

Datum: 2021-03-10
Handläggare: Louice Norén
Direktr:
Diariernr: 2021.116 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

Ny parkeringsnorm för Alingsås kommun

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade vid sammanträde den 15 april 2019 att ge samhällsbyggnadskontoret uppdraget att göra en översyn av Alingsås kommuns parkeringsnorm, som del två i en större övergripande parkeringsutredning.

I Alingsås kommuns budget 2020–2022 angavs även följande som en prioriterad åtgärd:

- Göra en översyn av parkeringsnormen i syfte att uppmuntra bostadsföretag att erbjuda elbil(ar) i bilpool till de boende.

Dagens gällande parkeringsnorm reviderades för bilparkeringstal för bostadsändamål och antogs av kommunfullmäktige den 15 juni 2016.

Bilagor till tjänsteskrivelsen

- Alingsås kommuns parkeringsnorm för bostäder och verksamheter (förslag till ny norm)
- Parkeringsnorm för Alingsås kommun – Sammanställning 2016 (dagens gällande norm)
- Mobilitetsplan – Vid reducering av bilparkeringstal i Alingsås kommun (mall för byggaktörer)
- Jämförelse av nytt förslag och gällande parkeringstal (underlag med räkneexempel)

Förvaltningens yttrande

Översyn av dagens parkeringsnorm

Alingsås är en expansiv kommun med en successivt ökande befolkningmängd och stort intresse för etablering hos näringslivet. Trycket på mark för byggnation av både bostäder och diverse verksamhetslokaler i kommunen är därför påtagligt. I kommunens översiktsplan och tillväxtprogram förespråkas sammanhållna tätorter genom huvudsakligen förtätning. Parkering är en av flera viktiga faktorer som påverkar utbyggnadsmöjligheterna på begränsade ytor och kommunens parkeringsnorm skapar förutsättningarna för detta.

Arbetet med översynen av parkeringsnormen har skett i samverkan mellan samhällsbyggnadskontoret och kommunledningskontoret för att erhålla riktlinjer som bidrar till god samhällsutveckling och som fungerar genom hela processen – från detaljplan till bygglov och utförande. Arbetsgruppen har representerats av projektledare för hållbart resande, trafikplanerare, planarkitekt, bygglovshandläggare, exploateringsingenjör och infrastrukturstrateg.

Vid översynen bedömdes ett behov av att revidera flera delar i dagens parkeringsnorm. Detta för att anpassa kommunens riktlinjer för parkering till dagens förutsättningar och det förväntade framtida behovet. Dessutom har dagens parkeringsnorm uppfattats, både externt

och internt, som svår att tyda i vissa lägen. Reduktion av parkeringstalen vid satsningar på bilpool och andra mobilitetsåtgärder är svåra att implementera, då det saknas riktlinjer för praktiskt genomförande. I vissa fall har de gällande parkeringstalen även varit begränsande. Parkeringsfrågan har hindrat ett antal byggprojekt att komma tillstånd, särskilt inom Alingsås stadskärna.

Syftet med den nya parkeringsnormen är att erhålla en balanserad parkeringsförsörjning vid byggnationer av både bostäder och verksamheter. Den ska skapa förutsättningar för förtätning och ökad byggproduktion, vara en del i skapandet av en god stadsmiljö och effektivisera användningen av våra begränsade markytor. Samtidigt ska den bidra till en hållbar stads-, Orts- och landsbygdsutveckling för att göra hela kommunen attraktiv att bo, vistas och verka i. Nya parkeringsnormen förtydligar olika förutsättningar samt krav och ansvarsförhållanden. Den innehåller uppdaterade zoner, välgrundade parkeringstal för både bil och cykel samt tydliggör hur rimlig reducering av bilparkeringstal kan ske.

Parkeringsnormen ska vara tydlig och enkel att använda för såväl byggaktörer som för kommunen i det dagliga arbetet. Observera dock att en parkeringsnorm inte är juridiskt bindande och har ingen direkt rättsverkan. Den är en vägledning för att parkeringsfrågan i jämförliga byggprojekt ska hanteras på ett likartat sätt. Kommunen måste i varje enskilt ärende avgöra om "lämpligt utrymme för parkering" enligt plan- och bygglagen är tillgodosett.

Zonindelning

Nya parkeringsnormen anger *zon 1 Alingsås centrum* (stadskärnan med närmsta omnejd), *zon 2 Alingsås stad, Västra Bodarna och Ingared* (utbyggnadsområden längs stråket Västra stambanan/E20 söderut) och *zon 3 övriga Alingsås kommun* (övriga tätorter och landsbygd). Indelningen baseras på det geografiska läget med hänsyn till avstånd till service, handel och kultur, kollektivtrafikutbudet samt hur välutvecklat gång- och cykelvägnätet är.

Kommundelarnas olika förutsättningar för resande, färdmedelsval och utbyggnadsmöjligheter beaktas. I dagens parkeringsnorm ingår till exempel Stadsskogen och Mjörnstranden i samma zon med samma parkeringstal som våra mindre tätorter och landsbygden, vilket inte anses vara rimligt.

Bilparkering och reduceringsmöjligheter

Nya parkeringsnormen anger bilparkeringstal för bostäder utifrån lägenhetsstorlek i flerbostadshus. Talen är därmed mer nyanserade och bättre anpassade till boendetäthet och uppskattat bilinnehav utifrån zonernas olika förutsättningar, jämfört med dagens parkeringstal. Förutsättningarna för byggnation av mindre och medelstora lägenheter förbättras. Förslaget möjliggör även särskild behovsbedömning vid specifika boendekategorier, till exempel student- och ungdomsbostäder eller seniorboenden.

Bilparkeringstal för verksamheter har reviderats för att erhålla rimligare nivåer jämfört med dagens parkeringstal. Talen är baserade på arbets- och besökstäthet samt uppskattad framtida bilförarandel utifrån zonernas olika förutsättningar. De flesta parkeringstalen sänks jämfört med dagens tal. I dagens parkeringsnorm är de höga talen för centrala Alingsås (zon 1) i många fall svåra att uppnå på grund av markbrist och i zon 2 och 3 anges samma tal trots olika parkeringsbehov. I nya parkeringsnormen har även vårdboende lagts till som en egen kategori under verksamheter.

Dagens parkeringsnorm är baserat på flexibla bilparkeringstal för bostäder. Det innebär att antalet bilparkeringsplatser kan reduceras genom att satsa på samnyttjande av parkeringsytor eller andra mobilitetsåtgärder. För verksamheter kan endast samnyttjande ske i zon 1. I nya parkeringsnormen ges möjlighet för reduktion för både bostäder och verksamheter i alla zoner. Nivån på reduktion kan ske genom uträkning av samnyttjandepotentialen eller genom att satsa på ett av tre mobilitetspaket. Mobilitetsåtgärder har störst genomslagskraft om flera satsningar görs samtidigt, därav paketlösningen. Hur mycket reduktion som ges är anpassade utifrån de justerade bilparkeringstalen. Vi välkomnar också att byggaktörer kommer med egna förslag på åtgärder, som kan ge större eller mindre reduktion än paketen. Ramarna för reduktion framgår av mallen för mobilitetsplan (se bilaga) som är framtagen för att förenkla och tydliggöra processen.

Elbilspool och krav på laddinfrastruktur

Vad gäller elbilar i bilpool för boende är vår bedömning att det inte är rimligt att införliva detta som en särskilt utpekad reduceringsmöjlighet. Efterfrågan på antalet parkeringsplatser påverkas inte av vilket drivmedel som används. Oavsett om fordonen drivs med el eller annat drivmedel, kan endast ett visst antal parkeringsplatser för privatbil ersättas av en bilpool. Att ange specifikt elbilspool istället för bilpool generellt, kan bidra till att färre byggaktörer kan/vill satsa på denna åtgärd på grund av bland annat kostnadsskäl. Förvaltningen föreslår att andra möjligheter till att stödja satsningar på elbilar i bilpool utreds vidare. Det kan till exempel röra sig om eventuellt kostnadsavdrag från bygglovsavgiften, istället för att regleras via antalet parkeringsplatser i parkeringsnormen.

I nya parkeringsnormen framgår dock de nyttillkomna krav på laddinfrastruktur som ställs enligt plan- och byggförordningen (2011:338) vid byggnationer av bostäder och andra uppvärmda byggnader. Kraven gäller för den som söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021. Kraven innebär att fler bostäder och arbetsplatser kommer förses med laddningsmöjligheter för elfordon (dock inte specifikt bilpoolsbilar).

Cykelparkering

Alingsås kommun har mycket goda förutsättningar för cykling med korta avstånd mellan viktiga målpunkter, särskilt inom Alingsås stad och i våra övriga tätorter. På landsbygden planeras även för ytterligare gång- och cykelvägar. Vi har högst andel kommuninvånare idag som reser med cykel inom Göteborgsregionen. Vi har även högst andel invånare i delregionen som potentiellt sett skulle kunna cykla till sin arbetsplats på 16-20 minuter. Dessutom har 50-78 procent av grundskoleeleverna (beroende på ålder) cykelavstånd mellan sin bostad och skola. Att satsa på cykelparkeringar är en del i arbetet att göra Alingsås till en ännu mer attraktiv cykelkommun. Fler och fler kommuner i Sverige väljer att ange parkeringstal för både bil och cykel i sina parkeringsnormer för att främja hållbar utveckling.

I dagens parkeringsnorm anges en riktlinje för cykelparkeringar för bostäder vid nya detaljplaner och att cykelparkeringar *bör beaktas* för verksamheter. Exempel på antal platser ges endast för handel och kontor. Den nya parkeringsnormen anger tydliga cykelparkeringstal fördelade utifrån lägenhetsstorlek och för samtliga verksamhetstyper i hela kommunen. På samma sätt som bilparkering utgår cykelparkeringstalen från

boendetäthet, arbets- och besökstäthet samt uppskattad framtida cykelanvändning inom respektive zon.

Vid införande av ny parkeringsnorm

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att nya parkeringsnormen ska börja gälla direkt från och med antagande i kommunfullmäktige. Det innebär att redan pågående detaljplane- och bygglovsärenden som är under handläggning, kan komma att revideras utifrån den nya parkeringsnormens riktlinjer om så bedöms lämpligt.

Ekonomisk bedömning

Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska kostnader.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner att samhällsbyggnadskontorets förslag *Alingsås kommuns parkeringsnorm för bostäder och verksamheter* ersätter dagens *Parkeringsnorm för Alingsås kommun – Sammanställning 2016* och sänder förslaget vidare till kommunfullmäktige för beslut.

Samhällsbyggnadsnämnden ger samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att utreda möjligheter till att stödja satsningar på elbil(ar) i bilpool för boende utanför parkeringsnormen.

Beslutet ska skickas till

KS

Hanna Jonsson
Chef Gatu- och parkavdelningen

Louice Norén
Projektledare Hållbart resande