller för enbostadshus:

Där möjligt en uppställningsplats på förmark mellan garage och gata. Förmarken mellan garage och gata ska vara minst 5 meter djup.

## Verksamheter

Antalet platser anges i antal parkeringsplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA.

- 10 % av cykelparkering ska avsättas för cyklar med större ytbehov (t ex lådcykel eller vuxen-trehjuling).
- Möjlighet att låsa fast cykeln ska finnas. 25% ska utföras väderskyddade.
- 10 % av bil- och motorcykelparkering ska avsättas för elbilar samt anläggas nära entrén med laddstolpar.
- Ca 4 %, dock minst en parkeringsplats, ska anpassas för rörelsehindrade. (För mer info se standard ISO 21542 under rubriken "Parkering för rörelsehindrade").
- Markparkering utförs med fördel helt eller delvis med genomsläpplig markbeläggning, såsom t ex stenmjöl eller plattor. Grus eller armerat gräs kan användas där så anses lämpligt. Parkering för rörelsehindrade och större sammanhängande parkeringsytor kan utformas med genomsläpplig asfalt, alternativt med släpp eller avdelningar med planterade rader eller annan infiltrerbar markyta.

Verksamheter i Sjöbo tätort	Cykel, antal ppl/1000m <sup>2</sup> BTA	Bil, antal ppl/1000m <sup>2</sup> BTA
Handel/restaurang	30	15
Dagligvaruhandel	30	40
Hotell/kontor	20	13
Samlingslokaler	*	*
Industri	10	5
Vårdcentral	*	*
Skolor	*	*
Förskolor	*	*
Äldreboende, dylikt	*	4

\* Särskild utredning krävs; där hänsyn ska tas till det geografiska läget, platsens förutsättningar och den specifika verksamheten.

Tabell 2: Parkeringstalen för parkeringsbehovet för verksamheter i Sjöbo tätort

## Parkering för rörelsehindrade

Parkering för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd ska förläggas nära entrén och gångavståndet får inte överstiga 25 meter. Såväl parkeringen som gångvägen ska vara tillgänglighetsanpassad, parkeringsplatsen ska vara utformad för ändamålet.

Det finns idag inga direkta anvisningar i byggreglerna om hur många parkeringsplatser för rörelsehindrade som bör finnas för besökare vid publika lokaler. I en internationell standard ISO 21542 rekommenderas följande:

10 platser - 1 reserverad parkeringsplats för rörelsehindrade

50 platser - 2 reserverade platser

100 platser - 4 reserverade platser

200 platser - 6 reserverade platser

När det är fler än 200 platser - 6 + 1 för varje tillkommande 100 platser.

Vid etablering av verksamheter där en stor andel av de boende eller besökarna kan antas ha rörelsehinder behöver särskild utredning av antalet parkeringsplatser tas fram.

## Reducering

Vid detaljplanering av eller bygglov för ett område ska antalet parkeringsplatser beräknas. Exploatören utreder och redovisar parkeringstalen. Med varje reduktion på grundtalen ingår ett redovisningskrav på/för exploatören. Denne ska i samband med bygglovet redovisa hur hen ska marknadsföra och informera de framtida boende om möjligheterna till kollektivtrafikåkning, alternativa färdmedel och övriga mobilitetstjänster som är aktuella i just det fallet.

Det slutliga parkeringstalet kan inte understiga 0,5 om inte särskilda skäl talar för det, (t ex vid pilotprojekt eller liknande). Grundtalet kan reduceras utifrån följande faktorer: Kollektivtrafikhärläge, samnyttjande av parkering och/eller någon/några mobilitetstjänster, varav exempel nämns längre fram i denna mobilitetsnorm.

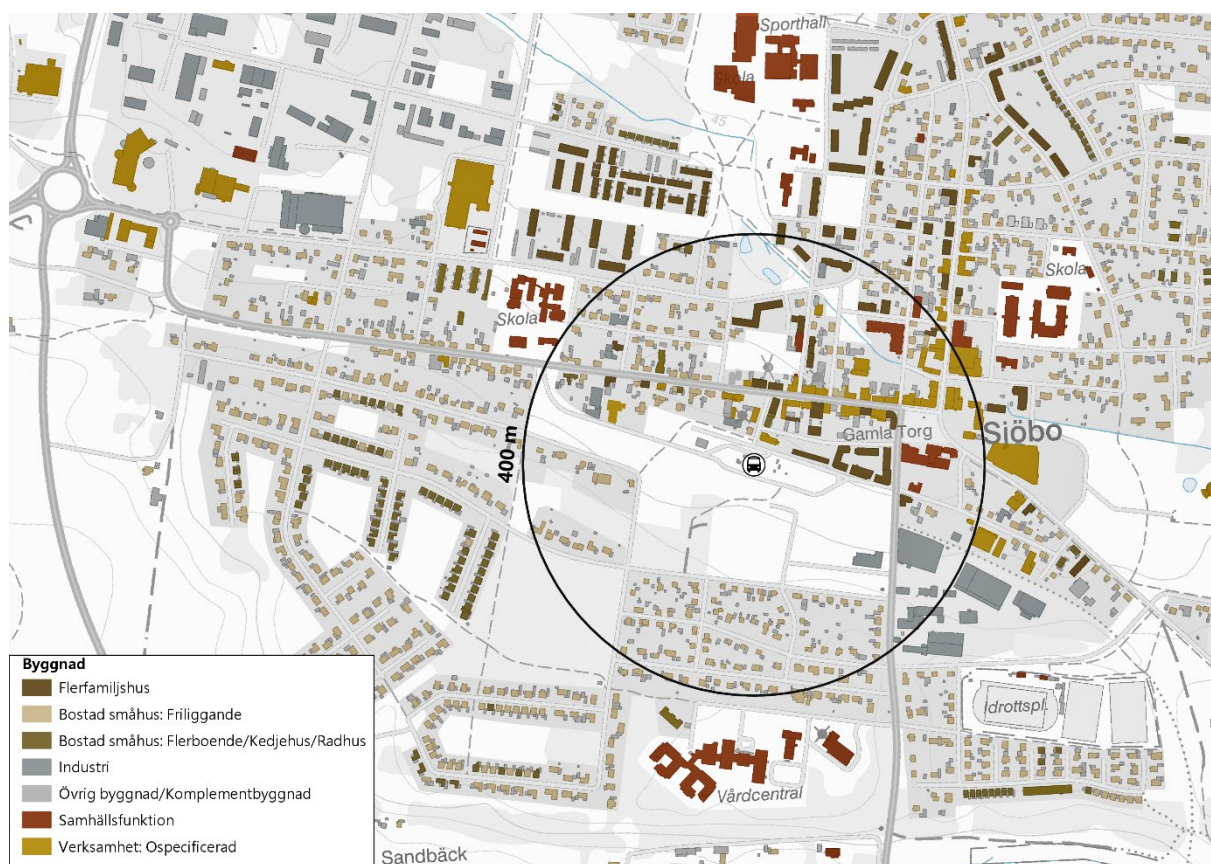
### Kollektivtrafikhärläge

Reducering ges för kollektivtrafikhärläge (Resecentrum/busstation regionbuss), enligt nedan tabell och karta med redovisad zon.

Avstånd (fågelvägen) till Resecentrum/busstation	Minskning av p-tal för bil
400 meter	-0,2

Tabell 3: Reducering av parkeringstalen vid bostadsbyggande i kollektivtrafikhärläge





Karta: Kollektivtrafiknära läge illustreras med en zon med avståndet 400 m i radie med utgångspunkt från busstationen/Resecentrum

### Samnyttjande av parkering

Samnyttjande av parkeringsplatser kan ske genom avtal med andra aktörer som inte har behov av att använda parkeringsplatserna under samma tider på dygnet eller veckan. Det rekommenderas att främst samnyttja besöksparkeringarna till bostadshus. Följande tabell redovisar schablontal gällande belägningsgrad för olika typer av parkeringar. Tabellen ska användas vid beräkning av samnyttjande av parkeringsplatser.

Kategori	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Besökande boende	30 %	70 %	40 %	50 %
Lokala verksamheter	30 %	70 %	40 %	50 %
Förskolor/skolor	80 %	20 %	10 %	10 %

Tabell 4: Belägningsgrad (schablontal) för olika typer av parkeringar

## Mobilitetstjänster

### Bilpool

En bilpool innebär att flera personer samsas om en eller flera bilar. Genom en bilpool kan man få tillgång till en bil när man behöver det utan att behöva ta ansvar för bilen under övrig tid. Detta medför ett mer effektivt utnyttjande av såväl mark som fordon och andra resurser.

Parkeringsgrundtalet kan reduceras med upp till 25 % (d v s max -0,25) om följande åtgärder vidtas:

- Fastighetsägaren ska tillhandahålla bilpool där medlemskap ingår i hyran/månadsavgiften.
- Bilpoolen ska finnas på plats vid inflyttningen. Bindande avtal på minst 3 år övertid ska tecknas.
- Utbudet och utformningen av cykelparkeringarna är attraktivare än grundtalet; t ex minst 50 % väderskyddade, låsbara cykelparkeringar till merparten av cyklarna eller cykelservice.

### Cykelpool

En cykelpool fungerar på samma sätt som en bilpool. Cykelpoolen/lånecyklarna bör innehålla olika typer av cyklar, t ex el-lådcykel, lådcykel, hopfällbar cykel, trehjuling-cykel för vuxna eller elcykel.

Parkeringsgrundtalet kan reduceras med upp till 5 % (d v s max -0,05) om följande åtgärder vidtas:

- Fastighetsägaren ska tillhandahålla cykelpool där medlemskap ingår i hyran/månadsavgiften.
- Cykelpoolen ska finnas på plats vid inflyttningen.
- Service som t ex laddare för elcyklar, tryckluft samt verktyg och utrymme för cykelreparationer ska finnas i nära anslutning till entrén eller inom huset.

### Busskort ingår i hyran

Periodkort med Skånetrafiken ingår i hyran/avgiften för varje lägenhet, eller andra förmånliga rabatter på kollektivtrafikåkande för de boende. Kan ge max 5 % (d v s - 0,05) reduktion på parkeringstalen.

## Beräkning av slutligt parkeringstal

Det slutliga parkeringstalet fås genom att de godkända reduceringsåtgärderna dras bort från grundtalet. Se räkneexempel nedan.

*Exempel: Ett flerbostadshus byggs 200 meter från stationen. Exploatören startar en egen cykelpool med låne-elcyklar tillsammans med grannhuset, samt tillhandahåller en laddningsstation, tryckluft och reparationsverkstad.*

Parkeringstal/reduktion	Antal bilplatser/lägenhet	Minskning av parkeringstal
Grundtal 3-rumslägenhet	1,25	
Avstånd till busstation	(inom 400 m)	- 0,2
Cykelpool		(- 5 % =) - 0,05
<b>Slutligt parkeringstal</b>	<b>1,0</b>	

Tabell 5: Räkneexempel slutligt parkeringstal

## Reservplan

Om parkeringsbehovet överstiger det som har angivits i reduktionsansökningen ska fastighetsägaren anordna motsvarande antal parkeringsplatser på den egna fastigheten eller lösa parkeringsbristen genom parkeringsförbindelse, parkeringsavtal eller parkeringsköp. En reservplan för hur detta ska ske ska inkluderas i reduceringsansökan. Reservplanen ska inte aktiveras alltför snabbt dock. Vald parkerings- och mobilitetslösning måste ges tid att etablera sig ordentligt.

## Avtal och Genomförande

### Avtal och förbindelser

Frågor gällande parkering i samband med en planerad exploatering, kan regleras genom markanvisningsavtal (kommunal mark) eller exploateringsavtal (privat mark).

### Parkeringsavtal

Parkeringsavtal kan fastighetsägare teckna som har behov av parkeringsplatser med en annan fastighetsägare som har ett överskott av parkeringsplatser som ligger inom rimligt gångavstånd. Avtal ska finnas så länge behovet består och inskrivas som servitut (avtalservitut).

### Parkeringsförbindelse

Parkeringsförbindelse innebär att en fastighetsägare ordnar parkeringsplatser på en annan av sina fastigheter som ligger inom rimligt gångavstånd. Förbindelse ska finnas så länge behovet består.

## Parkeringsservitut

Parkeringsservitut innebär att en fastighet får rätt att till viss del nyttja en annan fastighets parkering. Servitut bildas vid en lantmäteriförrättning enligt fastighetsbildningslagen.

Vid större samnyttjandeförslag som involverar ett större antal parkeringsplatser, och när det gäller mer permanenta lösningar, så krävs att ett servitut för avsett område upprättas.

## Parkeringsköp

Parkeringsköp kan användas när en fastighetsägare vid ny- eller ombyggnad inte får plats med det antal parkeringsplatser som fastighetsägaren är skyldig att tillhandahålla enligt denna mobilitetsnorm. Kommunen kan då avsätta pengar till att, direkt eller i ett senare skede (t ex till en senare eventuell byggnation av ett parkeringshus), anlägga parkeringsplatser på kommunal mark i närheten av fastigheten. Det är inte en rättighet för en fastighetsägare att teckna parkeringsköp, utan efter ansökan avgör kommunen från fall till fall om det är lämpligt eller möjligt att anlägga parkeringsplatser på kommunal mark i närheten av fastigheten. Fastighetsägaren ingår ett avtal om parkeringsköp med kommunen som civilrättslig part.

## Detaljplan

Nya detaljplaner ska utgå från mobilitetsnormen. Detaljplaner får inte medge mer byggrätter än att mobilitetsnormen kan följas. Beräknas parkeringstalet med reduktion ska typ av reducering framgå av planbeskrivningen.

## Gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggning för parkering avsedd för flera fastigheter bör redovisas i detaljplaneskedet. En anläggning som flera fastigheter har behov av och som tillgodoser flera fastigheters behov, kan inrättas som gemensamhetsanläggning av lantmäteriet. Det sker genom en anläggningsförrättning vilket regleras av anläggningslagen (AL).

## Bygglov

Vid ansökan om bygglov ska en parkeringslösning bifogas ansökningshandlingarna. Det ska framgå vilket parkeringsbehov som fastighetsägaren räknat med och hur mobilitetsnormens krav ska uppfyllas. Vid ändring, om- eller tillbyggnad av befintlig verksamhet ska förändringens parkeringsbehov tillgodoses.

En sökande som vill använda sig av parkeringsservitut, parkeringsköp eller gemensamhetsanläggning ska bifoga en kopia på förbindelsen eller avtalet till bygglovsansökan och de aktuella parkeringsplatserna ska redovisas på en bilagd ritning.

En sökande som vill tillgodoräkna sig reducering på grund av bilpool ska bifoga en kopia av bilpoolsavtalet till ansökan. Det ska upprättas ett bindande avtal över tid på 3 år, sedan ska det också finnas en reservplan med avtal på 3 år. Detsamma gäller vid reducering för cykelpool.

En sökande som vill tillgodoräkna sig reducering på grund av cykelpool eller lånecykelsystem ska bifoga kopia på cykelpoolsavtal med annan aktör, eller avtal om att upprätthålla lånecykelsystem med kommunen, till ansökan. En reservplan ska inkluderas i reduceringsansökan.

## Politiska beslut, lokala planer eller dokument att förhålla sig till i ställningstaganden gällande parkering

- *”Trafikplan för Sjöbo Tätort”*, antagen av KF 2013-12-18  
  
Trafikplanen gjordes med utgångspunkt i nedan nämnda TRAST. (Trafik för en attraktiv stad (=TRAST), är en handbok finansierad av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, i samarbete med Boverket. Syftet med TRAST är att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor.) Antagna mål är bl a:
  - Kollektivtrafiken ska öka
  - Minskad motorfordonstrafik i centrum
  - Cykeltrafiken ska öka
  - Gångtrafiken ska öka
  - Göra Sjöboborna mindre bilberoende
  - Öka andelen miljöfordon
- *”Parkeringsöversyn för Sjöbo kommun”*, antagen av TN 2017-05-11
- Vision för Sjöbo kommun 2020-2034: *”Sjöbo – en plats vi skapar tillsammans”* fastställd av KF 2018
- Planprogram för Spårområdet Sjöbo tätort, antagen av KS 2014
- Fördjupad översiktsplan för Sjöbo tätort (FÖP), antagen av KF 2013
- Översiktsplan för Sjöbo kommun (ÖP), antagen av KF 2009
- Den nya översiktsplanen för Sjöbo kommun *”ÖP2040”*, samrådsbeslut KS 2020-04-22, var ute på samråd sommaren 2020, planerat antagande av KF 2022

## Övrigt

*Lagrum*: PBL 4 kap – Reglering med detaljplan och områdesbestämmelser

*Lagrum*: PBL 8 kap – Krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser

*Inventering/översyn*: *”Parkeringsöversyn Sjöbo – underlag till mobilitetsstrategi”*, Sigma Civil, feb -21

*Utredningar*: *”Mobilitetsstrategi Sjöbo”*, Sigma Civil, feb -21

*”Konsekvensanalys Arbetet 26 – bilaga till mobilitetsstrategi för Sjöbo”*, Sigma Civil, feb -21

*”Konsekvensanalys Mobilitetsnorm – för höga eller för låga parkeringstal”*, Sigma Civil, feb -21

*”Parkeringshus i centrala Sjöbo – lokaliserings- och volymutredning”*, Sigma Civil, dec -19

*Beräkningshjälp*: Excell-ark med beräkningstabell för enkel uträkning/kontroll av parkeringstal

## Bilaga 1 – Beräkningsunderlag grundtal bilparkering

Parkeringsbehovet för boende (grundtalen) = boendetäthet x bilinnehav + 0,05 för besöksparkering, se tabell nedan. Grundtalen är det egentliga parkeringsbehovet för Sjöbo kommun, beräknat utifrån aktuell statistik (2020). Sjöbo kommuns valda parkeringstal redovisas i kolumnen längst till höger.

<b>Sjöbo kommun (inkl Sjöbo tätort)</b>	<b>Boendetäthet, SCB 2019</b>	<b>Bilinhav, 2019/2020, Regionfakta</b>	<b>P-tal/bostad, parkeringsbehovet i Sjöbo kommun (inkl Sjöbo tätort) = Grundtalen</b>	<b>P-tal/bostad, valda p-tal för Sjöbo tätort, (inkl besöksparkering) = Valda p-tal</b>
Villa/enbostadshus/ parhus, äganderätt	2,4	606/1000 = 0,606	1,5 (1.45 + 0.05)	<b>2,0</b> 2,0 (=4/parhus)
Villa/enbostadshus/ parhus, bostadsrätt	2,0	606/1000 = 0,606	1,26	<b>2,0</b> 2,0 (=4/parhus)
Villa/enbostadshus/ parhus, hyresrätt	2,0	606/1000 = 0,606	1,26	<b>2,0</b> 2,0 (=4/parhus)
Flerbostadshus, bostadsrätt	1,4 (1,0) (1,5) (2,1)	606/1000 = 0,606	0,89 (=0,9 i översiktliga beräkningar i bl a detaljplaneskedet)	<b>0,9</b> (i dp-skedet) <b>0,55</b> 1:or <b>0,85</b> 2:or <b>1,25</b> 3:or -
Flerbostadshus, hyresrätt	1,5 (1,0) (1,5) (2,1)	606/1000 = 0,606	0,95 (=0,95 i översiktliga beräkningar i bl a detaljplaneskedet)	<b>0,95</b> (i dp-skedet) <b>0,55</b> 1:or <b>0,85</b> 2:or <b>1,25</b> 3:or -

Boendetätheten för flerbostadshusen är ett genomsnittsvärde för Sjöbo kommun oavsett om det är 1, 2 eller 3 r o k (SCB). Vid den slutliga beräkningen av parkeringstalet i bygglovs-skedet, när lägenhetsstorlekarna och respektive fördelning står klart, ska därför boendetätheten vara minst 2,1 för 3 r o k och uppåt, 1,5 för 2 r o k och 1,0 för 1 r o k.

Bilaga 2 – Beräkningsunderlag parkeringstal kollektivtrafikhärlä läge

<b>Bostadsbyggnation</b>	<b>P-tal/bostad, valda p-tal för Sjöbo tätort</b>	<b>P-tal/bostad, inom 400m från busstationen (-0,2 men aldrig lägre än 0,5 i slutligt p-tal)</b>
<b>Sjöbo tätort</b>		
Villa/enbostadshus/ parhus,  (ägarerätt, bostadsrätt, hyresrätt)	<b>2,0</b>  <b>2,0</b> (=4 ppl/parhus)	2,0  2,0 (=4 ppl/parhus)
Flerbostadshus, (bostadsrätt)	<b>0,9</b> (i dp-skedet) <b>0,55</b> 1:or <b>0,85</b> 2:or <b>1,25</b> 3:or -	0,7 (i dp-skedet) 0,5 0,65 1,05
Flerbostadshus, (hyresrätt)	<b>0,95</b> (i dp-skedet) <b>0,55</b> 1:or <b>0,85</b> 2:or <b>1,25</b> 3:or -	0,75 (i dp-skedet) 0,5 0,65 1,05