



ALINGSÅS  
KOMMUN

# Parkeringsnorm för Alingsås kommun- Sammanställning 2016

Baserad på kommunfullmäktiges beslut  
2016-06-15 § 151 angående bostadsändamål



*Pendelparkering vid Järnvägsgatan*



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Parkeringsnorm med flexibla parkeringstal.....</b>	<b>4</b>
2.1	Cykelparkeringsbehov vid detaljplaner och bygglov .....	5
2.2	Bilparkeringstal vid detaljplaner och bygglov .....	5
<b>3</b>	<b>Beräkning av parkeringsbehov- bostadsändamål .....</b>	<b>7</b>
3.1	Steg 1 – Grundtal och reducering .....	7
3.2	Steg 2 - Reduktion för bilpool.....	7
3.3	Steg 3 - Reduktion för övriga mobilitetsåtgärder.....	7
3.4	Steg 4 - Reduktion för samnyttjande .....	8
3.5	Steg 5 - Reservplan för parkering .....	8
3.6	Exempel på beräkning av parkeringsbehov .....	9
3.7	Parkeringsköp - information .....	9
<b>4</b>	<b>Prioriteringar för olika trafikslag .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Sammanfattning.....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Källor .....</b>	<b>12</b>

*I arbetet med parkeringsnormen har Max Tholén, exploateringsavdelningen, Hans Nerstu, planavdelningen, och Olle Jansson, bygglovavdelningen, deltagit. Ansvarig handläggare har varit Leila Bonnier, planavdelningen, Alingsås kommun.*

# 1 Bakgrund

Det är främst kommunerna som har rådighet över parkering, inom ramen för det kommunala planmonopolet. Plan- och bygglagen (PBL) anger att kommunerna har det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen (PBL 1 kap 2§ samt 4 kap 13§). Kommunerna anger i olika planer var parkering ska ordnas. Kommunen har dock ingen skyldighet att ordna parkering. Denna skyldighet vilar på fastighetsägaren i samband med en ny- och/eller ombyggnation.

Parkeringsnormer, eller en motsvarande modell, är kommunens regelverk för hur bil- och cykelparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation. De syftar till att skapa en balans mellan det faktiska antalet parkeringsplatser och behovet av parkering. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för parkeringsmodellen och dess tillämpning. Normerna gäller som vägledning vid detaljplanläggning och som krav vid bygglovpliktig ny-, om- och tillbyggnad

Behovet av parkeringsplatser varierar med hänsyn till bl.a. läget inom ett samhälle, avstånd till allmänna kommunikationer, närhet till stadskärnan och andra köpcentrum. Modellen för tillämpning av hur parkeringsbehovet skall tillgodoses inom Alingsås kommun behövs aktualiseras.

Kommunledningskontoret gav Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till reviderad parkeringsnorm för bostadsproduktion utifrån Plan- och bygglagens bestämmelser (se dnr 2015.639 KS 050). Förslaget till ny parkeringsnorm avses ange stadens viljeinriktning att tillgodose en god kvalitet i bostadsbyggandet genom hela planprocessen, från översiktlig planering till bygglovsprövning.

Målsättningen är att skapa en dynamisk parkeringsnorm som skapar förutsättningar för ökad bostadsproduktion. Förslaget gynnar en hållbar stadsutveckling med god tillgänglighet, attraktiva miljöer och uppmuntran till andra fortskaffningsmedel än bil.

**Kommunfullmäktige antog, genom beslut KF 2016-06-15 § 151, kommunstyrelsens förslag, KS 2016-05-30 § 108, att godkänna rapporten "Parkeringsnorm 2016-revidering gällande bostadsändamål" med tillägg att minska zonindelningen till 3 zoner.**

Samhällsbyggnadskontoret har sammanställt ovan nämnda rapport inklusive tillägg från kommunstyrelsens beslut samt tidigare gällande parkeringsnorm för övriga ändamål till en gällande parkeringsnorm i denna rapport "Parkeringsnorm för Alingsås kommun- Sammanställning 2016".

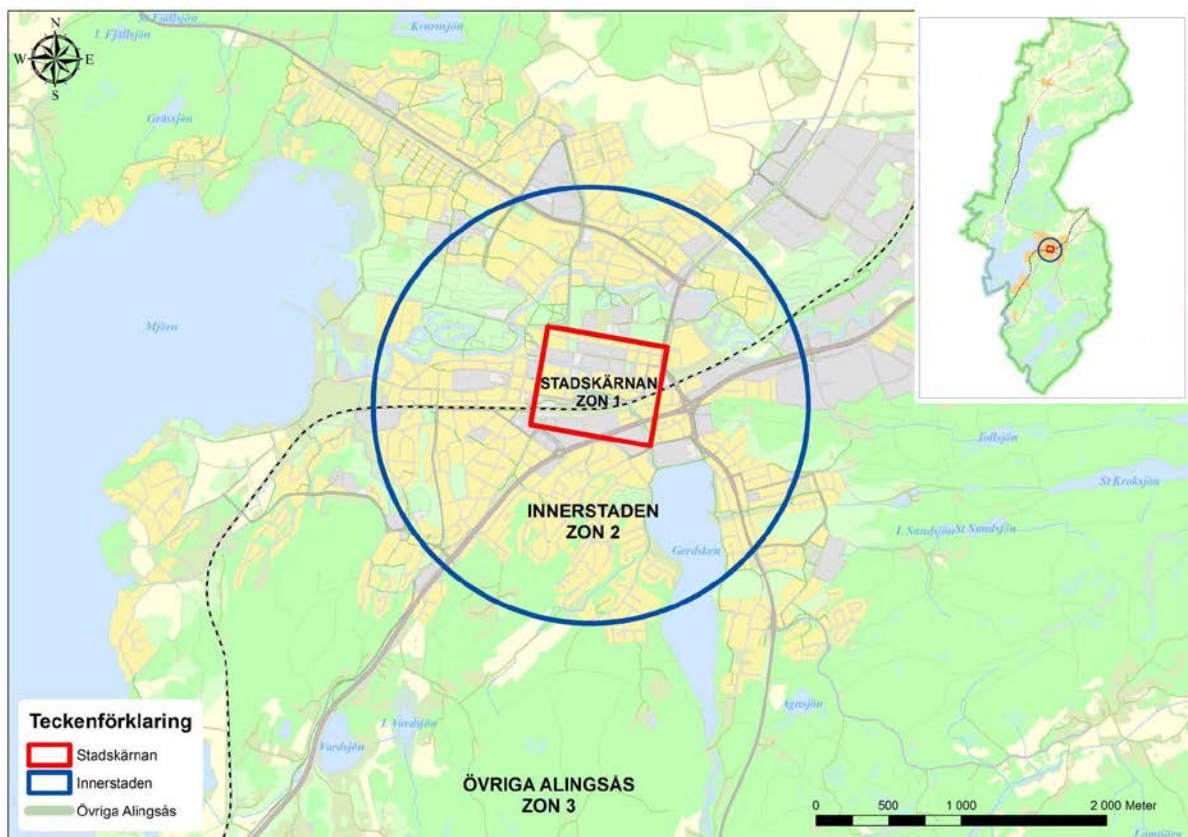


Bild 1: Cykelparkering inom stadskärnan, Nygatan.

## 2 Parkeringsnorm med flexibla parkeringstal

Parkeringstalen är en vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden. De har ingen direkt rättsverkan, utan är en lokal tillämpning av plan- och bygglagens regler om parkering. Samhällsbyggnadsnämnden måste avgöra om lämpligt utrymme för parkering är tillgodosett i skälig utsträckning i varje enskilt ärende.

Bilparkeringstalen för bostäder i kommunen baseras på geografiskt läge avseende avstånd från stadskärnan. Med hänsyn till närhet till service, kollektivtrafik, samt gång- och cykelvägnät är kommunen delad i 3 zoner: **stadskärnan, innerstaden, övriga Alingsås.**



Karta 1- zonindelning: zon 1 stadskärnan; zon 2 innerstaden; och zon 3 övriga Alingsås.

Parkeringstalen för bostäder består av tal för boende och besökande. Parkeringstalen för olika typer av verksamhet består av tal för sysselsatta och besökande.

Parkeringsnormen utgår ifrån en genomsnittlig sammansättning av lägenhetsstorlek i flerbostadshus. **Generellt motsvarar 1000 m<sup>2</sup> bruttoarea ca 10 lägenheter vilket innebär att antalet bilplatser blir inom respektive zon 0,6 - 0,8 - 1,0 parkeringsplats/bostad.**

Vid bygglovhandläggningen redovisar man specifika antal lägenheter vilket dock inte sker generellt vid detaljplaner. En stor fördel med att ange grundtalen i förhållande till bruttoarean vid detaljplaner är att antal lägenheter ofta justeras i sena projektskedet (t.ex. anpassning av lägenhetsstorlekar till aktuell efterfrågan) och detta behöver då inte medföra att parkeringslösningarna måste ändras.

## 2.1 Cykelparkeringsbehov vid detaljplaner och bygglov

Kommunen anger som riktlinje ett behov av två cykelparkeringar per bostad vid upprättande av en ny detaljplan. Vid flerbostadshus anger kommunen att platserna ska vara bekvämt belägna nära entréer, tillräckligt stora samt säkra. De kan utformas som låsbara cykelrum alternativt cykelställ under skärmtak med t.ex. kablar för fastlåsning.

Cykelparkeringstal för olika verksamhet får bedömas i varje enskilt projekt. Cykelparkeringsplatser bör alltid beaktas vid detaljplaner och bygglov, exempelvis ca 14 cykelplatser/1000 m<sup>2</sup> vid handel och ca 6 cykelplatser/1000 m<sup>2</sup> vid kontor inom zon 1, respektive ca 7 cykelplatser/1000 m<sup>2</sup> vid handel och ca 2 cykelplatser/1000 m<sup>2</sup> vid kontor i zonen 2 och zon 3, då färre använder cykel vid längre resor.



Bild 2: Cykelparkering inom stadskärnan, Färgaregatan

## 2.2 Bilparkeringstal vid detaljplaner och bygglov

Det finns i den fördjupade översiktsplanen för *stadskärnan* (antagen 2001-03-28) angivet en modell för beräkning av stadskärnans bilparkeringsbehov. Se Tabell 1 gällande beräkningsmodell inklusive möjlighet till reducering baserad på samutnyttjande och revideringen avseende bostadsändamål (antagen 2016-06-15).

Samhällsbyggnadskontorets bedömning av behovet av parkeringsplatser vid nyproduktion utanför stadskärnan utgår från Tabell 2, inklusive revideringen avseende bostadsändamål (antagen 2016-06-15).

Samnyttjande kan ske mellan olika ändamål inom eller utom planområdet dels om efterfrågan på platserna för olika ändamål infaller vid olika tider och dels om platserna reserveras för en specifik användare. Se *avsnitt 3.4*.

Detaljplanernas angivna parkeringsbehov är endast vägledande, bl.a. för att en detaljplan kan gälla under flera decennier. Det är vid bygglovsprövningen som aktuellt behov fastställs och det avgörs om tillräckligt med parkeringsplatser kan skapas vid byggandet. En behovsbedömning görs oftast för att fastställa parkeringsbehovet vid olika specifika projekt genom en parkeringsutredning.

Bygglovsavdelningen har tidigare utgått från riktlinjer angivna av Statens Planverk, publ. Nr 13 från 1968 "Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov".

<b>Vägledande norm inom stads kärnan - zon 1</b>		
<b>Antal parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> bruttoarea</b>		
	Ej samutnyttjade	Samutnyttjade (Blandstad)
Enbostadshus	2 p-platser/bostad (garageuppfart godtas som 1 plats)	
Bostäder (Flerbostadshus)	6 0,6 bilplats/lgh (vid bygglov)	5 0,5 bilplats/lgh (vid bygglov)
Kontor	21	17
Skolor	3 (personal) + 3 (besök)	2 + 2
Förskolor	5 (personal) + 4 (besök)	4 + 3
Handel (detaljhandel)	35	28
Handel (livsmedel)	45	36
Handel (skrymmande)	13	10
Industri och hantverk	13	10
Restauranger	40	32
Samlingslokaler	35	28
Hotell	10	7

Tabell 1 – Parkeringstal inom stads kärnan, zon 1.

<b>Vägledande norm utanför stads kärnan- zon 2 och zon 3</b>	
<b>Antal parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> bruttoarea</b>	
Enbostadshus	2 p-platser/bostad (garageuppfart godtas som 1 plats)
Bostäder (Flerbostadshus)	8 (zon 2), motsvarande 0,8 bilplats/lgh (vid bygglov) 10 (zon 3), motsvarande 1,0 bilplats/lgh (vid bygglov)
Kontor	25
Skolor	4 (långtidsparkering) + 3 (korttidsparkering)
Förskolor	8 (personal) + 5 (besök)
Handel (detaljhandel)	30
Handel (livsmedel)	45
Handel (skrymmande)	15
Industri och hantverk	15
Restauranger	40
Samlingslokaler	35
Hotell	15

Tabell 2 – Parkeringstal utanför stads kärnan, zon 2 och zon 3.

Obs! Siffrorna inkluderar besöks- och handikapparkering i Tabell 1 och 2.

### 3 Beräkning av parkeringsbehov- bostadsändamål

Behovet av parkeringsplatser beräknas utifrån geografisk läge/zontillhörighet. För respektive zon finns ett grundtal enligt Tabell 1 och Tabell 2. Grundtalet kan reduceras om fastighetsägaren kan säkerställa en del lämpliga åtgärder enligt punkt 3.2, 3.3, 3.4. **Mark avsedd för motsvarande reducerade parkeringsplatser ska finnas som markreservat.**

De efter eventuell reduktion framräknade parkeringstalen anger det minsta antal parkeringsplatser som krävs för cykel och bil vid ny- och ombyggnad. Enligt PBL ska tillräckligt med friyta finnas för lek och utevistelse vid bostäder. Om det inte finns tillräckligt utrymmen för både friyta och parkering ska i första hand friyta anordnas.

Reducering av grundtal säkerställs exempelvis genom att fastighetsägaren redovisar att bilpool är knuten till fastigheten och att de övriga åtgärderna genomförs och blir bestående. **Om åtgärden inte fungerar i längden kan kommunen kräva återinförande av parkeringsplatser på markreservatet.**

#### 3.1 Steg 1 – Grundtal och reduktion

Antal bilplatser per 1000 m <sup>2</sup> bruttoarea BTA - Bostadsändamål				
	Grundtal	Reduktion vid bilpool	Reduktion vid mobilitetsåtgärder	Reduktion vid samnyttjande
Zon 1 - Stadskärnan (centrum)	6	20 %	Max 10 %	Max 20 %
Zon 2 - Innerstaden (områden 1,5 km till station)	8			
Zon 3-Övriga Alingsås (förtätnings- och övriga områden)	10			

Tabell 3- Flexibla parkeringstal med reduktion

#### 3.2 Steg 2 - Reduktion vid bilpool

Fastighetsägaren garanterar de boende medlemskap i en bilpool som är knuten till fastigheten efter inflyttning och sedan följs upp. Reduktion görs med **20 %** från grundtalet, exklusive besöksparkering som motsvarar 1 plats/1000 m<sup>2</sup> bruttoarea BTA och exklusive parkering för bilarna inom bilpool.

Enligt tillgänglig statistik kan ca 6 parkeringsplatser ersättas med en bilpoolplats.

#### 3.3 Steg 3 - Reduktion vid övriga mobilitetsåtgärder

Mobility management (MM) är ett sätt att främja hållbara transporter och det är ett komplement till den traditionella trafikplaneringen. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder såsom information och kommunikation samt organisation av tjänster. Tänkbara åtgärder kan t.ex. vara att sätta upp en skärm med realtidsinformation om kollektivtrafikens resetider i anslutning till bostadsområde, att införa låncykelsystem med bl a elcyklar och lådcyklar, samt att ordna gemensamma lösningar för leveransmottagningar såsom leveransskåp i fastigheten, samt att erbjuda kollektivtrafikkort kopplat till hyresavtal.

Reduktion görs med maximalt **10 %** från grundtalet inklusive tidigare stegvis reduktion och exklusive besöksparkering och bilpoolplats, beroende på hur många parallella mobilitetsåtgärder som införs.

### 3.4 Steg 4 - Reduktion vid samnyttjande

Samnyttjad parkeringsyta med andra ändamål (såsom kontor, handel eller övriga centrumfunktioner) kan effektivisera nyttjandet av parkeringsplatser. Exempelvis kontor som har arbetstider dagtid månfre kan ha en del av sina bilplatser gemensamma med bostäder som främst nyttjar sina p-platser kvällstid och lördag-söndag.

Reduktion görs med maximalt **20 %** från grundtalet inklusive tidigare stegvis reduktion och exklusive besöksparkering och bilpoolplats.

Dagens tillämpning av parkeringstal visar reducering vid samnyttjande vilket bibehålls även i fortsättningen för bostäder tillsammans med andra ändamål.



Bild 3: Busstrafik inom centrala staden.

### 3.5 Steg 5 - Reservplan för parkering

Som förutsättning för reduktion enligt steg 2-4 gäller att fastighetsägaren redovisar en reservplan för hur parkeringsfrågan ska lösas för den mängd parkering som man fått reduktion för om åtgärderna inte skulle vara bestående.

En kommande parkeringsefterfrågan kan lösas genom att en yta inom exploateringsområdet reserveras för parkering men används för exempelvis friluftaktiviteter fram tills ett eventuellt p-behov kräver omvandling av ytan. Andra möjligheter kan vara att en parkeringsyta förses med ett däck så att parkering kan ske i två plan vid framtida behov, eller att parkeringsköp sker.

I de fall de åtgärder som medfört reduktion av det beräknade parkeringsbehovet inte uppfyller sin avsedda funktion, har kommunen ensidig rätt att kräva att erforderliga parkeringsplatser iordningställs enligt reservplan eller på annat sätt som kommunen godkänner.

Senast innan bygglov beviljas för ny-, till- eller ombyggnad för bostadsändamål, skall ett avtal mellan exploitör och kommunen vara undertecknat – i vilket exploitören mot vite förbinder sig att låta utföra erforderliga åtgärder enligt reservplanen när och inom den tid som kommunen föreskriver.



### 3.6 Exempel på beräkning av parkeringsbehov

Inom Stadsskogen, zon 3) föreslås 10 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> bruttoarea. Om fastighetsägaren avser att bygga 4000 m<sup>2</sup> BTA, och erbjuder bilpool, fullskaliga mobilitetsåtgärder samt samnyttjande av parkeringen så blir parkeringsbehovet enligt nedan beräkningsexempel.

#### Steg 1

Grundtal 10 p-pl x 4 = 40 parkeringsplatser p-pl (4000 m<sup>2</sup> BTA)  
 Typer av bilplatser 36 boende p-pl + 4 besöks p-pl  
 Besöks p-pl ingår inte i reducering  
**Total 40 p-pl**

#### Steg 2

Reduktion bilpool 36 boende p-plats x 0,2 reduktion = 36 - 7,2 = 28,8 boende p-pl  
 Enligt undersökningar 6 boende p-pl motsvarar 1 bilpool p-pl  
 Därmed 7,2 reduktion boende p-pl = 1,2 tillägg bilpool p-pl  
 Total 28,8 boende p-pl + 4 besöks p-pl + 1,2 tillägg bilpool p-pl  
**Total 34 p-pl**

#### Steg 3

Reduktion MM-åtgärder 28,8 boende p-pl x 0,1 reduktion = 28,8 - 2,9 = 25,9 boende p-pl  
 Total 25,9 boende p-pl + 4 besöks p-pl + 1,2 tillägg bilpool p-pl  
**Total 31 p-pl**

#### Steg 4

Reduktion samutnyttjande 25,9 boende p-pl x 0,2 reduktion = 25,9 - 5,2 = 20,7 boende p-pl  
 Total 20,7 boende p-pl + 4 besöks p-pl + 1,2 tillägg bilpool p-pl  
**Total 26 parkeringsplatser**

#### Steg 5

Reservplan Total anläggs 26 p-pl för 4000 m<sup>2</sup> BTA (ca 0,65 bilpl/bostad för 40 lgh)  
 Total enligt grundtal 40 total p-pl – 26 anlagda p-pl = 14 obyggda p-pl  
 Reduktion med 14 p-pl innebär att motsvarande yta finns i markreservat  
**Total 14 parkeringsplatser i markreservat**

#### Sammanfattning

Grundtal 40 p-pl för 4000 m<sup>2</sup> BTA (1 p-pl/bostad för 40 lgh)  
 Stegvis reducering Byggt: 26 p-pl för 4000 m<sup>2</sup> BTA (ca 0,65 p-pl/bostad för 40 lgh)  
 Obyggt: 14 p-pl i markreserv typ rekreationsytor

### 3.7 Parkeringsköp - information

Parkeringsköp innebär en möjlighet för fastighetsägare och byggherrar att mot ekonomisk ersättning överlåta ansvaret att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande p-anläggningar och möjliggör att central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet och bättre förutsättningar för ett samutnyttjande. Exempel på områden där parkeringsköp kan göras är inom kv Bryggaren och kv. Mjölaren.



Bild 4: Parkeringshuset Estrad i centrum.



Bild 5: Parkeringshuset Storken i centrum.

## 4 Prioriteringar för olika trafikslag

Visionen om Alingsås som en hållbar kommun som erbjuder livskvalitet kräver ett helhetsgrepp i stadsplaneringen ur ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv. De strategier som fördjupningen av översiktsplanen förespråkar är en sammanhållen stad som byggs inåt med huvudsakligen förtätningar i anslutning till det befintliga kollektivtrafiknätet, en blandstad med fler mötesplatser för människor samt en stad där det är enkelt att cykla och gå.

Detta överensstämmer också med de regionala, nationella och internationella trenderna som finns med att prioritera cykeltrafik framför biltrafik. Biltrafiken har fått dominera stadsbilden oproportionerligt mycket under några decennier. Det handlar bl.a. om mycket stora parkeringsytor som kan disponeras på ett mer flexibelt och effektivt sätt. Samtidigt främjar man folkhälsan med motion och bättre miljö genom renare luft och minskat trafikbuller.

Det finns en del projekt som byggs med förutsättningen att skapa ett hållbart resemönster hos de boende. Man planerar cykelpool (med elcykel och fraktcykel), cykelverkstad samt leveransskåp i anslutning till husets entréer för att de boende ska klara sina vardagssysslor utan att vara beroende av egen bil.

Kollektivtrafiksystem ingår som ett självklart transportmedel i de nya bostadsprojekten. Det finns hyresvärdar och bostadsföreningar som kan tänka sig att införa "gratis" månadskort som en del i hyran. Som en belöning för dessa mobilitetsåtgärder får exploitörer en reducering av antalet parkeringsplatser som behöver anläggas.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem innebär ett minskat bilberoende och fler som går, cyklar och åker kollektivt. Parkeringsnormen utgår från målsättningen att göra det lättare att leva utan bil, eller att leva med samägd bil eller samutnyttjad bil.

**Givetvis kommer det även fortsättningsvis finnas tillräckligt med parkeringsplatser för de boende men inte nödvändigtvis i direkt anslutning till bostaden.** Dels använder kommunen sig av möjligheten till parkeringsköp inom stadskärnan vilket innebär att p-platser för nya bostäder kan finnas på ett par hundra meters avstånd på en allmän parkeringsplats eller i ett allmänt tillgängligt parkeringsgarage. Dels kan man tänka sig att parkeringsplatser ligger lika långt från nya bostäder som busshållplatser d.v.s. på högst ca 500 meters avstånd. Det är också självklart att fortsätta att se till att servicefordon kommer fram till bostadsområden på ett tillfredställande sätt.



Bild 6: Cykel- och bilparkering vid Lilla torget i stadskärnan.

## 5 Sammanfattning

Samhällsbyggnad med flexibla parkeringstal syftar till attraktiva stadsmiljöer som är mer tillgängliga för allmänheten.

Med en geografisk lokaliseringprövning och möjlighet till reducering av parkeringstalen säkerställer kommunen ett effektivt markutnyttjande och ett mer hållbart resande.

En tätare stad innebär att olika funktioner kan samverka och samnyttjas och man kan därmed uppnå en effektivare användning av resurser.

Framtidens vision av Alingsås som en hållbar stad innebär fler åtgärder än nya parkeringstal. Detta framgår av kommunens olika styrdokument till exempel **Flerårsstrategi 2016-2018**, **Tillväxtprogram 2016-2025** och **Miljömål 2011-2019**. Parkeringstal är dock viktigt, framför allt vid det löpande arbetet vid plan- och bygglovhandläggning.

En långsiktig målsättning kan vara att prioritera cykeltrafik, att utveckla kollektivtrafiksystemet, att bygga parkeringshus vid stora infartsgator samt att avgiftsbelägga parkering i stadskärnan. Konkreta exempel på genomförandet är att utforma allmänna platser med goda gång- och cykelvägar och att lokalisera nybebyggelse till kollektivtrafiknära lägen med hållplatser med god tillgänglighet. I parkeringsnormen jämföras rimligt avstånd till parkering med gångavstånd till kollektivtrafikhållplats, (undantagen angöringsplats och handikapplats som ska finnas i anslutning till entréer).

Ett modernt parkeringssystem möjliggör ett ökat bostadsbyggande inom kommunen samt en effektivisering av de befintliga parkeringsytorna. Mark frigörs för möten mellan människor genom fler ytor för rekreation, gående och cyklister samtidigt som tillgängligheten för bilburna trafikanter upprätthålls. Kommunen främjar en hållbar utveckling och ett samhällsekonomiskt gynnsamt stadsbyggande med attraktiva miljöer genom en effektiv markanvändning, ett energieffektivt boende och ett hållbart resande.



Bild 7: Trafik längs infartsleden, Kungälvsvägen.

## 6 Källor

- *”Möjligheter med Mobility Management”, Sveriges Energimyndigheten, SKL 2015*
- *MaxLupoSE-råd om hur mobilitet kan användas i den kommunala planeringen, Trafikverket 2011*
- *Riktlinjer för projektspecifika och gröna p-tal, Stockholms stad 2015*
- *Riktlinjer för parkering i Västerås, Västerås stad 2015*
- *Nya parkeringstal för Borås, Borås stad 2015*
- *Parkering som styrmedel för hållbar stadstrafik, Trollhättans stad 2013*
- *Vägledning till parkeringstal, Göteborgs Stad 2011*