

Datum: 2024-08-26  
Handläggare: Markus Thunberg

Kommunstyrelsen

Beteckning: KLK/KS

2024.366 KS

## Parkeringshus i centrala Alingsås

### Inledning

Kommunledningskontoret gavs 11 december 2023 i uppdrag av kommunstyrelsen att genomföra en förstudie av byggnation av parkeringshus på fastigheten Centrum 1:19. Uppdraget ska återrapporteras till kommunstyrelsen under 2024.

Uppdraget presenteras i ett PM och inkluderar den aktuella platsen samt andra relevanta aspekter. Uppdraget återrapporteras enligt följande:

- Kort övergripande analys av parkeringshus i centrala Alingsås.
- Förslag på strategisk inriktning för stadens parkeringsutveckling.
- Fördjupad studie av platsen Centrum 1:19.

Arbetet är samordnat med olika funktioner på samhällsbyggnadsförvaltningen.

### Bakgrund

Parkeringsräkning genomförd hösten 2019 visade att det finns gott om lediga parkeringar i stadskärnan, men att kapaciteten är ojämnt fördelad. På populära platser som Drottninggatan och Stora Torget är det nästan fullt, medan beläggningen på exempelvis Estrad bara är drygt 10%. Vid inget tillfälle var alla parkeringar i staden fulla. Trots att antalet parkeringsplatser har ökat med 585 sedan 1993, var färre bilar parkerade nu.

Sammanfattningsvis rekommenderade parkeringsräkningsarbetet att befintlig kapacitet bör utnyttjas bättre innan dyra investeringar görs, genom exempelvis tidsbegränsningar eller avgifter. Det är också viktigt att reservera parkeringsytor vid framtida förtätningar.

Ny parkeringsnorm beslutades av kommunfullmäktige i juni 2024, och detta PM fokuserar på de delar som berör centrala Alingsås.

### **Förslag på strategisk inriktning parkeringsfrågor**

En utgångspunkt för vidare utredning och kommande beslut kring parkeringsfrågor i centrala Alingsås övergripande föreslås vara:

- Boendeparkering på kvartermark eller i parkeringsanläggningar.
- Gatuparkering prioriteras för besökare och regleras tydligare.
- Särskilda lösningar skapas för arbetande, med fokus på parkeringsanläggningar.
- Tydliga kriterier för parkeringsköp vid nybyggnation fastställs, med möjlighet för fastighetsägare att under vissa förutsättningar köpa platser i parkeringsanläggningar.

### **Parkeringshus allmänt**

Standardmättet för parkering i Sverige är cirka 25 kvadratmeter per plats, inklusive körytor, men i parkeringshus är det 35 kvadratmeter. Vid byggande av ett parkeringshus på befintlig markparkering tillkommer platser endast på de nya våningarna, så ett trevåningshus ger ett tillskott från två våningar.

Upptagningsområdet för parkeringshus skiljer sig mellan långtids- och korttidsparkering. För boende och arbetande antas ungefär 300 meter vara det längsta acceptabla avståndet, medan besökare antas acceptera ett något kortare avstånd.

Att bygga parkeringshus kostar över 300 000 kr per plats ovan mark och över 400 000 kr per plats under mark, men siffrorna beror väldigt mycket på förutsättningar och gestaltning. Den höga kostnaden leder ofta till att en avgift tas ut för att balansera kostnaderna över avskrivningstiden (20-33 år).

### **Räkneexempel:**

- En anläggning för 60 miljoner kronor, avskriven på 30 år, har en årlig kostnad på 2 miljoner kr. Med 200 parkeringsplatser behövs 10 000 kr per plats i årliga avgifter för att täcka kostnaderna.
- Månadsavgiften per plats blir då 834 kr vid full beläggning, oräknat driftkostnader.
- Vid enbart korttidsparkering med 10% nyttjandegrad (cirka 2,5 timmar per dag) krävs en avgift på 20 kr/timme för att täcka avskrivningen.
- Driftkostnader tillkommer, vilket gör att en timavgift på cirka 25 kr kan vara nödvändig.

## Analys parkeringshus i centrala Alingsås

Långsiktigt bör Alingsås samla boende- och arbetsparkering i större anläggningar i stadskärnans kantzoner för att frigöra gatuparkering för besökare, som kan tidsregleras och avgiftsbeläggas. Estrad bör användas mer effektivt. Befintliga privata parkeringshus är svårare att integrera i kommunal planering men kan ändå bidra med kapacitet på olika sätt.

Föreslagna platser för nya parkeringshus att utreda vidare:

1. Centrum 1:19
2. Mjölaren 5
3. Sydvästra stationsområdet
4. Gjutaren 27

Det finns behov av en samlad parkeringsanläggning i nordvästra stadskärnan, men platsen är begränsad. Detta kompenseras delvis av Nolhaga parkering.



Bilden beskriver befintliga och möjliga platser för parkeringsanläggningar. Orange: nytt parkeringshus, röd: markparkering, blå: befintligt parkeringshus, gul: eventuell plats för parkeringshus, samordnat med annan byggnation. Ovaler beskriver ett ungefärligt upptagningsområde per parkeringshus.

### Centrum 1:19

Marken används idag som markparkering och är planlagd för en större trafikplats som aldrig byggdes. Nu planeras istället en mindre trafiklösning, och en ny detaljplan behövs för att bygga ett parkeringshus.

En trafikutredning som genomförts föreslår att förlänga Stationsgatan, vilket påverkar delar av området. Det bör dock vara möjligt att kombinera den nya gatan och en cirkulationsplats med ett parkeringshus. Ett p-hus kan också minska buller för de närliggande bostäderna. Vid järnvägen kan en gång- och cykelbro byggas för en planskild övergång.

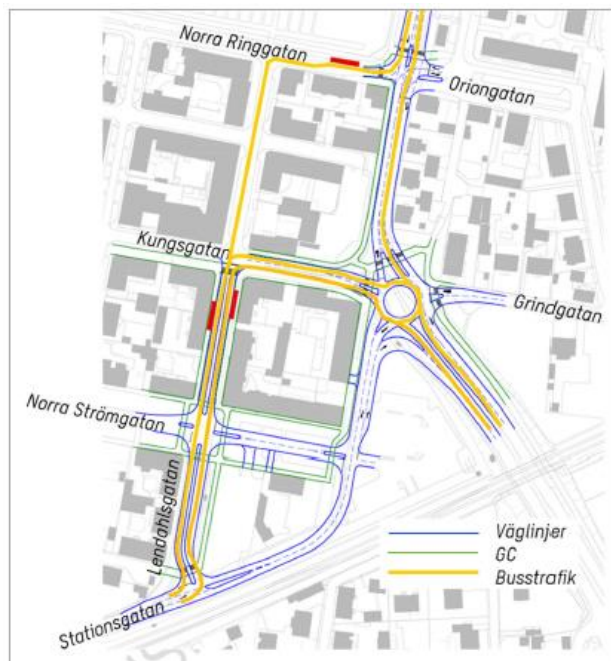


Bild på trafikförslag i utredning utförd av Sweco på uppdrag av Alingsås kommun.

Den tillgängliga ytan för en parkeringsanläggning är cirka 1250-4000 kvm, vilket kan ge upp till 100 platser per våningsplan. Ett parkeringshus i två plan plus tak kan rymma cirka 300 platser. Efter att dagens parkeringsplatser räknats bort, innebär detta ett nettotillskott på knappt 200 platser. I ett maxalternativ försvinner cirka 120 av dagens platser, i ett mindre alternativ cirka 75 platser och i det minsta alternativet cirka 50 platser.

Tre olika alternativ för parkeringshus har utretts och analyserats.

	XL	M	S
Yta kvm	4000	2000	1250
Antal platser 2 vån + tak	300 (+180)	150 (+75)	90 (+40)
Antal platser 3 vån + tak	400 (+280)	200 (+125)	120 (+70)
Kostnad (300 tkr/plats)	90-120 mnkr	45-60 mnkr	30-40 mnkr

Tabellen är en teoretisk uträkning om storlek, antal platser vid olika våningsantal (tillkommande platser inom parentes), samt en grovt uppskattad kostnad. Uträkningen ska ses som ett räkneexempel snarare än en uppskattad kostnad.

Ett parkeringshus här kan med fördel byggas tillsammans med en gång- och cykelbro över väg 180, norr om järnvägen. Parkeringshuset kan också kombineras med centrumverksamhet, kontor eller mataffär genom 3D-fastighetsbildning.



Bilden visar tre varianter på parkeringshus. Till vänster visas en placering med max utnyttjandegrad, mitten visar på en placering som följer Norra strömgatan och till höger en variant som följer närmaste fasad. Svarta linjer illustrerar nya gator och blå linjer ny eventuell gc-väg.

### Alternativ 1, max nyttjandegrad

Detta alternativ summerar till drygt 4000 kvadratmeter och nyttjar platsen maximalt.

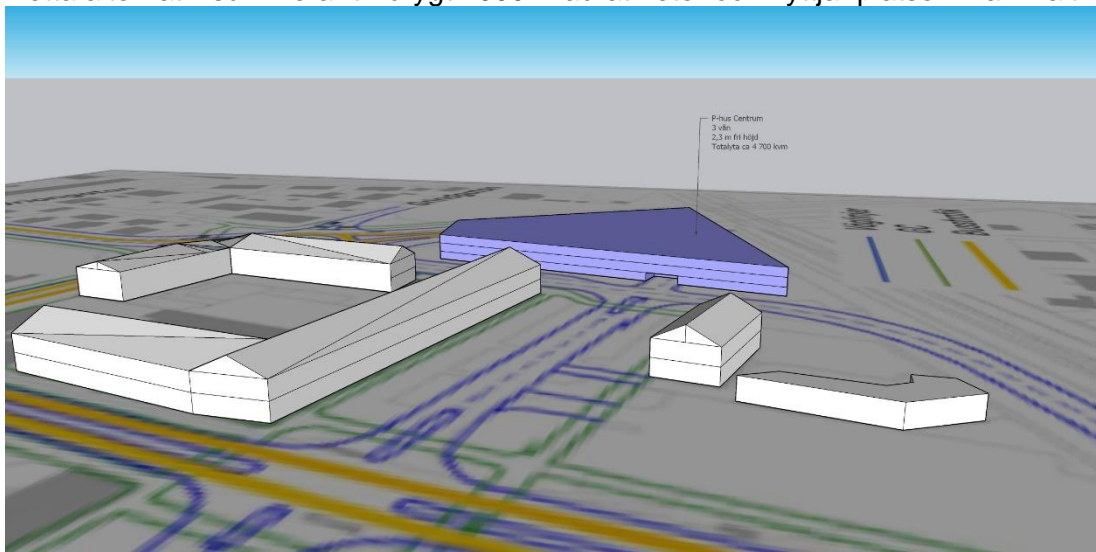


Bild på parkeringshus i tre våningar samt parkering på tak enligt alternativ 1.

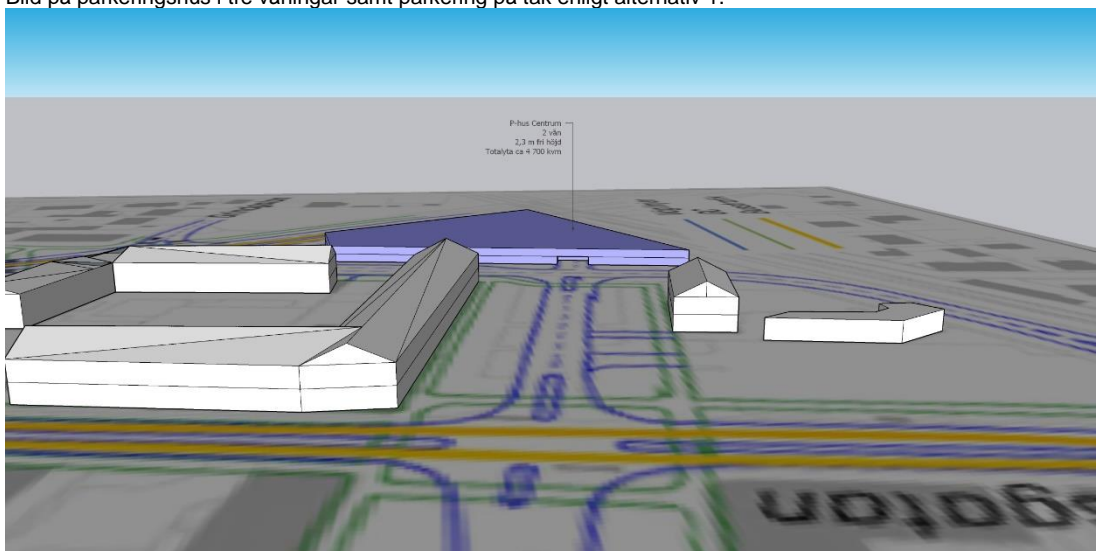


Bild på parkeringshus i två våningar samt parkering på tak enligt alternativ 1.

### Alternativ 2, medel

Mellanalternativet är ca 2000 kvadratmeter stort och förhåller sig till gatans siktlinje, samt de kvarter som ligger väster om Östra Ringgatan.

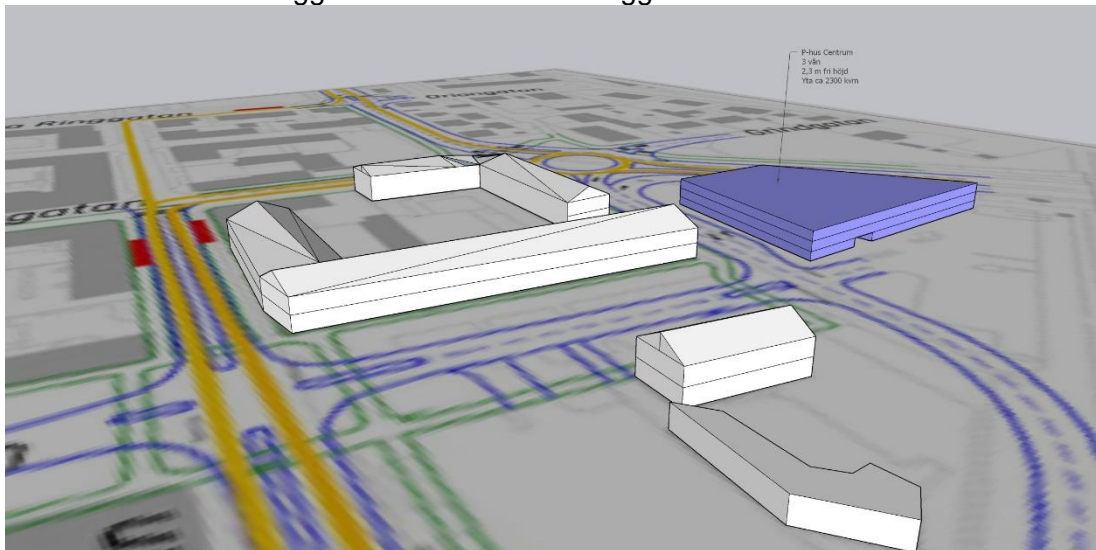


Bild på parkeringshus i tre våningar samt parkering på tak enligt alternativ 2.



Bild på parkeringshus i två våningar samt parkering på tak enligt alternativ 2. Bilden illustrerar också mötet med kvarteren väster om Östra Ringgatan.

### Alternativ 3, mindre

Detta alternativ blir storleksmässigt cirka 1250-1500 kvadratmeter stort och utgår från fasaden på närmaste bostadskvarter.

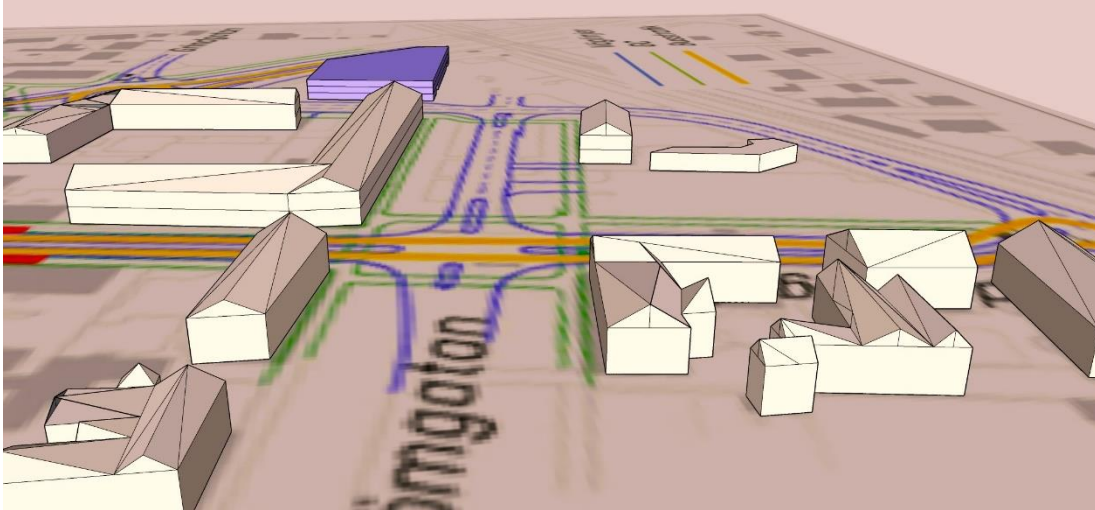


Bild på parkeringshus i tre våningar samt parkering på tak enligt alternativ 3.

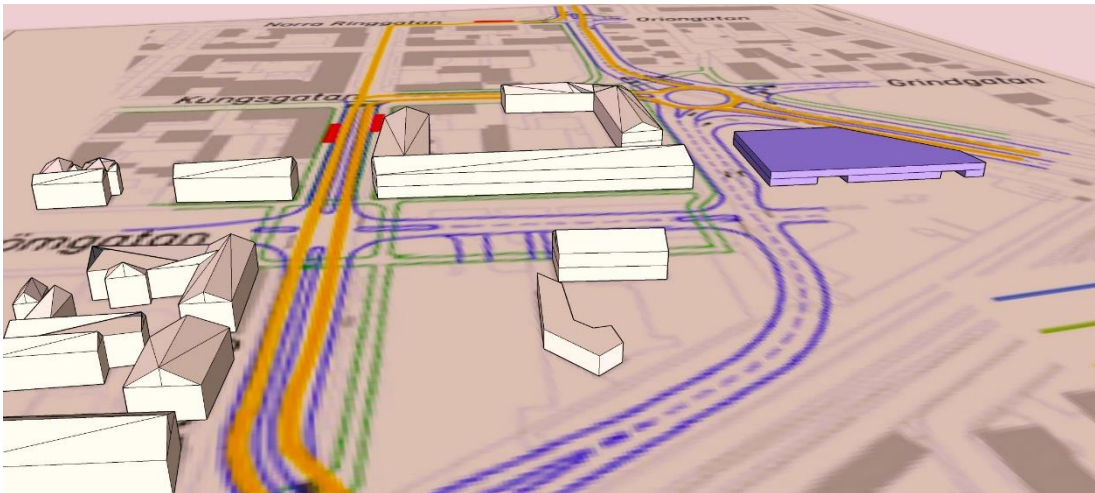


Bild på parkeringshus i två våningar samt parkering på tak enligt alternativ 3, sett från järnvägen. Även en eventuell framtida förlängning av Stationsgatan samt dennas anslutning till väg 180 illustreras.



### **Sammanfattning och förslag**

Det är troligen möjligt att bygga ett parkeringshus på platsen, men detta kräver vidare utredning och detaljplanering. Användningen av parkeringshuset beror på andra beslut om stadens parkeringsfrågor och bör ses i samband med de övergripande principerna i detta PM.

En lämplig skala är troligen tre våningar plus parkering på taket (4 plan) för att passa in i området och vara kostnadseffektivt. Alternativ 2 eller 3 rekommenderas för att undvika en okänslig placering vid Norra Strömgatan. Markparkering på intilliggande ytor kan kombineras med parkeringshuset.

Omsorgsfull gestaltning av parkeringshuset är viktig för att passa in i stadsmiljön, och publika funktioner bör finnas i bottenplan mot stadskärnan. Parkeringshuset kan till exempel kombineras med kontor eller centrumverksamhet genom 3D-fastighetsbildning, men inte bostäder på grund av buller. Dessa principer kan även gälla för andra platser, som Mjölaren 5.

Slutsatsen är att behovet av ett parkeringshus i denna del av stadskärnan är mycket svårt att motivera kostnadsmässigt utifrån dagens förutsättningar, men att det kan vara lämpligt att på sikt planlägga området för centrumverksamhet och parkeringshus, vilket då kan inkludera ett större område för att ta ett helhetsgrepp på området.

### **Eventuellt fortsatt arbete**

Viktiga steg för att fortsatt utredning av ett nytt parkeringshus:

- Kartlägg nuvarande parkeringslösningar för boende i centrum för att förstå behovet.
- Bestäm vad som är ett rimligt gångavstånd och upptagningsområde för parkeringshus.
- Utred bästa sättet att bygga, förvalta och sköta parkering, antingen via kommunens förvaltning, ett nytt parkeringsbolag eller ett befintligt bolag.
- Definiera rimliga parkeringskostnader för kort- och långtidsparkering samt för arbetande.
- Avgör hur gatu- och markparkering ska regleras om parkeringshus avgiftsbeläggs.
- Utveckla nya riktlinjer för kommunala parkeringsköp, samt vad som krävs när det sker i privat regi.
- Beställ en ny detaljplan på längre sikt för Centrum 1:19 med närområde, inklusive Mjölaren 5.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET