

# Riktlinjer för parkeringstal



<b>1. Inledning</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Lagstiftning</b> .....	<b>2</b>
2.1 Plan- och bygglagen .....	2
2.2 Miljöbalken .....	2
<b>4. Parkeringstal</b> .....	<b>3</b>
4.1 Zoner för bostadsparkering .....	3
4.1.1 Bilparkering .....	4
4.1.2 Cykelparkering.....	4
4.2 Verksamhet .....	4
4.2.1 Bilparkering .....	5
4.2.2 Cykelparkering.....	6
<b>Källhänvisningar</b> .....	<b>7</b>
<b>Kartor</b> .....	<b>8</b>

# 1. Inledning

Kommunen har ett övergripande ansvar för planering av parkering. Parkeringsriktlinjerna har tagits fram i syfte att användas vid detaljplanearbetet och bygglovgivning för att förebygga att problem med otillräcklig parkering uppstår och för att skapa en god tillgänglighet för bilister och cyklister.

Ale kommuns riktlinjer för parkeringstal baseras på närheten till kollektivtrafik. Kommunens tätorter har delats in i zoner med olika parkeringstal beroende på avstånd till pendelstationer samt god tillgång till kollektivtrafik. Det här ger möjlighet till god hushållning av värdefull mark i de centrala delarna av kommunen.

Var parkeringar skall anordnas anges i detaljplaner. Det är fastighetsägarens skyldighet att ordna parkeringsplatser för den verksamhet som bedrivs på fastigheten.

Detta dokument anger riktlinjer för antal parkeringsplatser.

## 2. Lagstiftning

### 2.1 Plan- och bygglagen

Enligt Plan- och bygglagen, PBL 8 kapitlet § 9 punkt 4, ska det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

### 2.2 Miljöbalken

Miljöbalken reglerar förhållanden angående människors hälsa och i 9 kapitlet § 3 definieras olägenheter för människors hälsa som "...störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig".

Vid planering av parkering ska hänsyn därför tas till luftföroreningar, buller från motorer och ljuskäglor från motorfordon.



## 4. Parkeringstal

I detta kapitel beskrivs hur stort parkeringsplatsbehovet är för olika typer av bostäder och verksamheter.

En fastighetsägare har tre olika möjligheter att säkerställa att parkeringsbehovet tillgodoses:

- Parkeringsplatserna ordnas på den egna tomten.
- Parkeringsplatserna ordnas genom ett parkeringsköp hos kommunen.
- Parkeringsplatserna ordnas i en anläggning som är gemensam för en eller flera fastigheter. Lösningen ska då vara bestående, d.v.s. ej upphöra om t.ex. någon av fastigheterna säljs. Nyttjanderättsavtal skall skrivas.

Boende ska ha möjlighet att parkera sin bil i anslutning till sin bostad, i första hand på kvartersmark. Detta är viktigt för att inte skapa problem med framkomlighet och säkerhet vilket parkering utmed gator kan innebära. Om tillgången till parkeringar är otillräcklig i ett bostadsområde finns också risken att folk istället parkerar i andra bostadsområden vilket då innebär problem för de boende där.

### 4.1 Zoner för bostadsparkering

Parkeringstalen för nya bostäder är indelade i zoner och är baserade på närhet till kollektivtrafik med de fem pendelstationerna i fokus. Närmast pendelstationerna är det lägst parkeringstal och de ökar succesivt ju längre avståndet till pendelstationerna blir. Zonerna har justerats på de platser där det är stor höjdskillnad (se kartor).

Avstånden för zonerna har valts utifrån en rapport skriven av Länsstyrelsen i Skåne/Skånetrafiken/Region Skåne/Trafikverket. Rapporten utgår bland annat från en dansk studie: *Stationsnärbetspolitiken i huvudstadsområdet - bakgrund och effekter*. I denna visas att om bostad och arbetsplats ligger inom en zon av 600 meter från en järnvägsstation är chansen att man ställer bilen som störst. (Stationsnära läge 2010)

Avstånden 600/1200 meter är också lämpliga då det beräknas ta 10-20 minuter att promenera. En promenad på mindre än 20 minuter resulterar i att fler väljer bort bilen.

#### Zonerna

För bostäder tillämpas tre olika zonindelningar.

Zon 1: <600 meters avstånd till pendelstation

Zon 2: <1200 meters avstånd till pendelstation eller god tillgång till annan kollektivtrafik

Zon 3: >1200 meters avstånd till pendelstation

### 4.1.1 Bilparkering

Zon 1	Boende [bpl/lgh]	Besökande [bpl/lgh]	Totalt [bpl/lgh]
Flerbostadshus	0,7	0,1	0,8
Småhus med gemensam parkering	1,0	0,2	1,2
Småhus	2	-	2

Zon 2	Boende [bpl/lgh]	Besökande [bpl/lgh]	Totalt [bpl/lgh]
Flerbostadshus	0,9	0,1	1,0
Småhus med gemensam parkering	1,5	0,2	1,7
Småhus	2	-	2

Zon 3	Boende [bpl/lgh]	Besökande [bpl/lgh]	Totalt [bpl/lgh]
Flerbostadshus	1,2	0,1	1,3
Småhus med gemensam parkering	1,5	0,2	1,7
Småhus	2	-	2

### 4.1.2 Cykelparkering

Målsättningen är att det ska finnas en cykelplats per boende samt plats för besökare till de boende. Det bor i genomsnitt ca 2 personer/lägenhet vilket tillsammans med ett behov för besökare på 0,5 cpl/lgh ger ett sammanlagt cykelplatsbehov på **2,5 cpl/lgh**.

### 4.2 Verksamhet

Hur många bil- respektive cykelparkeringar som behövs vid verksamheter beror av ett flertal faktorer som typ av verksamhet, läge och kollektivtrafikandel. Parkeringsbehovet varierar kraftigt mellan olika typer av verksamheter, men även inom samma verksamhetsområde.

Talen skall ses som riktlinjer och är beräknade för en ”medelsituation”.

För att frångå rekommendationerna i riktlinjerna krävs att en parkeringsutredning görs som visar hur parkeringsbehovet för den aktuella verksamheten säkerställs. Motiveringar skall ges för alla antaganden som görs.

Vid planering av verksamheter är det också mycket viktigt att man tillgodoser behovet av lämpliga platser för lastning och lossning.

## 4.2.1 Bilparkering

Verksamhet	Anställda [bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA]	Besökare [bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA]	Totalt [bpl/1000 m <sup>2</sup> BTA]
Kontor	27	4	31
Handel	12	47	59
-butiker*	10	32	42
-stormarknader	17	44	61
-sällanköpshandel**	6	23	29
Industrier	12	-	12
Skolor	9	2	11
Hotell	3	19	22
Restauranger	11	53	64

\* Livsmedelsbutiker, apotek, systembolag etc.

\*\* Kläder, skor, elektronik, böcker, sportartiklar etc.

För butiker, stormarknader och sällanköpshandel har antagits att bilförarandelen hos kunderna är 80 %.

Kyrka Parkering för samtliga anställda samt 0,1 bpl/kyrksalsplats

Förskolor Antas ha 4-5 anställda per avdelning (inkl. föreståndare, kökspersonal etc.). Korttidsparkering för ca 15 % av elevantalet skall anordnas så att föräldrarna kan hämta och lämna sina barn.

Äldreboende För äldreboende utan vårdfunktion räknas parkeringsbehovet som för vanliga bostäder.

För vårdhem räknas parkeringsplatsbehovet för antal anställda samt besökare. Utöver p-platser för anställda skall det finnas p-platser för 10 % av lägenhetsantalet för besökare.



Cykelparkering och cykelboxar i Nol

## 4.2.2 Cykelparkering

Behovstalen för cykelparkering är baserade på värden från ”Trafik för en attraktiv stad, TRAST”.

- Kontor** Olika typer av kontor har varierande antal anställda per 1000 m<sup>2</sup> samt varierande besöksfrekvens. Vid planering av kontor beräknas erforderligt antal cykelplatser dels med hänsyn till förväntat antal anställda och dels besöksfrekvensen. Som riktvärde kan 10-40 cpl/1000 m<sup>2</sup> BTA användas.
- Handel** Antalet kunder varierar mycket beroende på vilken typ av handel det rör sig om. En särskild utredning krävs ofta men som riktvärde kan 40-80 cpl/1000 m<sup>2</sup> BTA användas.
- Skolor** Behovet av cykelparkeringar varierar mycket med utbildningsnivån, antalet cyklande elever ökar med årskursen. För grundskolor varierar cykelplatsbehovet mellan ca 30-70 cpl/100 elever (inkl. personalens behov). Gymnasium och högre utbildning har ett behov av ca 60-80 cpl/100 elever. Särskild utredning av cykelplatsbehovet krävs oftast vid planering av skolor.
- Vård** Olika typer av vårdinrättningar har olika stort behov av cykelparkeringar. Vårdhem har t. ex. ett lägre behov än institutioner för lokal sjukvård. Som riktvärde kan 10-50 cpl/100 sängplatser användas. Särskild utredning av cykelplatsbehovet krävs oftast vid planering av olika vårdinrättningar.
- Sport/Fritid** Olika former av idrottsanläggningar, rekreationsområden och nöjesanläggningar har olika stort behov av cykelparkeringar. Som riktvärde används 15-45 cpl/100 besökare. Ofta krävs en särskild utredning.



Pendelstation i Nol

## Källhänvisningar

Boverket (2006): *Boverkets byggregler, BBR.*

Länsstyrelsen Skåne/Skånetrafiken/Region Skåne/Trafikverket (2010): *Stationsnära läge*

*Plan- och bygglagen*

SIKA (2005): *Prognos för persontransporter år 2020*

SIKA (2007): *RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen*

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Boverket och Banverket (2007): *Trafik för en Attraktiv Stad, TRAST*

GR (2008) : *K2020 Lokalt*

Ale kommun (2012): *Bostadsförsörjningsprogram*

### **Arbetsgruppen har bestått av:**

Beata Åhall, Trafikingenjör, Ale kommun  
Linda Henningsson, Utredningsingenjör, Ale kommun  
Charlotte Lundberg, Planarkitekt, Ale kommun  
Robin Pettersson, Planarkitekt, Ale kommun  
Dragan Danilovic, Enhetschef Bygg, Ale kommun  
Fredrik Johansson, Projektledare, Ale kommun  
Marie Giers, Exploateringsingenjör, Ale kommun





## Zonkarta Bohus

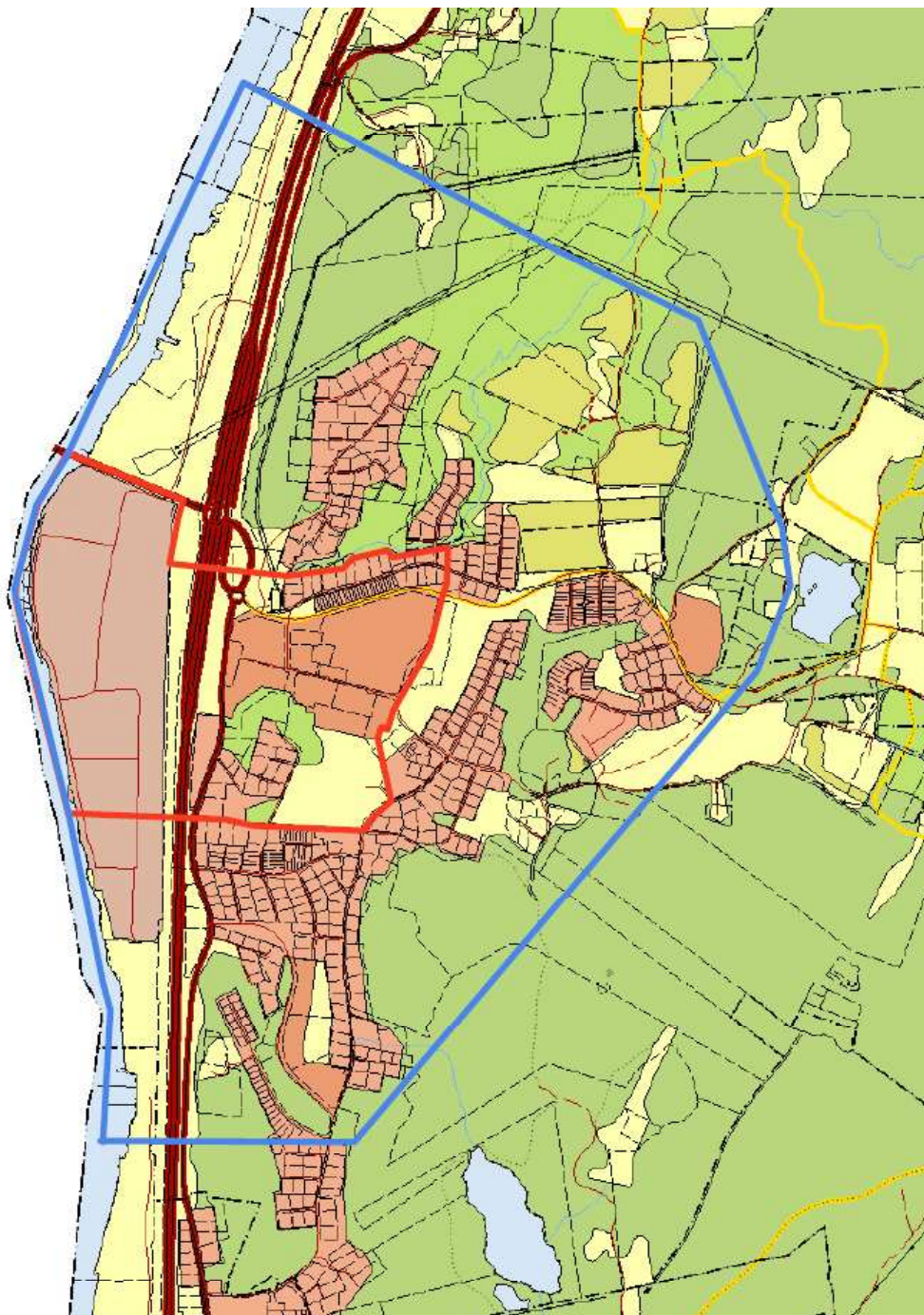


Bild 3: Blå linje visar zon 2 och röd linje zon 1

## Zonkarta Nol

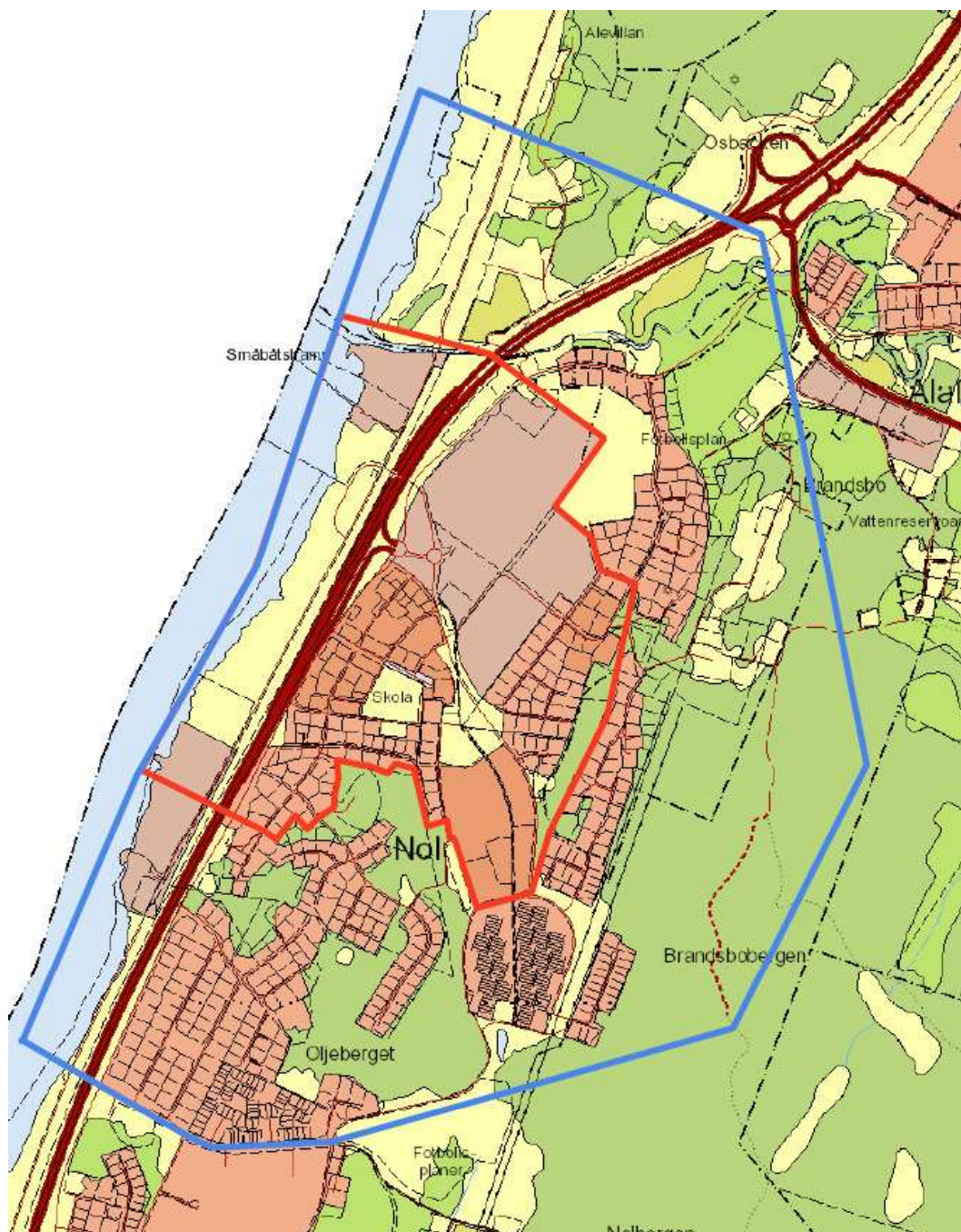


Bild 4: Blå linje visar zon 2 och röd linje zon 1

## Zonkarta Nödinge

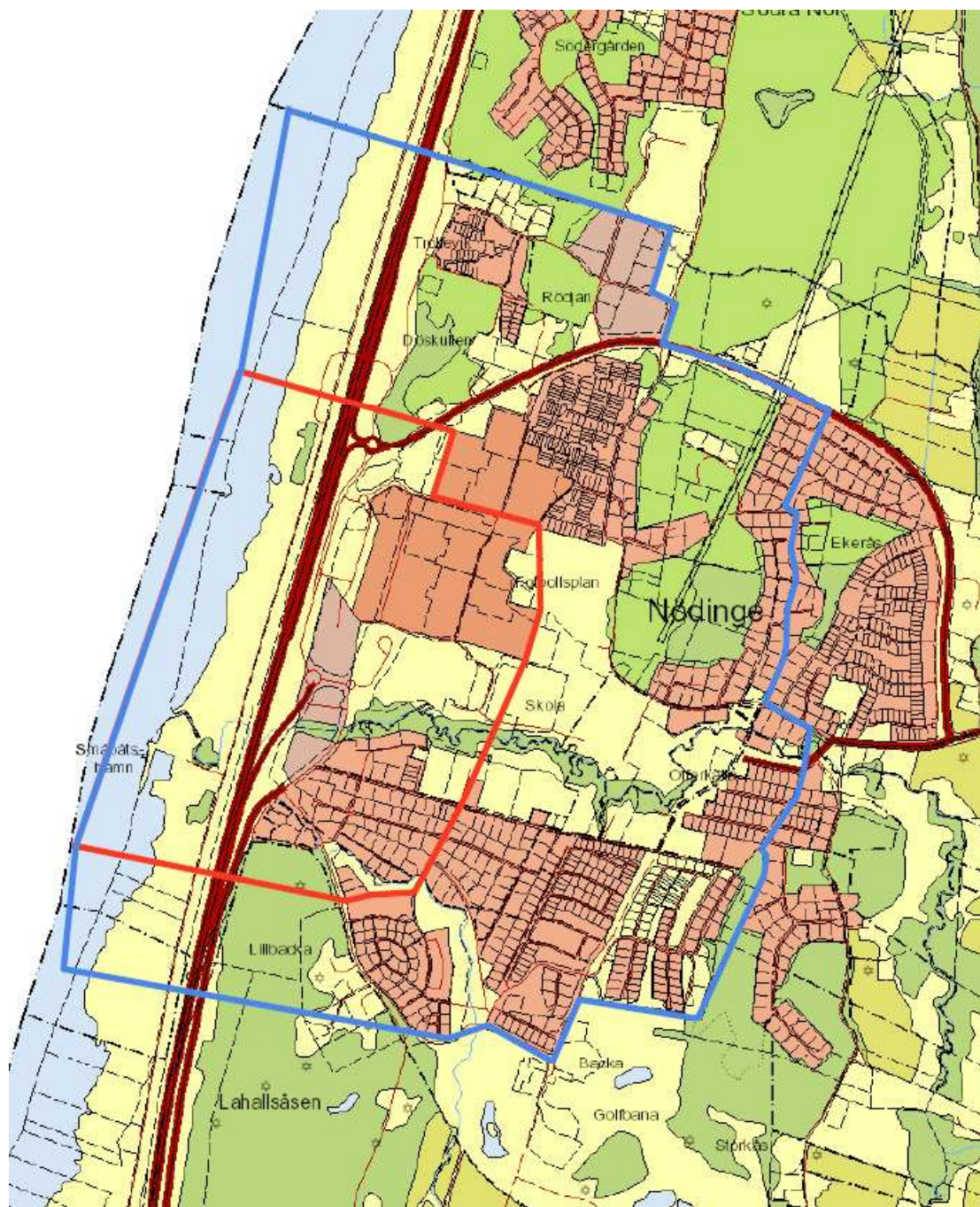


Bild 5: Blå linje visar zon 2 och röd linje zon 1

## Zonkarta Skepplanda

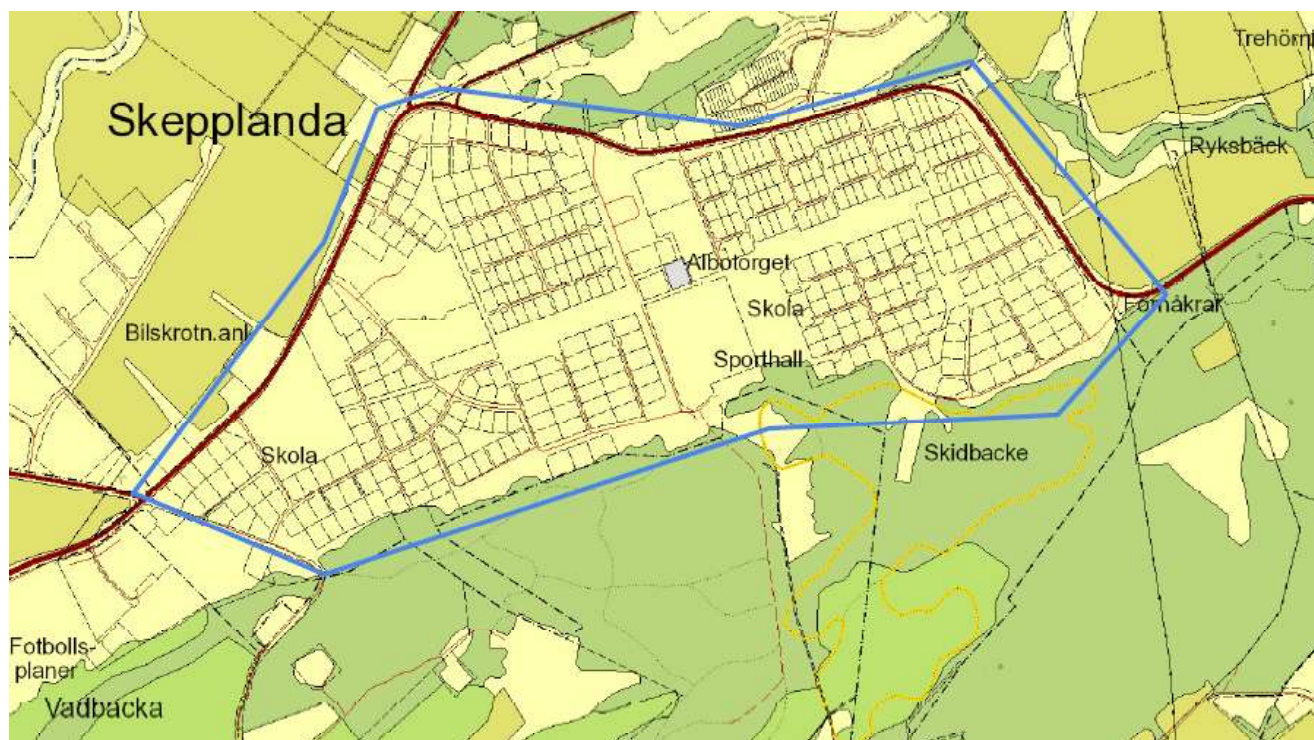


Bild 6: Blå linje visar zon 2

## Zonkarta Surte

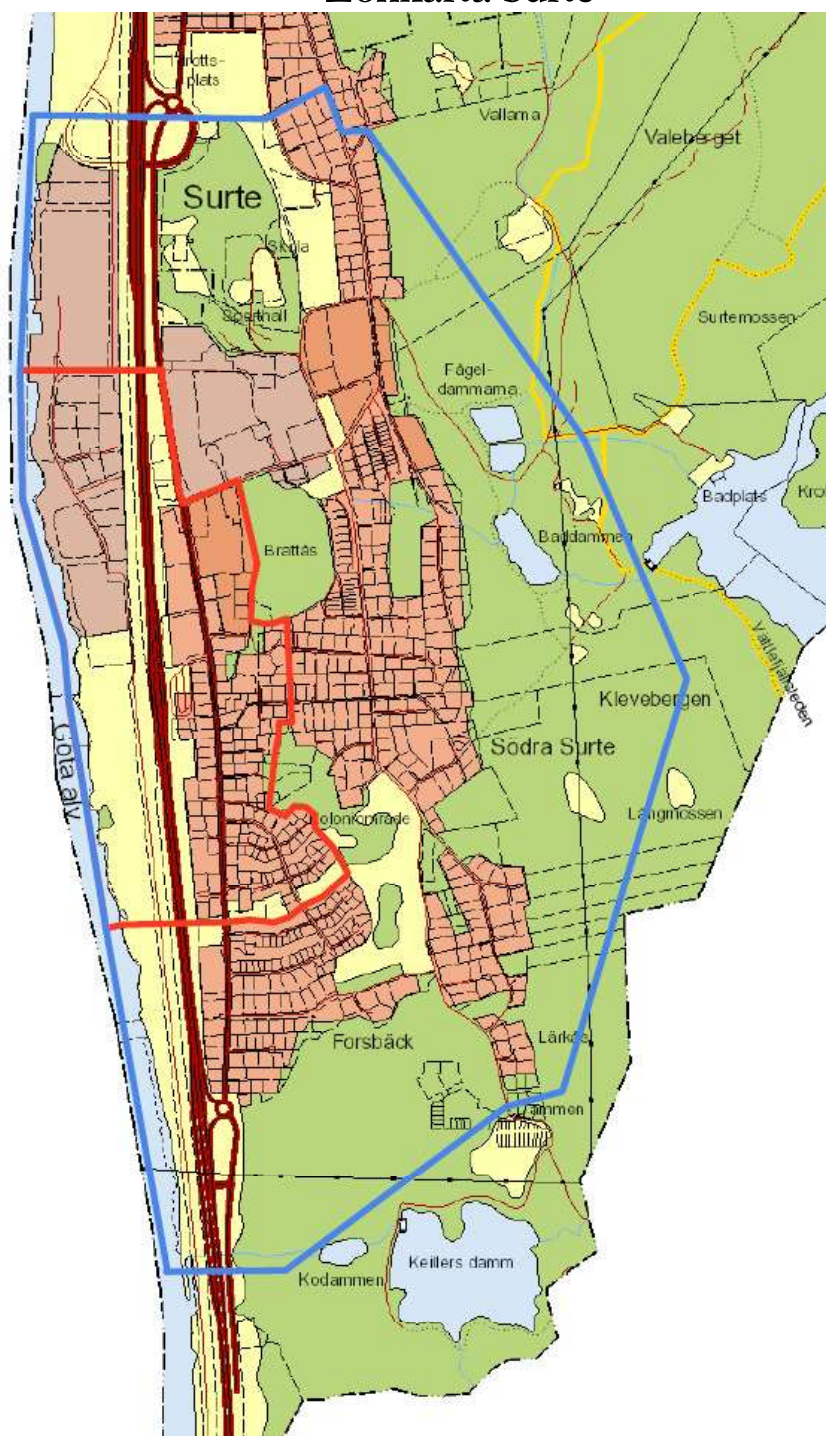


Bild 7: Blå linje visar zon 2 och röd linje zon 1

## Zonkarta Älvängen

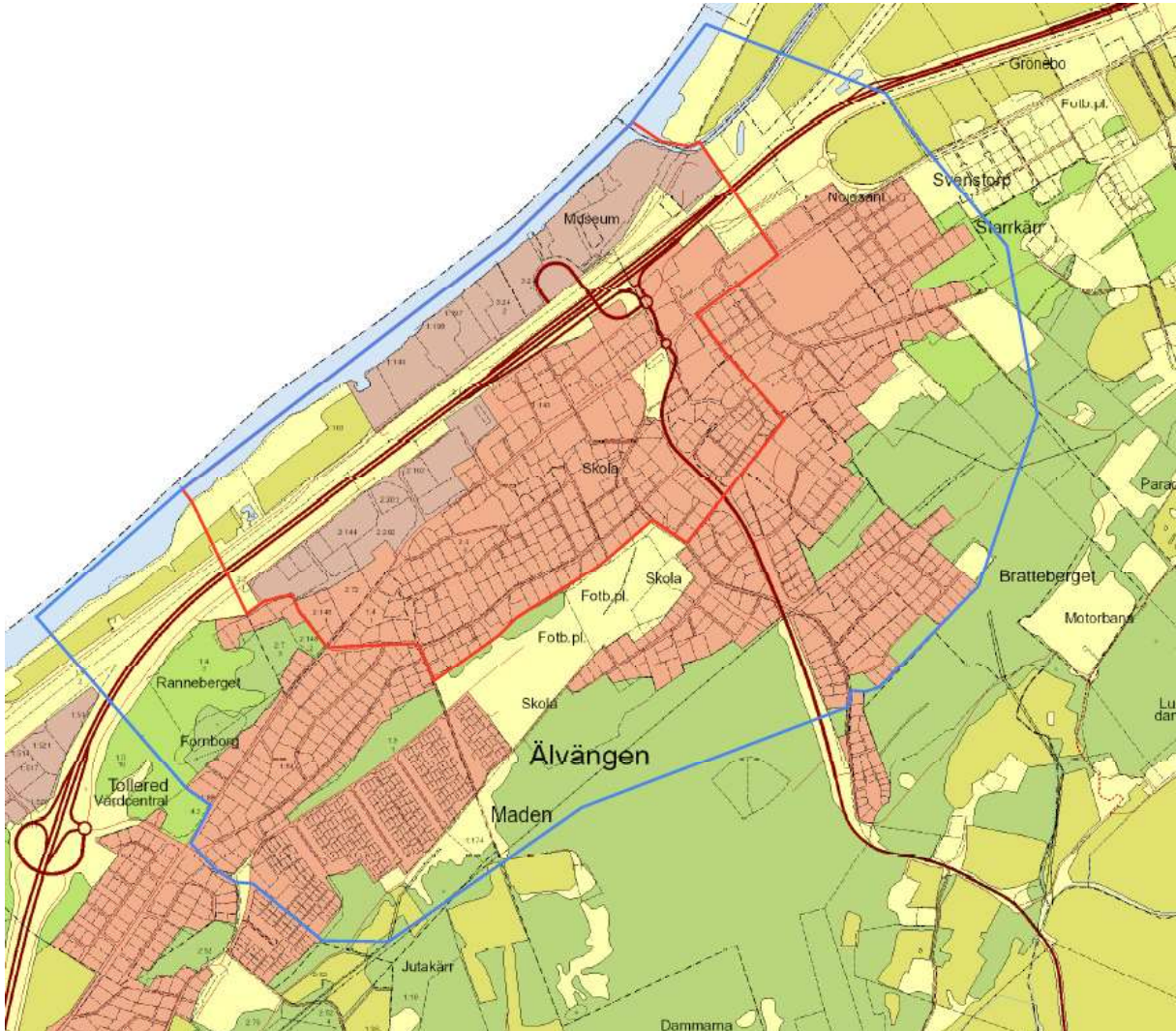


Bild 8: Blå linje visar zon 2 och röd linje zon 1