

Program

Styrdokument

Program för parkering

Antaget av: Kommunfullmäktige
Datum: 2023-06-21 § 127
Gäller från och med: 2023-06-21
Ansvar uppföljning/uppdatering: Samhällsbyggnadschef



ULRICEHAMNS
KOMMUN

Våra styrdokument

[Normerande]

Policy - Vår hållning, övergripande

Riktlinjer - Rekommenderade sätt att agera

Regler - Absoluta gränser och ska-krav

[Aktiverande]

Strategi - Avgörande vägval och strategiområden från fullmäktigeberedningar

Program - Avgörande vägval och programområden från andra än fullmäktigeberedningar

Plan - Uppdrag, tidsram och ansvar

Innehåll

1	Bakgrund.....	4
2	Syfte.....	4
3	Nulägesbeskrivning.....	4
3.1	Befolkningsutveckling	4
3.2	Bilnehav.....	5
3.3	Parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade	6
3.4	Parkeringsplatser för bussar, motorcyklar och andra fordonstyper	6
4	Parkeringsundersökning och beläggningsmätning.....	7
4.1	Blått område - centrumnära.....	7
4.2	Gult område - utvecklingsområde.....	8
5	Styrmedel	8
5.1	Avgift.....	8
5.2	Tidsreglering	9
5.3	Nyttoparkering.....	9
6	Programområden	9
6.1	Tillgänglig stad.....	9
6.2	Effektiv markanvändning.....	11
6.3	Attraktiv stadsmiljö	12
6.4	Mer hållbart resande.....	13

1 Bakgrund

Ulricehamns kommun har det övergripande ansvaret för parkeringsplanering. Behovet av parkering påverkas av en rad olika faktorer såsom boendetäthet, arbetsplatskoncentration, besöksmål som handel och andra allmänna inrättningar.

I översiktsplanen Ulricehamn 2040 anges bland annat att centralorten Ulricehamn behöver utvecklas för att klara en ökad befolkning. Stadens utbud av gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver erbjudas som huvudalternativ vid förtätning av centralorten, för att klara en hållbar stadsutveckling.

2 Syfte

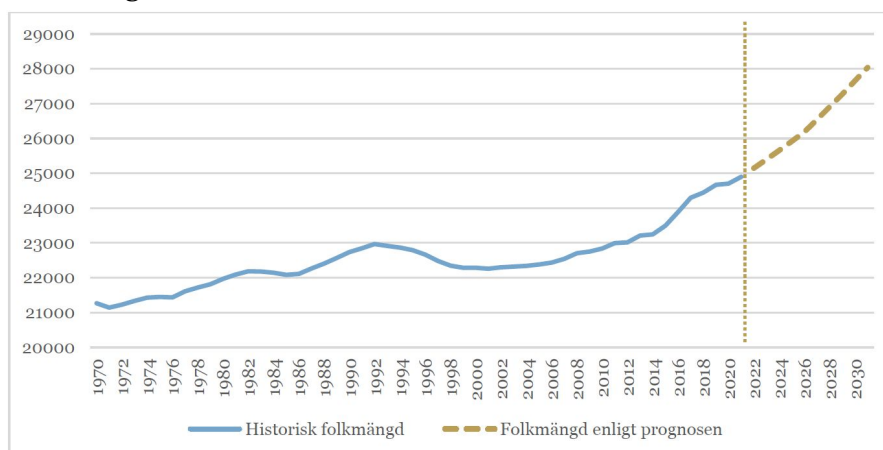
Syftet med programmet är att beskriva kommunens övergripande viljeriktning gällande parkering. Programmet avser även skapa förutsättningar för en mer effektiv markanvändning för en attraktiv och hållbar stad.

3 Nulägesbeskrivning

Ulricehamns nuvarande trafikplanering och fördelning av parkeringsplatser grundar sig på arbeten som genomförts under perioden 1991–1992. I detta avsnitt redovisas en överblick av dagens parkeringssituation.

3.1 Befolkningsutveckling

Ulricehamns kommun växer och i befolkningsprognosen år 2022 redovisar huvudprognosen en brant ökning i jämförelse med den historiska utvecklingen. År 2022

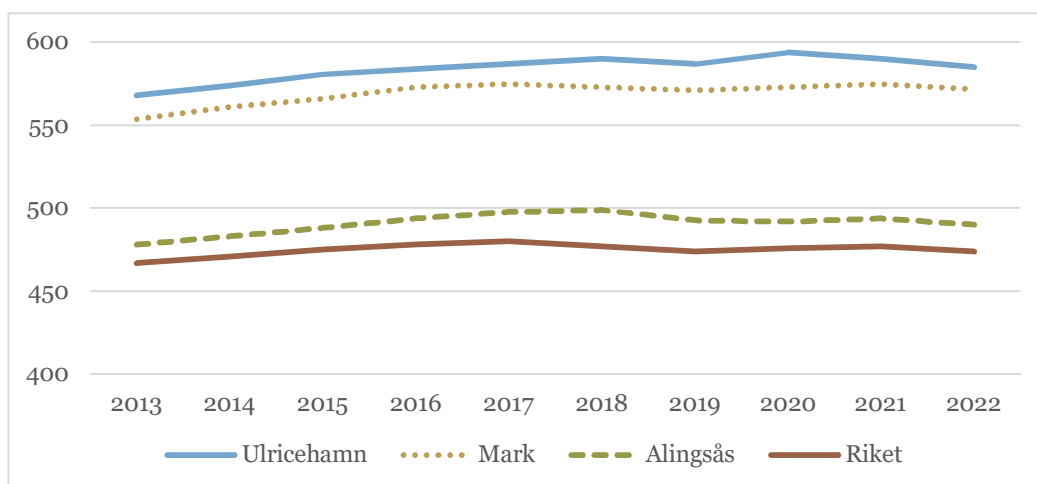


Figur 1 Bild över befolkningsutvecklingen

3.2 Bilinnehav

Ägandet av personbilar i trafik fördelat till befolkningen, inklusive juridiska personer, uppgår till 585 bilar/1000 invånare år 2022, vilket är jämförbart med 2016 års siffror, men är en viss ökning över en 10-årsperiod.

I huvudsak följer bilinnehavet befolkningsutvecklingen i Ulricehamns kommun, men i jämförelse mot riket och andra jämförbara kommuner är Ulricehamn en biltätare kommun.



Figur 2 statistik över bilinnehav

Utöver biltäthet finns andra fordonsslag som påverkar Ulricehamns trafikbild. I tabellen nedan redovisas ett antal fordonsslag som särskilt ökar i Sverige och så även i Ulricehamns kommun.

Tabell 1 Statistik över antal fordon i kommunen

Fordonsslag	Antal registrerade år 2013	Antal registrerade år 2022	Andel per 1000 inv. 2022	Procentuell skillnad
Personbil	13 137	14 683	585	+12%
A-traktor	55	280	11	+509%
Mopedbil	13	80	3	+615%
Lätt lastbil	1 322	1 659	66	+26%
Husbilar *	417	536	21	+28%

* Inklusive avställda fordon, registrerade personbilar och lätta lastbilar som är husbilar, tillgänglig statistik från 2017 och 2022.

Av skattetekniska skäl registreras även vissa personbilar idag som lätt lastbil. Utöver ovanstående statistik finns även 3557 personbilar som är avställda, varav 449 är husbilar. Skatteregler har förändrats vilket gör att vissa fordon inte brukas året runt då fordonsskatten beräknas på fordonens utsläpp. Hit hamnar en betydande majoritet av till exempel husbilar, eller andra större och effektstarka personbilar.

3.3 Parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade

Plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap. 9§ punkt 3, anger att tomten ska ordnas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på andra sätt använda tomten.

Även Kommunallagen (2017:725) 1 kap. 3§ anger att kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Således finns det inte bara skäl eller krav på att uppföra parkeringsplatser för rörelsehindrade allra närmast besöksmål eller allmänna inrättningar.

I Ulricehamn finns 25 stycken parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade på allmän platsmark som har ett särskilt parkeringstillstånd. I vissa fall är dessa tidsbegränsade för att kunna nyttjas av flera, men i övrigt är inga avgiftsbelagda eller särskilt reserverade på allmän plats. Fler parkeringsplatser för rörelsehindrade finns även på kommunal och privat kvartersmark.

3.4 Parkeringsplatser för bussar, motorcyklar och andra fordonstyper

I nuvarande parkeringsreglering har huvuddelen av Ulricehamns tidsreglerade parkeringar endast varit reserverade för personbil, med några få undantagsfall. Tidigare trafikutredning ville undvika tung trafik i stadskärnan, vilket idag står i konflikt med både logistiktransporter och fordon som är registrerade som något annat än personbil. Där det har varit möjligt har denna begränsning succesivt tagits bort där tillgängligheten eller ändamålet inte har begränsat andra som behöver parkering.

Husbilar parkeras ofta både centrum- och sjönära. Fordonet kan vara skrymmande och ta upp mellan två till fyra bilplatser beroende på utbredning. En husbil parkeras ofta över längre tid vilket kan stå i konflikt med andra behov att ransonera tillgänglig parkering. Andra fordonstyper såsom släp, husvagnar och lastbilar parkeras sporadiskt inom Ulricehamn. Ofta med annat ändamål än att ta del av stadens utbud. Husvagnar parkeras ofta under flera dygn på vår och höst, ibland på platser där andra fordon är i behov av parkering för till exempel arbete eller boende. Förekomst av båtsläp sker sporadiskt på allmän plats i terräng eller vid Ulricehamns sjönära parkeringsplatser.

Två parkeringsplatser finns ordnat för bussar vid Grodparcken och Ulrikaparken. Syftet med dessa är att abonnerade- eller turistbussar kan komma nära målpunkter i staden. Särskild parkering för MC finns inte ordnad på någon plats.

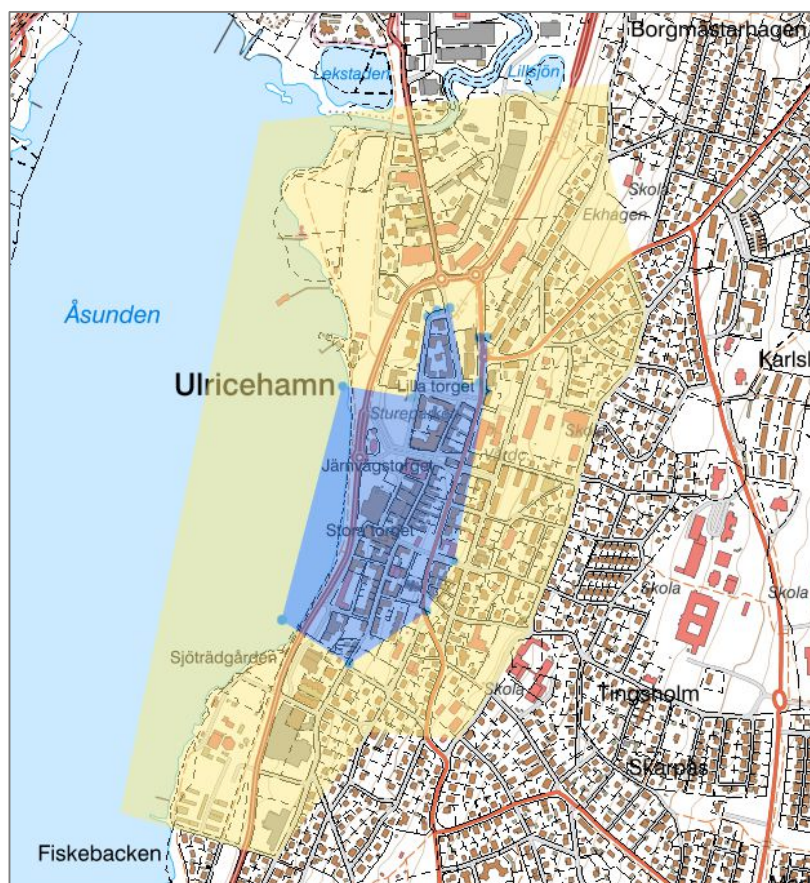
4 Parkeringsundersökning och beläggningsmätning

För att inventera nuvarande parkeringsvanor och önskade parkeringsbehov genomförde Ulricehamns kommun en enkätundersökning våren 2022. Cirka 1200 särskilt utvalda bilparkerare delgavs möjligheten att besvara fem frågor på kommunens hemsida om parkering i Ulricehamn. 252 personer valde att svara på enkäten och gav en förenklad bild över parkeringssituationen i Ulricehamns centrum.

I följande avsnitt redovisas två geografiska områden som har inventerats. Dessa kan sammanfattas som en centrumnära del med handel och andra besöksmål, samt ett område direkt utanför stadskärnan med en blandning av bostadsutveckling och arbetsplatser. Ulricehamns kommun har även vid ett flertal tillfällen över tid kontrollräknat antal parkerade bilar i Ulricehamns centrum för att på så sätt mäta beläggningsgraden av parkeringarna.

4.1 Blått område - centrumnära

Inom det centrumnära området finns idag 252 allmänna parkeringsplatser, av dessa är den totala beläggningsgraden vardagar dagtid cirka 60%. Däremot kan beläggningsgraden vid exempelvis Järnvägstorget och Stora torget vara så hög som 80–90%. Gator som Sturegatan, Boråsvägen och Storgatan har vanligtvis endast en beläggningsgrad på 55%.



Inom detta centrumnära område finns tidsbegränsningar mellan femton minuter till två timmar för att ransonera tillgänglig parkering. Cirka 85% av de som parkerar har mindre än 200 meter till sin målpunkt från parkeringen de väljer inom området. Cirka 880 personer bor i området, och över 70 % är i åldern 18–85 år med ett möjligt bilnehav.

4.2 Gult område - utvecklingsområde

Utanför den centrumnära området finns ett utvecklingsbart område med blandad bebyggelse. Såväl offentlig verksamhet, handel, bostäder och större arbetsplatser finns lokaliserade här. Det finns cirka 970 allmänna parkeringsplatser som samutnyttjas i olika omfattning av både boende (25%) och arbetande (70%) i området. Det är få parkeringsplatser som nyttjas för handel eller besök.

Ungefär 1 750 personer bor i området och beläggningsgraden varierar, under dagtid på vardagar nås en beläggningsgrad på cirka 55% inom hela området, men beroende av målpunkt för arbete eller boende sker skiftningar i tillgänglighet. Marknadsplatsen nyttjas till 70–98% dagtid, men utanför centrumhandels öppettider nyttjas endast cirka 20% av parkeringsplatserna. Vissa gator inom området har en låg beläggningsgrad dagtid på vardagar, men hög beläggning på kvällar, nätter och helger då närboende nyttjar dessa.

5 Styrmedel

Utbudet av parkering påverkar efterfrågan och hur människor väljer att resa. Gratis och lättillgänglig parkering leder till att allt fler väljer att köra bil och därmed blir efterfrågan på parkeringsplatser för bil också högre. En norsk studie visade bland annat att en gratis och lättillgänglig parkering ökade bilresandet från 17% till 62% till en arbetsplats om ingen parkeringsmöjlighet hade funnits tidigare.¹ Några styrmedel som kommunen kan arbeta med för att påverka efterfrågan på parkering är utbudet, avgifter, tidsreglering och nyttoparkering.

5.1 Avgift

Avgift kan användas som ett styrmedel för att leda en viss målgrupp till en specifik parkeringsyta. Det finns flera studier som visar att gratis och lättillgängliga parkeringsplatser kan leda till att det saknas platser för besökare, eftersom den istället nyttjas av arbetstagare eller

¹ Transportøkonomisk institutt rapport 1425/2015

långtidsparkerare. Enligt den kommunala avgiftslagen (1957:259 2§) får en kommun endast ta ut en avgift för parkering i syfte att ordna trafiken. Avgiftsreglering kan därav inte användas som ett styrmedel på parkeringar med god tillgänglighet på allmän plats.

5.2 Tidsreglering

Liksom parkeringsavgifter är tidsreglering ett styrmedel som kan användas för att leda en viss målgrupp till en specifik yta. Korttidsparkering kan främja angöringsparkering nära en målpunkt, som då kan nyttjas av fler bilar över tid. En undersökning visade att besökares behov att parkera i Ulricehamns stadskärna var mindre än 2 timmar i 70% av fallen, och mindre än 4 timmar i 85% av fallen. Boende och arbetande hade behov att parkera betydligt längre tid än de besökande i undersökningen. Långtidsparkering är något som bör undvikas på ytor i stadskärnan för att det ska finnas en god tillgänglighet genom omsättning på parkeringsplatserna.

5.3 Nyttoparkering

Kommunala avgiftslagen (1957:259 2§) ger möjlighet att särskilt underlätta för boende eller näringsidkare att ta ut är särtaxa för parkering via nyttoparkeringstillstånd. Ett sådant tillstånd kan vara med eller utan avgift och särskilt undanta vissa fordon från vissa trafikregler, eller ordna andra trafikregler för dem. På så vis behöver inte styrmedel som parkeringsavgifter eller tidsbegränsningar nödvändigtvis begränsa boende eller verksamheter i Ulricehamn.

Alla ovanstående styrmedel kan kombineras i tillämpliga fall för att skapa parkering till den målgrupp som är önskvärd att premiera.

6 Programområden

Ulricehamn växer och det innebär att fler personer behöver ta sig fram på stadens gator. För att detta ska fungera behöver kommunen utgå från olika ställningstaganden. Nedan följer tre olika programområden som syftar till att bidra till ett mer långsiktigt hållbart transportsystem.

6.1 Tillgänglig stad

Parkering för både bil, cykel och andra fordon bidrar till en ökad tillgänglighet i staden. En sammanhållen planering för samtliga färdmedel behövs för att stärka förutsättningarna för gående och cyklister, samtidigt som tillgängligheten för de personer som behöver

bilen upprätthålls. Ett tydligt samspel mellan parkeringsplatser på kvartersmark och allmän platsmark måste fungera väl i kommunen.

Enligt kommunens undersökning kan arbetsplatsparkerare i större omfattning kan nyttja gång, cykel eller mobilitetstjänster då deras färdväg från hemmet ofta är mindre än 20 minuter till sin målpunkt. Upp till cirka 20% av dessa bedöms kunna byta transportsätt till kollektivtrafik eller gång och cykel. Samma undersökning visade att över 85% av de arbetande angett att de haft mindre än 200 meter till sin målpunkt från parkeringen. Att öka avståndet till målpunkten hade inneburit att fler arbetspendlare hade kunnat parkera längre från stadskärnan på samutnyttjade parkeringar i bostadsområden.

➤ **Prioritering på kvartersmark**

Parkering på kvartersmark ska ordnas av fastighetsägaren enligt plan och bygglag (2010:900) 8 kap. 9§ för att i skälig omfattning förse fastighetens behov. I de fall en prioritering av tillgänglig parkering behöver ske, bör därför parkeringen ordnas enligt följande prioritetsordning:

- 1. Boendeparkering**
- 2. Besöksparkering**
- 3. Arbetsplatsparkering**

➤ **Prioritet på allmän platsmark**

Möjligheterna till parkering längs med gator ska i första hand stödja näringslivet och stadens funktioner och inte användas för långtidsparkering. Gatuparkeringar kan bidra till en god tillgänglighet till verksamheter i centrum och det handlar i första hand om angöring och korttidsuppställning. Användandet av gatumarkens parkeringsmöjligheter bör därför upplåtas enligt följande prioritetsordning:

- 1. Angöring och korttidsparkering**
- 2. Parkering för boende**
- 3. Arbetsplatsparkering**

➤ **God tillgång till cykelparkering**

Cykelparkering med god kapacitet i anslutning till målpunkter är en viktig del i en sammanhängande och väl fungerande cykelinfrastruktur. Nya cykelställ bör alltid vara av sådan typ att det går att låsa fast ramen vilket ökar tryggheten när man parkerar sin cykel. Cykelparkering bör vara väl belyst.

➤ **Parkering till handel, service och besöksnäring**

God tillgänglighet av parkering är en förutsättning för handeln och besöksnäringens attraktivitet. I den attraktiva staden kan olika trafikslag samsas om utrymmet för dess ändamål.

Korttidsangörning för enklare ärenden utgör nästan 1/3-del av de som nyttjar de tidsbegränsade parkeringarna i centrum. Alltså kan ett mindre antal korttidsparkeringar nyttjas i större grad av flera nära målpunkten.

2/3-delar vill idag parkera upp till 2 timmar i centrum för deras besök, medan en 1/4-del hade behov att stå upp till 12 timmar enligt genomförd resvaneundersökning.

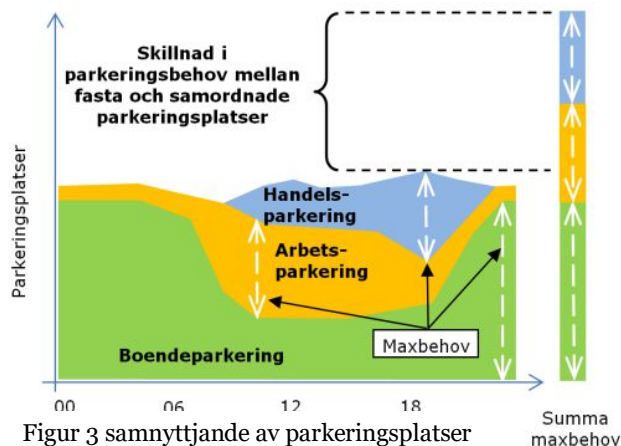
Parkering för båda grupperna bör beaktas och erbjudas olika former.

6.2 Effektiv markanvändning

En förtätning av staden skapar en större närhet mellan bostäder, butiker och arbetsplatser. Det är viktigt att prioriteringarna mellan olika sätt att använda marken. Parkeringsplatser är ytkrävande med en låg yteffektivitet. Genom att skapa en bättre användning av befintliga anläggningar kan det bidra till att minska behov av nya parkeringar.

➤ **Samnyttjande**

Ibland kan det vara svårt att anlägga nya parkeringsplatser vid nybyggnation, främst i stadskärnan. I dessa fall en bilplats kan i många fall användas av flera olika bilister vid olika tidpunkter. Ett samnyttjande förutsätter att parkeringsytor är avsedda för flera ändamål. Att byta parkeringsreglering från enskilt reserverade parkeringsplatser till tillståndsparkeringar för en viss grupp, i vissa fall enligt en "först till kvarn-princip" ökar nyttjandet av varje enskild parkeringsplats.



➤ **Pendelparkering**

För att biltrafiken i stadskärnan ska kunna minska är det av stor vikt att de finns parkeringsplatser i utkanten av staden. En pendelparkering ska upplevas säker och finnas i anslutning till god kollektivtrafik och/eller cykelbanor in till staden. En pendelparkering ska vara lokaliserad till de pendelstråken som finns i kommunen.

➤ **Parkeringshus och underjordiskt garage**

När det sker en förtätning av stadskärnan kan det på sikt uppstå behov av parkeringshus för en effektiv markanvändning. En större parkeringsanläggning i strategiskt läge skulle kunna bidra till en minskad trafikbelastning i stadens centrala delar.

Parkeringshus eller underjordiska garage är en kostnadskrävande med ett pris på cirka 250 000–350 000 kr/bilplats. Att utöka befintliga parkeringsplatser genom att bygga på ett parkeringsdäck är mindre kostnadskrävande än parkeringshus.

➤ **Parkeringsköp**

Parkeringsköp, eller friköp av parkering, innebär att byggherrar och fastighetsägare ges möjlighet att köpa sig fria från parkeringsansvaret inom den egna fastigheten. För att frigöra mark till detta krävs det att kommunen kan styra parkeringen till mest markeffektiva, vilket framförallt är parkeringsgarage eller parkeringshus. Att samnyttja bilplatser vid parkeringsköp är också ett sätt att använda marken mer effektivt, att parkeringsplatserna då inte är reserverade utan kan användas av fler personer. Detta kan vara en metod för att underlätta förtätning i centralorten.

6.3 Attraktiv stadsmiljö

Gestaltning av det offentliga rummet är viktigt för utformning av parkeringar, som ska vara bra placerade i relation till målpunkter och kännas trygga och säkra. Nedanstående ställningstaganden ska tas i beaktning både i nya projekt samt på befintliga parkeringsytor.

➤ **Anpassning till stadsbilden**

Vid förtätning av stadskärnan i Ulricehamn är det viktigt att se till vilka stadsmiljöer vi vill skapa. Placering och utformning av parkeringar kan bidra till mer liv och rörelse i stadsrummen, vilket i sin tur kan resultera i att platserna upplevs mer trygga. Det är även viktigt att en parkeringsanläggning harmoniserar med stadsbilden.

➤ **Utformning**

Vid utformning av parkeringsanläggningar ska stor vikt läggas på gestaltning, både för markparkering och parkeringshus. Vid gestaltning av parkeringshus inom bör stor vikt läggas vid färgsättning, belysning och öppenhet.

6.4 Mer hållbart resande

När fler vistas på stadens gator behöver kommunen planera för att fler ska resa hållbart. Genom att välja cykeln istället för bil bidrar invånarna till en mer hållbar framtid, samtidigt som det kan bidra till en bättre folkhälsa och ett minskat buller. Nedan följer ställningstaganden för ett mer hållbart resande.

➤ Främja olika färdstätt

Strategiska parkeringsåtgärder kan leda till att fler bilister väljer andra färdstätt. En långsiktig planering av hållbart transportsystem är viktigt för ett minskat bilberoende och att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt.

➤ Laddinfrastruktur

En god tillgång till laddstationer möjliggör att fler kan använda elbil, både för arbetspendlare och besökande. Placeringen behöver vara lokaliserade till strategiska lägen där laddmöjligheterna kan kopplas till platser som har längre parkeringstider, på så vis kan besökare och arbetspendlare få tillgång till laddplatser. För de flesta kan troligen laddning ske i anslutning till boendet, men i den centrala delen av Ulricehamn, kan tillgång till parkering eller laddmöjlighet vara begränsad för en mindre del boende.