

Parkeringsnorm för Alingsås kommun

Riktlinjer för byggaktörer och fastighetsägare vid byggnation av bostäder och verksamheter

Typ av styrdokument: Policy
Beslutande instans: Kommunfullmäktige
Datum för beslut: 2024-06-12 § 110
Diarienummer: 2024.167 KS

Gäller för: Kommunövergripande
Giltighetstid: Tills vidare
Revideras senast: Vid behov
Dokumentansvarig: Stadsmiljöchef

Innehållsförteckning

Bakgrund	3
Inriktning och förutsättningar	5
Ansvar för att ordna parkering	
Parkeringstal och parkeringsbehov	
Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga	
Utformning av parkering och krav på laddinfrastruktur	
Zonindelning i Alingsås kommun	12
Zon 1 Alingsås centrum	
Zon 2 Alingsås stad, Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn	
Zon 3 Övriga Alingsås kommun	
Bilparkeringstal för bostäder	17
Bilparkeringstal för verksamheter	20
Cykelparkeringstal för bostäder	25
Cykelparkeringstal för verksamheter	28
Parkeringslösningar utanför egen fastighet	32

Kapitel 1

Bakgrund

Bakgrund

Alingsås är en expansiv kommun och intresset för utbyggnad av bostäder och verksamheter är stort. Alingsås parkeringsnorm ska med avstamp i Vision 2040 skapa förutsättningar för ökad byggproduktion och samtidigt bidra till en hållbar stads- och ortsutveckling. Vidare ska parkeringsnormen ta hänsyn till olika förutsättningar för resandet i Alingsås stad, i våra övriga tätorter och på landsbygden.

Framkomligheten och tillgängligheten ska fortsatt vara hög samtidigt som vi blir fler personer i kommunen. Det kräver en flexibilitet i trafiksystemet som möjliggör en kombination av

Alingsås kommuns vision 2040

”Alingsås är Västsveriges vackraste kulturstad i en levande bygd. Genom nytänkande, engagemang och tillgänglighet skapar vi livskvalitet för alla.”

olika färdmedel. Vi behöver ta hänsyn till både bilnehavare och individer som transporterar sig på annat vis. Det är därför viktigt att olika färsätt beaktas redan i planeringsstadiet vid byggnationer och parkeringsfrågan är en viktig del i detta.

Parkeringsförsörjningen i Alingsås kommun ska balanseras väl utifrån:

- Nuvarande och framtida uppskattad bil- och cykelanvändning samt efterfrågan på parkeringsplatser i hela kommunen.
- En attraktiv stadsmiljö med positiva effekter på handel och näringsliv.
- En effektiv markanvändning av begränsade ytor för ökad byggproduktion.
- Ett hållbart transportsystem för alla samhällsgrupper.



Kapitel 2

Inriktning och förutsättningar

Ansvar för att ordna parkering

Parkeringstal och parkeringsbehov

Bilparkering för personer med nedsatt
rörelseförmåga

Utformning av parkering och krav på
laddinfrastruktur

Ansvar för att ordna parkering

Vad gäller enligt plan- och bygglagen?

Alingsås kommun har det övergripande ansvaret för planeringen av parkering enligt plan- och bygglagen (PBL) och bedömer behovet av parkering som användningen av en fastighet ger upphov till. Det gäller parkering för både bilar och cyklar.

Skäligt utrymme för parkeringar

I 8 kap 9–10 §§ PBL (2010:900) anges att en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Detta ska också tillämpas i skälig utsträckning om tomten är bebyggd.

Kommunen bestämmer var och hur parkering ska ordnas samt vilken mark eller byggnad som inte får användas för parkering. Detta sker vid framtagande av detaljplaner och vid bygglovsprövning. Kommunen har dock ingen skyldighet att tillhandahålla

parkeringsplatser. Denna skyldighet ligger på byggaktören/fastighetsägaren vid:

- Nybyggnation.
- Om- och/eller tillbyggnation.
- Ändrad användning.

Om byggnationen avser bostäder, förskola, skola eller liknande ska det enligt lagen även finnas tillräcklig friyta för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckligt med utrymme för både friyta och parkering ska friyta prioriteras.

Parkeringsplatser längs gatan eller på allmän platsmark tillhandahålls generellt inte

Det åligger inte Alingsås kommun att tillhandahålla ytterligare parkeringsplatser längs gatan eller på allmän platsmark för att täcka en fastighets behov. Parkering på gatan av boende eller anställda kan dessutom i vissa fall skapa problem för framkomligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten för besökare i närområdet som helhet. Det är även viktigt för kommunen att behålla möjligheten att kunna ändra markanvändningen från parkering till något annat utmed våra gator vid behov.

Riktlinjer vid detaljplaner och bygglov

Alingsås parkeringsnorm anger riktlinjer för parkering vid framtagande av detaljplaner och vid bygglovsprövning. Följande gäller:

- Parkering som anges i detaljplaneskedet är rekommenderat antal platser då en plan kan gälla under en lång tidsperiod och behoven kan förändras. Vid bygglovsprövningen fastställs parkeringsbehovet.
- Vid om- och tillbyggnad beräknas antalet platser utifrån den tillkommande ytan. Om efterfrågan på parkering är större än antalet befintliga utnyttjade platser, ska ytterligare platser ordnas enligt parkeringsnormen.
- Vid ändrad användning av en fastighet beräknas antalet platser utifrån vad parkeringsnormen anger för det nya användningsområdet. Särskild hänsyn måste dock tas till den befintliga fastighetens förutsättningar och möjligheter till fler parkeringsplatser.

Parkeringstal och parkeringsbehov

Zonindelning

Parkeringsnormen anger grundtal för parkering indelat i olika geografiska zoner. Zonerna är baserade på att förutsättningarna för att resa med olika färdmedel, och därmed även efterfrågan på parkering, ser olika ut beroende på var i kommunen byggnationen ska ske.

Grundtalen för bilparkering utgör en utgångspunkt men parkeringstalet kan sedan justeras uppåt helt fritt, det vill säga det finns inget övre tak för antalet bilparkeringsplatser som kan anordnas. Parkeringstalet kan även justeras nedåt med så kallade mobilitetsåtgärder, och antalet platser som sedan behöver anläggas kan även reduceras till följd av samnyttjande, se mer i punktlistan på sida 8.

Parkeringsnormen är en vägledning

Parkeringsnormen är inte bindande och har ingen direkt rättsverkan. Den är en vägledning för att parkeringsfrågan i jämförliga byggprojekt ska hanteras på ett likartat sätt.

För cykelparkering använder Alingsås kommun minimalt. Det innebär att grundtalen som anges i parkeringsnormen inte får understigas och därmed leder de till ett minsta antal parkeringsplatser som byggaktören eller fastighetsägaren ska ordna för att beviljas exploatering och bygglov.

Flexibla parkeringstal och miniparkeringstal, finns inget max-tak

Alingsås kommuns använder flexibla parkeringstal för bil. Normen anger grundtal där justeringar sedan kan göras uppåt och nedåt. Normen utgör således inget maximalt tak för antalet bilparkeringsplatser som kan anordnas.

För cykel används miniparkeringstal. Det innebär att vi inte går under det antalet parkeringsplatser som grundtalet för parkering leder till.

Parkeringsbehovet påverkas av en rad faktorer. Det kan till exempel vara boendeform, typ av målgrupp och platsens unika förutsättningar för resande. Vidare kan förutsättningarna mellan delområden inom respektive zon skilja sig. Detta har att göra med att normen delar in kommunen i tre zoner vilket medför att zonererna är relativt grova.

Detta kan ge skäl för justerat parkeringstal jämfört med vad som anges som grundtal för respektive zon. Zonindelningen ska inte heller ses som absolut. I det direkta gränsområdet mellan två zoner kan det finnas skäl att justera vilken zon som är mest lämplig att utgå ifrån för det specifika byggprojektet.

Ett annat skäl för justering av bilparkeringstalet kan vara, som nämnts ovan, att ersätta ett

antal bilplatser genom mobilitetsåtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. Fokus flyttas från att endast ordna parkering för egna privatbilar till olika former av mobilitetslösningar.

En viss mängd bilplatser skapas samtidigt som möjligheten ökar för fler att resa på ett mer hållbart sätt. Exempel på mobilitetslösningar kan vara bilpool, cykelpool, elcyklar eller att kollektivtrafikkort ingår i hyran, information och kampanjer för ökat hållbart resande med mera.

Ytterligare ett annat skäl för justering nedåt kan vara att samnyttja parkeringsplatser, det vill säga att till exempel bostäder och verksamheter använder en gemensam parkeringsyta vid olika tider under dygnet.



Parkeringsutredning och mobilitetsplan vid byggprojekt

En parkeringsutredning ska göras för byggprojektet som anger parkeringsbehovet i form av parkeringstal samt antal parkeringsplatser. Byggaktören har ett stort ansvar för att bedöma och visa på parkeringsbehovet.

Om det är aktuellt med justeringar från grundtalet för parkering förs resonemang kring detta i parkeringsutredningen. Parkeringsutred-

ningen tas fram i detaljplaneskedet och uppdateras därefter i bygglovsskedet. Finns det ingen parkeringsutredning från planskedet så upprättas en ny i bygglovsskedet. Parkeringsutredningen sker i dialog med kommunens så kallade mobilitetsgrupp som i varje byggprojekt gör en bedömning om det finns skäl att justera parkeringstalet uppåt eller nedåt.

Utgå från följande vid framtagande av en parkeringsutredning:

- Parkeringsbehovet ska bedömas med utgångspunkt i kommunens grundtal för parkering. Detta gäller både parkering för bil och cykel. Här ska anges om parkeringstalet höjs över grundtalen för parkering.
- Vid reducering av antal bilparkeringsplatser genom samnyttjande eller satsning på olika mobilitetsåtgärder ska detta framgå av parkeringsutredningen. Vidare ska en mall som heter "Mobilitetsplan" fyllas i. Kontakta kommunen för mer information om mobilitetsåtgärder eller samnyttjande är aktuellt.
- Avsteg från bilparkeringstalen, utan reducering enligt punkten ovan, kräver särskild motivering. Om kommunen bedömer det lämpligt kan eventuellt färre platser än vad normen anger som grundtal godkännas.

- Parkeringen ska i första hand lösas på egen fastighet/kvartersmark eller i gemensamhetsanläggning i närområdet. Det är en fördel om flera aktörer i ett större exploateringsområde kan lösa sina parkeringsbehov i gemensamma anläggningar för att uppnå en effektivare markanvändning. Information om gemensamhetsanläggning och andra alternativ framgår av kapitel 8, Parkeringslösningar utanför egen fastighet.

Mobilitetsgrupp

En mobilitetsgrupp på kommunen kommer stötta handläggare vid planer och bygglov kring parkeringsfrågor. Gruppen granskar parkeringsutredningen samt mobilitetsplanen om en sådan upprättats. Mobilitetsgruppen består av kompetenser inom bygglov, plan, trafikplanering och exploatering.

Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Byggaktör/fastighetsägare ansvarar för att Boverkets byggregler (2011:6) - föreskrifter och allmänna råd följs enligt nedan:

- Parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.
- Antalet parkeringsplatser bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov.

Minst en parkering som är anpassad för personer med nedsatt rörelseförmåga ska anläggas vid bostäder och verksamheter. Fler platser ska tillhandahållas vid behov. Detta görs utöver grundtalet för parkering i kapitel 4 och 5.

Observera särskilt att gångvägen mellan en byggnads entré och parkering ska vara utformad så den kan användas av en person med funktionsnedsättning. Förflyttningen mellan bil och målpunkt ska kunna ske utan onödiga omvägar eller hindras av kantstenar, trappsteg eller föremål.



Utformning av parkering och krav på laddinfrastruktur

Bilparkering

Använd riktlinjer och rekommendationer i Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd vid utformning och placering av bilparkeringsplatser. Riktlinjer finns till exempel även i Trafikverkets skrift Vägar och Gators Utformning (VGU). Den estetiska gestaltningen är viktig och parkeringen ska utformas så att den anpassas efter omgivningen. Tänk även på att i största möjliga mån minska risken för störningar från bilstrålkastares ljuskäglor, avgaser och buller. Vid parkeringshus och parkeringsgarage är det viktigt att ta hänsyn till användarnas trygghet vid utformning (belysning, öppenhet, färgval etcetera).

I plan- och byggförordningen (PBF) ställs vissa krav på laddinfrastruktur för laddning av elfordon vid byggnation av bostäder och andra uppvärmda byggnader. Detta gäller för den som söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021. Följande krav ställs:

- Vid nybyggnation av bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ledningsinfrastruktur (förberedelser med kanaler, tomrör, kabelstegar eller liknande) dras fram till alla parkeringsplatserna.
- Vid nybyggnation av övriga uppvärmda byggnader med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ledningsinfrastruktur dras fram till minst en femtedel av parkeringsplatserna och det ska finnas minst en laddningspunkt (utrustning för laddning) för elfordon.
- Kraven gäller även vid ombyggnad av en byggnad. För parkeringar inne i byggnaden gäller det om ombyggnaden rör byggnadens elektriska infrastruktur. För parkeringar på byggnadens tomt gäller detta om det sker ändringsåtgärder på parkeringen i samband med ombyggnaden.
- Det ställs inga krav för uppvärmda byggnader.

Därutöver ställs även följande retroaktiva krav som ska vara uppföljda från och med den 1 januari 2025:

- Uppvärmda byggnader (inte bostadshus) med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon.
- För bostadshus och uppvärmda byggnader ställs inga retroaktiva krav.

Från och med 1 februari 2021 gäller Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon. Här anges bland annat krav på utformningen av laddutrustningen. Observera att lagstiftning och föreskrifter kan komma att ändras över tid.

Laddningsmöjligheter reducerar inte antalet bilparkeringsplatser

Observera att satsningar på laddningsmöjligheter inte kan reducera antalet bilparkeringsplatser som ska anläggas. Efterfrågan på och behovet av parkering påverkas inte av vilket drivmedel som används i fordonen.

Cykelparkering

Det är viktigt att cykelparkeringarna är av god kvalitet och att hänsyn tas till stöldsäkerheten. Parkeringsplatserna ska vara lättillgängliga och belägna nära entréer.

Utgå från följande:

- Det ska finnas möjlighet till fastlåsning av cykeln på samtliga parkeringsplatser. Parkering utomhus där stöldrisken är hög, ska vara försedd med ramlåsning. I låsta utrymmen dit endast behöriga har tillträde kan framhjulsställ godtas. Om ytan är begränsad kan det även i vissa fall vara lämpligt med tvåvåningsställ eller hängande cykelställ.
- Centrumavståndet (avståndet mellan cyklarnas centrum i ett cykelställ) ska vara väl tilltaget för att inrymma cykelkorgar på styret, sidokorgar etcetera. Vid till exempel parkering med vinkelrät placering, bör ett centrumavstånd på 0,7 meter för framhjulsställ och 0,9 meter för ramlåsning eftersträvas.
- I normalfallet ska parkeringen ligga max 25 m från entréer (mycket hög standard på parkeringen kan motivera ett längre avstånd).
- Vid bostäder ska minst hälften av platserna vara väderskyddade, och bör då placeras i låsbara cykelrum/garage.
- Vid verksamheter ska minst hälften av parkeringen för anställda (men där så är lämpligt även för besökare) vara väderskyddade alternativt erbjuds låsbara cykelrum/garage som är lättillgängliga.
- Parkeringens utformning ska upplevas som trygg, säker och estetiskt tilltalande (passa in med den omgivande miljön).
- Det ska finnas god belysning vid parkeringen.
- Inkludera platser för specialcyklar som till exempel last/lådcyklar och cykel med kärra. Det kan vara extra viktigt vid till exempel förskolor och viss typ av handel, men även bostäder.



Kapitel 3

Zonindelning i Alingsås kommun

Zon 1, Alingsås centrum

Zon 2, Alingsås stad, Västra Bodarna,
Ingared och Sollebrunn

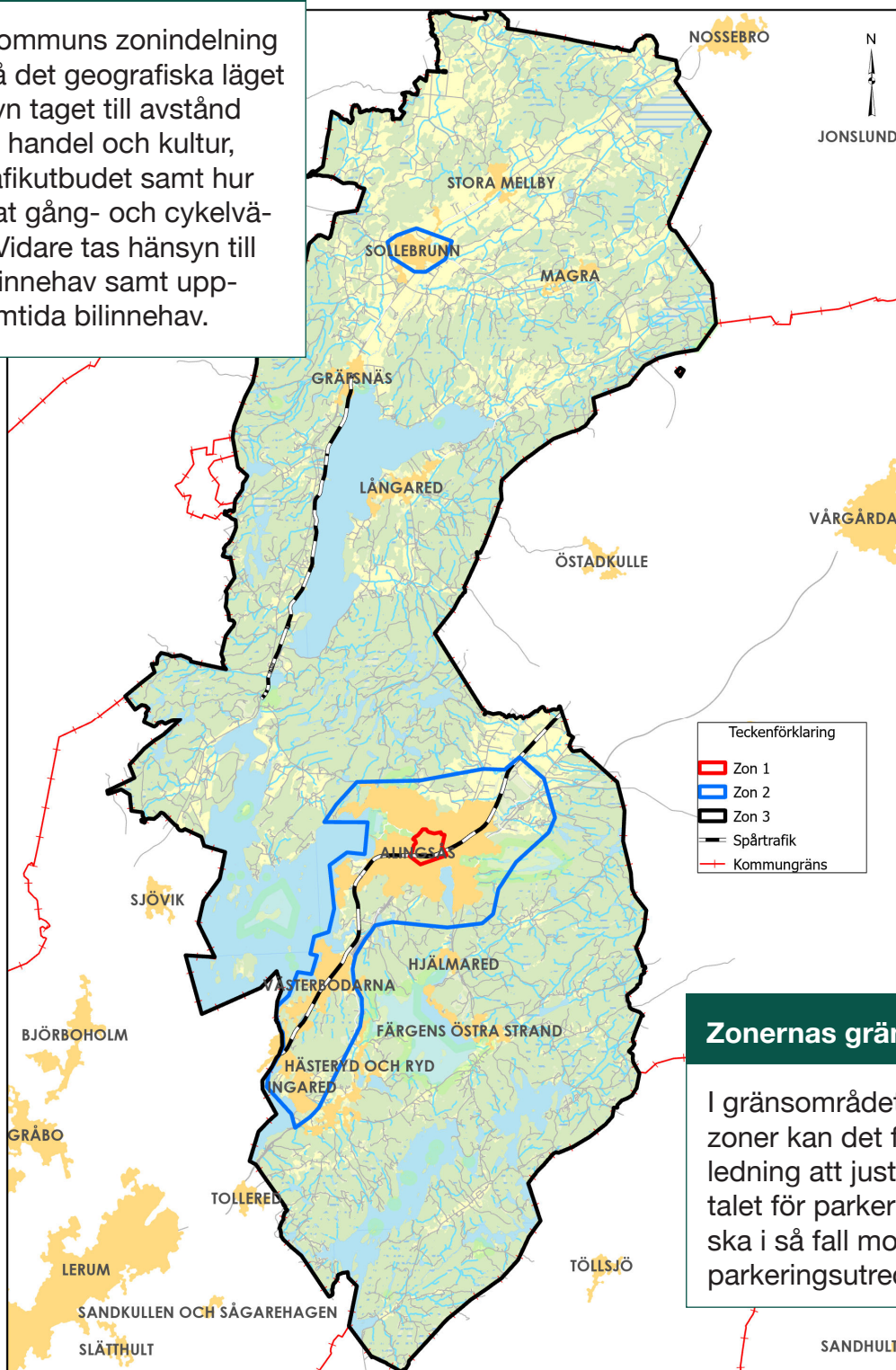
Zon 3, övriga Alingsås kommun

Zonindelning i Alingsås kommun

Alingsås kommun är uppdelad i tre zoner: Zon 1 Alingsås centrum, Zon 2 Alingsås stad, Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn och Zon 3 övriga Alingsås kommun. Zonerna gäller både för bil- och cykelparkering samt för bostäder och verksamheter.

Zoner efter geografiskt läge

Alingsås kommuns zonindelning baseras på det geografiska läget med hänsyn taget till avstånd till service, handel och kultur, kollektivtrafikutbudet samt hur välutvecklat gång- och cykelvägnätet är. Vidare tas hänsyn till dagens bilinnehav samt uppskattat framtida bilinnehav.



Zonernas gränssområde

I gränssområdet mellan två zoner kan det finnas anledning att justera grundtalet för parkering. Detta ska i så fall motiveras i parkeringsutredningen

Koordinatsystem: SWEREF99 12 00

Datum: 2024-03-18

Karta upprättad av GIS-enheten, Alingsås kommun

Skala 1:200 000

0 2 4 6 8 kilometer

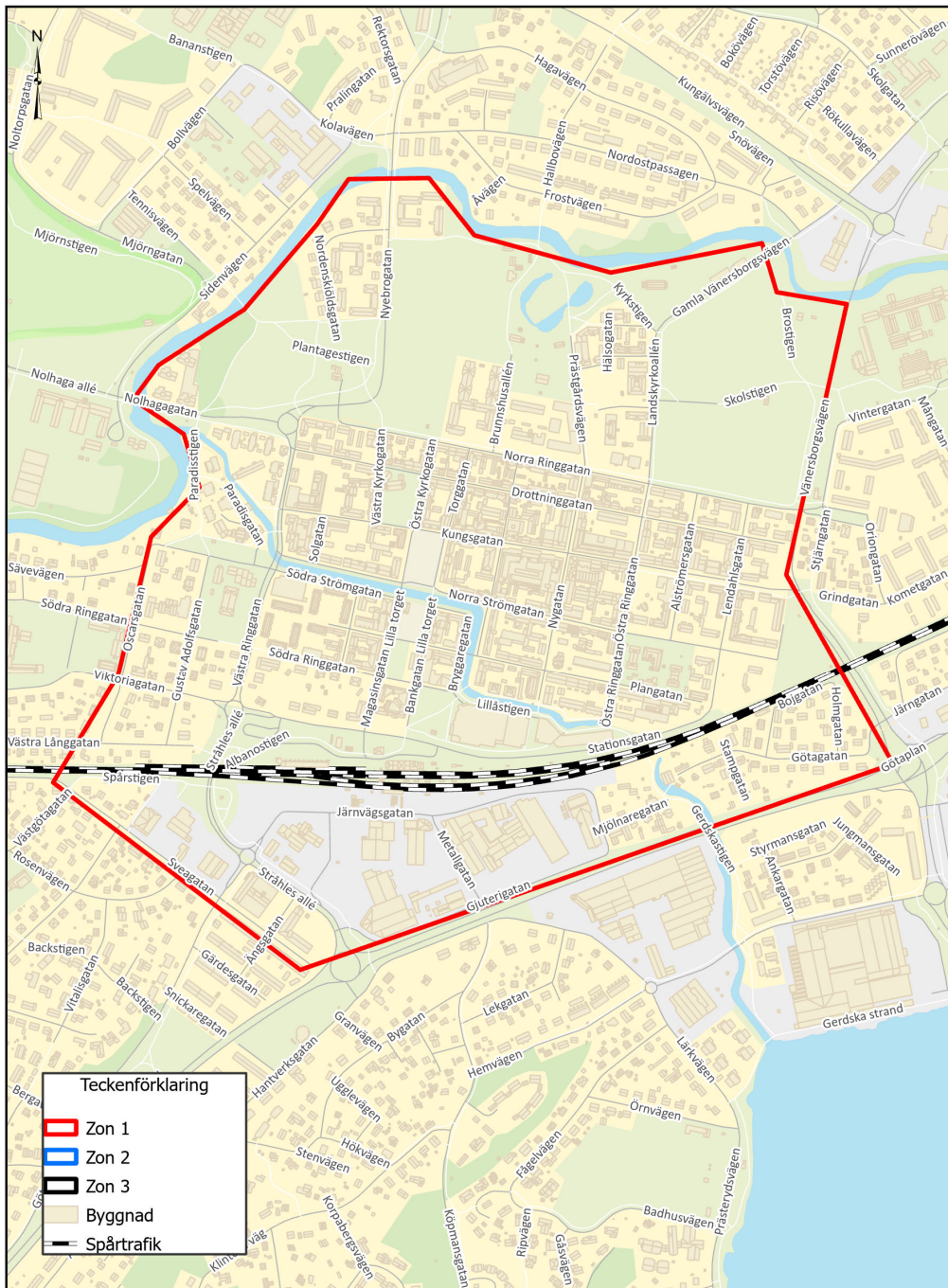
Zon 1, Alingsås centrum

Zon 1 innefattar Alingsås stadskärna med närmsta omnejd. Geografisk avgränsning är E20, Vänersborgsvägen, Säveån, Sveagatan och Oskarsgatan.

Det är gynnsamt avstånd för gång till ett stort utbud av service, handel och kultur samt såväl tågstation som bussterminal ligger inom området. Det är max 900 meter faktiskt gång-

avstånd från zonens ytterområden till Stora torget.

Utbudet attraherar dock även anställda och besökare utifrån som är i behov av bil- och cykelparkering. Stora delar av zonområdet utgör även riksintresse för kulturmiljövård (Alingsås innerstad, P 36).



Zon 2, Alingsås stad, Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn

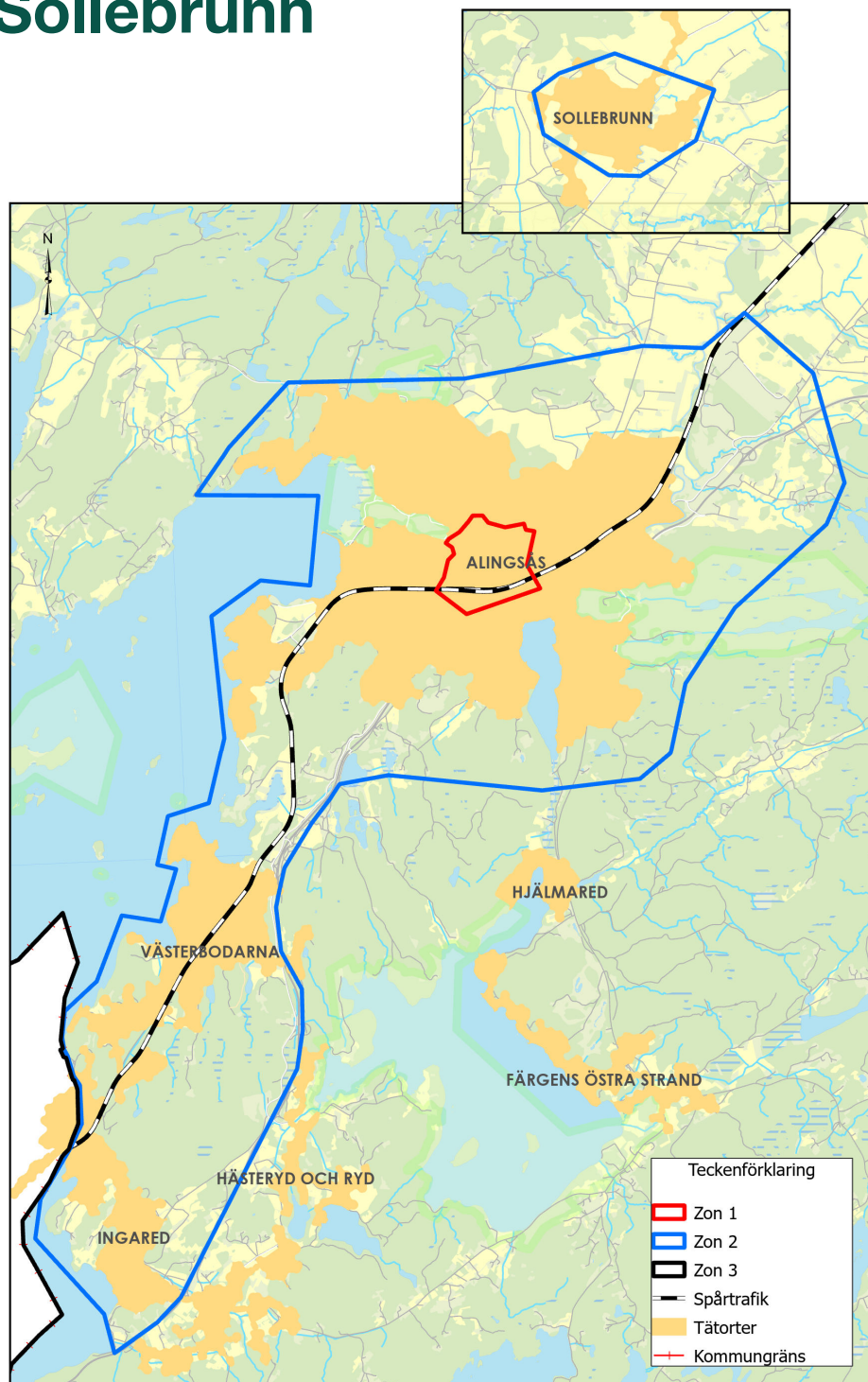
Alingsås stad tillsammans med tätorterna Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn utgör Zon 2. I söder går den geografiska avgränsningen österut längs E20. Inom zonen avgränsas Alingsås stad av befintlig tätortsbebyggelse samt planerade utbyggnadsområden enligt kommunens översiktsplan och tillväxtprogram.

Befolkningsökningen i zonområdet är stabil och potentialen för utbyggnad av bostäder och verksamheter är hög. Bil utgör en viktig del av vardagsresandet och kommer även fortsatt att göra det. Det strategiska läget längs järnvägen med tågstationer i Alingsås, Västra Bodarna och Norsesund ger goda förutsättningar för arbets- och studiependling med kollektivtrafik samt ger tillgång till ett stort serviceutbud såväl lokalt som regionalt. Kollektivtrafikutbudet är högt i området, särskilt inom Alingsås stad under högtrafik. Även Sollebrunn som är den norra kommundelens huvudort inkluderas i zon 2. I Alingsås stad ligger

samtliga stadsdelar och utbyggnadsområden inom cykelavstånd på tre kilometer till centrum, tågstation samt bussterminal. Ingareds ytterområde i södra delen ligger

cirka 3,5 kilometer från Norsesund station och befolkningen i Västra bodarna har cirka 1–2 kilometer till tätortens tågstation. I Sollebrunn nås busstationen på ett

avstånd av cirka 1–2 kilometer. Kortare lokala resor kan, när så är möjligt, med fördel ske till fots eller med cykel inom såväl staden som i de övriga tätorterna.



Koordinatsystem: SWEREF99 12 00

Skala 1:75 000

Datum: 2024-03-18

Karta upprättad av GIS-enheten, Alingsås kommun

0 0,5 1 1,5 2 kilometer

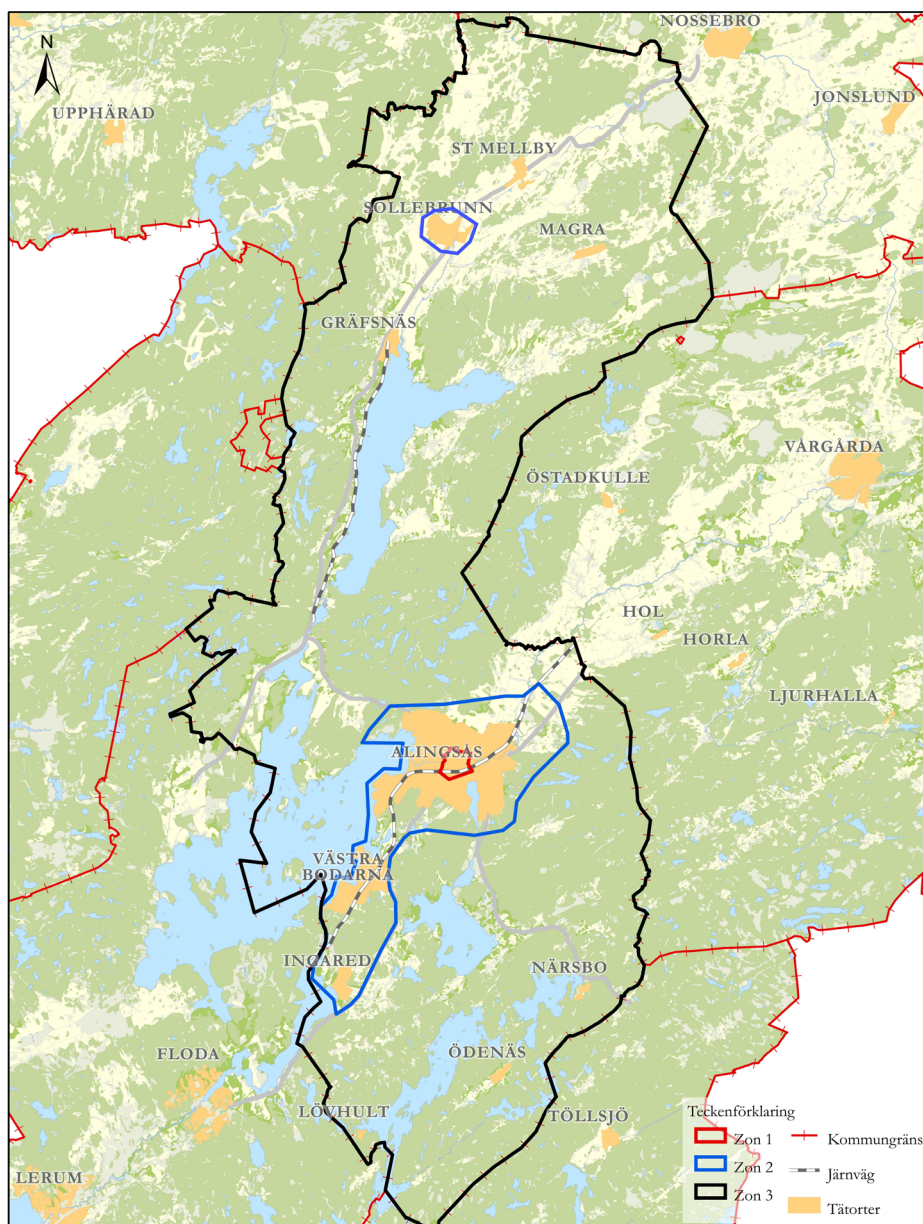
Zon 3, övriga Alingsås kommun

Zon 3 innefattar kommunens övriga tätorter och landsbygden i såväl norr som söder. Behovet av bilresor är stort i zonen. Bebyggelse- och befolkningstätheten är generellt lägre, likaså underlaget för resande med buss. Kollektivtrafiken uppgår till grundutbudet enligt Västra Götalandsregionens riktlinjer för landsbygd och mindre tätorter. I vissa fall överstigs grundutbudet.

Avstånden är förhållandevis långa till ett större serviceutbud inom kommungränsen (främst Alingsås stad och Sollebrunn) och till

närliggande orter i grannkommunerna (bland annat Essunga, Trollhättan och Vårgårda). Gång och cykling till arbetsplats och skola sker lokalt vid kortare avstånd, men vid längre sträckor sker det främst i rekreationssyfte.

Utveckling av gång- och cykelbanor mellan våra tätorter pågår löpande för att öka möjligheten till ett hållbart resande. Ett fortsatt stort behov av bilen är dock viktigt att beakta i zon 3 för att skapa tillgänglighet och bidra till att dessa tätorter och landsbygden är attraktiva platser att leva och verka i.



Koordinatsystem: SWEREF99 12 00 Skala: 1:195 000
Karta upprättad av GIS-enheten, Alingsås kommun
Datum: 2020-02-02

0 2,5 5 Kilometer

Kapitel 4

Bilparkeringstal för bostäder

Bilparkeringstal för bostäder

Parkeringstal i Alingsås kommun

Antal bilparkeringsplatser anges per lägenhet (per bostad för småhus) för boende respektive besökare enligt tabellen nedan. Särskild bostadskategori kräver en mer ingående bedömning av behovet för att fastställa antalet parkeringsplatser i det aktuella byggprojektet, se mer information under rubriken Utgångspunkter. Parkeringsplatser för rörelsehindrade tillkommer utöver angivna parkeringstal.

Per lägenhet/ bostad	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Lägenhet $\leq 35\text{m}^2$	Boende 0,2 Besökare 0,1	Boende 0,6 Besökare 0,1	Boende 0,8 Besökare 0,1
Lägenhet $>35\text{m}^2$ $\leq 55\text{m}^2$	Boende 0,5 Besökare 0,1	Boende 0,7 Besökare 0,1	Boende 0,8 Besökare 0,1
Lägenhet $>55\text{m}^2$	Boende 0,6 Besökare 0,1	Boende 0,8 Besökare 0,1	Boende 1 Besökare 0,1
Småhus	Boende 1 Besökare 0	Boende 1 Besökare 1*	Boende 1 Besökare 1*
Särskild bostadskategori**			

*) Garageuppfart godtas som 1 plats vid småhus. Observera att om besöksparkering löses på gemensam yta för flera bostäder gäller 0,1 för besökare. Det kan till exempel avse radhus.

***) Kräver särskild behovsuträkning i parkeringsutredningen.

Ett räkneexempel – antal bilparkeringsplatser för bostäder

En fastighetsägare vill bygga ett bostadshus med 25 lägenheter inom Zon 1 Alingsås centrum. Lägenheterna är fördelade enligt följande storlekar: 10 lägenheter á 35 m², 10 lägenheter á 55 m² och 5 lägenheter á 85 m². Antalet parkeringsplatser som behövs enligt parkeringstalen uppgår till:

10 lägenheter á 35 m²: $0,2 \times 10 = 2$ boendeplatser och $0,1 \times 10 = 1$ besöksplats

10 lägenheter á 55 m²: $0,5 \times 10 = 5$ boendeplatser och $0,1 \times 10 = 1$ besöksplats

5 lägenheter á 85 m²: $0,6 \times 5 = 3$ boendeplatser och $0,1 \times 5 = 0,5$ besöksplats

Totalt: 13 parkeringsplatser

Om lägenhetsfördelningen inte är bestämd i planskedet behöver ett särskilt resonemang föras för att bestämma lämpligt parkeringstal. Viktigt att tänka på är hur parkeringstalet påverkar möjligheten till olika storlekar i bygglovsskedet. Exempelvis om man i planskedet väljer att dimensionera parkeringsytorna utifrån att lägenheterna ska vara mycket stora så kan det vara svårt i bygglovsskedet att med samma totala byggarea sedan ändra till att bygga mycket små lägenheter.

Utgångspunkter

Boendetäthet (genomsnittligt antal personer per hushåll) ligger till grund för bedömningen av parkeringstal för bostäder i Alingsås kommun.

Boendetäthet i Alingsås kommun år 2019 enligt Statistiska centralbyrån

Flerbostadshus alla lägenhetsstorlekar: 1,8 personer per hushåll

1 rum med kokvrå/kök: 1,2-1,3

2-3 rum och kök 1,4-2,1

4-6 eller fler rum och kök 2,6-3,2

Specialbostad alla lägenhetsstorlekar (student, äldre, funktionshindrade etc.): 1,2

Småhus (ägenderätt, bostadsrätt, hyresrätt): 2,3-2,7 personer per hushåll

Flerbostadshus

För flerbostadshus anges antal bilparkeringsplatser per lägenhet uppdelat i tre storlekskategorier. I regel är bilinnehavet lägre i mindre lägenheter, vilket avspeglas i parkeringstalen.

Småhus

För småhus anges antal platser per bostad. Småhus innefattar friliggande villa, radhus, kedjehus, parhus, en- eller tvåplanshus med egen entré i markplan. Garageuppfart godtas som en parkeringsplats. Om gemensamma besöksparkeringsytor för flera bostäder inom zon 2 och 3 anläggs, gäller ett parkeringstal på 0,1 för besökare. Det avser till exempel radhusområden.

Särskilda bostadskategorier

Bilinnehav och parkeringsbehovet kan variera kraftigt mellan olika bostadskategorier. Bostäder som riktar sig till en viss målgrupp kan till

Vårdboenden

Vårdboenden hittar du under bilparkeringstal för verksamheter.

exempel vara student- eller ungdomsbostäder och olika typer av seniorboenden. Angivna parkeringstal är inte avvägda för varje enskilt fall utan är en generell vägledning. Det är rimligt att anta att exempelvis färre bilparkeringar och fler cykelparkeringar kan behövas vid byggnation av ungdomsbostäder jämfört med ett flerbostadshus med boende i ett större åldersspann och med olika ekonomiska förutsättningar. Parkeringstalet för bil kan därför behöva justeras för vissa särskilda bostadskategorier. En motivering för avsteg från de angivna parkeringstalen ska i dessa fall anges särskilt i parkeringsutredningen.



Kapitel 5

Bilparkeringstal för verksamheter

Bilparkeringstal för verksamheter

Parkeringstal i Alingsås kommun

Antal bilparkeringsplatser för verksamheter anges per 1000 kvadratmeter bruttoarea* (BTA) för anställda respektive besökare enligt tabellerna nedan. Parkeringsplatser för rörelsehindrade, eventuella företags- och tjänstefordon, leasingbilar etcetera tillkommer utöver angivna parkeringstal.

I zon 1 Alingsås centrum finns ett stort antal allmänna och privatägda parkeringsplatser som är tillgängliga att använda för bland annat besökare till butiker, restauranger, caféer med mera. Detta ska beaktas särskilt vid bedömningen av antalet parkeringsplatser som byggaktör/fastighetsägare behöver anlägga. Parkeringsköp kan även bli aktuellt, läs mer i kapitel 8, Parkeringslösningar utanför egen fastighet.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Kontor	Anställda 10 Besökare 1	Anställda 16 Besökare 1,5	Anställda 30 Besökare 3

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Förskola	Anställda 3,5 Besökare 2*	Anställda 5,5 Besökare 3*	Anställda 8,5 Besökare 3*
Grundskola	Anställda 2,5 Besökare 0,5*	Anställda 3,5 Besökare 0,5*	Anställda 5,5 Besökare 1*

*) Besökare avser främst hämta/lämna.

Förutsättningarna att resa till och från förskola/grundskola med andra färdsmitt än bil förändras ju äldre barnen är. Yngre barn får i regel skjuts i bil av föräldrar i högre utsträckning än äldre barn som kan resa kollektivt, få skolskjuts, cykla eller gå. Besökare uppehåller sig dessutom endast en kortare tid på parkeringsplatsen för att lämna och hämta. Det är viktigt att arbeta förebyggande med minskad bilträngsel för ökad trafiksäkerhet och god miljö vid våra förskolor/grundskolor.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Industri	Anställda 5 Besökare 1	Anställda 7 Besökare 2	Anställda 13 Besökare 3

*) Bruttoarea är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. Väggar, trappor, inredning, hisschakt med mera ingår.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Vårdboende	Anställda 1,5 Besökare 1	Anställda 2,5 Besökare 1	Anställda 4 Besökare 1,5

Vårdboende avser bostäder med karaktär av vård och omsorg, till exempel äldreboende och gruppboende. De skiljer sig från övriga bostäder i allmänhet. Boende/brukare antas inte i någon större utsträckning äga egen bil utan i förekommande fall antas parkeringsbehovet rymmas i antal parkeringsplatser för anställda och besökare. Observera att särskild hänsyn i vissa fall kan behöva tas till behov av större parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Detaljhandel, sällanköp	Anställda 4 Besökare 20	Anställda 6 Besökare 20	Anställda 9 Besökare 18
Dagligvaruhandel, livsmedel	Anställda 4 Besökare 12	Anställda 6 Besökare 33	Anställda 9 Besökare 33
Handel med skrymmande varor	Anställda 4 Besökare 20	Anställda 6 Besökare 20	Anställda 9 Besökare 20

Olika handelstyper kräver olika antal parkeringsplatser. Vid köp av skrymmande varor som till exempel vitvaror, byggvaror och möbler eller vid storhandling i matbutiker, använder fler bil jämfört med inköp i den mindre närbutiken eller vid detaljhandel som till exempel kläder och inredning. Samåkning är även viktigt att beakta vid handel. Alla besökare reser inte en och en i egen bil.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Restaurang	Anställda 4 Besökare 10	Anställda 6 Besökare 20	Anställda 11,5 Besökare 20

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Hotell	Anställda 2 Besökare 6	Anställda 3 Besökare 9	Anställda 5 Besökare 13

Verksamheter som inte har angetts något specifikt parkeringstal kan till exempel innefatta olika samlingslokaler som biografen, lokaler för religiösa samfund, sporthallar, kulturhus eller andra större anläggningar som alstrar många besökare. Parkeringsbehovet kan variera kraftigt och en särskild behovsbedömning behöver göras i det enskilda fallet.

Ett räkneexempel – antal bilparkeringsplatser för kontor, restaurang och handel

En fastighetsägare vill uppföra en byggnad för kontor med utrymme för en restaurang och en livsmedelsbutik i bottenplan inom zon 2 Alingsås stad, Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn. 1500 m² utgör kontor, 70 m² utgör restaurang och 100 m² utgör livsmedelsbutik. Observera att inget samnyttjande av platser sker här.

Antalet parkeringsplatser som behövs enligt parkeringstalen uppgår till:

Kontor: $16 \times 1,5 = 24$ platser för anställda och $2 \times 1,5 = 3$ platser för besökare

Restaurang: $6 \times 0,07 = 0,42$ platser för anställda och $20 \times 0,07 = 1,4$ platser för besökare

Dagligvaruhandel: $6 \times 0,1 = 0,6$ platser för anställda och $33 \times 0,1 = 3,3$ platser för besökare

Totalt: 33 parkeringsplatser



Utgångspunkter

Parkeringstalen är baserade på uppskattad arbets- och besökstäthet (antal anställda respektive antal besökare per 1000 kvadratmeter BTA).

Uppgifterna om arbets- och besökstäthet utgår från Alingsås lokala förutsättningar samt jämförelser med andra kommuner i Sverige av varierande storlek. Se tabell på nästa sida.

Verksamhet	Arbetsstäthet	Besöksstäthet
Kontor	40 (30–50)	4 (3–5)
Förskola	14 (13–15)	70–100 barn
Grundskola	9 (8–10)	50–100 skolelever
Vårdboende	5,5 (4–7)	7–12 boende/brukare
Handel totalt	15 (10–20)	50 (30–70)
Detaljhandel/sällanköp	15	50 (zon 1), 40 (zon 2), 30 (zon 3)
Dagligvaruhandel/livsm.	15	60
Skrymmande varor	15	30
Industri	17,5 (10–25)	4 (3–5)
Restaurang	15 (10–20)	85 (70–100)
Hotell	6,5 (5–8)	21 (17–25)



Kapitel 6

Cykelparkeringstal för bostäder

Cykelparkeringstal för bostäder

Parkeringstal i Alingsås kommun

Antal cykelparkeringsplatser anges per lägenhet och är fördelade mellan boende och besökare enligt tabellen nedan. Särskild bostadskategori kräver en mer ingående bedömning av behovet för att fastställa antalet parkeringsplatser i det aktuella byggprojektet, se mer information under rubriken Utgångspunkter.

Per lägenhet/ bostad	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Lägenhet $\leq 35\text{m}^2$	Boende 1,25 Besökare 0,25	Boende 1,25 Besökare 0,25	Boende 1 Besökare*
Lägenhet $>35\text{m}^2$ $\leq 55\text{m}^2$	Boende 2,5 Besökare 0,25	Boende 2,5 Besökare 0,25	Boende 2 Besökare*
Lägenhet $>55\text{m}^2$	Boende 3,5 Besökare 0,25	Boende 3,5 Besökare 0,25	Boende 3 Besökare*
Småhus**			
Särskild bostadskategori***			

*) Platser för besökare ska ordnas vid behov och då vara lättillgängliga i närhet av entrén

***) Platser ska ordnas efter behov på egen uppfart, i garage eller liknande

***) Kräver särskild behovsuträkning i parkeringsutredningen

Ett räkneexempel – antal cykelparkeringsplatser för bostäder

En fastighetsägare vill bygga ett bostadshus med 25 lägenheter totalt inom zon 1 Alingsås centrum. Lägenheterna är fördelade enligt följande storlekar:

10 lägenheter á 35 m², 10 lägenheter á 55 m² och 5 lägenheter á 85 m².

Antalet parkeringsplatser som behövs enligt parkeringstalen uppgår till:

10 lägenheter á 35 m²: $1,25 \times 10 = 12,5$ boendeplatser och $0,25 \times 10 = 2,5$ besöksplatser

10 lägenheter á 55 m²: $2,5 \times 10 = 25$ boendeplatser och $0,25 \times 10 = 2,5$ besöksplatser

5 lägenheter á 85 m²: $3,5 \times 5 = 17,5$ boendeplatser och $0,25 \times 5 = 1,25$ besöksplatser

Totalt: 61,25 parkeringsplatser

Utgångspunkter

Parkeringstal för bostäder utgår från boendetäthet (genomsnittligt antal personer per hushåll). Se boendetäthet för Alingsås kommun i kapitel 4, Bilparkeringstal för bostäder.

Parkeringstal anges för flerbostadshus. Vid småhus ställs inga specifika krav på antal platser, utan hushållets behov förväntas uppfyllas genom ordnande av platser på egen uppfart, i garage eller likande. Vid särskilt behov kan möjligheten att flera hushåll använder en gemensam yta utredas, till exempel vid radhus. Utgå då från angivna parkeringstal för lägenheter vid beräkning av antal platser.

Särskilda bostadskategorier

Parkeringsbehovet av cykel kan variera kraftigt mellan olika bostadskategorier. Angivna parkeringstal är inte avvägda för varje enskilt fall utan är en generell vägledning. Bostäder som riktar sig till en viss målgrupp kan till exempel vara student- eller ungdomsbostäder och olika typer av seniorboenden. Det är rimligt att anta att färre bilparkeringar och fler cykelparkeringar kan behövas vid exempelvis byggnation av ungdomsbostäder jämfört med ett flerbostadshus med boende i ett större åldersspann och med olika ekonomiska förutsättningar. Parkeringstalet för cykel kan därför behöva justeras för vissa särskilda bostadskategorier. En motivering för avsteg från de angivna parkeringstalen ska i dessa fall anges särskilt i parkeringsutredningen.



Kapitel 7

Cykelparkeringstal för verksamheter

Cykelparkeringstal för verksamheter

Parkeringstal i Alingsås kommun

Antal cykelparkeringsplatser anges per 1000 kvadratmeter bruttoarea* (BTA) för anställda respektive besökare enligt tabellerna nedan. Parkeringsplatser för eventuella företags/verksamhets- och tjänstecyklar eller till exempel hyrcyklar som tillhandahålls för gäster tillkommer utöver angivna parkeringstal.

I zon 1 Alingsås centrum finns ett stort antal allmänna cykelparkeringsplatser som är tillgängliga för bland annat besökare till butiker, restauranger och caféer. Detta ska beaktas särskilt vid bedömningen av antalet parkeringsplatser som byggaktör/fastighetsägare behöver anlägga.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Kontor	Anställda 14 Besökare 1,5	Anställda 10 Besökare 1	Anställda 4 Besökare 0,5

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Förskola	Anställda 5 Besökare 5	Anställda 3,5 Besökare 5	Anställda 1,5 Besökare 2
Grundskola*	Anställda 3,5 Besökare 30	Anställda 2,5 Besökare 30	Anställda 1 Besökare 12,5

*) Platser för skolelever ingår i parkeringstalet för besökare

Förutsättningarna att resa till och från förskola/grundskola med andra färdsmätt än bil förändras ju äldre barnen är. Yngre barn får i regel skjuts i bil av föräldrar i högre utsträckning än äldre barn som kan resa kollektivt, få skolskjuts, cykla eller gå. Antalet cykelparkeringar bör därför vara högre för grundskola än förskola.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Industri	Anställda 6,5 Besökare 1	Anställda 4,5 Besökare 1	Anställda 2 Besökare 0,5

*) Bruttoarea är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. Väggar, trappor, inredning, hisschakt med mera ingår.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Vårdboende	Anställda 2 Besökare 1	Anställda 1,5 Besökare 1	Anställda 1 Besökare 0,5

Vårdboende avser bostäder med karaktär av vård och omsorg, till exempel äldreboende och gruppboende. De skiljer sig från övriga bostäder i allmänhet. Boende/brukare kan i viss utsträckning äga egen cykel men parkeringsbehovet bedöms rymmas i antal parkeringsplatser för anställda. Observera att särskild hänsyn i vissa fall kan behöva tas till boendes/brukares behov av större parkeringsplatser (för funktionsvariationsanpassade cyklar).

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Detaljhandel, sällanköp	Anställda 5,5 Besökare 17	Anställda 4 Besökare 10	Anställda 1,5 Besökare 3
Dagligvaruhandel, livsmedel	Anställda 5,5 Besökare 12	Anställda 4 Besökare 12	Anställda 1,5 Besökare 6
Handel med skrymmande varor	Anställda 5,5 Besökare 2,5	Anställda 4 Besökare 1,5	Anställda 1,5 Besökare 1,5

Olika handelstyper kräver olika antal parkeringsplatser för cykel. Vid köp av skrymmande varor som till exempel vitvaror, byggvaror och möbler eller vid storhandling i matbutiker använder fler bil än cykel jämfört med inköp i den mindre närbutiken eller vid detaljhandel som till exempel kläder och inredning.

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Restaurang	Anställda 5,5 Besökare 30	Anställda 4 Besökare 17	Anställda 1,5 Besökare 4,5

Per 1000 m ² BTA	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Hotell	Anställda 2,5 Besökare 2,5	Anställda 2 Besökare 1	Anställda 1 Besökare 1

Verksamheter som inte har angetts något specifikt parkeringstal kan till exempel innefatta olika samlingslokaler som biografier, lokaler för religiösa samfund, sporthallar, kulturhus eller andra större anläggningar som alstrar många besökare. Parkeringsbehovet kan variera kraftigt och en särskild behovsbedömning behöver göras i det enskilda fallet.

Ett räkneexempel – antal cykelparkeringsplatser för kontor, restaurang och handel

En fastighetsägare vill uppföra en byggnad för kontor med utrymme för en restaurang och en livsmedelsbutik i bottenplan inom zon 2 Alingsås stad, Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn. 1500 m² utgör kontor, 70 m² utgör restaurang och 100 m² utgör livsmedelsbutik.

Antalet parkeringsplatser som behövs enligt parkeringstalen uppgår till:

Kontor: $10 \times 1,5 = 15$ platser för anställda och $1 \times 1,5 = 1,5$ platser för besökare

Restaurang: $4 \times 0,07 = 0,28$ platser för anställda och $17 \times 0,07 = 1,19$ platser för besökare

Dagligvaruhandel: $4 \times 0,1 = 0,4$ platser för anställda och $12 \times 0,1 = 1,2$ platser för besökare

Totalt: 20 parkeringsplatser



Kapitel 8

Parkeringslösningar utanför egen fastighet

Parkeringslösningar utanför egen fastighet

Gemensamhetsanläggning

Vid större nyexploateringar eller ändrad användning av befintliga fastigheter kan möjligheten till gemensamma parkeringsanläggningar för flera byggaktörer undersökas. Detta för att effektivisera markanvändningen och skapa goda förutsättningar för samnyttjande. Vid en sådan lösning kan färre bilparkeringsplatser behöva ordnas på de enskilda fastigheterna. Det kan även förenkla för exempelvis gemensamma bilpoollösningar för flera fastigheter. Om gemensamhetsanläggning är aktuellt, kontakta kommunen för ytterligare dialog.

Parkeringssservitut

Parkeringssservitut innebär att en fastighet får rätt att nyttja en del av en annan fastighet genom avtal. Servitutet ska förrättas enligt fastighetsbildningslagen, enbart privaträttsliga avtal mellan fastighetsägare är inte godtagbara. Om parkeringssservitut är aktuellt, kontakta kommunen för ytterligare dialog.

Parkeringsköp

Om tillräckligt antal parkeringsplatser inte kan ordnas på den egna fastigheten kan i vissa fall parkeringsköp tillämpas. Kommunen gör en lämplighetsbedömning och bestämmer om och hur köpet i så fall ska genomföras.

Parkeringsköp innebär att byggaktören eller fastighetsägaren uppfyller parkeringsnormens krav genom att betala en avgift för att parkeringsplatser tillhandahålls av kommunen på annan fastighet än den egna. Detta förutsätter att parkeringsanläggning med vakanta platser finns eller att det finns möjlighet att etablera ny parkeringsanläggning inom acceptabelt gångavstånd.

Platserna är inte reserverade utan kan samnyttjas med andra boende, verksamheter eller allmänna besökare men geografiskt läge och utrymme preciseras för den aktuella fastigheten. Om parkeringsköp är aktuellt, kontakta kommunen för ytterligare dialog.

