



► **STRATEGI**

PROGRAM

PLAN

POLICY

RIKTLINJER

REGLER

PARKERINGS- STRATEGI



HÖGANÄS
KOMMUN



SAMMANFATTNING

Höganäs kommun växer, vilket skapar ett behov av omfattande strategier för hur parkeringsfrågor ska hanteras i kommunen. Den här parkeringsstrategin har tagits fram för att ge parkering en hög prioritet i olika samhällsbyggnadsprocesser. Syftet med parkeringsstrategin är att stödja kommunens ambitioner om ett hållbart, attraktivt och funktionellt trafiksystem för samtliga transportslag. Parkeringsstrategin är ett vägledande dokument som innehåller bakgrundsinformation som tillämpas i parkeringsnormen. Den innehåller strategier som ska möjliggöra ett hållbart samhällsbygge samtidigt som det nuvarande parkeringsbehovet tillgodoses. För att parkeringsstrategin ska kunna tillämpas på rätt sätt behöver den användas tillsammans med parkeringsnormen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND OCH SYFTE	4
AVGRÄNSNING.....	4
KOMMUNALA MÅL & TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	4
NULÄGE, FÖRUTSÄTTNINGAR & POTENTIAL	6
ANSVAR OCH ROLLER	7
PARKERINGSTRATEGINS ÖVERGRIPANDE MÅL	7
STRATEGIER	8
STRATEGIOMRÅDE A	8
STRATEGIOMRÅDE B.....	10
STRATEGIOMRÅDE C	12
PARKERING FÖR ATTRAKTIVA STADSMILJÖER & HÅLLBARA FÄRDMEDELSVAL	13
FLER OCH BÄTTRE CYKELPARKERINGAR.....	13
VEM BETALAR FÖR PARKERINGSPLATSEN – EGENTLIGEN?	14
SAMMANVÄGD TILLGÄNGLIGHET – TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA	14
EFFEKTIVT MARKUTNYTTJANDE.....	15
PARKERING FÖR VEM? VARFÖR REGLERA?	15

▶ BAKGRUND OCH SYFTE

Höganäs kommun är inne i en expansiv fas och har som mål att växa till 30 000 invånare till år 2025. När kommunen växer tillkommer det trafik för människor som bor, arbetar i och besöker kommunen. Den snabba tillväxten förutsätter att det finns riktlinjer och reglering som styr utvecklingen åt rätt håll. Genom att utgå ifrån ett hållbarhetsperspektiv som inkluderar både social, miljömässig och ekonomisk hållbar utveckling har kommunen en större möjlighet att uppfylla de övergripande

målen. Detta innebär att Höganäs kommuns framtida planeringsarbete bör utgå ifrån ett trafiksystem där människan är i fokus. För att uppnå detta är frågor kring hantering av parkering en viktig parameter vilket hanteras i den här strategin. Syftet med parkeringsstrategin är att stödja kommunens ambitioner om ett hållbart, attraktivt och funktionellt trafiksystem för samtliga transportslag samtidigt som kommunen ska kunna växa och förtätas på ett attraktivt sätt.

AVGRÄNSNING

Framtagandet av denna strategi har pågått parallellt med framtagandet av en ny parkeringsnorm vilken presenteras i en egen handling. Principerna för inriktningen för parkeringsnormen har sin grund i denna handling. Parkeringsstrategin ska i första hand

ses som ett dokument som används i vägledande syfte i samband med samhällsbyggnadsprocesser. För att parkeringsstrategin ska vara relevant även i framtiden behöver den uppdateras när den nuvarande upplagan anses ha fyllt sitt syfte.

KOMMUNALA MÅL & TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 2035 innehåller kommunens viljeriktning i fråga om användning av mark, vatten och bebyggelseutveckling. Målet som presenteras i ÖP 2035 innefattar en befolkningsökning som innebär att det år 2035 bor 32 000 personer i kommunen. Befolkningsökningen sker framför allt i serviceorterna där det finns bättre utbud av bland annat handel, service och kollektivtrafik. För att skapa ett hållbart transportsystem i kommunens tätbebyggda områden, med minskad klimatpåverkan och attraktiva stadsmiljöer, framhåller ÖP 2035 att det framtida transportsystemet bör planeras med fokus på förbättrade möjligheter för gång, cykel och kollektivtrafik.

Även tillgång till välplanerade pendlarparkeringar framhålls som ett viktigt utvecklingsområde. Detta för att planera med ett hela resan-perspektiv och tillgängliggöra kollektivtrafiken även för invånare som bor mer perifert i förhållande till serviceorterna. Centumparkering och övrig allmän parkering beskrivs i ÖP 2035 som en viktig förutsättning för att stärka handeln i Höganäs centrum

och bevara service i de mindre orterna. Goda parkeringsmöjligheter ska finnas särskilt i anslutning till de centrala delarna i Höganäs stad liksom centralt i de andra serviceorterna. Detta uppmuntrar till vistelse och rörelse på gator och torg.

För att skapa ett mer effektivt markutnyttjande med fler tillgängliga parkeringsplatser på strategiska punkter framhåller ÖP 2035 att kommunen bör arbeta mer med samlade parkeringsytor. Detta gäller framför allt för centrumområden då gatuparkering är en nödvändighet i annat fall. Detta stämmer också överens med Höganäs kommuns ambition om att hushålla med mark. Parkeringsfrågan blir extra viktig i takt med att kommunen expanderar och de strategiskt placerade tätorterna förtätas. Ett av de övergripande målen i ÖP 2035 är att skapa levande tätorter och därmed skapa rätt förutsättningar för en tät stad.

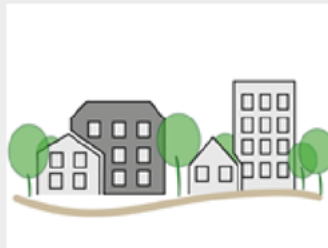
ÖVERSIKTSPLAN 2035

FÖRTÄTA STADEN

PÅVÄG MOT ETT MER HÅLLBART RESANDE



Förbättra för fotgängare och cyklister och utveckla kollektivtrafiken



Skapa levande tätorter med tät bebyggelsestruktur och funktionsblandning

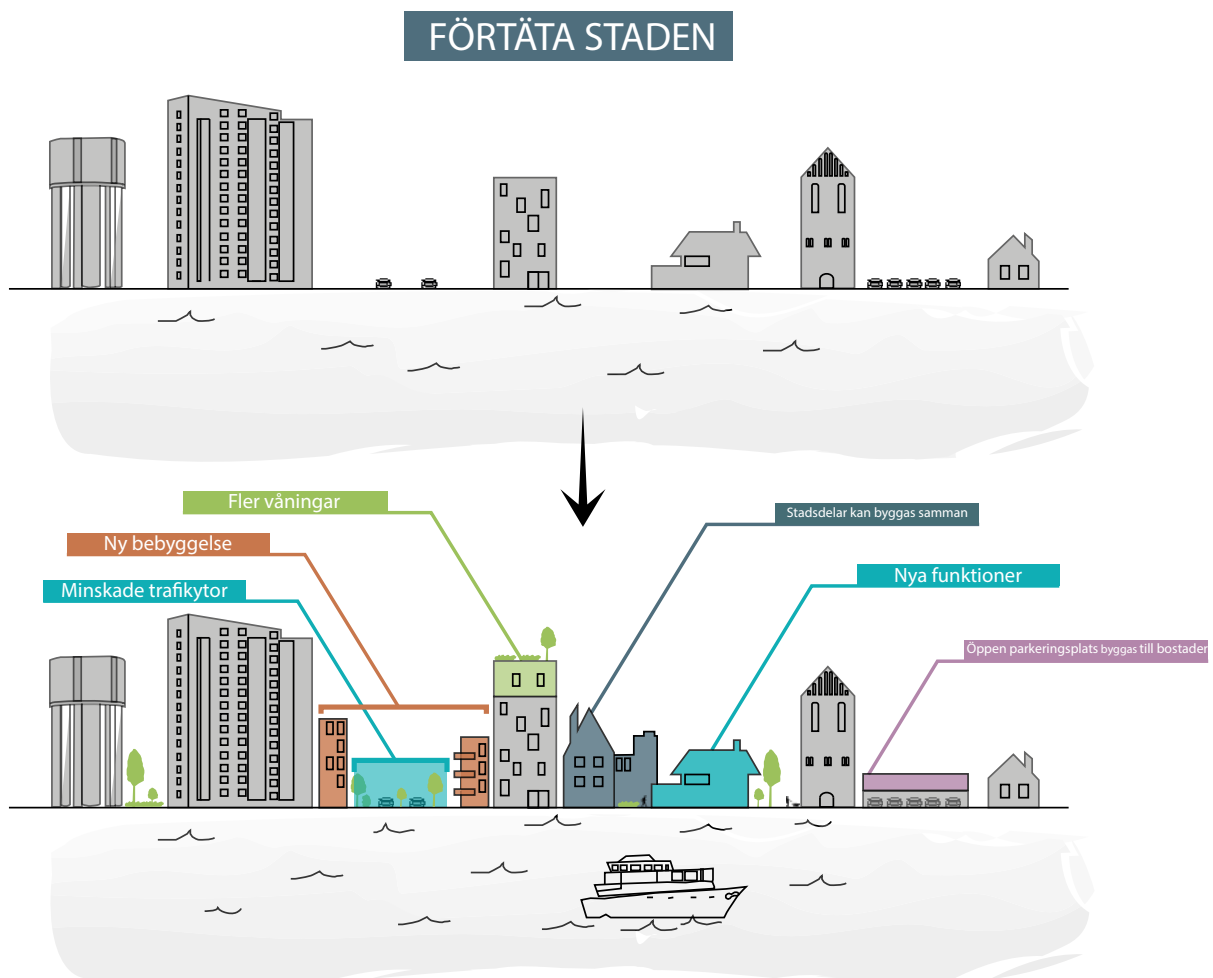
PRIORITERA FÖRTÄTNING I KOLLEKTIVTRAFIK-NÄRLÄGEN

PRIORITERA FÖRTÄTNING OCH HUSHÅLL MED MARKRESURSER.

PLANERA MED ETT HELA-RESAN PERSPEKTIV GENOM ATT SKAPA EFFEKTIVA RESEKEDJOR OCH UTVECKLA TRANSPORTNODER .

STÄRK HANDELN I HÖGANÄS CENTRUM OCH BEVARA SERVICE I DE MINDRE ORTERNA.

Urval av strategier från Översiktplan 2035



Enligt översiktsplan 2035 ska hälften av all bebyggelseutveckling ske genom förtätning.

► NULÄGE, FÖRUTSÄTTNINGAR & POTENTIAL







Det finns ett stort intresse för att bo och leva i Höganäs kommun vilket har resulterat i att kommunen har en positiv befolkningsutveckling. Kommunens strategi är att främst förtäta i serviceorterna. Detta för att bygga nytt i anslutning till större kollektivtrafikstråk och samtidigt spara på den värdefulla åkermarken. För att undvika att bedömningar som görs från fall till fall leder till att parkeringsbehovet hanteras systematiskt behövs ett mer transparent sätt att redovisa möjligheter att göra avsteg från normen. Detta kan i förlängningen bidra till att utbyggnaden av parkeringar stöttar ett hållbart resande under förutsättningen att det inte byggs för få bilparkeringsplatser för bilar.

För att skapa förutsättningar för förtätning samt en attraktiv och tillgänglig stad är reglering av parkering en nyckelfråga. Det handlar om att prioritera rätt målgrupp på rätt plats och att samnyttja parkeringsytor så mycket som möjligt. Idag utgörs ett relativt stort bestånd av de allmänna parkeringsplatserna av gatuparkering. Gatuparkering innebär att parkeringsplatserna sprids ut över ett stort område vilket ökar

söktrafiken på gatorna, det vill säga att det leder till en högre trafikering på fler gator. Gatuparkeringar innebär också risker för konflikt med gående och cyklister när exempelvis bildörrar öppnas.

På gator där cyklister hänvisas till blandtrafik är det alltså inte gynnsamt med gatuparkering i för stora mängder. Det finns fördelar med att arbeta med samlade bilparkeringsplatser i centrumområden då dessa har bättre potential att samnyttjas och är lättare att styra trafiken mot. Genom att styra trafiken mot samlade parkeringsplatser kan mindre gator där gående och cyklister bör prioriteras avlastas och gestaltas på ett mer attraktivt sätt, vilket även kan möjliggöra alternativ användning av gatumarken. Detta bidrar även till en mindre andel söktrafik vilket i sig också leder till ett mindre intensivt trafiktempo. Vid förtätning är det alltså viktigt att kommunen arbetar med samlade parkeringsplatser för att tillgodose parkeringsbehovet för besökare till bland annat handeln.

BEBYGGELSESTRATEGI

-  Stad/Serviceort med god kollektivtrafikförsörjning och service där kommunen driver aktiv markpolitik. Förstahandsprioritering vid lokalisering av service och ny bebyggelse. Utbyggnad ska företrädesvis ske som kvalitativ förtätning inom befintlig bebyggelse.
-  Serviceort med relativt god kollektivtrafikförsörjning och service. Utbyggnad ska företrädesvis ske som kvalitativ förtätning inom befintlig bebyggelse.
-  Transportsamband
-  Natur- och rekreationsområde
-  Natur- och rekreationssamband
-  Viktiga "mellanrum" och reträttvägar



Kommunens övergripande bebyggelsestrategi, från ÖP 2035.

ANSVAR OCH ROLLER

Enligt plan- och bygglagen (PBL) har kommunen ett övergripande ansvar för planeringen av parkeringar inom kommunens gränser. Skyldigheten att anordna parkeringar ligger dock på fastighetsägarna och inte på kommunen. Fastighetsägaren ansvarar för att lösa behov av parkering som uppstår i samband med nybyggnation, ombyggnation och tillbyggnation som är bygglovspliktig. Kommunen bedömer

sedan om kraven enligt PBL kan anses uppfyllda. För att bedöma vad som är skäligt och för att uppfylla likställighetsprincipen om att alla ska behandlas lika använder sig de flesta kommuner av parkeringsnormer som anger behovet av parkering i just deras kommun, vilket grundar sig på information om bilnehav och boendetäthet.

► PARKERINGSTRATEGIS ÖVERGRIPANDE MÅL

De övergripande målen för parkeringsstrategin handlar om att arbeta med parkering på ett sätt som

- främjar hållbart resande
- främjar en attraktiv stadsmiljö
- möjliggör förtätning och effektivt markutnyttjande
- stärker tillgängligheten.

Parkeringsstrategin ska ge en inriktning för hur parkeringsfrågor ska hanteras och den ska:

- Ge stöd till parkeringsnormen som används
 - a) i samband med beslut kring parkeringsbehov och
 - b) i samband med ny- och ombyggnation.

- Ge vägledning i parkeringsplaneringen för en tät och attraktiv stad.
- Bidra till att ytor för parkering löses på ett smart sätt.
- Bidra till att det upplevs lätt och enkelt att hitta till en parkering.
- Bidra till minskat bilberoende till följd av god tillgänglighet och goda möjligheter att välja andra transportslag eller genom samägande av bil.
- Uppmuntra till mer hållbara resvanor med ökad andel resor till fots, med cykel och kollektivtrafik, till följd av god tillgänglighet och bland annat bra hantering av cykelparkering.

STRATEGIER

För att uppfylla den övergripande målbilden har tre strategiområden definierats.

STRATEGIOMRÅDE A

ANVÄND PARKERINGSNORMEN FÖR ATT FRÄMJA HÅLLBART RESANDE OCH ATTRAKTIV STADSMILJÖ

Strategiområde A föreslår delstrategier som är kopplade till parkeringsnormen. Den nya parkeringsnormen har tagits fram som ett hjälpmedel för att bedöma parkeringsbehovet i plan- och bygglovsskeden och som ett styrmedel för att uppnå de mål, strategier och riktlinjer som behandlas i parkeringsstrategin.

1. Kräv inte fler bilplatser än vad som efterfrågas.

Parallellt med arbetet med parkeringsstrategin har ett arbete pågått med att uppdatera parkeringsnormen enligt dagens behov. Arbetet har resulterat i ett förslag till en ny norm som anger lägre parkeringstalt än tidigare norm, främst för mindre lägenheter. Normen anger en miniminivå för hur många parkeringsplatser som ska anläggas för olika bostadstyper eller verksamheter. Genom att specificera parkeringsbehov för två geografiska områden (zoner) med olika förutsättningar är det möjligt att planera för rätt färdmedel. Det vill säga att normen är högre där beroendet av bilen som transportmedel är större medan normen är lägre där det finns större valfrihet i valet av färdmedel.

2. Använd ”flexibel parkeringsnorm” för bil.

Förslaget till ny parkeringsnorm innebär att miniminormen inte är helt låst utan p-talen är i viss mån flexibla. Det innebär att p-talen kan reduceras om vissa grundförutsättningar är uppfyllda och vissa motprestationer genomförs av exploatörer för att tillgodose behovet av mobilitet på annat sätt. För att kunna förtäta och bygga ut i kommunen på ett hållbart sätt uppmuntrar kommunen att använda denna flexibilitet. Motprestationerna styrs genom avtal och de åtgärder som har listats har identifierats

för att göra det lätt att resa på andra sätt än med bil.

3. Använd cykelparkeringsnorm.

Ställ krav på cykelparkeringsplatser i samband med bygglov. Idag ställs enbart krav på bilparkering i samband med ny- och ombyggnation. Den nya parkeringsnormen innebär sänkt tal för bil, i synnerhet för mindre lägenheter. För att säkerställa en god mobilitet och möjliggöra att fler ska vilja cykla ställs därför krav på att cykelparkering ska anordnas vid flerfamiljshus. För de exploatörer som väljer att tillämpa den flexibla normen ställs också krav på utformningen av cykelparkeringen för att skapa föredömliga cykelparkeringar som finns nära till hands.

4. Ge rekommendationer för utformningen av bil- och cykelparkering.

Ge råd och tips till byggherrar och fastighetsägare för hur bil- och cykelparkering kan utformas för att den ska bli ändamålsenlig och bidra till en trivsam stadsmiljö. Det kan handla om hur cykelställ ska utformas för att ge användaren en bra upplevelse. En ändamålsenlig cykelparkering tar hänsyn till användarens behov. En cykelparkering som är avsedd för pendlare, som har sin cykel stående under en längre tid varje dag, bör se annorlunda ut än en cykelparkering som är placerad i centrala delar av en tätort där besökare oftast reser för att genomföra ärenden. Användbarheten bör därför analyseras i varje enskilt projekt. Det kan också handla om hur bil- eller cykelparkeringar ska se ut för att passa in med den omkringliggande stadsmiljön. Detta hanteras bland annat av kvalitetsprogrammet och stadsmiljöprogrammet.

5. Kräv att parkering för boende och verksamma ska ske på kvartersmark. I centrala lägen kan undantag göras för besöksparkering.

I Höganäs stad finns det stora mängder gatuparkeringar utspridda över staden. Dessa parkeringsplatser tillsammans med de samlade parkeringarna vid exempelvis Kyrkplatsen, i hamnen och vid stationshuset är en tillgång för de butiker och verksamheter som ligger längs

våra handelsgator. På dessa platser är det oftast inte möjligt för varje enskild verksamhet att anordna egen besöksparkering. För att dessa parkeringsplatser och gatumiljön ska fungera på ett sätt som gynnar handel och besöksnäring är det viktigt att parkeringsbehovet för boende och större verksamheter löses på kvartersmark. Om det finns bristande ytor för att möjliggöra parkeringsplatser finns alternativet att reducera parkeringsbehovet genom åtgärder enligt parkeringsnormens möjligheter till avsteg (se strategi 2). I centrala lägen kan besöksparkering räknas bort för bostäder och mindre verksamheter då behovet tillgodoses i allmänna parkeringar och genom möjligheter att komma till platsen med kollektivtrafik.

I parkeringsnormen görs skillnad på boendeparkering och besöksparkering. Besöksparkering är enbart en liten del av hela parkeringsbeståndet. Då centrumnära lägen ofta tillgodoser många andra sätt att resa på än med bil har bedömning gjorts att de besöksparkeringar som normalt sätt bör ordnas vid exploatering av bostäder kan tillgodoses i allmän parkering. När detta är tillämpligt avgörs ifrån fall till fall utifrån tillgången på allmänna parkeringar samt möjligheten att ta sig till platsen på annat sätt än med bil.

Samma möjligheter bör gälla för mindre verksamheter som har ett mindre parkeringsbehov då parkeringsplatserna bör tillgodoses genom att de allmänna parkeringsplatserna som redan finns samnyttjas mellan butiker, restauranger och andra upplevelser i centrum. Större etableringar och mer bilorienterade verksamheter ska dock lösa egen parkering.

6. Tillåt fastighetsägare att tillhandahålla parkering på annan fastighet eller hyra parkering i befintlig anläggning.

Vid förtätning kan det ibland vara svårt att tillhandahålla parkering inom fastigheten enligt parkeringsnormens parkeringstal. Samtidigt kan det finnas möjlighet att lösa parkeringen på en annan fastighet. Om parkeringsbehovet inte kan lösas på egen fastighet kan avtal tecknas för att lösa det på annan fastighet. Detta bidrar till ett mer effektivt markanvändande och kan öppna upp för smarta lösningar.

Med denna strategi skapas också möjligheten för flera exploatörer att gå ihop och lösa parkering tillsammans genom att bygga en samlad parkeringsyta (mobilitetshus). Detta riktar sig kanske främst mot större utbyggnadsprojekt. Sådana områden kan återfinnas både i Höganäs och i Viken.

7. Tillåt samnyttjande av viss parkering.

För dagverksamheter och kvällsverksamheter kan det finnas samnyttjandepotential då platserna inte brukas under samma tid på dygnet. På samma sätt kan besöksparkering till boende utnyttjas på platser som under vardagstid används av kontor och andra arbetsplatser. Att samnyttja besöksparkering till handeln med boendeparkering är inte lämpligt då tiderna för när parkeringsplatserna ska användas sammanfaller. Samnyttjandegraden bör i så fall studeras mycket noga. För boendeparkering bör det också möjliggöras att personer lämnar bilen hemma för att resa på ett mer hållbart sätt och/eller kan arbeta hemifrån vilket minskar transportbehoven.

8. Undersök om och hur parkeringsköp möjliggör fler förtätningmöjligheter.

Utred möjligheterna att stötta en förtätning genom parkeringsköp. Genom att en exploatör köper sig fri från att ordna parkering kan kommunen ta på sig ansvaret att ordna parkering mot en summa. På så sätt kan kommunen påverka både utbud och lokalisering, vilket kan hjälpa kommunen i strävan efter ett mer hållbart resande och att skapa en attraktiv stadsmiljö. Detta kan också bidra till att skapa goda förutsättningar för att samla parkeringsbehovet från flera exploatörer på samma plats, vilket kan möjliggöra en högre samnyttjandegrad och möjligheter till andra typer av anläggningar. Parkeringsköp är emellertid en ganska komplex apparat och det bör också finnas en plan för hur behovet kring detta ska hanteras allteftersom fler vill nyttja möjligheterna till parkeringsköp. Planberedskap gällande lokalisering av eventuella p-hus, kostnader för parkeringsköp och under vilka omständigheter parkeringsköp är lämpligt behöver utredas närmare innan detta tillämpas i praktiken.

STRATEGIOMRÅDE B

RÄTT FORDON PÅ RÄTT PLATS

Strategiområdet handlar om använda de befintliga parkeringsytorna så effektivt som möjligt.

Genom att behålla rådigheten över parkeringsplatser kan kommunen styra över hur parkeringsplatserna används. Att kunna ha större samlade parkeringsplatser är en möjlighet som kan nyttjas i samband med event, för att styra var besökare parkerar och kunna hänvisa till bra parkeringsytor. Det ger möjlighet till samnyttjande mellan olika verksamheter. Till exempel kan parkering som används av anställda på kommunen till vardags användas till särskilda event och handel på helger och kvällstid.

10. Prioritera ytorna efter målgrupp och öka omsättningen på de mest populära platserna genom reglering.

I centrum är de allmänna p-platserna till för att stödja Höganäs som upplevelsemotor. I centrala lägen som längs Storgatan och Köpmangatan är det inte rimligt att varje enskild mindre verksamhet ska ordna egen parkering. Det är mer rimligt att det finns ett samnyttjande av de

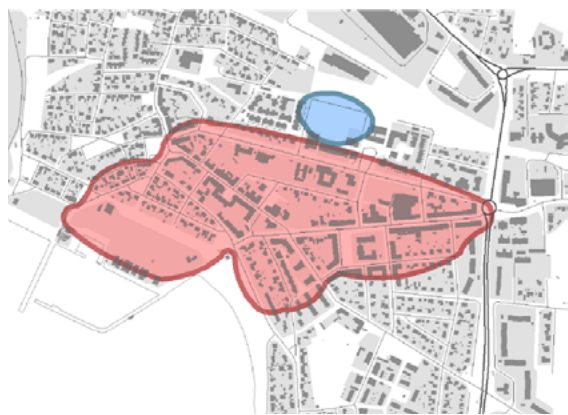


Bild: Schematisk indelning av parkeringsområden i centrala Höganäs med olika parkeringsinriktning.

BLÅ ZON

1. Angöring och rörelsehindrade
2. Pendlare
3. Verksamma
4. Besök (särskilt event)
5. Boende

RÖD ZON

1. Angöring och rörelsehindrade
2. Besöksparkering
3. Boende
4. Verksamma
5. Pendlare

allmänna parkeringsplatserna, som kan användas av besökare till handelsområdet, men också andra upplevelser i staden. För att dessa platser inte ska tas upp av de boende i området är det viktigt att parkeringarna har en reglering som stödjer besöksgrupperna enligt röd och blå zon. Inom röda zonen är det viktigt att hitta andra platser för de pendlare och arbetande till verksamheter där behovet inte har lösts genom parkering på egen fastighet. Dessa parkeringar bör placeras inom den blåa zonen, som ligger strategiskt nära kollektivtrafikknutpunkter och större arbetsplatser i centrum. På helger och kvällstid har dessa parkeringar ett bra utgångsläge för att nå både centrum och andra målpunkter i nordväst.

Kommunen strävar idag efter att göra detta genom tidsreglering. För att gynna rörelsehindrade behöver det finnas tillräckligt många parkeringsplatser för rörelsehindrade utspritt på strategiska punkter. För att gynna besökare till handelsområdet i centrum bör det finnas en tidsreglering som är lämplig för sammanhanget. På samlade parkeringsplatserna bör det erbjudas lite längre parkeringstid med ett minimum på två timmar för att de som har för avsikt att besöka flera målpunkter i centrum ska kunna ställa bilen och gå mellan målpunkterna. Gatuparkering bör främst vända sig mot den målgrupp som är mer beroende av bilen som bland annat rörelsehindrade. Gatuparkeringen bör också placeras och regleras med hänseende till angöring vid butiker. Gatuparkeringen bör efter att behovet av angöring och för rörelsehindrade har tillgodosetts vända sig till andra som gör kortare besök, företrädesvis mellan fem och 60 minuter.

11. I första hand, öka omsättningen på befintlig parkering. I andra hand, anlägg ny parkering.

De parkeringsplatser som redan finns i kommunen kan räcka långt om de används på rätt sätt. Det vill säga rätt bil på rätt plats enligt föregående prioriteringsordning. Omsättningen på platserna kan ökas genom att justera regleringen. Genom att ändra en reglering från 24 timmar till en timme mellan klockan 9 och

18 måndag-lördag kan det säkerställas att en plats omsätter minst 19 gånger istället för en gång under ett vardagsdygn eller en lördag. Det finns samtidigt ett behov av att ha samlade parkeringsplatser för att göra det lätt att hitta till parkering för besökare samtidigt som det finns en god samnyttjandepotential i dessa. Därför bör man inte utesluta att det kan finnas ett behov att i framtiden bygga ut ny parkering till besökare.

12. Möjliggör att gatuparkering kan nyttjas för boende under tider då besöksnäringen inte behöver parkeringen.

Denna strategi handlar om att använda marken på ett effektivt sätt över hela dygnet och att lösa ett parkeringsbehov för befintliga bostäder som byggts i en tid då kraven på parkering inte var strukturerade på samma sätt som idag.

13. Prioritera goda vistelseytor framför parkering – kan innebära att enstaka kantstensplatser byts ut mot ”vistelseyta”.

För att gynna ett aktivt och attraktivt centrum kan en vistelseyta skapa bättre tillgänglighet än en parkeringsplats. En vistelseyta kan öka attraktiviteten i att uppehålla sig vid en plats och skapar samtidigt ett mervärde till stadsmiljön. Detta gynnar upplevelsen för de som går och vistas i staden och kan innebära att fler vill göra det.

14. Informera tydligt om reglering och ge vägvisning som gör det lätt att hitta parkeringar nära och längre bort.

Genom att kommunen gör det lätt för besökare att hitta till parkeringen minskar söktrafiken i staden, vilket gör det till en mer trivsamt miljö för de som går och cyklar. Samtidigt höjer det besökarens upplevelse av besöket i Höganäs när det inte är krångligt att hitta till parkering. Genom tydlig vägvisning till samlade parkeringsplatser med bra kapacitet kan även den nya besökaren lätt hitta parkering. Genom att komplettera med digital information (en parkeringskarta) kan besökare få en överblick om var de kan hitta lämplig parkering. Detta möjliggör till exempel att besökare kan hitta platser där de inte behöver flytta bilen vid längre besök. Den digitala kartan är också bra då det

är enkelt att kommunicera ut information kring avstängda platser eller lägga in hänvisande text till var det finns alternativ parkering till de platser som har hög belastning. Vid behov finns även möjlighet att i framtiden komplettera den digitala kartan och/eller skyltarna med ett realtidssystem som läser av hur många lediga platser som finns på olika ställen.

15. Säkerställ att reglering efterlevs.

För att rätt bil ska hamna på rätt plats, behöver det säkerställas att den reglering som finns efterlevs. Det handlar både om rätt bil på rätt plats men också om trafiksäkerhet. I samband med beläggningsstudierna vid Storgatan konstaterades det att trots reglering om en timme så stod flera bilar parkerade där under en längre tid. Detta indikerade att vissa platser användes som boendeparkering, alternativt av butikspersonal.

Att reglerna efterföljs är även viktigt med hänseende till trafiksäkerhet. En felparkerad bil kan leda till olycksrisker till följd av skymd sikt. Att människor parkerar på platser som inte är avsedda för parkering kan även leda till bristande framkomlighet för utryckningsfordon och kan ha negativ inverkan på en räddningsinsats, exempelvis vid brand.

För att säkerställa att regleringen efterföljs har kommunen möjlighet att tillsätta bevakning. En åtgärd som kan förenkla bevakning är införandet av krav på parkeringsskiva. Tanken med p-skiva är att den som parkerar ställer in ankomsttid för när den kommer och således också uppmärksammas om vilken reglering som gäller. Samtidigt blir det lättare för de som bevakar att stämma av tiden mot parkeringsskivan. Det kräver också enbart ett bevakningstillfälle istället för två som vid manuell bevakning utan parkeringsskiva. Parkeringsskiva är således ett mer effektivt bevakningssystem än manuell notering samtidigt som det också inger ett ansvarstagande hos den som parkerar.

STRATEGIOMRÅDE C

FÖRBÄTTRA ALTERNATIVEN OCH MINSKA EFTERFRÅGAN PÅ BILPARKERING

Genom att förbättra alternativen till bilparkering kan efterfrågan minska, vilket gynnar förtätning och ett effektivt markutnyttjande, en attraktiv stadsmiljö och ett hållbart resande. Detta strategiområde hänger mycket samman med strategier som redan presenterats, det finns dock ytterligare tre viktiga strategier för att uppnå detta.

16. Utveckla mobilitetspunkter.

Om fler åker kollektivt minskar efterfrågan på bilparkering i närheten av varje enskild arbetsplats eller målpunkt. Kollektivtrafiken ligger olika nära för olika personer i kommunen. För att alla ska kunna använda kollektivtrafiken behöver det gå att ta sig till och från kollektivtrafiken på olika sätt. Vissa kan gå, vissa kan cykla, andra åka med anslutande buss medan vissa behöver använda bilen. För att folk ska vara benägna att byta färdmedel är det därför viktigt att kommunen underlättar detta genom att se till att det finns goda förutsättningar att göra dessa byten.

17. Utöka och förbättra cykelparkeringen och i centrum och andra viktiga målpunkter.

För att främja ett ökat cyklande ska kommunen sträva efter att erbjuda parkering för cyklister nära målpunkter och tillräckligt tätt för att spontanparkering inte ska uppstå. Cyklister är benägna att cykla så nära inpå målpunkten som möjligt. För att visa sin uppskattning för att invånare har valt cykeln framför andra färdmedel, samt för att minska risken för felparkerade cyklar ska kommunen sträva efter att tillgodose cykelparkeringsplatser tillräckligt tätt, i tillräckligt antal och tillräckligt nära målpunkten. Utöka cykelparkeringen i centrum och prioritera den

(framför bil) närmast entréerna. I praktiken kan det innebära att enstaka bilplatser byts ut mot cykelplatser.

18. Minska efterfrågan på parkering genom mobilitetspaket.

Särskilt på större arbetsplatser finns potential att ta fram mobilitetspaket som gör att fler cyklar eller åker kollektivt. Genom att aktivt jobba med dessa åtgärder kan efterfrågan på parkering sjunka, vilket kan öppna upp för andra möjligheter för hur marken kan användas. Kommunen kommer att erbjuda möjligheter för exploatörer att tillämpa mobilitetsåtgärder för sänkt p-tal i samband med ny- eller ombyggnad enligt parkeringsnormen. Kommunen arbetar även själv med dessa frågor genom kommunens miljöstrategi.

19. Undersök möjligheten till mobilitetshus vid större förtättnings- och utbyggnadsprojekt.

När det byggs många bostäder under en kort period kan den totala parkeringsefterfrågan bli ganska hög. Möjligheterna att samla all parkering på en och samma plats, och även bygga på höjden istället för att sprida ut markparkering på de olika gårdarna i kvarteren kan möjliggöra en större grönytefaktor i kvarteren, fler sociala mötesplatser för de boende, tätare bebyggelse som innebär närhet och kan ge en ökad tillgänglighet till ett större serviceutbud vilket möjliggör fler resor till fots och på cykel. Tillsammans med en närhet till god kollektivtrafik kan det möjliggöra ett vardagsliv utan bil. Parkeringshuset kan med fördel samlokaliseras med service för området, i många andra städer prövas detta vilket då brukar gå under namnet mobilitetshus. Funktionerna i mobilitetshuset kan bestå av handel, områdesbibliotek, mötesplatser och liknande. Mobilitetshuset rustas också ofta med bilpool, cykelpool och funktioner för cykelservice. Möjligheterna att lösa parkeringsefterfrågan på detta sätt bör undersökas i samband med större förtättningsprojekt eller utbyggnadsområden.

▶ PARKERING FÖR ATTRAKTIVA STADSMILJÖER & HÅLLBARA FÄRDMEDELSVAL

Parkeringsplatser för cyklar och bilar är ett sätt att tillgodose medborgares och besökares tillgänglighet. Tillgången till parkering är grundläggande för att kunna nyttja fordon som cyklar och bilar. Parkeringsanordningar påverkar vår mobilitet, det vill säga hur vi kan och vill förflytta oss mellan platser i vår vardag. Parkeringsplatser tar emellertid stora ytor i anspråk, vilket påverkar stadsmiljöns attraktivitet och möjligheten att kunna använda marken till andra aktiviteter. Stora kostnadsfria anläggningar för biltrafik försvårar också

utvecklingen mot ett mer hållbart resande. Ett sätt att tänka för att skapa attraktiva städer i relation till god tillgänglighet och hållbart resande är därför att sträva efter en sammanvägd tillgänglighet, där de olika transportslagens tillgänglighet måste vägas samman för att kunna erbjuda en god tillgänglighet för alla. För en hållbar stadsutveckling behöver därför parkeringsförsörjningen vara i balans med tillgänglighet för samtliga trafikslag, markutnyttjande, stadens attraktivitet och ett hållbart transportsystem.

FLER OCH BÄTTRE CYKELPARKERINGAR

Varje cykelresa börjar och slutar vid någon form av cykelparkering. Hur smidigt och lätt samt hur tryggt det känns att hämta och ställa vår cykel påverkar vår benägenhet att cykla. För att andelen cykelresor ska öka är bra och ändamålsenlig cykelparkering en förutsättning i planeringen för en bättre cykelstad. Vid brist på eller bristande cykelparkering kommer spontanparkering ske. Det komplicerar till exempel snöröjning men också framkomligheten för de som går, framför allt rörelsehindrade.

En cykelparkering som är utformad och placerad rätt kommer att synas och användas och kanske till och med få fler att vilja cykla. En bra cykelparkering ska utöver plats till cykeln även erbjuda goda möjligheter att låsa fast cykeln, varför valet av cykelställ är viktigt. Vet du att du kan låsa fast cykeln på ett betryggande sätt kan du investera i en bra cykel, som du vill pendla på till jobbet och ta till besöket hos kompiserna i grannbyn.



Cykelparkering vid Höganäs hamn.

På senare år har antalet cykeltyper ökat.

Ett tydligt exempel är lådcykeln som används flitigt, inte minst av barnfamiljer för att kunna tillgodose behovet av att skjutsa barn och storhandla. Ett annat exempel är trehjulingen för äldre som ger bättre balans än en traditionell cykel. Ytterligare exempel är elcyklar för att underlätta de längre vardagsresorna på cykel. Dessa typer av cyklar har andra behov avseende både plats och låsanordningar än traditionella cyklar. Vid planering av cykelparkering är det därför viktigt att möta dessa behov för att stimulera en ökad cykling för de grupper som har andra behov än vad en traditionell cykel kan tillgodose. Inte minst låsanordningar är viktiga då dessa cyklar ofta är mer stöldbegärliga än traditionella cyklar.

I slutändan är vi alla fotgängare.

Gångavståndet mellan målpunkt och parkeringsplats har betydelse. Vilket gångavstånd som är acceptabelt påverkas bland annat av klimat och omgivning. Men det har också koppling till användargrupp. Långtidsparkerare accepterar i högre utsträckning längre avstånd än korttidsparkerare. Cyklister parkerar gärna så tätt inpå målpunkten som möjligt. Det vill säga cykelparkering som är felplacerad används inte. Närhet till bilparkering i jämförelse med närheten till exempelvis busshållplats är en faktor som påverkar färdmedelsval och alltså en viktig faktor i planeringen av en hållbar stad. För att det ska vara lätt att välja cykeln bör den till exempel kunna parkeras mer lättillgängligt än bilen.

VEM BETALAR FÖR PARKERINGSPLATSEN – EGENTLIGEN?

En parkeringsplats kostar, både avseende anläggningskostnad samt kostnad för drift och underhåll. I flerfamiljshus delas ofta kostnaden för bilparkering av både brukare av parkeringsplatsen och de som inte brukar genom att kostnaden bakas in i priset på hyran eller priset på bostaden. Ibland erbjuder kommunen gratis parkering på gatan som kan användas av boende. Det innebär att den subventioneras eftersom det alltid finns en kostnad för driften av parkeringen. Om kommunen ställer höga krav på antal parkeringar samtidigt som de erbjuder fri parkering på gatan har fastighetsägaren inte möjlighet att ta ut marknadspriser för

parkering som täcker kostnaderna. Det kan innebära att fastighetsägaren blir tvingad att baka in parkeringskostnaden i hyror eller fastighetspriser. En hög parkeringsnorm som tvingar exploitörerna att anlägga parkering som ingen är beredd att betala den verkliga kostnaden för kan på så sätt innebära en risk för onödigt höga bostadspriser eller hyror. Parkering är också förknippat med alternativ användningen som har ett ekonomiskt värde. Det vill säga vad platsen skulle kunna användas till istället. Kostnadsfri parkering som är vanligt i Höganäs idag riskerar att bli ohållbart om bilinnehavet ökar.

SAMMANVÄGD TILLGÄNGLIGHET – TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA

Tillgänglighet till en plats eller målpunkt kan skapas på flera olika sätt. God tillgänglighet för bilister kan till exempel innebära sämre tillgänglighet för cyklister, gående och/eller kollektivtrafikresenärer. Bilparkeringsanläggningar upplevs ofta som öde och därmed otrygga, samtidigt som de tar upp plats som skulle kunna användas för att

till exempel bygga tätare. Att bygga tätare ger kortare avstånd mellan olika målpunkter, vilket underlättar resor till fots eller med cykel. Med mindre parkeringsytor skulle också mer grönska kunna ta plats i stadsmiljön. Det vill säga hur och för vem parkering löses påverkar attraktiviteten i gaturummet, viljan att vistas där och i slutändan valet av färdmedel. Det finns därför ett behov av

att ta ett samlat grepp kring tillgängligheten och aktivt välja hur de olika behoven prioriteras mot varandra. Sammanvägd tillgänglighet innebär att man inte bara ser till varje transportslags tillgänglighet. Istället vägs dessa samman för att kunna erbjuda en god tillgänglighet för alla. Vid nybyggda bostäder handlar det om att se hur tillgängligheten kan tillgodoses på bästa sätt i det specifika fallet. Ligger bostaden inom gångavstånd till vardagsservice och kollektivtrafik med hög standard? Då kanske

hög standard på cykelparkering, tillgång till bilpool och lådcykelpool kan lösa mobiliteten på ett bättre sätt för flertalet än enbart egna bilplatser. Dessutom till lägre kostnad, vilket kan möjliggöra billigare bostäder eller att de pengar som skulle lagts på anläggning av parkering istället kan investeras i andra åtgärder som stödjer ett mer hållbart resande.

EFFEKTIVT MARKUTNYTTJANDE

En bil är uppskattningsvis parkerad cirka 97 procent av tiden. Alltså står en bil oftast still och tar en yta i anspråk vid bostaden, arbetsplatser, i centrum eller vid andra besöksmål. En bilparkeringsplats tar upp cirka 12,5 kvadratmeter. Därtill behövs manövreringsytor och/eller parkeringsgator, vilket gör att en parkeringsplats kan uppta cirka 25 kvadratmeter. På denna yta kan betydligt fler cykelparkeringar ordnas. Stora bilparkeringsanläggningar som syftar till att skapa en god tillgänglighet med anledning till en hög parkeringsnorm kan i slutändan bli kontraproduktiva. Det kan innebära att bebyggelsen blir glesare till följd av rådande ytbehov för markparkering.

Markparkering är den billigaste parkeringen att anordna varför valet ofta faller på denna

typ av parkering. Detta innebär emellertid att avstånden mellan vardagens målpunkter blir längre. Det vill säga de höga kraven på bilparkering resulterar i glesare bebyggelse med ett högre bilberoende än tät bebyggelse. Tät bebyggelse innebär också fler människor på mindre yta, vilket ger större underlag för service. Alltså minskar transportbehoven och behovet för att äga egen bil i en tät stad, då det finns tillräckligt underlag för god kollektivtrafik och för att det är nära att gå till exempelvis mataffären. För att faktiskt möjliggöra de hållbara resorna behöver det skapas plats för cykelparkering. Denna är som nämnts ovan dock inte lika utrymmeskrävande men platsen måste ändå säkras.

PARKERING FÖR VEM? VARFÖR REGLERA?

I områden där det finns mindre utrymme eller där det alternativa marknadsvärdet för marken är stort är det viktigt att prioritera mellan de olika användargrupperna för att parkeringsplatserna ska användas på det sätt som önskas. Användargrupper för parkering kan förenklat delas in i boende, besökare, arbetande och pendlare. Dessa grupper har olika behov avseende hur lång tid och när på dygnet de behöver parkera sin bil eller cykel. Reglering och olika sätt att ordna parkering ger alltså olika utfall för de olika användargrupperna.

Det är exempelvis lämpligt att prioritera besöksparkering i centrum för att stödja handeln, vilket kan göras genom bland

annat avgiftsbeläggning eller tidsreglering av parkeringsplatserna. Detta gynnar de som har ett kortare besök och studier visar att tillgängligheten till attraktiva platser ökar med denna typ av reglering. Samtidigt blir beläggningen mer jämn då parkeringar som ligger längre bort används av de som parkerar längre tid. För besöksparkering ligger behovet normalt mellan 30 minuter och fyra timmar. Vid boendeparkering gäller det att tillgodose ett längre parkeringsbehov både dag- och kvällstid medan det för arbetande främst finns ett behov av längre parkeringstid under dagtid.