

Författningssamling i Borlänge kommun

# Parkeringsstrategi för Borlänge kommun

Beslutad av Kommunstyrelsen 2016-10-04, § 203

**Metadata om dokumentet**

<b>Dokumentnamn</b> Parkeringsstrategi för Borlänge kommun		<b>Dokumenttyp</b> Strategi	<b>Omfattar</b> Kommunen Kommunala bolagen
<b>Dokumentägare</b> Kommundirektören	<b>Dokumentansvarig</b> Plan- och markchef	<b>Publicering</b> Författningssamling, Insidan, Webbplats Borlänge kommun	
<b>Författningsstöd</b> Kommunallagen, 8 kap. 3 §			
<b>Beslutad</b> 2016-10-04, § 203	<b>Bör revideras senast</b> 2020-12-31	<b>Beslutsinstans</b> Kommunstyrelsen	<b>Diarienummer</b> 2016/1939

## Sammanfattning

Borlänge kommun har tillsammans med Falu kommun antagit en gemensam översiktsplan som tydligt uttalar att vi ska verka för ökad hållbarhet. Planen säger att biltrafiken kraftigt måste minska till förmån för ökat resande med cykel och kollektivtrafik. Bilparkeringarna ska därför göras mer ändamålsenliga och anpassade i antal och överflödiga bilparkeringar ska ersättas med andra funktioner. Cykelparkeringarna ska bli fler och bättre, framför allt i anslutning till viktiga målpunkter och på platser vid byte till kollektivtrafik.

Det finns sedan tidigare en inventering av antalet cykelparkeringar i Borlänge och var dessa är lokaliserade, men det saknas kunskap om hur cykelparkeringarna används. Det är därför oklart om antalet är tillräckligt och om det finns parkeringar som behöver omlokaliseras för att bättre svara mot efterfrågan.

Hösten 2015 gjordes en studie över beläggningen på stadens bilparkeringar. I Borlänge centrum finns drygt 2 150 bilplatser varav kommunen äger större delen av markparkeringarna och privata aktörer äger parkeringsgaragen. Studien visar att nära hälften av alla bilplatser i centrum står tomma vid det tillfälle då beläggningen är som högst. Det vittnar om ett stort överskott och goda möjligheter att avveckla parkeringsytor till förmån för ny bebyggelse och andra funktioner.

Parkering är ett grundläggande styrmedel för att påverka rörelser och resor. En strategi för parkering tydliggör hur parkeringssystemet ska utvecklas och kan ge politiker och tjänstemän vägledning vid planering och beslutsfattande.

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
Bakgrund, syfte och användning.....	5
Kunskapsunderlag .....	6
<b>1. Mål och inriktning.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Strategisk inriktning.....</b>	<b>8</b>
Planering .....	9
Reglering och utformning.....	13
Effektiv markanvändning.....	16
Organisation och samordning .....	21
<b>3. Parkeringsstrategin i korthet.....</b>	<b>23</b>

# Inledning

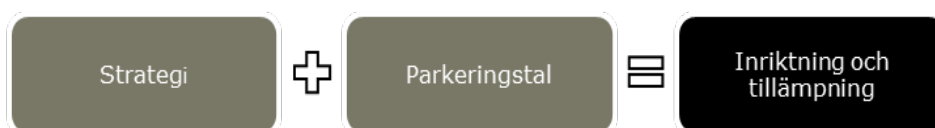
## Bakgrund, syfte och användning

Borlänge kommun har tillsammans med Falu kommun antagit en översiktsplan vars inriktning ska genomsyra alla kommunens verksamheter. Den anger bland annat att bilens markytor ska minska, att bilparkeringar ska göras mer ändamålsenliga och anpassade i antal samt att utrymme ska skapas så att städerna kan förtätas. Den säger också att gång, cykling och kollektivtrafik ska utvecklas, att det ska finnas trygga parkeringsplatser för cykel i närheten av viktiga målpunkter och att det behövs fler lättillgängliga cykel- och servicefunktioner. För att skapa en länk mellan översiktsplanen och kommunens operativa arbete behövs en strategi som konkretiserar kommunens arbete. Syftet med parkeringsstrategin är alltså att tydliggöra planeringsinriktningen när det gäller parkering för cykel och bil.

Ramböll har på uppdrag av Borlänge energi haft ansvar att ta fram parkeringsstrategin tillsammans med tjänstemän från Borlänge kommun och Borlänge energi. Parallellt med parkeringsstrategiarbetet har även nya parkeringstal för att ersätta de nu gällande talen från 2002 tagits fram. I arbetet med parkeringsstrategin har två workshopar genomförts. Vid dessa två tillfällen har privata fastighetsägare, Borlänge centrumförening samt representanter för Kupolen, tillsammans med politiker och tjänstemän som inte ingått i arbetsgruppen deltagit för att få inblick i arbetet och haft möjlighet att lämna synpunkter.

Parkeringsstrategin anger målsättningar för utveckling av parkering, vilka ställningstaganden som behövs och mer konkret vilka insatser som behövs om kommunen ska utvecklas i önskad riktning. Parkering är ett viktigt styrmedel i planeringen och har stor påverkan på såväl stadsliv som på hållbar utveckling. Samtidigt är parkering en känslig fråga eftersom den både kan begränsa och möjliggöra tillgänglighet för olika färdmedel samt inverka på trygghetskänslan. Rätt utformade och trygga parkeringar är av yttersta vikt i arbetet för att uppnå ett jämställt parkeringssystem, som upplevs tryggt för såväl kvinnor som män samt pojkar eller flickor. Studier visar att kvinnor och mäns resvanor skiljer sig åt och att parkering nyttjas under olika tider på dygnet, då män i större utsträckning åker bil till jobbet medan kvinnor nyttjar bilen på kvällstid. Kvinnor nyttjar oftare gatumarksparkering på kvällstid istället för parkeringsgarage, vilka upplevs som tryggare men ofta är dyrare än parkeringsgaragen. Trygghet är således extra viktigt i arbetet för ett jämställt parkeringssystem.

Parkeringsstrategin bygger på dagens förutsättningar utifrån kommunala inventeringar och fältstudier. Därtill tas hänsyn till kommunala planer och styrande målsättningar från översiktsplan och andra styrdokument. Strategin kompletteras med nya parkeringstal som primärt är ett stöd för de som arbetar med plan- och bygglovsfrågor. Det är också av intresse för byggherrar, företag och personer som anlägger parkering.



Ordet parkering är för många synonymt med ställplats för bil. Borlänges ambition är att ställa om till ett mer hållbart samhälle. Därför är det av central betydelse att också parkeringsbehovet för cykel omfattas av strategi och riktlinjer. När denna rapport i

fortsättningen använder ordet parkering syftas därför på ställplatser för både cykel och bil.

## Kunskapsunderlag

I arbetet med att ta fram såväl Parkeringsstrategi som Parkeringstal har ett grundläggande kunskapsunderlag för parkeringssystemet i Borlänge utarbetats. Kunskapsunderlaget har tagits fram dels av Ramböll som haft uppdraget att skriva Parkeringsstrategi och parkeringstal samt av tjänstemän från Borlänge kommun och Borlänge energi. I underlaget görs en analys av nuläget för parkering, främst inriktat mot Borlänges centrala delar och inkluderar bland annat förutsättningar för cykel och bil samt en beläggningsstudie över stadens bilparkeringar. Kunskapsunderlaget finns i separat bilaga.

## 1. Mål och inriktning

I arbetet med att ta fram parkeringsstrategin har inga nya målsättningar satts upp. Istället hämtar strategin sin målsättning i redan beslutade målsättningar från Översiktsplan FalunBorlänge, Miljöplan 2015-2018 samt Energi- och klimatstrategi. Utöver interna dokument förhåller sig parkeringsstrategin även till nationella och regionala målsättningar.

Översiktsplanens planeringsinriktningar och rekommendationer ska genomsyra alla separata strategier som tas fram i kommunen. Det finns flera teman i översiktsplanen som har koppling till trafik och parkering. Punkterna nedan har plockats ut från översiktsplanen och är av särskild betydelse för parkeringsstrategin.

- Marktytor från biltrafik ska föras över till förmån för gående, cyklister och kollektivtrafik. Bilparkeringar ska göras mer ändamålsenliga och anpassade i antal, mer utrymme ska skapas för annan utveckling av städernas centrala delar.
- Gång och cykling ska prioriteras och kollektivtrafiken ska utvecklas. Trygga parkeringsplatser för cykel ska finnas i närheten av målpunkten och vid byte av färdmedel. Det behövs lättillgängliga cykel- och servicefunktioner.
- Biltrafiken ska minska kraftigt. Biltransporter i städernas centrum ska ske på gående och cyklisters villkor.
- Städerna ska förtätas, i första hand stadskärnorna och kring resecentrum.
- FalunBorlänge ska "gå före" för att öka det hållbara resandet.
- Transportsystemet ska underlätta vardagen för människor och företag.

Borlänge kommun antog 2010 en energi- och klimatstrategi som har två fokusområden som är särskilt intressanta för parkeringsstrategin; utveckling av ett

hållbart transportsystem och klimatsmart samhällsplanering. Viktiga ställningstaganden i strategin är följande.

- Kommunen ska lyfta fram och marknadsföra ny teknik, bilpooler, samåkningssystem och sparsam körning som attraktiva möjligheter. Intressanta, gränsöverskridande lösningar ska utvecklas där offentligheten och företag hyr fordonen under arbetstid och borlängebor under övrig tid.
- I Borlänge ska trafiksystemet balanseras så att inte bilen ensam upptar och förbrukar för stor del av stadens yta. Biltrafikens ytor ska begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.
- Den lokala parkeringspolicyn ska ses över med hänsyn till behov och faktisk användning av parkeringsytor och att den möjliggör bilpooler.
- Trygga, säkra och väl utformade cykelparkeringar ska finnas vid viktiga mål- och knutpunkter, t ex resecentrum och vid större handelsplatser.

2015 beslutades också om en miljöplan för åren 2015-2018 som fokuserar på de nationella miljömålen. För parkeringsstrategin är målet om god bebyggd miljö särskilt intressant. Följande preciseringar av målet är vägledande för strategin.

- En långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur ska utvecklas både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse.
- Den bebyggda miljön utgår från och stöder människans behov, ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur.
- Användningen av mark sker på ett effektivt, resurssparande och miljöanpassat sätt.

På nationell nivå genomsyrar de transportpolitiska målen all trafikplanering, med ett övergripande mål att: säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Det ska också anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitets-målen nås samt bidra till förbättrad hälsa. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Region Dalarna fastställde 2014 en regional länsplan för transportinfrastruktur som gäller 2014-2025. I planen finns en målbild med tillhörande delmål varav följande har

bedömts som särskilt relevanta för parkeringsstrategin: transporter och transportanläggningar ska lokaliseras och utformas så att de inte är störande för stads-, kultur- och naturmiljö. Den säger även att all samhällsplanering grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser och service kan åstadkommas så att transportbehovet minskar.

## 2. Strategisk inriktning

Utifrån framtaget kunskapsunderlag om det befintliga parkeringssystemet samt kommunens utvecklingsplaner och målsättningar har en strategisk inriktning formats. Strategin ska hjälpa kommunens politiker och tjänstemän att resonera, prioritera och styra utvecklingen i olika situationer.

Strategierna är indelade i fyra övergripande kategorier:

### Planering

- Parkering i ett större sammanhang
- Stadens behov av parkeringsplatser
- Byggnation på befintlig bilparkering
- Prioritering mellan målgrupper
- Acceptans för avstånd till parkering
- Styrning av söktrafik
- Parkering vid externa busshållplatslägen

### Reglering och utformning

- Avgifter för bilparkering
- Tidsreglering för bilparkering
- Parkering för rörelsehindrade
- Utveckling och innovation

### Effektiv markanvändning

- Samnyttjande av bilparkering
- Parkeringsköp
- Grönt parkeringsköp

### Organisation och samordning

- Kommunens operativa arbete
- Parkeringsbolag
- Allmän parkering i privat regi



## Planering

Denna del av strategin syftar till att säkerställa att parkeringsfrågor beaktas på önskvärt sätt i kommunens planering och beskriver vad parkeringssystemet tål. Utvecklingsområdena inom denna del utgör ett viktigt underlag för den fördjupade översiktsplan som tas fram för staden. Utvecklingsområden sammanfattas i rutorna nedan och beskrivs mer utförligt i efterföljande text.

### **Parkering i ett större sammanhang**

*Parkering integreras i all samhällsplanering och kunskap om hur parkering påverkar och påverkas av resor, bebyggelselokalisering och andra faktorer sprids inom de förvaltningar som arbetar med planering.*

Parkering är ingen isolerad fråga utan påverkar och påverkas av andra processer som sker i samhället. Behovet av parkeringsplatser föranleds av att det finns ett behov av att utföra olika typer av aktiviteter - människor arbetar, studerar, handlar, besöker vänner, går på bio mm. Många aktiviteter kräver någon form av resa, det kan vara en förflyttning till fots eller en längre resa med transportmedel. Resor med linjebuss, tåg och andra kollektiva färdmedel ställer inga krav på parkering för den som reser, det gör däremot resor med cykel och bil. Behoven av parkering kan påverkas redan i kedjans första skede, där det är möjligt att påverka behovet att resa överhuvudtaget. Därefter kan kommunen arbeta för att stimulera resor som inte kräver bilparkering. Kommunen behöver planera så att resor till fots, med cykel eller med kollektiva färdmedel blir mer attraktiva så att andelen bilresor kan minska.

En avgörande faktor för möjligheten att resa med olika färdmedel är tätheten. I en kommun med en kompakt tätort med stor funktionsblandning är det enklare att förflytta sig för egen maskin vilket skapar mindre behov av bilparkering men större behov av cykelparkering. I en kommun med gles tätort och stort omland är det svårare att erbjuda kollektivtrafik och cykelvägar som når alla och behoven av bilparkering ökar. Hur kommunen styr lokalisering av ny bebyggelse är av stor betydelse för transporternas utveckling.

### **Stadens behov av parkeringsplatser**

*En beläggningsstudie för stadens cykelparkeringar tas fram och kompletteras med en plan för utveckling. Fler än 700 av de bilplatser som finns i centrum 2016 kan tas bort utan att parkeringssystemet får ett underskott.*

Borlänge Energi har kartlagt hur många parkeringsplatser för cykel som finns i staden och var dessa är belägna. Inom ramen för denna strategi har ingen beläggningsstudie genomförts för cykelparkering och det är därför oklart hur väl de platser som finns används. I det fortsatta arbetet är det viktigt att kartlägga även dessa parkeringar och att utöka de parkeringsplatser som har hög beläggning. Vid en sådan kartläggning ska inte bara cyklar i parkeringsställ räknas, utan även de cyklar som står parkerade runt omkring ställen och i närheten av dem.

Fältstudien som har genomförts på bilparkering vittnar om att hälften av bilplatserna i centrum står tomma under den mest belastade tidpunkten kl. 14 på vardagar. En slutsats som kan vara vägledande i ett första skede är att nästan hälften av bilplatserna kan tas bort utan att parkeringssystemet tar skada. Översiktsplanen säger att biltrafiken kraftigt ska minska och att parkering är ett av de viktigaste styrmedel kommunen har. Det är därför rimligt att på sikt ta bort bilparkeringar, för att få ett mer effektivt

nyttjande med en beläggning på runt 90 procent. Viktigt att komma ihåg är att förtätningen medför ökade trafikrörelser och att behov av parkering tillkommer för de bostäder och verksamheter som byggs. Det går därför inte att ange exakt hur många bilplatser som måste finnas i centrum i framtiden.

Om behov uppkommer kan kommunen (eller Borlänge Energi) också utöka de förenklade fältstudier som gjorts för bilparkering utanför centrum. Det gäller bland annat handelsområdena Kupolen och Norra Backa där den dimensionerande tiden inte sammanfaller med tiden för fältstudien. Studien kan användas som vägledning i de fall kommunen planerar förtätning utanför centrum eller när förtätning sker nära ett område som angränsar till centrum.

### **Byggnation på befintlig bilparkering**

*Innan beslut fattas om att bebygga befintliga parkeringsytor identifieras befintliga och tillkommande brukargrupper och alternativa parkeringsmöjligheter för dessa säkerställs.*

Kommunen har ett flertal pågående detaljplaner som innebär att befintliga parkeringsytor bebyggs. Det finns ett konstaterat överskott av bilplatser i centrum och i nuläget ger det ingen större påverkan att ersätta parkeringsplatser med bebyggelse. Ju mer staden förtätas desto större blir behovet att analysera effekten så att den inte riskerar att förstöra balansen i parkeringssystemet. Överskottet av parkeringsplatser är inte konstant, det innebär att alla platser som idag är överflödiga inte kan tas bort. Förtätningen av centrum kommer nämligen att medföra fler resor. När kommunen planerar att bebygga en parkeringsyta ska följande frågor om parkering alltid besvaras:

1. Vem använder ytan idag?
2. Var finns alternativa parkeringsmöjligheter för de som använder ytan idag?
3. Vilket parkeringsbehov genererar den tillkommande bebyggelsen?
4. Var finns parkeringsmöjlighet och hur ska den anordnas för tillkommande bebyggelse?

Kantstensparkering är viktig för korttidsparkering och tillfällig angöring. Parkeringsgaragen är privata och kommunen saknar rådighet över dem. De kommunala markparkeringarna är sådana anläggningar som kommunen har rådighet över. På sikt kan det vara aktuellt att förtäta några av dessa ytor eller att använda dem till andra ändamål. Parkeringsanläggningar som bevaras kan utnyttjas mer effektivt, t ex utvecklas på höjden för att rymma fler parkeringsplatser, varpå andra parkeringsytor kan omvandlas till andra ändamål.

Parkeringsgaragen ligger strategiskt placerade för besökare till centrum och det är viktigt att kommunen verkar för en långsiktighet tillsammans med de privata ägarna.

### **Prioritering mellan målgrupper**

*Bilparkering på gata avses i första hand för tillfällig angöring/korttid, i andra hand för boende, och i sista hand för anställda. Parkering på tomtmark avses i första hand för boende, i andra hand för besök och kunder, och i tredje hand för anställda.*

För att parkeringssystemet ska fungera så effektivt som möjligt krävs att man planerar med rätt målgrupp i fokus. Hänsyn ska tas till möjligheten att resa med andra

färdmedel och vilka behov olika målgrupper har. Parkering utmed gatorna i centrum är primärt avsedd för den som behöver angöra vid en verksamhet för ett kort ärende och ska i sista hand användas för längre uppställning. På tomtmark är boendes parkering prioriterad då man vill undvika att denna målgrupp parkerar på gatan. Hur olika grupper prioriteras för olika platser är nyckeln till en välavvägd reglering. Nedanstående prioriteringsordning ska vara vägledande.

#### **Bilparkering på gata**

1. Tillfällig angöring/korttid
2. Boende
3. Sysselsatta

#### **Bilparkering på tomtmark**

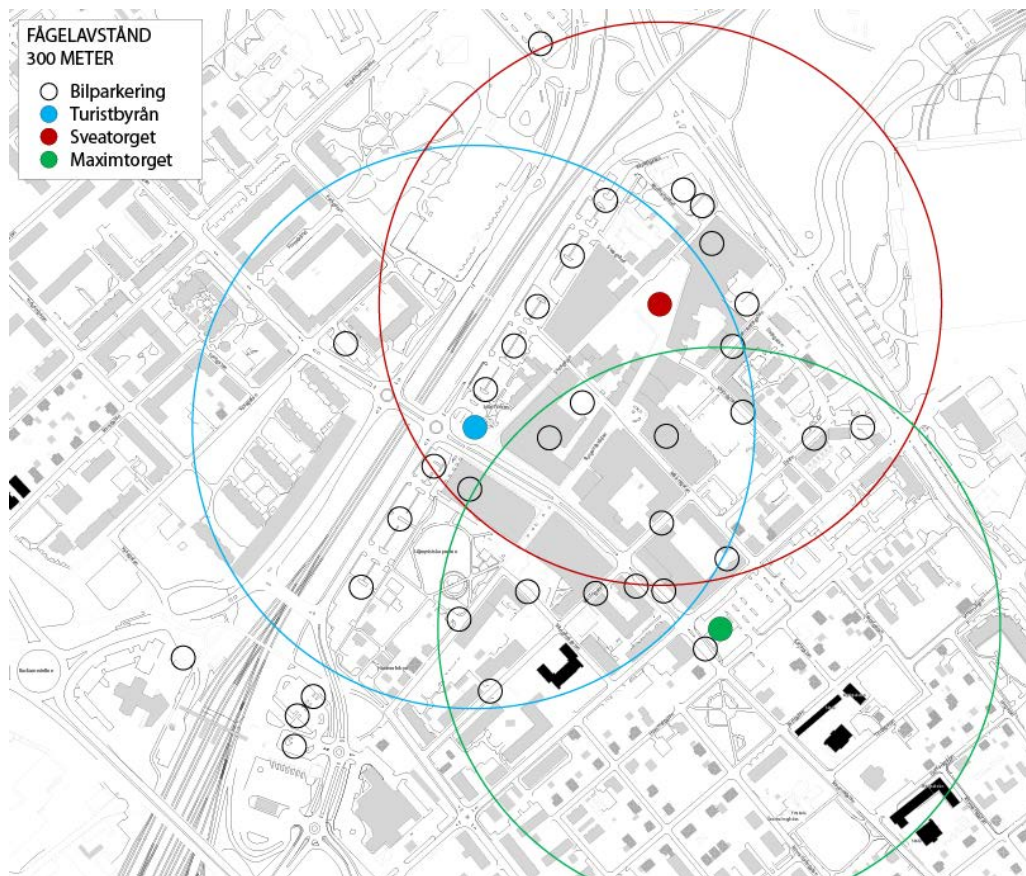
1. Boende
2. Besök och kunder
3. Sysselsatta

#### **Acceptans för avstånd till parkering**

*Parkering för cykel ska alltid finnas nära målpunkten, liksom bilparkering för rörelsehindrade. Mellan bostad och bilparkering accepteras ett gångavstånd upp till 400 meter och mellan arbetsplatser och bilparkering ett gångavstånd på 600 meter.*

I staden är utrymmet ofta begränsat vilket gör att det kan vara svårt att förtäta. Kraven på att inrymma bilparkering inom en fastighet kan i vissa fall leda till att förtätningen blir omöjlig eller att man får göra avkall på andra viktiga aspekter, t ex grönytor. För att möjliggöra ökad förtätning bör man tillåta att bilparkering uppförs på annan fastighet om fastighetsägaren kan ordna det. Eftersom bilen då blir mindre lättillgänglig stärks andra färdmedels konkurrenskraft. I centrala lägen kan det därför vara strategiskt riktigt av kommunen att gynna sådana lösningar.

Besöksverksamheter kan vara känsliga för långa avstånd och ska normalt ha bilparkering nära. Undantag kan finnas och det bör därför vara möjligt att motivera sådana. Boende och anställda kan normalt acceptera en kortare promenad från bilen. Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) bör avståndet mellan bostad och bilparkering jämföras med det avstånd som normalt är acceptabelt mellan bostad och kollektivtrafik, vilket brukar anges som fem minuters promenad eller ca 400 meters gångavstånd (ca 300 meter fågelvägen).



**Figur 1. Illustration av ca 300 meter fågelväg från Turistbyrån, Sveatorget och Maximtorget.**

Anställda på väg till eller från sin arbetsplats bedöms ha ännu större acceptans för gångavstånd, eftersom de sällan har behov av lastning och lossning till skillnad från boende. Malmö och Västerås är exempel på kommuner som accepterar längre avstånd för sysselsatta än för boende, båda kommunerna har 800 meter som gräns mellan bilparkering och arbetsplats. I rutan nedan anges de avstånd till bilparkering som kan accepteras i Borlänge.

**Bilparkering - besöksverksamhet:** Särskild bedömning i enskilt fall

**Bilparkering - bostad:** 400 meter

**Bilparkering - arbetsplats:** 600 meter

Om det finns plats för en begränsad mängd bilplatser inom fastigheten ska bilpooler prioriteras. Bilparkeringsplats för rörelsehindrade ska inte lokaliseras till annan plats, samma sak gäller parkeringsplatser för cykel som alltid ska ordnas inom fastigheten. Angöring för lastning och lossning ska finnas nära entréerna.

Acceptansen för gångavstånd blir större om gångstråken är attraktiva. Stråket ska vara lätt att orientera sig i, vägen ska vara gen och den ska upplevas trygg, t ex genom god belysning. I de fall en fastighetsägare avser lösa bilparkeringsbehovet på avstånd från sin fastighet ska gångstråken analyseras och eventuella åtgärder föreslås.

### **Styrning av söktrafik**

*En plan för vilka gator som primärt ska användas för ledning till stadskärnans bilparkeringar ska tas fram och dessa gator ska förses med en tydlig och enhetlig skyltning.*

I centrum är det viktigt att den som ska parkera leds till lämplig bilparkeringsplats på ett tydligt sätt så att onödig ”söktrafik” begränsas. Ledningen bidrar också till ökad möjlighet att styra vilka parkeringsytor som används, vilket är i linje med intentionerna i översiktsplanen. Bilparkeringen behöver primärt samlas till ett antal ytor vilket har god potential om man ser till beläggningsstudien som genomförts. När kommunen har kommit längre i planeringen av vilka ytor som ska förtätas och vilka bilparkeringsplatser som långsiktigt ska bevaras kan en plan för ledning av söktrafik utformas. Systemet, eller ”sökslingan” som det i praktiken är, förses med en tydlig och enhetlig skyltning som informerar om vilka bilparkeringsplatser som finns, samt vid behov vilken målgrupp parkeringen vänder sig till (t ex långtidsparkering).

### **Parkering vid externa busshållplatslägen**

*Det finns beredskap att anordna parkering för cykel och bil vid strategiskt viktiga busshållplatser utanför centrum. Utbudet ska motsvara efterfrågan och stimulera ökat resande med buss.*

I de yttre tätorterna och på landsbygden handlar kommunens arbete inte primärt om att effektivisera parkeringen utan snarare om att stimulera hållbara resor.

God trafikplanering handlar om att ta hänsyn till hela resan, det vill säga hela förflyttningen från t ex bostad till målpunkt. För många innehåller resan en promenad och det är inte ovanligt att man byter mellan olika trafikslag under resans gång. Hela resan-perspektivet är särskilt viktigt när man planerar för kollektivtrafik och möjligheten att främja att fler väljer bussen eller tåget. För de som inte har en hållplats inom rimligt gångavstånd måste det finnas möjlighet att cykla eller köra bil till hållplatsen, för att sedan byta till kollektivtrafik.

Vid strategiskt viktiga hållplatser, t ex största hållplatsen i kringliggande tätorter eller hållplatser på landsbygden där det finns möjlighet till ett ökat resande, ska det finnas parkeringsplatser som möjliggör att invånarna kan byta från bil eller cykel till buss. Antal parkeringsplatser och utformning beror på platsen men generellt är det viktigt att det finns beredskap för att utveckla parkering i samband med att efterfrågan ökar.

Eftersom hållplatserna inte alltid ligger i områden där det finns bebyggelse eller andra funktioner ställs stora krav på trygghet. Det ska kännas tryggt att vistas på parkeringsplatsen och samtidigt ska det kännas säkert att lämna bilen eller cykeln utan att den skadas under tiden. Parkeringsplatser för cykel behöver förses med goda fastlåsningsmöjligheter och om möjligt vara väderskyddade. Vid planering av parkering för cykel i externa lägen ska hänsyn tas till variationen av cyklar, förutom vanliga cyklar bör det finnas plats för packcyklar, barncykelkärror och liknande cykelhjälpmedel.

## **Reglering och utformning**

Denna del av strategin syftar till att ge kommunen stöd i den praktiska hanteringen av kommunala parkeringsplatser vad gäller reglering och utformning. Den anger inte vilken reglering som ska gälla utan ger en teoretisk inriktning som kommunen kan

förhålla sig till. Utvecklingsområdena sammanfattas i rutorna nedan och beskrivs mer utförligt i efterföljande text.

### **Avgifter för bilparkering**

*Avgifter används som ett styrmedel för att leda önskad målgrupp till rätt yta. Avgiftsnivån är i balans med prissättningen på privata anläggningar och kommunen eftersträvar att så stor del av parkeringskostnaderna som möjligt bekostas av den som nyttjar parkeringen.*

Parkeringskostnaden är mycket låg för konsumenten i förhållande till vad en bilplats kostar. En bilplats i ett parkeringshus kan motsvara en kostnad på 100 000-400 000 kronor att anlägga plus underhållskostnader men denna kostnad är sällan exponerad för den som parkerar.

Ofta täcks kostnaden av hyresintäkter, skatter, fastighetspriser och liknande vilket innebär att de som inte har bil betalar för andras parkering. Man bör i så stor utsträckning som möjligt eftersträva ett system där den som väljer att köra bil också får betala.

Handelsidkare vill ofta att det ska vara gratis parkering, som ett sätt att locka kunder. Gratis parkering utan reglering leder ofta till att det saknas platser för besökare eftersom långtidsparkerande, ofta arbetstagare som kommer på morgonen, upptar ytan. Det ger sämre omsättning för handeln. Enligt VTI, statens väg- och transportforskningsinstitut, påverkar inte avgiftsnivån valet att besöka innerstaden i någon större utsträckning i medelstora städer med attraktiva centrum.

VTI har också kommit fram till att avgifter för boende bör baseras på ett fast pris under en längre period, t ex en månad, så att boende inte flyttar bilen dagtid. Om arbetsgivaren erbjuder goda parkeringsmöjligheter kommer en större andel anställda ta bilen till jobbet. I en annan undersökning från 2011 visar VTI att vid arbetsplatser där bilister fick leta och betala för parkeringen körde 20 procent av arbetstagarna bil till jobbet. Där det fanns fri parkering körde 58 procent av arbetstagarna bil. Det är en markant skillnad som tydligt visar hur avgifter kan påverka resandet.

Parkeringsavgifter är ett kraftfullt styrmedel som möjliggör för kommunen att styra rätt målgrupp till rätt parkeringsplats. Med hjälp av ökade avgifter eller en annan form av reglering kan kommunen styra fler till exempelvis Galaxen som är gratis. Kommunen ska våga ta betalt för allmän parkering, men ska samtidigt säkerställa att kostnaden är konsekvent, tydlig och transparant.

### **Tidsreglering för bilparkering**

*Tidsreglering används som ett styrmedel för att leda önskad målgrupp till rätt yta. Regleringen är i balans med den som tillämpas på privata anläggningar.*

Liksom parkeringsavgifter är tidsreglering av parkeringsplatser avgörande för kommunens möjlighet att styra olika målgrupper till rätt platser. Tillåter man parkering ett helt dygn på en plats som är avsedd för besökare i centrum är risken stor att ytan används av de som bor och arbetar i centrum.

Med det stora överskott av parkering som finns i Borlänge centrum idag är det möjligen inte ett stort problem, men det blir allt viktigare att hantera ju mer staden förtätas.

I bostadskvarter kan dygnsparkering leda till att färre tar bilen till jobbet. Det är också viktigt med långtidsparkering vid resecentrum och andra kollektivtrafiknoder för att möjliggöra att delar av resan sker med kollektivtrafik. I övrigt ska långtidsparkering undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Besöksparkering i centrum bör regleras med kortare tidsintervall för att säkerställa god omsättning på parkering och ökad tillgänglighet för dem som verkligen behöver ytan. Det gör att de som jobbar i centrum inte parkerar på platser som är avsedda för besökare.

För att frigöra mark är det viktigt att styra parkeringen till de mest markeffektiva anläggningarna, framförallt parkeringsgaragen. De markytor som man vill avlasta, för att på sikt kunna förtäta, ska därför vara mindre gynnsamt reglerade än den privata parkeringen och markytor dit kommunen vill styra bilisterna.

### **Parkering för rörelsehindrade**

*Alla bilplatser för rörelsehindrade uppfyller de kriterier vad gäller avstånd, antal och utformning som anges i parkeringsstrategin. Även placering och utformning av cykelställ i offentlig miljö följer råden i strategin.*

Ett särskilt tillstånd för parkering får utfärdas till rörelsehindrade personer med varaktigt funktionshinder som innebär att personen har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Tillståndet ger tillståndsinnehavaren rätt att parkera på vissa platser där det normalt inte är tillåtet att parkera eller under längre tid än vad som normalt är tillåtet. Hur parkering för rörelsehindrade ska planeras framgår av projektet "Tillgängliga bostadsområden" som genomförts av Sveriges handikappförbund år 2010. Det som anges nedan är hämtat från detta projekt och ska vara vägledande i Borlänge planering av parkering för rörelsehindrade.

Bilparkeringsplatser för rörelsehindrade ska finnas i anslutning till målpunkter som vårdcentraler, affärscentrum, apotek och andra offentliga lokaler, inom 10 meter från entrén där det är möjligt och max 25 meter från entrén. På anläggningar med 10-100 bilplatser ska fem procent vara parkering för rörelsehindrade och som minst två platser. Om anläggningen har fler än 100 bilplatser ska tre procent vara parkeringar för rörelsehindrade och som minst fem platser.

Bilplatserna för rörelsehindrade ska vara så breda att de medger in- och urstigning med rullstol från bilens båda sidor eller genom ramp på sidan av bilen. Finns bara en parkeringsplats för rörelsehindrade ska den vara minst fem meter bred, om det finns flera platser kan något mindre bredd accepteras om in- och urstigning enligt ovan kan tillgodoses. Parkeringsficka längs kantsten ska vara minst sju meter lång och 3,6 meter bred. Den ska vara i samma nivå som gatan och det ska finnas avfasning mellan gata och trottoar i omedelbar anslutning till platsen. Platsen får ha en högsta lutning på 1:50 för att inte försvåra in- och urstigning. Parkeringen ska också vara korrekt och tydligt skyltad och om möjligt ha belysning.

Det finns ingen specifik vägledning för parkering för rörelsehindrade cyklister utan cykelparkering ska generellt planeras för att underlätta för rörelsehindrade. Cykelparkering ska finnas i närheten av frekvent använda målpunkter. De ska placeras utanför gångbanan, om det inte är möjligt ska det finnas en tydlig angränsning i form av kantsten eller liknande. Man bör inte placera cykelställ intill husfasader eftersom synskadade har behov av hinderfrihet. Synskadade har svårt att upptäcka cykelställ som är låga, tunna och metallfärgade och sådana bör därför undvikas. På platser där

det frekvent vistas rörelsehindrade, t ex vid vårdcentraler eller butiker, bör det finnas plats för specialcyklar.

### **Utveckling och innovation**

*En utredning genomförs för att se hur väl befintligt parkeringssystem för cykel och bil är anpassat för olika typer av fordon. Parkeringssystemet anpassas kontinuerligt på ett sätt som stimulerar innovation och utveckling och som leder till ett mer miljö- och klimatvänligt transportsystem.*

Innovativa lösningar och ny teknik förändrar ständigt fordonsflottan, både för cykel och för bil. Översiktsplanen säger att Borlänge ska gå före för att öka det hållbara resandet. Det finns även miljömål som ställer krav på miljövänligare transporter. Borlänge ska därför ligga i framkant när det gäller innovativa lösningar. Kommunen ska stimulera utvecklingen genom att möta de behov som innovationen ställer krav på. Det blir allt vanligare med elfordon, både bil och cykel, vilket ställer krav på parkeringsplatser med laddstationer.

När det gäller cykeln blir det allt vanligare med nya modeller, t ex lastcyklar, hopfällbara cyklar och barncykelkärror. Det innebär dels att cykeltrafiken behöver större ytor, vilket är i enlighet med kommunens översiktsplan. Det innebär också att cykelparkeringarna behöver bli säkrare eftersom värdet på cyklarna ökar. Under delar av året finns också behov av parkering för motorcyklar vilket kan lösas med innovativa metoder.

I ett första skede ska kommunen se över vilka behov som finns idag och svara på om behoven är tillgodosedda. Den befattning som är ansvarig för parkeringsfrågor i kommunen ska kontinuerligt följa utvecklingen och säkerställa att systemet anpassas i takt med den tekniska utvecklingen.

## **Effektiv markanvändning**

Denna del av strategin syftar till att ge kommunen verktyg att skapa mer ändamålsenlig och yteffektiv parkering. Den anger konkret vilka insatser som kan göras för att minimera behovet av ny bilparkering och är således direkt intressant för de fastighetsägare och exploatörer som vill bygga nytt, bygga om eller ändra användningen av sin fastighet. Utvecklingsområdena sammanfattas i rutorna nedan och beskrivs mer utförligt i efterföljande text.

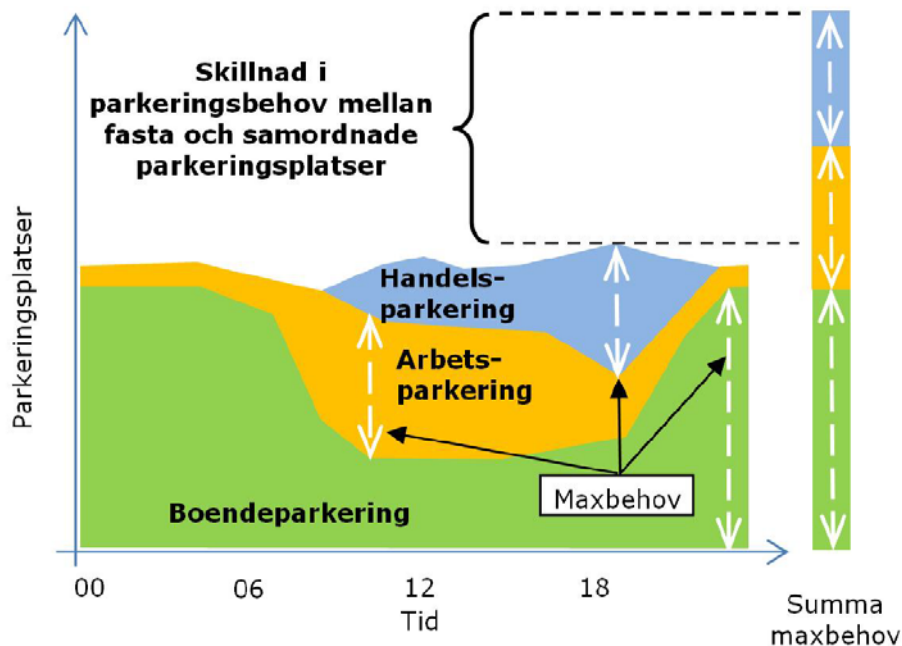
### **Samnyttjande av bilparkering**

*Kommunen verkar aktivt för att möjliggöra samnyttjande av bilparkering där det är möjligt.*

Genom att samnyttja bilplatser för flera olika lokaler och funktioner kan en effektivare markanvändning uppnås. Parkeringsytan dimensioneras för den tid då det totala behovet av bilplatser är som störst. En förutsättning för att samnyttjande ska fungera är att bilplatserna inte är reserverade, att det är rimliga gångavstånd mellan parkering och lokaler samt att lösningen är varaktigt bestående.

Figuren nedan illustrerar hur parkeringsbehoven för boende, anställda och besökare förändras över dygnet. Boende har sitt maximala parkeringsbehov under sena kvällar och nätter, anställdas behov av parkering korrelerar generellt med ordinarie arbetstid och besökares behov av parkering är som störst timmarna efter ordinarie arbetstid.





Figur 2. Skillnad i parkeringsbehov under olika tider på dygnet

Tabellen nedan är ett exempel från Göteborgs parkeringsnorm 1988 och bygger på en beräkning av hur stor andel av olika gruppers parkeringar som används olika tider på dygnet och veckan. En belägningsgrad på 80 procent för bostäder innebär att 80 procent av de boendes parkeringsplatser används under tillfället. Graderna i tabellen kan användas som utgångspunkt när samnyttjande är aktuellt. Fastighetsägaren och kommunen bedömer tillsammans huruvida exempelgraderna är rimliga för den aktuella exploateringen och vid behov justeras graderna. Resultatet från genomförd belägningsstudie kan användas som vägledning.

Lokaltyp	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder	80 %	80 %	80 %	100 %
Boendebesökare	30 %	70 %	40 %	50 %
Industrier	70 %	10 %	5 %	10 %
Kontor	70 %	20 %	10 %	20 %
Butiker	40 %	70 %	100 %	-
Skolor	90 %	10 %	5 %	-
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Restauranger	75 %	40 %	60 %	-

Tabell 1. Dimensionerande belägningsgrader

Som exempel kan vi anta att en fastighetsägare ska bygga både bostäder och kontor på en fastighet eller på två närliggande fastigheter. Enligt parkeringstalen krävs 30 bilplatser för bostäderna och 50 för kontoret. För de fyra tidpunkterna i tabellen ovan kan den förväntade beläggningen beräknas enligt följande:

Tidpunkt	Bilplatsbehov bostäder	Bilplatsbehov kontor	Sammanlagt bilplatsbehov
Vardag 10-16	$30 \cdot 80 \% = 24$	$50 \cdot 70 \% = 35$	59 bilplatser
Fredag 16-19	$30 \cdot 80 \% = 24$	$50 \cdot 20 \% = 10$	34 bilplatser
Lördag 10-13	$30 \cdot 80 \% = 24$	$50 \cdot 10 \% = 5$	29 bilplatser
Natt	$30 \cdot 100 \% = 30$	$50 \cdot 20 \% = 10$	40 bilplatser

Tabell 2. Beräkning av dimensionerande tidpunkt för samnyttjande

Exemplet visar att den totala efterfrågan på bilplatser är som störst på vardagar 10-16 vilket innebär att denna tid blir dimensionerande. Genom samnyttjande kan fastighetsägaren därmed bygga 59 bilplatser istället för 80.

Samnyttjande är en nytta för fastighetsägaren som slipper onödiga kostnader för anläggning och underhåll. Det är också en nytta för kommunen som frigör värdefull mark till andra ändamål, vilket är i enlighet med målsättningarna. Samnyttjande bör alltid övervägas i samband med nybyggnadsprojekt men kan också implementeras i efterhand där man behöver frigöra mark.

Samnyttjade cykelparkeringar är givetvis också en möjlighet men bedöms inte nödvändigt att planera för. Det beror dels på att kommunen inte eftersträvar färre parkeringsplatser för cykel och dels på att det sällan finns reglering som särskilt öronmärker cykelparkering för olika brukare.

### **Parkeringsköp**

*Kommunen stimulerar aktivt parkeringsköp i de fall det kan möjliggöra eller underlätta förtätning. Kommunen tar fram en avtalsrättslig rutin för hantering och uppföljning av parkeringsköp.*

Förtätningens viljan i centrum ställer krav på effektiva lösningar för bilparkering. Det gäller att vara flexibel med var parkering anordnas. Parkeringsköp innebär att en fastighetsägare kan köpa bilplatser av kommunen på annan fastighet i de fall man inte klarar att bygga så många platser på den egna fastigheten som kommunens norm anger. Exempel på situationer när parkeringsköp behövs är när fastigheten är mycket liten och det inte alls finns något utrymme för parkering, eller vid förtätning av befintlig byggnad, t ex anordnande av vindsvåning. Med hjälp av parkeringsköp skapas ökade förutsättningar att samnyttja bilparkering. Metoden kan således användas som styrmedel för att underlätta förtätning. Det finns två olika metoder för parkeringsköp; friköp och avlösen.

#### **Friköp**

- Fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen
- Kommunen åtar sig i gengäld att anlägga parkeringsplatserna
- Beloppet ska motsvara anläggningskostnaderna

#### **Avlösen**

- Fastighetsägaren förbinder sig till ett långsiktigt åtagande att hyra de bilplatser som fastigheten kräver
- Hyran ska involvera anläggningens årskostnader (med avdrag för eventuella årsintäkter)
- I vissa fall bidrar fastighetsägaren också till anläggningskostnaden för bilplatserna

Kommunen kan tillsammans med stadens byggherrar utreda hur mycket det kostar att anlägga olika typer av bilparkeringsplatser i Borlänge. Därefter kan man anta en avgiftschablon för parkeringsköp vilket underlättar hanteringen för kommunen. Eftersom anläggningskostnaderna påverkas av platsspecifika förutsättningar bör avgifterna sättas i ett intervall.

Det är inte tillåtet att köpa parkering på allmän platsmark då dessa platser ska vara allmänt tillgängliga. Kommunen måste därför ha tillgång till platser på kvartersmark som kan användas till parkeringsköp. Om kommunen vill koncentrera parkeringsköp

till en eller ett par ytor måste man alltså säkerställa att dessa ytor är detaljplanerade på ett sätt som möjliggör parkeringsköp. Kommunen har inga parkeringsgarage eller parkeringshus vilket innebär att parkeringsplatser i markplan måste öronmärkas för ändamålet på lång sikt. Den eller de ytor som kommunen väljer att utveckla för parkeringsköp ska alltså inte förtätas.

Om kommunen planerar att bygga en ny parkeringsanläggning kan man ta tillfället i akt och bjuda in fastighetsägare till en diskussion om parkeringsköp. Det gäller inte minst ägare till äldre fastigheter som kan ha behov av mer bilparkering. För att parkeringsköp ska kunna övervägas krävs att det är ett acceptabelt avstånd mellan fastigheten och parkeringsanläggningen.

Om parkeringen ska lösas i en ny anläggning kan en kortare provisorisk lösning i de flesta fall accepteras, under förutsättning att anläggningen är färdigställd inom rimlig tid. Av parkeringsköpets avtal ska det tydligt framgå hur många bilplatser avtalet gäller, vilken anläggning som ska användas, och vad anläggningen har för öppettider och tillgänglighet.

Tidpunkten för upplåtelse av anläggning och eventuell provisorisk lösning ska framgå liksom avtalstidens längd. Det är viktigt att avtalet innehåller en garanti för varaktighet och vad som gäller kring uppsägning, ändring eller upphävning av villkoren. Vad gäller kostnader ska avtalet precisera pris per bilplats och tidpunkt för fullgörande av betalning. Det är av yttersta vikt att avtalet i första hand knyts till fastigheten och inte till nuvarande fastighetsägare. Det är också bra att betona att skyldigheten att uppfylla parkeringsbehovet kvarstår även efter avtalets slut.

Om en fastighetsägare har köpt ett visst antal platser och efterfrågan på bilplatser minskar, t ex i samband med ombyggnad eller ändrad användning, ska det inte vara möjligt att återbetalas. Eftersom parkeringsköpet är en form av servitut kan fastighetsägaren heller inte sälja vidare de platser man inte behöver. Med anläggningsägarens medgivande kan man dock säga upp eller överlåta gällande avtal och på så vis frigöra sig överskottet. Om kommunen behöver vägledning för avtalskrivning finns exempel på paragrafer i Parkeringslexikon (1990).

### **Grönt parkeringsköp**

*Kommunen uppmanar fastighetsägares initiativ och möjliggör gröna parkeringsköp i innerstaden. Eftersom det finns begränsad forskning kring effekter av olika åtgärder upprättar kommunen ett system för uppföljning.*

Om fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärder som stimulerar ett mer hållbart resande och därmed bidrar till ett minskat bilparkeringsbehov, kan denne få anlägga färre bilplatser än vad kommunens parkeringstal anger. Initiativet ska komma från fastighetsägaren i samband med planläggning och presenteras för kommunen som bedömer om och i vilken utsträckning reduktion ska beviljas. Gröna initiativ från fastighetsägarna ska uppmanas av kommunen eftersom det bidrar till att uppfylla översiktsplanens mål om ett hållbart resande. Kommunen måste dock säkerställa att fastighetsägaren verkligen gör vad den åtagit sig.

För att ”gröna åtgärder” ska ge effekt måste det finnas konkurrenskraftiga alternativ till bilen. På landsbygden där det är för långt att cykla till staden ger inte cykelfrämjande insatser samma effekt som mitt i centrum. Där utbudet med kollektivtrafik är glest ger inte gratis busskort samma effekt som en lokalisering nära resecentrum. Grönt parkeringsköp är därför primärt tillämpningsbart i innerstaden.

Fysiska åtgärder är i regel mer bestående över tid än beteendepåverkande åtgärder och bör därför värderas högre. Åtgärderna ska vara långsiktiga.

Det finns en uppsjö av åtgärder som kan leda till minskat bilparkeringsbehov, vissa ger effekt för alla brukare medan andra riktar sig antingen mot boende eller mot företag. Tabellen nedan visar exempel på åtgärder, vilken målgrupp de riktar sig mot (B=boende och F=företag) samt hur stor effekt åtgärden får. Observera att listan endast anger exempel och att fastighetsägaren kan föreslå andra åtgärder.

Exempel på åtgärd	Mål-grupp	Effekt
Informationsinsatser i tidigt skede som belyser vilka hållbara resealternativ som finns tillgängliga	B/F	Liten
Marknadsföring av bilfri livsstil	B	Liten
Lätt tillgängliga cykelparkeringar med särskilt goda fastläsningsmöjligheter och väderskydd	B/F	Liten
Inrättande av låncykelsystem	F	Liten
Prova-på-kort för kollektivtrafiken till nyinflyttade eller nyanställda	B/F	Medel
Tillgång till "cykelverkstad" med verktyg, ladduttag för elcykel, tvättmöjligheter mm.	B/F	Medel
Cykelpool med olika typer av cyklar t ex lastcykel, vikbar resecykel, barncykelkärra och elcyklar	B/F	Medel
Kylskåp i entréplan för mottagande av varor med hemkörning	B	Medel
Stadigvarande subvention av månadskort för kollektivtrafik	B/F	Hög
Ekonomiskt bidrag till den som cyklar eller åker kollektivt till arbetsplatsen	F	Hög
Hög månadsavgift för bilparkeringsplatser	B/F	Hög
Bilpool	B/F	Hög

**Tabell 3. Exempel på åtgärder som kan leda till reduktion av parkeringstal**

Åtgärder med liten effekt bedöms kunna minimera bilparkeringsbehovet med upp till ca 5 procent förutsatt att flera "enkla" åtgärder samordnas i ett paket. En enskild åtgärd med liten effekt bedöms inte ge incitament för reduktion.

Åtgärder med medelstor effekt bedöms kunna minimera bilparkeringsbehovet med ca 5-10 procent. 5 procent är ett riktvärde för enskilda insatser medan ett paket av medelstora åtgärder kan ge reduktion upp till 10 procent.

Åtgärder med hög effekt bedöms kunna minimera bilparkeringsbehovet med ca 10-20 procent. Det är generellt lättare att påverka de anställdas resor varför 10 procent i regel gäller åtgärder för boende och 20 procent gäller åtgärder för anställda. Liksom övriga effektnivåer ger ett paket av flera "avancerade" åtgärder incitament för större reduktion än en enskild åtgärd.

Bilpooler bedöms ha särskilt hög effekt och kan vända sig till både boende och företag. Trivector har nyligen genomfört en studie, där, de analyserade effekten av bilpooler i Stockholm, Göteborg och Malmö. De kom fram till att en (1) bilpoolsplats i genomsnitt ersätter 4-6 privata bilar. Om fastighetsägaren åtar sig att bilda en bilpool med två fordon innebär det således att ca 10 privata bilplatser kan undvaras. Studiens resultat kan inledningsvis vara vägledande vid bedömning av reduktion för bilpooler i Borlänge.

Reducerade parkeringstal är ett relativt nytt koncept i svensk planering och det finns få forskningsunderlag som visar hur mycket resandet verkligen förändras till följd av olika åtgärder. Den forskning som finns belyser inte hur förutsättningarna skiljer sig mellan olika typer av kommuner med hänsyn till exempelvis resvanor,

befolkningstäthet och geografisk kommunyta. De reduktionsmöjligheter som anges i strategin ska därför ses som ett test i samband med att Borlänge angriper reduktion för första gången. Därför är det av största vikt att kommunen från början är noga med att dokumentera beviljad reduktion, att man samlar avtalen som skrivits och att man kontinuerligt följer upp åtgärdernas faktiska inverkan. Uppföljningen kan åläggas fastighetsägaren i avtalet. Kommunen måste regelbundet se över villkoren för reduktion så att de speglar verkligheten. Uppdatering sker förslagsvis vid varje ny mandatperiod.

## Organisation och samordning

Denna del av strategin syftar till att ge kommunen stöd i frågor som rör ansvar, samordning och samverkan med andra aktörer, såväl internt inom kommunkoncernen som externt mot privata parkeringsaktörer. Utvecklingsområdena sammanfattas i rutorna nedan och beskrivs mer utförligt i efterföljande text.

### Kommunens operativa arbete

*För att säkerställa att parkeringsfrågorna samordnas och utförs i enlighet med parkeringsstrategin ska det finnas en funktion som har ett övergripande ansvar för parkering, samt stödjande funktioner hos de olika förvaltningar och bolag som arbetar med parkeringsfrågor.*

I Borlänge finns en struktur där flera verksamheter arbetar med parkeringsfrågor. Inom samhällsbyggnadssektorn finns bygg- och kartkontoret som handlägger bygglov och plan- och markkontoret som handlägger detaljplaner, översiktsplan mm. Båda kontoren hanterar därmed reglering av parkering. Trafikplanering, anläggning och underhåll av parkering sker i bolaget Borlänge Energi. Det finns en risk att frågor trillar mellan stolarna eller att dubbelarbete sker och det behövs därför en struktur med tydlig ansvarsfördelning. Den fördelningen tydliggörs genom de mandat som de olika kontoren har från politiken samt från denna strategi.

För att minska sårbarheten som kommunens organisation kan medföra ska det finnas mandat för en övergripande funktion att bevaka och samordna parkeringsfrågor inom kommunen. Ansvaret bör inkludera uppföljning av parkeringsstrategin, planering av aktiviteter och kontroll att beslutade åtgärder utförs. Inom övriga kontor som arbetar med parkeringsfrågor bör mandat ges till en funktion att bevaka de parkeringsfrågor som kontoret är ansvarig för. De ansvariga ska med jämna mellanrum uppdatera parkeringsnormerna och vägleda sina medarbetare i hanteringen av dessa. Samverkan mellan kontoren bidrar till att parkeringsfrågan behandlas likvärdigt i olika situationer. Det ger nytta för kommun, invånare och företagare.

### Parkeringsbolag

*Möjligheten att bilda ett parkeringsbolag utreds.*

I flera svenska kommuner, t ex Falun, Uppsala och Malmö finns parkeringsbolag som drivs av kommunen tillsammans med privata parkeringsaktörer, och flera kommuner utreder möjligheten att införa någon form av parkeringsbolag. Bolagen samordnar t ex skyltning, utformning och betalsystem för att få en enhetlig parkering. Det innebär ökade möjligheter för kommunen att få kontroll över parkeringssystemet som helhet. Borlänge Energi har börjat utreda huruvida ett bolagskoncept kan vara intressant att initiera i Borlänge. Utredningen är fristående från parkeringsstrategin som därför inte behandlar frågan närmare.

## Allmän parkering i privat regi

*Kommunen har beredskap att hantera Borlänge centrums behov av bilparkering på kommunal mark och pekar ut prioriterade ytor för långsiktigt parkeringsändamål, samt verkar för att ingå långsiktiga avtal med privata parkeringsaktörer.*

I Borlänge centrum finns drygt 760 privata bilparkeringsplatser för allmänheten, varav 126 på mark och 635 i garage. Den privata parkeringen utgör 34 procent av det totala utbudet av allmän bilparkering i centrum. För Borlänge Energi som ansvarar för underhåll och skötsel kan det uppfattas som en styrka att det finns många privata parkeringar eftersom bolagets insatser begränsas. Ur planeringssynpunkt är det dock negativt för kommunen att sakna rådighet över parkeringarna, de mest uppenbara nackdelarna är följande:

- Privata parkeringsägare är inte bundna att erbjuda parkering till allmänheten utan kan bestämma sig för att hyra ut platserna privat
- Privata parkeringsägare kan välja att reglera sina parkeringsplatser på ett sätt som strider mot kommunens målsättningar om hållbar utveckling
- Kommunen har begränsad möjlighet att erbjuda parkeringsköp (se kategori effektiv markanvändning) eftersom det förutsätter att kommunen har egna anläggningar av tillräcklig omfattning samt möjlighet att knyta långa avtal (ca 25 år) med den som köper parkering av kommunen, vilket förenklas om man har kommunala parkeringshus/garage

Riskerna som privat parkering innebär för kommunen påverkar möjligheten att förtäta staden. Om kommunen ägde all parkering kunde man med fria händer ta bort stora delar av markparkeringen och fylla parkeringsgaragen, som ju är mer markeffektiva. Som det ser ut nu kan kommunen inte långsiktigt räkna med att det privata utbudet av allmän bilparkering kvarstår och måste därför vara mer restriktiv i sin förtätning. Samtidigt är det viktigt att värna om den privata parkeringen och att arbeta för långsiktiga avtal med privata aktörer.

Med det sagt finns fortfarande stora möjligheter för kommunen att förtäta, men man måste ha beredskap att hantera parkering på egen mark eller på sikt i egna parkeringshus/garage. Detta är viktigt att hantera i den fördjupade översiktsplanen som tas fram för staden. Det kan i praktiken räcka att öronmärka ett par platser som vid behov kan utvecklas till parkering i flera plan. Då kan kommunen successivt avveckla andra parkeringsplatser. Ett annat sätt att ge kommunen ökad kontroll över den långsiktiga planeringen är att samverka med privata aktörer inom ramen för ett gemensamt bolag, vilket utreds separat.

### 3. Parkeringsstrategin i korthet

#### PLANERING

Parkering integreras i all samhällsplanering, kunskapen om hur parkering påverkar och påverkas av resor, bebyggelselokalisering och andra faktorer sprids inom de förvaltningar som arbetar med planering.

En beläggningsstudie för stadens cykelparkeringar tas fram och kompletteras med en plan för utveckling. Fler än 700 av de bilplatser som finns i centrum 2016 kan tas bort utan att parkeringssystemet får ett underskott.

Innan beslut fattas om att bebygga befintliga parkeringsytor identifieras befintliga och tillkommande brukargrupper och alternativa parkeringsmöjligheter för dessa säkerställs.

Bilparkering på gata avses i första hand för tillfällig angöring/korttid, i andra hand för boende, och i sista hand för anställda. Parkering på tomtmark avses i första hand för boende, i andra hand för besök och kunder, och i tredje hand för anställda.

Parkering för cykel ska alltid finnas nära målpunkten, liksom bilparkering för rörelsehindrade. Mellan bostad och bilparkering accepteras ett gångavstånd upp till 400 meter och mellan arbetsplatser och bilparkering ett gångavstånd på 600 meter.

En plan för vilka gator som primärt ska användas för ledning till stadskärnans bilparkeringar ska tas fram och dessa gator ska förses med en tydlig och enhetlig skyltning.

Det finns beredskap att anordna parkering för cykel och bil vid busshållplatser utanför centrum. Utbudet ska motsvara efterfrågan och stimulera ökat resande med buss.

#### REGLERING OCH UTFORMNING

Avgifter används som ett styrmedel för att leda önskad målgrupp till rätt yta. Avgiftsnivån är i balans med prissättningen på privata anläggningar och kommunen eftersträvar att så stor del av parkeringskostnaderna som möjligt bekostas av den som nyttjar parkeringen.

Tidsreglering används som ett styrmedel för att leda önskad målgrupp till rätt yta. Regleringen är i balans med den som tillämpas på privata anläggningar.

Alla bilplatser för rörelsehindrade uppfyller de kriterier vad gäller avstånd, antal och utformning som anges i parkeringsstrategin. Placering och utformning av cykelparkeringar i offentlig miljö följer de rekommendationer som ges i strategin.

En utredning genomförs för att se hur väl befintligt parkeringssystem för cykel och bil är anpassat för olika typer av fordon. Parkeringssystemet anpassas kontinuerligt på ett sätt som stimulerar innovation och utveckling samt leder till ett klimat- och miljövänligare transportsystem.

Kommunen verkar aktivt för att möjliggöra samnyttjande av bilparkering där det är möjligt.

Kommunen stimulerar aktivt parkeringsköp i de fall det kan möjliggöra eller underlätta förtätning. Kommunen tar fram en avtalsrättslig rutin för hantering och uppföljning av parkeringsköp.

Kommunen uppmuntrar fastighetsägares initiativ och möjliggör gröna parkeringsköp i innerstaden. Eftersom det finns begränsad forskning kring effekter av olika åtgärder upprättar kommunen ett system för uppföljning.

För att säkerställa att parkeringsfrågorna samordnas och utförs i enlighet med parkeringsstrategin ska det finnas en funktion som har ett övergripande ansvar för parkering, samt stödjande funktioner hos de olika förvaltningar och bolag som arbetar med parkeringsfrågor.

Möjligheten att bilda ett parkeringsbolag utreds.

Kommunen har beredskap att hantera Borlänge centrum behov av bilparkering på kommunal mark och pekar ut prioriterade ytor för långsiktigt parkeringsändamål, samt verkar för att ingå långsiktiga avtal med privata parkeringsaktörer.