

Riktlinjer för parkering i Motala kommun

Motala kommun



Beslutsinstans: Kommunfullmäktige

Datum: 2020-05-11

Reviderande instans: Kommunstyrelsen

Datum:

Gäller från: 2020-05-11

Diarienummer: 19/KS 0093

Paragraf: 64

Diarienummer:

Paragraf:

Innehåll

Versionslogg.....	2
Inledning.....	2
Syfte	2
Mål	2
Strategi	2
Kopplade styrdokument	3
Kommunens ansvars- och arbetsfördelning	3
Allmän respektive enskild parkering.....	4
Avgränsning	5
Projektgrupp	5
Riktlinjer för parkering.....	6
Acceptabla gångavstånd till parkering	6
Parkeringszoner.....	6
Parkeringstal.....	7
Flexibla parkeringstal - reducerat parkeringstal.....	8
Parkeringsköpsavtal	9
Handikapparkering	9
Motorcykel och moped klass 1.....	9
Cykelparkering	10
Turistbussar	10
Lastzoner/dropp-zoner	10
Laddplatser	10
Avgifter allmän parkering	10
Tidsbegränsning allmän parkering.....	11
Beläggingsmål allmän parkering.....	11
Brister och åtgärdsförslag.....	13
Bilagor:.....	13
Referenser.....	14

Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
Version 1.0	2020-05-11		Kommunfullmäktige
Version 1.1	2020-09-23	Uppgift om taxa ändrad enligt beslut i KF: -Tillägg fotnot nr 3 -Tillägg versionslogg	Jonas Olsson/LPF

Riktlinjer för parkering

Inledning

Motala kommun växer och förändras. I samhällsbyggnadsprocessen vägs många frågor mot varandra såsom förtätning, tillväxt, tillgänglighet, hållbart samhällsbyggande, miljö- och hälsofrågor, attraktiv boende- och levnadsmiljö mm. Tillgänglighet är en central fråga och ytorna som krävs för parkering av fordon har en viktig roll när vi bygger vårt samhälle. Långsiktiga och förutsägbara riktlinjer för hanteringen av parkering i staden ger stabila och rättvisa förutsättningar till samhället.

Parkeringsriktlinjen konkretiserar intentionerna i Motalas parkeringspolicy och beskriver metoder och verktyg för att uppnå dem. Riktlinjen används vid strategisk planering samt vid handläggning av detaljplaner och bygglov. Identifierade brister kopplade till de mål som satts upp hanteras i kommunens Trafik- och parkeringsplan med förslag på åtgärder.

Syfte

Riktlinjen ska verka för att skapa ett effektivt och ändamålsenligt utbud av parkeringar i Motala med hänsyn till efterfrågan, klimat, miljö, hälsa, kostnader och ansvar. Riktlinjen ska konkretisera parkeringspolicyns intentioner och beskriva metoder och verktyg för att uppnå dem.

Mål

Tidseffektiv samhällsbyggnadsprocess och likabehandling – Allt planarbete och samtliga bygglov inom kommunen prövas med stöd av och i enighet med beslutad riktlinje.

Ändamålsenlig parkering – Parkering används på ett sätt som ger den största nyttan genom styrning av utbud och efterfrågan.

Kostnadseffektiv parkering – Kostnaden för anläggandet, drift och underhåll av parkeringen relateras till nyttan. Nyttan motsvarar betalningsviljan för parkeringen på en konkurrensutsatt marknad. Nyttan av alternativ markanvändning beaktas.

Hållbara färdssätt ska öka – Fler ska välja att använda miljövänliga fordon och färdssätt.

Strategi

För att uppfylla målen ska kommunen arbeta strategiskt med fokus på följande punkter;

- Upprätthålla en aktuell och överblickbar kunskap om utbud och efterfrågan av parkering
- Öka kunskapen om kostnaderna kopplade till parkering
- Nyttja flera olika verktyg för att styra utbud och efterfråga av parkering
- Aktualisera styrande dokument och beslut i takt med samhällets utveckling

- Miljö- och klimatvänliga fordon och färdstätt prioriteras och gynnas vid utformning av parkeringar samt ges god tillgänglighet till målpunkter

Kopplade styrdokument

Parkeringspolicyn anger Motala kommuns övergripande intentioner gällande parkering inom kommunen. Policyn ska ses över en gång varje mandatperiod och vid behov revideras och godkännas av kommunfullmäktige.

Trafik- och parkeringsplanen hanterar identifierade brister för trafik och parkering och ger förslag till åtgärder och prioritering för dessa. Förslag till åtgärder och prioritering tas fram med hjälp av fyrstegsprincipen och med stöd av riktlinjerna för trafik och parkering. Första gången beslutas trafik- och parkeringsplanen av kommunfullmäktige. Planen ska sedan ses över varje mandatperiod och vid behov revideras och godkännas av kommunstyrelsen.

Motala cykelplan 2016-2030 ska förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklister. Planen är indelad i två delar.

Del 1 – Strategidel behandlar de mål som har satts för cykelplanen. Den behandlar även den cykelstrategi som har tagits fram för att utgöra riktlinjer för den fysiska planeringen. Den innehåller även en nulägesanalys av hur Motala kommuns cykelvägnät ser ut idag.

Del 2 – Behovsanalys är ett dokument som behandlar de olika projektförslag som finns för att utöka cykelvägnätet och för att öka andelen cyklister i kommunen.

Översiktsplanen (ÖP) är kommuntäckande och syftar till att beskriva kommunens framtida användning av mark- och vattenområden samt vilka strategier man ska använda för att nå dit. En sådan strategi är hållbar samhällsutveckling som i hög grad även präglar parkeringsriktlinjerna. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men vägledande för efterföljande planering och lovgivning.

Avgifter för parkering i Motala kommun, del av ”Kommunal författningssamling Motala kommun” anger var avgifter får tas ut och vilken taxa som ska gälla. Taxan beslutas av Kommunfullmäktige.

Beslutet från kommunfullmäktige 2006-02-27 § 27 (reviderad av tekniska nämnden 2007-05-15 § 91) behöver ändras för att kunna genomföra parkeringspolicy, parkeringsriktlinjer och trafik- och parkeringsplan. Ett nytt taxebeslut behöver undanröja de geografiska begränsningar där parkeringsavgifter får tas ut samt att medge ett större spann för möjliga avgifter.

Kommunens ansvars- och arbetsfördelning

Gemensam ledningsförvaltning genom verksamhetsområde **Strategisk samhällsplanering** ansvarar för att parkeringsriktlinjerna ses över varje mandatperiod och vid behov revideras och godkännas i kommunstyrelsen. Verksamhetsområdet ansvarar även för att avropa beläggningsstudier och andra studier som krävs för den strategiska planeringen av parkering.

Gemensam ledningsförvaltning genom verksamhetsområde **Strategisk samhällsplanering** enheten Mark- och Exploatering har befogenhet att teckna avtal gällande parkeringsköp och reducerade parkeringstal.

Samhällsbyggnadsförvaltningen genom enheten **Plan och bygg** ansvarar för att detaljplaner utformas i enighet med riktlinjen samt att bygglov prövas mot gällande

parkeringsriktlinje och däri gällande parkeringstal. Ändras förutsättningarna i denna riktlinje ska ändringarna gälla för samtliga bygglovsansökningar oavsett när detaljplanen vunnit laga kraft.

Samhällsbyggnadsförvaltningen genom enheten **Gata och park** ansvarar för och beslutar om trafikföreskrifter inom ramen för denna riktlinje och förvaltar befintliga allmänna parkeringsanläggningar.

Tekniska serviceförvaltningen genom enheten **Drift och anläggning** utför fysiska förändringar i kommunala parkeringsanläggningar på kvartersmark utifrån beställning från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Allmän respektive enskild parkering

Riktlinjen skiljer på ”Enskild” och ”Allmän” parkering som två olika redskap att balansera utbudet och efterfrågan på parkeringsplatser. Enskild parkering styrs genom parkeringstal där kommunen ställer krav på antalet enskilda parkeringar som krävs för att man ska få bygglov för en viss verksamhet. Allmänna parkeringar regleras med fysiska förändringar i utbudet eller genom åtgärder som påverkar efterfrågan t.ex. avgifter och tidsbegränsningar.

Enskild parkering

Till enskild parkering räknas alla privata parkeringar men även parkeringar kopplade till kommunala anläggningar som t.ex. skolor och badhus som inte är tillgängliga utanför aktuell verksamhet.

När nybyggnad planeras ska det, enligt plan- och bygglagen 8 kap, även planeras för parkering. Parkering och ytor för lastning och lossning kan ske på eller i närheten av kvartersmarken som är kopplad till byggrätten. Kommunen har det övergripande ansvaret för planering av parkering. Det är emellertid fastighetsägarna som har skyldighet att ordna parkering i lämplig omfattning för den verksamhet som bedrivs. Vad som är lämplig omfattning av parkering beslutas av kommunen.

Kraven på antalet parkeringar som ska tillskapas vid nybyggnation uttrycks vanligtvis genom parkeringstal. Parkeringstalen beror på verksamhetsområde och läge och tillsammans med byggrättens omfattning ger detta ett värde för hur många parkeringsplatser som måste planeras för att bygglov ska beviljas. För att stimulera åtgärder som minskar efterfrågan på parkering använder många kommuner flexibilitet i parkeringstalen där genomförda åtgärder kan ge sänkta krav på antalet parkeringsplatser.

Allmänna parkeringar

Allmänna parkeringar är de parkeringar som kommunen ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten. De allmänna parkeringarna är inte kopplade till någon specifik verksamhet. Kommunen kan styra användningen genom att reglera parkeringstiden och/eller avgiften.

De allmänna parkeringarna är ett viktigt och strategiskt komplement till de enskilda parkeringarna och säkerställer allmänhetens tillgänglighet. De ger förutsättningar att styra och optimera markanvändningen på ett sätt som är svårt att uppnå med de enskilda parkeringarna. Tillgången på allmänna parkeringar påverkar på många sätt efterfrågan på enskilda parkeringar.

Avgränsning

Riktlinjen för parkering omfattar följande fordonskategorier:

- **Bil**
- **Cykel/lastcykel**
- **Motorcykel och moped klass 1**
- **Turistbuss**

Strategier och riktvärden för allmän parkering omfattar följande identifierade behovskategorier:

- **Besöksparkering**
- **Pendlingsparkering**
- **Långtidsparkering**
- **Boendeparkering**
- **Lastzoner/drop-zoner**
- **Laddplatser för elfordon**
- **Handikapparkering**

De verktyg för reglering som identifierats är:

- **Parkeringstal**
- **Parkeringsköp**
- **Åtgärder för reducerade parkeringstal**
- **Tidsreglering**
- **Avgifter**
- **Fysisk förändring av utbud**
- **Beläggningsmål**

Riktlinjerna för parkering är geografisk avgränsad till att gälla i Motala kommun och gäller för hela Motala kommuns organisation.

Projektgrupp

Projektgruppen som har arbetat med att ta fram riktlinjerna har bestått av:

Lena Petersson Forsberg *Gemensam ledningsförvaltning/Strategisk samhällsplanering,*

Jonas Olsson *Gemensam ledningsförvaltning/ Strategisk samhällsplanering (konsult)*

Johannes Norberg *Samhällsbyggnadsförvaltningen/Plan och bygg*

Daniel Persson *Samhällsbyggnadsförvaltningen/Gata och park*

Jörgen Karlsson *Samhällsbyggnadsförvaltningen/ Gata och park*

Martin Johansson *Samhällsbyggnadsförvaltningen/ Gata och park (konsult)*

Riktlinjer för parkering

Acceptabla gångavstånd till parkering

För kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till bilen är det viktigt att bilen inte blir så lättillgänglig att man av det skälet väljer bilen före andra för samhället och miljön mer fördelaktiga transportmedel. Det accepterade gångavståndet mellan målpunkten och parkeringsplatsen ska därför bedömas på samma grund som de avstånd som accepteras till kollektivtrafiken.

Målpunkt	Acceptabla gångavstånd till bilparkering
Bostad	600 m
Arbete	600 m
Resecentrum	300 m
Handel/service	300 m
Kultur	400 m
Angöring/drop-zon	75 m
Långtidsparkering	600 m

Tabell. Acceptabla gångavstånd till bilparkering

Då cykel är ett färdmedel som kommunen vill prioritera är målet att cykelparkering ska placeras så nära målpunkten som möjligt, i normalfallet inte mer än 25 meter från entrén.

Parkeringszoner

Efterfrågan på parkering ser olika ut i olika delar av kommunen. Faktorer som påverkar efterfrågan är bland annat närhet till handel, offentlig service och tillgång till kollektivtrafik. För att anpassa kommunens strategier för parkering till aktuell efterfråga har staden delats in i zoner. Vid avgränsningen av zonerna har fysiska barriärer som Motalaviken, kanalen/strömmen, järnvägen samt faktorer som bedömts påverka efterfrågan beaktats. Zonerna redovisas i bilaga 1.

Gångzon

I gångzonen är det gångavstånd till dagligvaruhandel och bra kollektivtrafik. Inom zonen bedöms efterfrågan på parkering vara lägre än i övriga delar av kommunen. Efterfrågan på mark är hög och kostnaden för parkering inom zonen är därmed högre än i övriga zoner.

Cykelzon

Tillgång till daglighandel och god kollektivtrafik bedöms inte längre lösas endast genom gång. Centrumets handel och service ligger relativt nära och många resor kan göras med cykel. Efterfrågan på parkering för boende bedöms vara högre än i gångzonen men lägre än i övriga kommundelar.

Bilzon

Kollektivtrafiken har låg konkurrenskraft gentemot bilen och möjligheten att cykla är begränsad. Zonen utgörs av landsbygden, Motalas utkanter och kommunens övriga tätorter. Bilinnehavet är högre än i övriga zoner vilket också resulterar i en högre efterfrågan på parkering. I stora delar av zonen är efterfrågan på marken lägre än inne i Motala tätort vilket även sänker kostnaderna för parkering inom zonen.

Resecentrum

Vid resecentrum finns en stark efterfråga på allmänna parkeringar både för arbetspendlingen ut från Motala och för besökare och deltagare till aktiviteter i närliggande sportanläggningar. För exploatering i området krävs extra hänsyn till efterfrågan på allmän parkering. Cykelparkering och kollektivtrafik ska prioriteras i området för att minska efterfrågan på bilparkering och ge incitament att välja cykel och kollektivtrafik framför bilen.

Parkeringstal

Beslutade parkeringstal gäller för all detaljplaneläggning och vid prövning av alla bygglov inom kommunen. Anpassning av parkeringstalen till specifika förhållanden ska ske i enighet med denna riktlinje, se avsnitt ”Flexibla parkeringstal - reducerat parkeringstal”.

Kategori	Cykelplatser (varav besöksplatser)	Bilplatser (varav besöksplatser)	Enhet
ENBOSTADSHUS ¹ Parkering på egen tomt Gemensam parkering		2 1,5 (0,2)	Platser/lgh Platser/lgh
FLERBOSTADSHUS ² Lgh ≤ 2 rok Lgh > 2 rok	En plats per rum* (0,5) En plats per rum* (0,5)	1 (0,1) 1,1 (0,1)	Platser/lgh Platser/lgh
HANDEL*** Stormarknad Butik Sällanköpsvaror Livsmedel	20 (15) 20 (15) 15 (10) 20 (15)	40 (35) 25 (20) 15 (10) 30 (25)	Platser/1000 kvm BTA Platser/1000 kvm BTA Platser/1000 kvm BTA Platser/1000 kvm BTA
RESTAURANG***	15 (10)	25 (20)	Platser/1000 kvm BTA
KONTOR***	15** (2)	15 (2)	Platser/1000 kvm BTA
INDUSTRI	4 (1)	10 (2)	Platser/1000 kvm BTA
SKOLA (Låg,Mellan,Hög)***	30	12 (8)	Platser/1000 kvm BTA
BARNOMSORG***	20	16 (7)	Platser/1000 kvm BTA
*Minst hälften av platserna ska förläggas under tak. **Minst en tredjedel av platserna ska förläggas under tak. ***Inom gångzoner reduceras parkeringstalet för bilparkering med 40%.			

Tabell 2. Utgångsvärden för parkeringstal

Speciella verksamheter kan kräva att en särskild utredning behöver utföras. Parkeringstalen anger minimikrav för antalet parkeringsplatser för olika ändamål. Inget i denna riktlinje hindrar att fastighetsägaren efter godkännande från bygglov anlägger fler parkeringsplatser.

¹ Enbostadshus = Till enbostadshus räknas en- och tvåbostadshus som innehåller högst två bostadslägenheter. Exempel på sammanbyggda en- och tvåbostadshus är parhus och radhus.

² Flerbostadshus = Till flerbostadshus räknas bostadshus med minst tre bostadslägenheter som delar gemensamma funktioner.

Förändras efterfrågan på parkering ska kommunen ompröva parkeringstalen så de anpassas till den nya efterfrågan. Omprövning bör göras med beaktande av de långsiktiga trenderna och med medvetenhet om att det kan vara kostsamt att tillskapa parkeringar i efterhand i befintlig miljö. Bakgrund till parkeringstalen finns redovisat i bilaga 3.

Flexibla parkeringstal - reducerat parkeringstal

Flexibla parkeringstal erbjuder fastighetsägaren/byggherren möjlighet att minska antalet bilparkering genom att stimulera alternativa transportlösningar och därmed minska efterfrågan på parkering.

Arbetet med flexibla parkeringstal påbörjas i detaljplaneskedet och prövas slutligen i bygglovet. I detaljplan och vid bygglovsprövning ska det framgå vilka förutsättningar som gäller kopplat till flexibla parkeringstal. För att säkerställa att exploatören genomför de åtgärder som utlovats ska avtal om åtgärderna tecknas med kommunen.

Den maximala reduktionen av parkeringstalen inom respektive zon redovisas nedan och beräknas separat för varje kategori (se bilaga 7 för exempelberäkningar).

- Gångzonen 50 % (inklusive *** Inom gångzoner reduceras parkeringstalet för bilparkering med 40 %)
- Cykelzonen 30 %
- Bilzonen 20 %

Om kraven för reduktion av parkeringstalet är uppfyllda ges en rabatt på parkeringstalet. Exempel på åtgärder som möjliggör reduktion av parkeringstalet redovisas i tabellen nedan.

Åtgärd	Möjlig reduktion av parkeringstal för bil	Kategorier
Bilpool <i>(1 poolbil under minst 5 år = reduktion motsvarande 4 bilplatser)</i>	-25%	Flerbostadshus
Cykelparkering med god standard <i>(Ladduttag för elcykel och automatiska dörröppnare till cykelförvaringsrum. Arbetsplatser ska ha omklädningsrum med dusch. Bostadshus ska ha repositionsrum med cykeltvättmöjlighet)</i>	-10%	Flerbostadshus Kontor Industri Skola
Lånecyklar, lånelastcyklar <i>(2 lånecyklar varav en lastcykel i minst 10 år = reduktion motsvarande 1 bilplats)</i>	-15%	Flerbostadshus
Synliggjorda parkeringsavgifter för bil <i>(under minst 10 år)</i>	-5%	Samtliga
Subvention av kollektivtrafik <i>T.ex. rabatt på årskort/månadskort. Subvention på 100 000kr = 1 plats.</i>	-15%	Flerbostadshus Kontor Industri

Tabell 3. Möjliga åtgärder för reduktion

Parkeringsköpsavtal

Parkeringsköpsavtal reglerar parkeringsbehov som köps på annan plats än den egna fastigheten och som under avtalsperioden blir helt eller delvis överlåten till köparen. Parkeringsköp förutsätter att följande kriterier uppfylls för att köpta platser ska få utgöra del av parkeringstalet.

- Avtalet gäller i ytterligare minst 24 år vid bygglovsprövningen. *(25 år maximal avtalstid inom DP, 50 år utanför DP)*
- Parkeringen ska vara ändamålsenlig som parkering.
- Marken får inte vara planlagd som ”allmän plats”
- Parkeringsplatsen är inte kopplad till kravet på parkering i tidigare sökt bygglov.
- Parkeringen är inte belagd med ytterligare upplåtelse eller vara avsedd för allmän parkering.
- Parkeringen har en tydlig avgränsning och får inte utgöras av ospecificerade platser på en större parkeringsyta.

Bygglovshandläggaren är fri att göra en egen bedömning om parkeringsköpet bedöms tillräckligt för att utgöra del av parkeringstalet. Detta ska då motiveras i bygglovet. Alla parkeringsköp som läggs till grund för beviljade bygglov ska dokumenteras och vid nya ansökningar ska bygglovshandläggaren säkerställa att samma parkeringsplatser inte kan ligga till grund för flera bygglov.

Om kommunen säljer parkeringsplatser till enskild ska kommunen säkerställa täckning för sina kostnader kopplade till parkeringsplatsen. Det ska även finnas ett bekräftat och långsiktigt överskott av allmänna parkeringar i området för att ett parkeringsköp ska bli aktuellt.

Handikapparkering

Handikapparkering hanteras enligt gällande lagstiftning och Boverkets Byggregler, BBR. Av samtliga bilplatser ska ca 5% kunna tillgänglighetsanpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Gångavståndet från parkeringen till målpunkten ska inte överstiga 25 meter. För besöksparkeringar till bostäder och verksamheter ska parkeringsplatserna för rörelsehindrade alltid anordnas. Allmänt tillgängliga handikapparkeringar och besöksparkeringar ska även märkas ut som handikapparkering med särskilt tillstånd. För vårdinrättningar och andra lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder ska behovet av handikapparkeringar studeras särskilt.

Motorcykel och moped klass 1

Kommunen ställer inga krav på enskilda att anordna särskilda parkeringar för motorcykel och moped. Motorcyklar och mopeder klass 1 får parkeras på vanlig parkering på gatan, på samma villkor som för bilar. Står flera fordon inom samma parkeringsruta ska varje enskilt fordon lösa en egen biljett.

Särskilda reserverade parkeringsplatser för motorcyklar och mopeder klass 1 ska märkas ut med tilläggstavla T8 med symbolen S7 under P-märket. Innebörden av denna symbol är ”Tvåhjulig motorcykel och moped klass I utan sidvagn”. Om fordon med fler hjul än två ska kunna parkeras inom den reserverade ytan krävs en lokal trafikföreskrift som märks ut med lämplig tilläggstavla. Att motorcyklar och mopeder används mestadels under sommartid samt platsens lämplighet för bilparkering ska beaktas vid beslut om reservering av parkeringsplatser.

Cykelparkering

Resor med cykel och lastcykel ska underlättas och cykelparkering ska prioriteras nära attraktiva målpunkter. I denna riktlinje redovisas kommunens parkeringstal för cykel i Motala, se avsnitt parkeringstal. I övrigt hänvisas till Motala Cykelplan 2016-2030, Del 1 – Strategier avsnitt ”5.1.8 Cykelparkering”. Brister som redovisas i Cykelplanen tas upp i Trafik- och parkeringsplanen för vidare hantering.

Turistbussar

Vid nyexploatering av turistintensiv verksamhet ska behovet av parkering för turistbussar utredas i detaljplanen. Behovet ska tillgodoses inom kvartersmark eller genom parkeringsköp vilket ska redovisas i bygglovsansökan.

För Motala centrum och de besöksmål som finns inom centrum tillhandahålls allmän parkeringsmöjlighet för turistbussar vid behov. Närmast målpunkten tillhandahålls främst plats för av- och påstigning där bussarna får stå i max 15 minuter under dagtid. Parkering av turistbussar dagtid bör tillhandahållas längre ifrån målpunkterna dock inom gångavstånd som motsvaras av acceptabelt gångavstånd mellan bilparkering och bostad, se tabell 1.

Lastzoner/dropp-zoner

Vid nyexploatering ska behovet av lastzoner/drop-zoner tillgodoses inom kvartersmark vilket ska redovisas i bygglovsansökan.

Laddplatser

För laddplatser där kommunen har rådighet ska följande beaktas:

- Laddplatser placeras i närhet av målpunkter för besökare och kunder som inte enkelt kan ladda vid sin bostad.
- Behovet av handikappanpassning ska tas i beaktande.
- Motala kommun bekostar laddstolpar med tillhörande utrustning.
- Motala kommun tar betalt för laddningen genom en särskild parkeringstaxa.
- Tidsbegränsningen på parkeringarna ska kopplas till lämpliga laddtider så nyttjandegraden av laddningsfunktionen kan optimeras.
- Kommunikation med boende och besökare om var laddplatserna är belägna samt information om hur mycket och varför det kostar att ladda ska vara tydlig.
- Platserna placeras väl synliga ur marknadsföringsperspektiv. Platserna kan framhävas ytterligare med färgade parkeringsrutor och genom skyltar. Laddplatser med solceller är särskilt synliga och sänder ett extra starkt signalvärde om en hållbar samhällsutveckling.

Krav på laddinfrastruktur kan inte ställas på enskild fastighetsägare enligt gällande lagstiftning (mars 2020). Observera att miljö- och klimatvänliga bilar inte påverkar efterfrågan på biltransporter och kan därför inte ge reduktioner i parkeringstal.

Avgifter allmän parkering

Avgiften är ett möjligt styrmedel för att påverka efterfrågan. En avgiftsförändring ska alltid motiveras och förväntad effekt ska redovisas och följas upp. Parkeringstaxan beslutas av kommunfullmäktige.

Riktlinjerna anger ingen begränsning i var eller vilka tider under dygnet som avgift kan tas ut. Riktlinjen rekommenderar att avgift får vara lägst 0 kr/timmen och högst 30³ kr/timmen och att all allmän parkering i Motala kommun får avgiftsbeläggas.

Tidsbegränsning allmän parkering

I Motala kommun får allmän parkering tidsbegränsas mellan 5 min upp till 7 dygn. Tidsbegränsningen ska användas som ett styrmedel för att möta efterfrågan på parkering. Ett exempel är att ha kortare parkeringstider centralt i tätorten och därmed motverka att arbetspendlare och boende hindrar besökare och kunder att parkera nära sina målpunkter.

Beläggningsmål allmän parkering

Att följa upp och mäta beläggningen på de allmänna parkeringarna genom analys av transaktionsdata och fysiska beräkningar ökar kunskapen om hur parkeringarna används. Genom åtgärder kan utbudet anpassas och efterfrågan påverkas. För att optimera markanvändningen och kostnaderna för parkering har kommunen satt upp beläggningsmål. Om beläggningsmålen inte bedöms uppfyllda ska det lyftas som en brist till Trafik- och parkeringsplanen för att där ges lämpliga åtgärdsförslag i enighet med denna riktlinje. Observera att även en beläggningsgrad som understiger målet ska ses som en brist.

Manuella mätningar genomförs normalt 1 gång per år och ska göras under vardagliga förhållanden med hög belastning t.ex. vid lunchtid, torsdag-fredag 16-18 samt någon utvald lönehelg. Analysen av digitala transaktionsdata bör vara vägledande vid motiveringen av tidpunkten för den manuella beräkningen. Parkeringssituationen under exempelvis Vätternrundan har en egen organisation och ska inte vara dimensionerande för beräkningarna.

Olika grupper efterfråga på parkering har identifierats genom statistisk analys och väl beprövad erfarenhet. Nedan redovisas och beskrivs dessa samt vilka beläggningsmål som är kopplade till dem.

Besöksparkering

Besökare till centrala Motala bedöms mindre känsliga för en högre avgift än övriga identifierade kategorier som parkerar mer frekvent.

Besökare som vill göra längre eller flera ärenden till affärer, restauranger, caféer, allmän service mm efterfrågar parkeringsplats under en eller några timmar och vill ha relativt nära till sina målpunkter. Även besökare till lunchrestauranger inbegrips här.

MÅL:

- Anpassat utbud: 1-4 timmars parkeringar relativt nära centrum
- Optimal beläggningsgrad: 70-90 %
- Föreslagen mätperiod: Vardagar mellan kl 11-13, Veckoslut torsdag-fredag kl 16-18 under november och maj, lördag lönehelg i september kl 11-13.

³ Parkeringsriktlinjen som Kommunstyrelsen godkände 2020-05-11, sammanträdesprotokoll paragraf 64, angav en rekommenderad högsta avgift för parkering inom kommunen på 50 kronor/timmen. I efterföljande beslut paragraf 65 beslutades att samhällsbyggnadsnämnden bemyndigas att fastställa taxa för parkeringsavgifter upp till 30 kr/timmen.

Besökare med korta ärenden till handlare, arbetsplatser mm har behov av att snabbt kunna stanna till och under kort tid utföra sitt ärende. De efterfrågar parkeringar med hög omsättning nära målpunkten så de snabbt kan hitta en ledig plats. Parkeringarna bör även vara placerade så man får bort fordonsrörelserna från de mest centrala delarna av staden.

MÅL:

- Anpassat utbud: 10-20 minuters parkeringar nära målpunkten. Om tidsregleringarna respekteras kan dessa platser vara avgiftsfria.
- Optimal beläggingsgrad: 70-90 %
- Föreslagen mätperiod: Vardagar mellan kl 11-13, Veckoslut torsdag-fredag kl 16-18 under november och maj, lördag lönehelg i september kl 11-13.

Pendlingsparkering

Då pendlare ofta nyttjar parkering under många timmar bedöms det finnas goda incitament att söka sig till parkeringar med låga avgifter på bekostnad av en längre promenad till målpunkten.

En stor del av vardagsbeläggningen på de allmänna parkeringarna under dagtid är dagspendlare som arbetar inne i Motala. De vistas i regel hela arbetsdagen i staden och under flera dagar i veckan.

MÅL:

- Anpassat utbud: 24 timmarsparkeringar i stadens utkanter med låga avgifter
- Optimal beläggingsgrad: 70-90%
- Föreslagen mätperiod: Vardagar mellan kl 11-13

Pendlare som reser från Motala med tåg och buss till andra arbetsorter efterfrågar parkeringar i anslutning till resecentrum och tågstationen.

MÅL:

- Anpassat utbud: 24 timmarsparkeringar i anslutning till bytespunkten med låga avgifter
- Optimal beläggingsgrad: 70-90 %
- Föreslagen mätperiod: Vardagar mellan kl 11-13

Långtidsparkering

Parkering belägen i anslutning till resecentrum för exempelvis längre resor. Det bedöms finnas goda incitament att söka sig till parkeringar med låga avgifter på bekostnad av en längre promenad till målpunkten.

MÅL:

- Anpassat utbud: 7 dygnsparkeringar i stadens utkanter med låga avgifter
- Optimal beläggingsgrad: 70-90 %
- Föreslagen mätperiod: vardagar mellan kl 11-13.

Boendeparkering

Boende i de centrala delarna av staden som inte har en egen parkeringsplats efterfrågar lediga parkeringar i bostadens närhet. Då stadens allmänna parkeringar inte är avgiftsbelagda nattetid finns möjligheten att nyttja dem utan kostnad under natten. Det är dock inte möjligt att använda platserna under dagtid eftersom parkeringstiden då ofta är reglerad. Efterfrågan för boende bedöms generellt vara parkeringar med parkeringstid på flera dagar då man inte vill gå och flytta bilen dagligen. Incitament att hitta en parkering med låg avgift bedöms som hög. Även besökare bedöms nyttja de centrala allmänna parkeringarna kvälls- och nattetid.

MÅL:

- Anpassat utbud: nattparkeringar nära bostaden
- Beläggingsgrad: 20 - 50 %
- Föreslagen mätperiod: vardagar mellan kl 20-07

Brister och åtgärdsförslag

Om beläggningsmålen för allmänna parkeringar återkommande inte är uppfyllda ska det lyftas som en brist till trafik- och parkeringsplanen. Inom ramen för trafik- och parkeringsplanen ska bristen bedömas och åtgärdsförslag ska tas fram enligt fyrstegsprincipen, se bilaga 5. Är den allmänna uppfattningen att det finns ett parkeringsproblem i något område bör detta bevakas med kompletterande beläggningskontroller.

Bilagor: Bilaga 1, Zonindelning parkeringstal 2020-03-20
Bilaga 2, Fyrstegsprincipen, modifierad av Motala kommun
Bilaga 3, Exempelberäkningar

Referenser

- Boverket (2019-08-19) *God bebyggd miljö – ett miljömål med människan i fokus*, [Elektronisk] Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationella-mal-for-planering/miljomalsarbete/god-bebyggd-miljo/>, Läst 2019-08-19 Senast granskad 7 aug 2019.
- Dreborg, K. H & Jonsson D. K (2007) *Självförstärkande processer i transportsystemet*, Naturvårdsverket rapport 5716, juni 2007.
- HUI (2012) *Cyklisters betydelse för handeln i Kalmar - en konsumentundersökning på Kvarnholmen, i Giraffen och Hansa City*, Rapport av Karin Olsson och Henrik Vestin HUI Research.
- Motala kommun (2016) *Motala Cykelplan 2016 - 2030, Del 1*
- Motala kommun (2018) *PM - Analys av parkeringsdata från betalsystem 2017 – 2018*.
- Motala kommun (2018) *PM - Flyginventering med drönare*, september 2018.
- Motala kommun (2019) *PM - Underlag för parkeringstal och åtgärder för reduktion*, 2019.
- Region Skåne (2019) *Planera för attraktiv parkering* [Elektronisk] Tillgänglig: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/temapm_attraktivparkering_web.pdf. Hämtad 2019-11-22.
- VTI (2010) *Parkering – politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik* [Elektronisk] file:///L:/SBE_gemensamma_projekt/Trafik%20och%20parkering%20i%20Motala/Underlag/VTI%20litteratursammanstallning%202010.pdf. Hämtad 2019-11-22.
- Västerås stad (2015) *Riktlinjer för parkering i Västerås*, Antagen av kommunfullmäktige 5 nov 2015. [Elektronisk] <https://www.vasteras.se/download/18.5f819766152655444b513f/1554824041099/Riktlinjer%20för%20parkering%20beslutad%205%20november%202015%20layoutad.pdf>. Hämtad 2019-02-21.
- WSP (2014) *Samspelet mellan infrastrukturinvesteringar och bostadsbyggande – Hur ser sambandet ut?* [Elektronisk] Tillgänglig: <https://docplayer.se/324107-Samspelet-mellan-infrastrukturinvesteringar-och-bostadsbyggande-hur-ser-sambandet-ut.html>, Hämtad 2019-08-14.
- Östersunds kommun (2016) *Parkeringspolicy för ett hållbart Östersund*. Antagen av Kommunfullmäktige 28 april 2016. [Elektronisk] <https://www.ostersund.se/download/18.186f97a815361281f82c1b7/1465910088938/Parkeringspolicy.pdf>. Hämtad 2019-02-11.