

PARKERINGSPLAN

HÖÖRS KOMMUN

REMISSUTGÅVA

2013-12-02



Beställare: Kommunstyrelsen via Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Emma Holgersson

Teknikansvarig parkeringsplanen: Karolina Andersson

Granskare: Sophia Christianson

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Göran Axberg, Yvonne Hagström, Clas Paulsson, Gunilla Brantberger, Cecilia Hagström, Leif Henriksson, Ellinor Dahlgren, Lars-Olof Andersson, Bo Johansson, Annagreta Reinholdz, Ann-Karin Nilsgart och Susanne Löfström från Höörs kommun, Mikael Nykänen från Polisen, Sten Björk och Joakim Ilmrud från Räddningstjänsten samt Emma Holgersson, Susanne Klint och Karolina Andersson från Tyréns AB.

Illustratör Pamela Sjöstrand, Tyréns.

Arbetet har utförts under våren 2013.

Höörs kommuns diarienummer: KS 303/12-00



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM PARKERINGSPLANEN.....	1
Hörs trafikplan.....	1
Varför en parkeringsplan?.....	1
Omfattning.....	2
Tidsperspektivet.....	2
Hur ska planen användas?.....	2
2. UTGÅNGSPUNKTER.....	3
Utgångspunkter för trafikplanen som helhet.....	3
Utgångspunkter för parkeringsplanen.....	4
3. MÅL.....	5
Nationella mål.....	5
Kommunala mål.....	5
4. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	6
Befolkning.....	6
Biltäthet.....	6
Verksamheter.....	6
Färdmedelfördelning.....	6
5. PARKERINGSSTRATEGIER.....	8
Riktlinjer för planering.....	8
Reglering.....	9
Kostnader.....	9
Gröna resplaner.....	9
Acceptabla gångavstånd.....	10
6. PARKERINGSNORM.....	11
Bostäder.....	11
Verksamheter.....	11
Parkering för rörelsehindrade.....	14
Samnyttjande.....	14
Parkeringsköp.....	14
Bilpool.....	14
7. NULÄGESBESKRIVNING.....	15

Parkeringsbestånd	15
Beläggingsgrad befintliga parkeringsplatser.....	15
Reglering	17
Brister.....	17
8. UTFORMNING	19
Gestaltning	20
Säkerhet/Trygghet.....	20
Drift och underhåll	20
9. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER.....	21
Pendlarparkering (PP1)	21
Bilplatser i centrum (PP2)	21
Bättre och fler cykelparkeringar (PP3)	21
Påverkansåtgärder (PP4)	21
Parkering i planeringen (PP5)	22
Vägvisning till parkering i centrum (PP6).....	22
Angöring och parkering vid skolor (PP7)	22
Dialog med näringsidkare (PP8)	22
Utvärdering och uppföljning (PP9)	22
Åtgärdssammanställning.....	23
10. UPPFÖLJNING.....	24



1. OM PARKERINGSPLANEN

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Parkeringsplanen är en av fyra planer/program som tagits fram under våren 2013. De övriga planerna/programmen är Trygghetsprogram, Trafikmiljöprogram samt Kollektivtrafikprogram (se översta rutan i illustrationen till höger). Under hösten 2012 togs åtta andra planer/program fram: Cykelplan, Hastighetsplan, Trafiksäkerhetsprogram, Gång- och tillgänglighetsplan, Program för mobility management (främja hållbara resor genom beteendepåverkan), Gestaltningssprogram, Vägvisningsplan samt Bullersaneringsplan (se nedersta rutan i illustrationen till höger).

Ledstjärnan i arbetet med trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebar att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

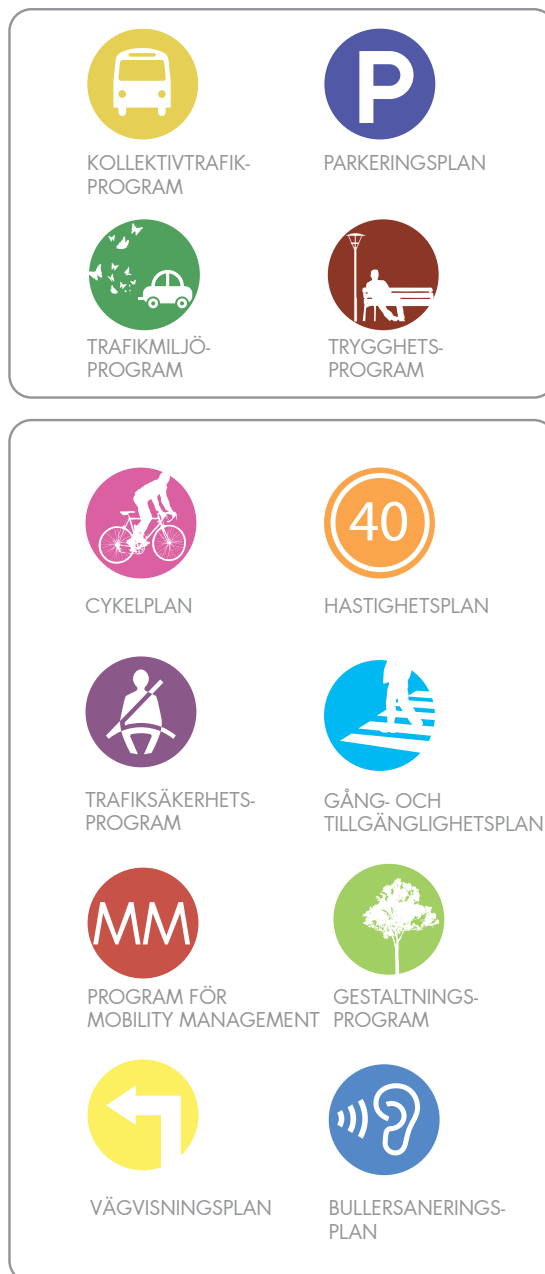
Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten, Räddningstjänsten och Polisen. Under hösten 2012 deltog Tekniska nämndens presidium samt representanter från Skånetrafiken och Trafikverket i arbetsgruppen och våren 2013 deltog representanter från kommunstyrelsen i arbetsgruppen.

VARFÖR EN PARKERINGSPLAN?

Parkeringsplanen ska fungera som ett stöd i planeringen för utvecklingen av Höörs kommun samt ge förslag till åtgärder för att möta det framtida behovet av parkering. Parkering är ett starkt styrmedel som kan användas för att skapa ett hållbart transportsystem.

Parkeringsplanen ska vara ett styrdokument vid planering av parkering. Planen tydliggör också ställningstagande och ger vägledning i avvägning mellan olika intressen. Parkering är en del av stadsmiljön och ska därför integreras i all planering som berör stadsmiljön.

HÖÖRS TRAFIKPLAN



OMFATTNING

Parkeringsplanen omfattar hela Höörs kommun.

Olika bestämmelser gäller för kvartersmark och allmän platsmark, tex gator och torg. Parkeringsplanen gäller vid planering av både privat mark, i form av bygglovsärenden, samt vid planering och disponering av allmän platsmark.

TIDSPERSPEKTIVET

Parkeringsplanen har samma tidsperspektiv som Höörs vision, dvs. 2025.

HUR SKA PLANEN ANVÄNDAS?

Parkeringsplanen vänder sig främst till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik- och driftsfrågor. Planen blir ett underlag i det långsiktiga, systematiska arbetet.

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN SOM HELHET

En **trafikstrategi** för Höörs kommun togs fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 § 59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!



Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) är ett av kommunens viktigaste strategiska dokument och visar kommunens syn på bland annat den framtida bebyggelseutvecklingen, infrastruktursatsningar och skydd av värdefulla områden. Översiktsplanen ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Visionen för Höörs kommun är framtagen av kommunfullmäktige och beskriver hur kommunen vill att Höörs kommun ska vara och uppfattas år 2025. Visionen är utgångspunkten för all verksamhetsplanering och konkretiseras genom sex strategier och 13 långsiktiga mål. Utifrån visionen, strategierna och de långsiktiga målen har respektive nämnd tagit fram effektmål.

Allmänheten har under hösten 2012 då de första åtta planerna/programmen togs fram, kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanen, och möten har hållits med allmänheten (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med alla de tolv planerna/programmen som ingår i trafikplanen.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR PARKERINGSPLANEN

Varje inriktning (delstrategi) som presenteras i trafikstrategin anger frågor att arbeta vidare med i trafikplanearbetet. Vissa av frågorna ger också vägledning i frågor som markanvändning och gestaltning. I vissa fall går inriktningarna in i varandra och då krävs samverkan med andra inriktningar för "måluppfyllelse".

En av trafikstrategins nio inriktningar är "Effektiv parkering". Under denna rubrik i trafikstrategin pekas följande frågor ut som ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Bättre utnyttjande av allmänna parkeringsytor.
- Arbeta vidare med att utveckla tidsreglerad parkering.
- Se över behov och lokalisering av pendlar-parkering.
- Arbeta tydligare med cykelparkering.

Utöver ovanstående är det flera av de andra inriktningarna som på olika sätt berör parkering. Till exempel kan aktiv och effektiv parkeringsplanering bidra till lägre trafikarbete, bättre trafikmiljö och bättre framkomlighet. Som framgår av trafikstrategin så är vissa av inriktningarna gemensamma för olika planer/program.

Utöver ovan utgör övriga planer/program inom trafikplanen grundläggande utgångspunkter.

3. MÅL

NATIONELLA MÅL

Det **övergripande målet för transportpolitiken**, enligt proposition 2008/09:93, skall fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Därtill finns ett **funktionsmål** rörande tillgänglighet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet innehåller också en del om att transportsystemet ska vara jämställd, dvs. likvärdigt svara mot män och kvinnors transportbehov. Det finns även ett **hänsynsmål** som syftar till att utformning, funktion och användning av transportsystemet ska bidra till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till ökad folkhälsa och att miljö kvalitetsmål uppnås.

- Vi ska gynna besöksnäringen och samverka för att skapa aktiviteter och arrangemang.

Av effektmålen bedöms inget direkt röra pakeringsplanen men flera av målen är ändå nära sammankopplade.

KOMMUNALA MÅL

Översiktsplanen

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar för att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. God planering av parkering är en stor del i detta och kan bidra till att skapa attraktiva boendemiljöer och ett hållbart transportsystem.

Visionen

Visionen är en långsiktig målbild och ska verka som en inspirationskälla för samtliga verksamheter inom kommunen. Utifrån visionen har nämnderna tagit fram inriktningsmål och effektmål.

Av inriktningsmålen bedöms nedanstående beröra pakeringsplanen:

- Våra utemiljöer ska vara attraktiva. Naturen ska upplevas som tillgänglig och våra gatu- och parkmiljöer ska vara tillgängliga, välskötta och säkra.
- Trafiksystemet ska vara tillgängligt och utvecklas för människa och miljö, så att resan fungerar hela vägen.

4. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Planeringsförutsättningarna nedan utgör indata till beräkningarna av parkeringsnormen samt redogör för de antaganden som gjorts.

BEFOLKNING

Folkmängden i Höörs kommun var vid årsskiftet 2011/2012 15 492 personer, varav drygt 12 000 bor i Höörs tätort. Befolkningen i Höörs kommun förväntas öka till ca 15 700 vid slutet av 2015 och närmare 16 800 vid slutet av 2025. Beräknat bostadsbestånd i kommunen 2011 bestod av 1 395 lägenheter och 5 268 småhus.

Boendetätheten i kommunen totalt är bedömd till 2,1 boende/bostad. Uppdelat på typ av bostad antas boendetätheten till 1,5 boende/lägenhet och 2,6 boende/småhus.

BILTÄTHET

Biltätheten i kommunen låg vid årsskiftet 2011/2012 på 430 bilar/1000 invånare enligt BILPAK (uppgifter från Statistiska centralbyrån, SCB, om bland annat fordonsbestånd, ägarförhållanden och drivmedel). Uppdelat på kommunens största tätort, Höör, och övrig landsbygd är fördelningen 386 bilar/1000 invånare i Höörs tätort respektive 463 bilar/1000 invånare på landsbygd.

Enligt Trafikverkets prognoser för personbilstrafiken för perioden 2014-2021 förväntas bilinnehavet öka något fram till 2030 och därefter minska, pga av inflyttning till tätorter där bilinnehavet generellt är lägre.

VERKSAMHETER

I Höörs kommun fanns 2010 drygt 4 700 arbetstillfällen. Antalet arbetstillfällen och antalet förvärvsarbetande ökade i kommunen under året. Det finns ca 2 500 fler förvärvsarbetande än arbetstillfällen inom kommunens gränser, vilket innebär att fler pendlar ut ur kommunen än in. Vård- och omsorg är den vanligaste näringsgrenen bland arbetstagare i kommunen, följt av handel, transport, kommunikation samt utbildning.

Arbetstätheten avser antalet anställda per 1000 kvm BTA (bruttoarea). Arbetstätheten varierar vanligtvis mellan olika verksamheter men har för riket tenderat att öka för kontor men minska för industri och handel. I

tabell 1 på nästa sida redovisas uppskattad arbetstäthet och besöksstäthet för Höörs kommun. Tätheten är uppskattad efter tidigare erfarenhet samt från andra kommuner.

FÄRDMEDELFÖRDELNING

Färdmedelsfördelningen för Höörs kommun har hämtats från Trafikverkets trafikstringsverktyg, som använder resvaneundersökning (RES 05/06) som källa för såväl altsringstal som färdmedelsfördelning, och bryter ner resultatet av resvaneundersökningen på kommunnivå och på lokalisering i kommunen. I resvaneundersökningen finns inga specifika uppgifter om Höör.

Trafikstringsverktyget är framtaget för att underlätta skattning av trafikstring i samband med planering av nya eller befintliga bebyggelseområden. Trafikstring med bil, kollektivtrafik, gång och cykel är inkluderat. Verktyget bygger på den kunskap som idag finns kring alstring av persontransporter beroende på lokalisering och markanvändning. Utöver det, kan färdmedelsfördelningar justeras baserat på hur kommunen arbetar med kollektivtrafik, gång, cykel, bil och mobility management.

Från trafikstringsverktyget har färdmedelsfördelningen för Höör hämtats för olika verksamheter, med förutsättningen att kommunen arbetar aktivt med mobility management och att åtgärder inom kommunen vidtas för att öka andelen hållbara färdmedel. För anställda, oavsett verksamhet, används färdmedelsfördelningen för kontor, eftersom denna verksamhet huvudsakligen genererar arbetsresor. För besökare används färdmedelsfördelning enligt tabell 2 på nästa sida.

Verksamhet	Arbetstäthet (antal anställda/1000 kvm)	Riktvärde arbetstäthet	Besökstäthet (antal besökare/1000 kvm)	Riktvärde besökstäthet eller utgångspunkt
Kontor	30-50	40	3-5	4
Småindustri	10-20	15	0-3	1
Handel	10-20	15	30-70	50
Restaurang	15-25	20	80-100	90
Förskola	25	25	-	5 barn/anställd, 140 kvm/avdelning
Grundskola	7-10	8,5	-	10 barn/anställd
Vårdboende	3-5	4	-	8 boende/ avdelning

Tabell 1. Uppskattad arbetstäthet och besökstäthet för respektive verksamhetstyp.

Färdmedelsfördelning	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat
Kontor	32 %	13 %	23 %	31 %	1 %
Småindustri	45 %	8 %	25 %	21 %	1 %
Handel	50 %	4 %	12 %	33 %	1 %
Restaurang	14 %	6 %	7 %	72 %	1 %
Förskola	26 %	6 %	15 %	53 %	0 %
Grundskola	18 %	13 %	18 %	49 %	2 %
Vårdboende	16 %	4 %	14 %	65 %	1 %

Tabell 2. Uppskattad färdmedelsfördelning för respektive verksamhetstyp (gäller för besökare). För samtliga anställda används färdmedelsfördelningen för kontor.

5. PARKERINGSSTRATEGIER

För att uppnå en väl fungerande parkering i Höors kommun bör några övergripande strategier följas. God planering av parkering kan i stor uträkning bidra till att uppnå ett hållbart transportsystem i Höör. En generell hållpunkt bör därför vara att gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik prioriteras före biltrafiken.

Goda förutsättningar för cykeltrafik skapas genom säker och tillräcklig cykelparkering.

Bilplatser bör placeras strategiskt och vara lätta att hitta och för att minska onödig söktrafik bör parkeringsplatser vara tydligt skyltade.

För att ge boende en chans att lämna bilen hemma under dagen bör det finnas goda parkeringsmöjligheter vid sin bostad. Boendeparkering ska i första hand ordnas inom den egna fastigheten.

Parkering för boende och besökare ska prioriteras framför parkering för anställda.

RIKTLINJER FÖR PLANERING

Enligt huvudregeln i PBL (Plan- och bygglagen, 8 kap 9 §) ska fastighetsägaren anordna bilplatser så att det täcker bilplatsbehovet inom den egna fastigheten. Bilplatsbehovet definieras av parkeringsnormen.

Cykelparkering

Cykelparkering ska prioriteras framför bilparkering. Tillräcklig tillgång till attraktiva cykelparkeringar med god säkerhet och komfort leder till att fler cyklar. Cykelplatsbehovet regleras av parkeringsnormen.

Placering av cykelparkering är viktig. Platserna bör placeras nära målpunkten, med ett maximalt gångavstånd på 25 meter. Vid långtidsparkering värderas möjlighet till tak och god säkerhet högt. Hög säkerhet kan tex. erbjudas genom möjlighet att låsa fast ramen.

Bilparkering vid bostad

Parkering för boende ska prioriteras före arbetsplatsparkering. Det är av stor vikt att boende har tillgång till parkering vid den egna bostaden, för att erbjuda möjligheten att lämna bilen hemma. Saknas boendeparkering i tillräckligt stor utsträckning finns risken att bilen används till arbetet istället, för att det är enklare att parkera där.

Vid nybyggnation av bostäder bör man eftersträva ett gångavstånd kortare än 200 meter mellan parkering och bostaden.

Bilparkering för besökare

Parkering för besökare ska prioriteras före parkering för arbetstagare. Bilplatsbehovet för besökare för olika typer av verksamheter regleras av parkeringsnormen.

Parkering för besökare i centrum kan vara tidsreglerad och/eller avgiftsbelagd för att säkerställa att det finns tillgängliga platser. Gratis parkering utan tidsreglering resulterar ofta i att det saknas lediga platser för besökare, eftersom långtidsparkering, mestadels arbetstagare, upptar platserna.

Desto högre avgift som tas ut, i desto högre grad kommer det att finnas lediga bilplatser, dvs tillgängligheten ökar.

Enligt Boverkets Byggregler ska bilplatser för rörelsehindrade ordnas inom 25 meter från en byggnads entré och detta gäller i huvudsak framför entréer av allmänt intresse. Allmänt rekommenderar Handikappförbunden att ca 5 % av det totala antalet bilplatser är anpassade för rörelsehindrade. Vägen mellan bilplatsen och entrén ska vara lättillgänglig.

Bilparkering för anställda

Parkering för anställda bör prioriteras efter boende- och besöksparkering. Bilplatsbehovet för arbetstagare för olika typer av verksamhet regleras av parkeringsnormen.

Arbetspendlare bör kunna acceptera ett gångavstånd mellan arbetsplats och parkering på upp till 400 meter. Detta innebär att i de flesta fall bör parkering för anställda inom Höors centrum undvikas. Dessa parkeringsplatser bör istället lämnas tillgängliga för besökare. Parkering för arbetstagare kan istället ordnas utanför centrum.

Pendlarparkering

Pendlarparkeringar bör erbjudas vid större kollektivtrafikknudpunkter för att underlätta valet av kollektivt färdmedel. Antalet bilplatser på parkeringsplatser bör vara tillräckligt stort för att pendlaren kan vara säker på att få en plats varje morgon, och platser ska finnas

tillgängliga för såväl bil som cykel. Avståndet mellan tåg och pendlarparkering ska minimeras.

Angöring

Angöringsplatser vid speciella målpunkter bör finnas tillgängliga. Exempel på speciella målpunkter där angöring är lämplig är tex tågstationer, vid vårdinrättningar mm. Angöring vid handel bör finnas tillgänglig för att möjliggöra kortare ärenden.

Vid skolor, där angöring ofta önskas i miljöer där barn och unga oskyddade trafikanter vistas, är det av extra vikt att angöring utformas trafiksäkert. Om föräldrar upplever skolmiljön som otrygg eller osäker, ökar föräldrars benägenhet att skjutsa sina barn till skolan i bil. Detta leder till en ännu osäkrare trafiksituation framför skolan, och en ond spiral skapas. Vid planering av skolor och förskolor är det därför viktigt att trafiksäkerheten säkerställs, och en del i det arbetet är placering och utformning av parkering och angöring. Parkering för anställda bör hanteras likadant som för andra verksamheter, det vill säga ett gångavstånd på upp till 400 meter bör accepteras.

REGLERING

Reglering med parkeringsavgifter är en effektiv metod för att åstadkomma en god tillgänglighet och styrning av trafiken. För att skapa god tillgänglighet och för att bilplatserna ska kunna nyttjas för det tänkta ändamålet bör regleringsformen var välanpassad.

Parkeringsavgiften för parkering längs gatan/kantstensparkering bör generellt vara högre än vid andra parkeringsplatser, för att bilister ska bli mindre benägna att parkera på gatumark. Detta ger minskad söktrafik och därmed minskad trafikbelastning, samtidigt som god tillgänglighet skapas med fler lediga bilplatser för korttidsparkering.

Avgiftsreglering kan kombineras med, eller i vissa fall ersättas med tidsreglering. Reglering med tidsbegränsning innebär en bestämmelse om hur lång tid ett fordon som längst får parkera i följd. Tidsreglering innebär en högre omsättning av bilplatserna, vilket ger bättre tillgänglighet.

Generellt är priskänsligheten bland arbetstagare hög, vilket innebär att högre avgifter kan bidra till att en större andel cyklar, går eller åker kollektivt till arbetet.

Tvärtom innebär det att många tar bilen till arbetet om det erbjuds gratis parkering vid arbetsplatsen. Detta innebär att individers färdval till arbetet i stor grad avgörs av vilka parkeringsförutsättningarna är vid bostaden och vid arbetsplatsen.

KOSTNADER

Nedan redovisas generella anläggningskostnader för olika typer av parkering. Kostnaderna ska ses som schablonvärden, då verklig kostnad varierar stort mellan olika platser, beroende på grundläggningsförutsättningar, markförhållanden, tillgänglighet, konjunktur mm.

Markparkering	15-25 kkr/bilplats
Parkeringshus	80-150 kkr/bilplats
Underjordiskt parkeringsgarage	150-500 kkr/bilplats

GRÖNA RESPLANER

Anställda har en relativt hög priskänslighet när det gäller kostnad för parkering och månadsavgiften har därmed stor inverkan när man gör sitt färdmedelsval till arbetsplatsen. Därför är det viktigt att begränsa subventionering av kostnader för månadskort.

Syftet med så kallade gröna resplaner är att förändra resmönstret hos dem som reser till/från en utpekad plats. Det kan exempelvis avse anställda på ett specifikt företag eller elever och lärare på en skola. Planen avser åtgärder som säljer in och främjar alternativa res sätt – samåkning, trygg och säker cykelparkering mm. Baserat på utvärderingar av genomförda projekt med gröna resplaner kan antalet bilresenärer reduceras med 10 %. Reduktionen kräver ett långsiktigt engagemang från företaget och fastighetsägaren. Kommunen kan fungera som stöd i arbetet.

ACCEPTABLA GÅNGAVSTÅND

Acceptabelt gångavstånd motsvarar avståndet mellan parkeringsplatsen och målpunkten. Bilparkering ska i första hand anordnas på den egna tomten. Avstånden i nedanstående tabell ska ses som riktvärden.

	Acceptabelt gångavstånd
Boende	300 m
Arbete	400 m
Besökande	
- bostäder	200 m
- handel/kontor	200 m
- angöring	75 m
Pendlarparkering	400 m

Tabell 3. Acceptabelt gångavstånd för bilparkering.

6. PARKERINGSNORM

BOSTÄDER

Bilparkering

Bilplatsbehovet för bostäder beräknas med hjälp av boendetäthet och biltäthet enligt:

$$\text{Bilplatsbehov} = \text{boendetäthet} \times \text{biltäthet}$$

För flerbostadshus grundar sig beräkningen på att en bostad i snitt är 100 kvm i BTA. Boendetätheten har antagits till samma för hela Höörs kommun medan biltätheten varierar mellan Höörs tätort och övrig kommun. Uppdelningen mellan vad som avser Höörs tätort och övrig kommun framgår av kartan på nästa sida.

Lokalisering	Bilplatsbehov flerbostadshus	
	(bpl/bostad)	(bpl/1000 kvm BTA)
Höör	0,7 ¹	7
Övrig kommun	0,8 ¹	8

¹varav 0,1 är besöksparkering

Tabell 4. Bilplatsbehov flerbostadshus.

För småhus kan bilparkering antingen vara enskild eller på en samlad parkering. Enskild parkering betyder anordnad parkering på egen tomt. Samlad parkering innebär att parkeringen för ett antal bostäder finns samlade till en gemensam parkeringsplats, och att en viss samnyttjande därmed kan antas. Kommunen bör dock vara restriktiv med att begränsa parkering vid bostaden då detta kan leda till högre grad av arbetspendling med bil.

Lokalisering	Bilplatsbehov småhus			
	(bpl/bostad)		(bpl/1000 kvm BTA)	
	Enskild	Samlad	Enskild	Samlad
Höör	2	1,1 ¹	-	11
Övrig kommun	2	1,3 ¹	-	13

¹varav 0,1 är besöksparkering

Tabell 5. Bilplatsbehov småhus.

Cykelparkering

För cykelparkering antas att den ordnas inom den egna tomten för småhus. För flerbostadshus bör varje lägenhet ha minst en cykelplats men helst 1 cykelplats/boende. Utöver detta kommer besöksparkering

med ca 0,5 cykelplatser/lägenhet. För flerbostadshus antas cykelplatsbehovet till 2,0 cpl/lgh (inklusive platser för besökare).

Cykelparkering bör finnas tillgänglig både inomhus och utomhus. För mer information om cykelparkering, se kapitel 8.

VERKSAMHETER

Bilparkering

Bilplatsbehovet för verksamheter beräknas med hjälp av arbetstäthet respektive besökstäthet och bilförarandel enligt:

$$\text{Bilplatsbehov (anställda)} = \text{arbetstäthet} \times \text{bilförarandel}$$

$$\text{Bilplatsbehov (besökare)} = \text{besökstäthet} \times \text{bilförarandel}$$

Bilplatsbehovet redovisas i ett spann för bilplatser/1000 kvm BTA. Spannet ger en flexibilitet att anpassa behovstalet efter det aktuella projektets förutsättningar. För att tydligt kunna motivera att en högre eller lägre norm bör användas måste projektets förutsättningar noggrant utredas.

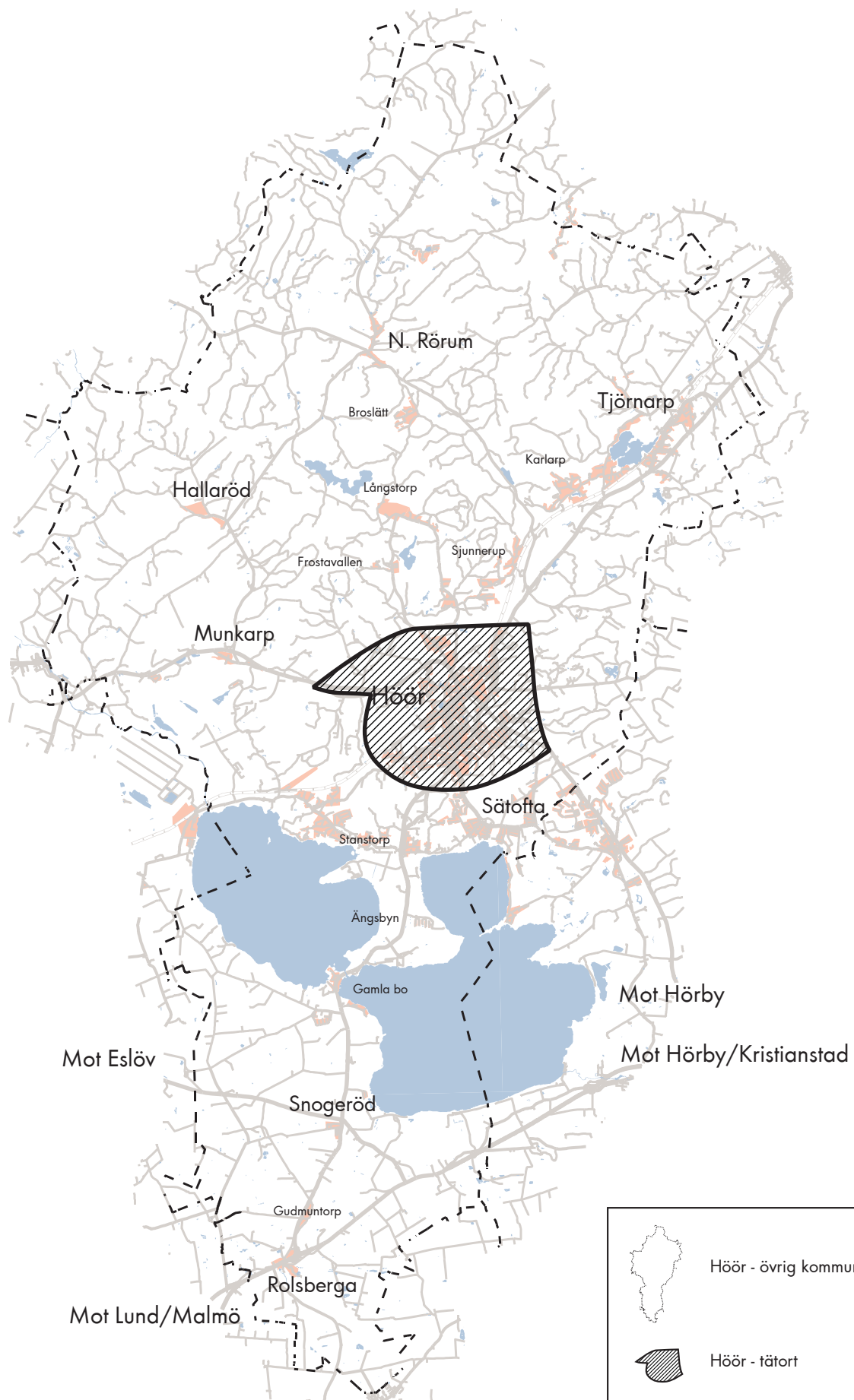
Om antalet anställda är känt, kan bilplatsbehovet beräknas enbart efter bilförarandel, som i Höörs kommun är antagen till 32 %. **Detta ger ett bilplatsbehov per anställd på 0,32 bilplatser.**

För anställda (om antalet anställda inte är känt) ser bilplatsbehovet för respektive verksamhet ut enligt tabell 6.

Bilplatsbehovet för vissa typer av verksamheter, tex sportanläggningar, vårdcentral, skolor och kyrkor, varierar kraftigt och kräver därför särskild utredning i varje enskilt fall. Även parkeringsbehovet för olika typer av handelsverksamheter varierar kraftigt mellan tex dagligvaruhandel, sällanköpshandel och volymhandel, och kräver därför särskild utredning.

Cykelparkering

Cykelplatsbehovet för anställda och besökare till olika verksamheter framgår av tabell 7. Behovet av cykelparkering för elever ingår i cykelparkering vid grundskolor.



Figur 1. Karta över vilka normtal som ska användas för olika lokalisering.

Verksamhet	Bilplatsbehov anställda		Bilplatsbehov besökare	
	(bpl/1000kvm BTA)	Riktvärde	(bpl/1000kvm BTA)	Riktvärde
Kontor	10-16	13	1-2	1,5
Småindustri	3-6	4,5	0-1	0,5
Handel	3-6	4,5	15-35	25
Restaurang	5-8	6,5	11-14	12,5
Förskola	8	8	3-5	4
Grundskola	2-3	2,5	1-3	2
Vårdboende	1-2	1,5	3	3

Tabell 6. Bilplatsbehov för anställda och besökare. Används om antalet anställda inte är känt.

Verksamhet	Cykelplatsbehov anställda		Cykelplatsbehov besökare/elever	
	(cpl/1000kvm) BTA	Riktvärde	(cpl/1000kvm BTA)	Riktvärde
Kontor	7-12	9,5	0,5-1,5	1
Småindustri	2-5	3,5	0-1	0,5
Handel	2-5	3,5	4-8	6
Restaurang	3-6	4,5	5-7	6
Förskola	6	6	12-13	12,5
Grundskola	1,5-2,5	2	29-42	35,5
Vårdboende	0,5-1,5	1	5-6	5,5

Tabell 7. Cykelplatsbehov för anställda och besökare/elever.

PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE

Enligt Boverkets Byggregler ska en bilplats för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 m gångavstånd från en byggnads entré. Detta bör i första hand gälla entréer som är av allmänt intresse. Handikappförbunden rekommenderar att 5 % av det totala antalet bilplatser är anpassade för rörelsehindrade.

Minst en gångväg mellan en byggnads entré och parkering skall kunna användas av en person med rörelsehinder. Vid planering och placering av bilplatser för rörelsehindrade bör man kontrollera att förflyttningen från bilen till den aktuella målpunkter kan ske utan onödiga omvägar och utan att hindras av kantstenar, trappsteg och liknande. En vanlig praxis när reserverade bilplatser anordnas i befintlig anläggning är att göra dem dubbelt så breda som övriga platser, vilket innebär ca 5 x 5 meter (gäller tvärställd parkering). För utformning av annan typ av parkering för rörelsehindrade, se kapitel 8.

SAMNYTTJANDE

För att kostnader och markanspråk ska minimeras ska samnyttjande av bilplatser eftersträvas i så stor utsträckning som möjligt. Samnyttjande av bilplatser innebär att flera använder samma bilplatser vid olika tider på dygnet. Genom att använda sig av denna metod kan man uppnå en högre och mer konstant beläggning på en parkeringsplats och därmed också reducera antalet bilplatser.

En förutsättning för att det ska fungera är att olika parkeringskategorier (tex. boende, besökare, verksamheter, pendlare) använder samma parkeringsyta.

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder				
- boende	55-75	55	50	80-90
- besökande	30	70	40	50
Kontor	60-80	20	10	20
Handel	40	80-90	100	-
Industri	60-80	10	5	10
Hotell	50	50	30	80
Restaurang	75	40	60	-
Skolor	90	10	5	-

Tabell 8. Beläggning för parkeringsplatser i % för olika verksamhetstyper och tidpunkter.

Nedan redovisas hur principer för samnyttjande kan tillämpas.

PARKERINGSKÖP

Enligt huvudregeln i PBL ska fastighetsägaren ordna erforderlig parkering inom den egna tomten. Det är inte alltid möjligt för fastighetsägaren att ordna detta, exempelvis vid förtäning eller tillbyggnad. Ett alternativ är då så kallade parkeringsköp. Det innebär att fastighetsägaren får tillgång till parkeringsplatser på en annan tomt genom att sluta ett avtal med kommunen eller med annan part som ordnar parkeringen.

Det förekommer två olika typer av parkeringsköp, friköp och avlösen. Friköpsavtal innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till kommunen som ordnar parkeringen. Avlösen innebär att fastighetsägaren förbinder sig att hyra bilplatserna under ett bestämt antal år (ofta minst 25 år).

BILPOOL

Bilpooler medför ett lägre parkeringsbehov då flera personer delar bil och kan minska bilinnehavet genom att hushållets bil ersätts med en poolbil. Undersökningar visar att det totala bilinnehavet kan minska med fem bilar för varje poolbil.

En förutsättning är att det finns tillgång till god kollektivtrafik och att samhällsservice och annan service ligger nära. För att tillgodoräkna sig ett reducerat parkeringstal för en exploatering genom införande av bilpool krävs dock att ett avtal om bilpoolsinförande tecknas med kommunen.

7. NULÄGESBESKRIVNING

PARKERINGSBESTÅND

Befintligt parkeringsbestånd har inventerats för de centrala delarna av Höör. Totalt finns drygt 730 bilplatser inom centrumområdet i utförd inventering.

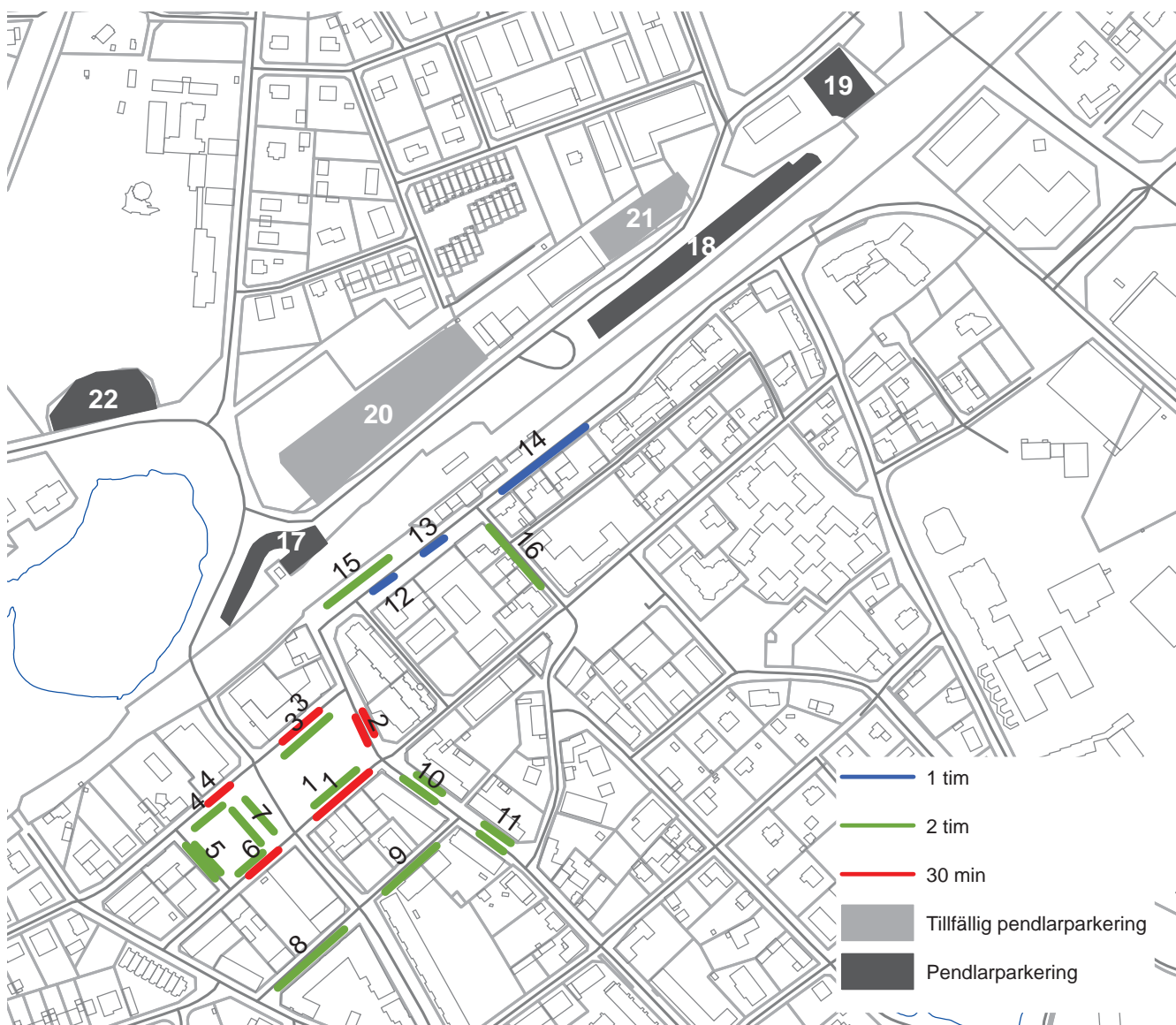
BELÄGGNINGSGRAD BEFINTLIGA PARKERINGSPLATSER

Beläggingsgraden på befintliga parkeringsplatser har inventerats under en dag (onsdagen den 27 mars, 2013) vid sex olika tidpunkter, varannan timme mellan kl 9 och kl 19. Beläggingsgraden motsvarar den

genomsnittliga beläggningen vid dessa sex tidpunkter. För pendlarparkeringarna har beläggningen endast noterats vid två olika tidpunkter, kl 11 och kl 13.

Eftersom beläggningen varierar kraftigt under dygnet och under inventeringsperioden redovisas medelbeläggningen dels under hela perioden, kl 9 - 19, samt under högtrafiktid, kl 11-17. För pendlarparkeringen redovisas enbart medelbeläggningen mellan kl 11-13.

Resultatet av beläggingsstudien visar att utslaget på hela dagen finns tillräckligt utbud av bilplatser i centrum. Under tiden 11-17 kan det dock uppstå pro-



Figur 2. Befintligt parkeringsbestånd (2013-03-27).

Nr	Namn	Placering	Reglering	Avgift	Antal platser	Beläggning	
						kl 9-19	kl 11-17
1	Nya Torg	Öster om Mejerigatan, södra körbanan, södra sidan	30 min 9-18 (9-12)	Nej	7	24%	29%
		Öster om Mejerigatan, södra körbanan, norra sidan	2 tim 9-18 (9-12)	Nej	12	79%	85%
2	Nya Torg	Storgatan, västra sidan	15 min	Nej	3	50%	67%
		Storgatan, östra sidan	30 min	Nej	4	46%	38%
3	Nya Torg	Öster om Mejerigatan, norra körbanan, norra sidan	30 min 9-18 (9-12)	Nej	7	69%	82%
		Öster om Mejerigatan, norra körbanan, södra sidan	2 tim 9-18(9-12)	Nej	13	59%	63%
4	Nya Torg	Väster om Mejerigatan, norra körbanan, norra sidan	30 min 9-18 (9-12)	Nej	4	72%	100%
		Väster om Mejerigatan, norra körbanan, södra sidan	2 tim 9-18(9-12)	Nej	7	55%	68%
5	Nya Torg	Västra körbanan, västra sidan	2 tim 9-18 (9-12)	Nej	5	37%	45%
		Västra körbanan, östra sidan	2 tim 9-18 (9-12)	Nej	5	27%	32%
6	Nya Torg	Väster om Mejerigatan, södra körbanan, södra sidan	30 min 9-18 (9-12)	Nej	5	57%	60%
		Väster om Mejerigatan, södra körbanan, norra sidan	2 tim 9-18 (9-12)	Nej	4	54%	50%
7	Nya Torg	Storparkeringen, östra delen	2 tim 9-18 (9-12)	Nej	12	35%	44%
		Storparkeringen, västra delen	2 tim 9-18 (9-12)	Nej	12	54%	69%
8	Föreningsgatan	Väster om Mejerigatan, södra sidan	2 tim 9-18	Nej	10	45%	48%
9	Föreningsgatan	Öster om Mejerigatan, södra sidan	2 tim 9-18	Nej	8	75%	81%
10	Storgatan	delen Nya Torg - Föreningsgatan	2 tim 9-18(9-12)	Nej	9	65%	68%
11	Storgatan	delen Föreningsgatan - Handelsgatan	2 tim 9-18(9-12)	Nej	8	65%	72%
12	Järnvägsgatan	delen Möllebacken - Kungsgatan	1 tim 9-18	Nej	3	56%	56%
13	Järnvägsgatan	delen Möllebacken - Kungsgatan	1 tim 9-18	Nej	3	78%	84%
14	Järnvägsgatan	delen Möllebacken - Kungsgatan	1 tim 9-18	Nej	10	45%	50%
15	Järnvägsgatan	parkeringsplatsen	2 tim 9-18	Nej	19	70%	83%
16	Kungsgatan	delen Järnvägsgatan - Hantverksgatan, västra sidan	2 tim 9-18	Nej	6	28%	33%
17	Bangårdsgatan	Pendlarparkering, södra parkeringen	24 tim	Nej	44	83%	-
18	Bangårdsgatan	Pendlarparkering, stora parkeringen	24 tim	Nej	134	84%	-
19	Bangårdsgatan	Pendlarparkering, norra parkeringen	24 tim	Nej	59	12%	-
20	Bangårdsgatan	Pendlarparkering, södra byggland	24 tim	Nej	152	66%	-
21	Bangårdsgatan	Pendlarparkering, norra byggland	24 tim	Nej	111	58%	-
22	Maglasätevägen	Pendlarparkering, gamla/första parkeringen	24 tim	Nej	59	0%	-

Tabell 9. Bestånd, reglering och beläggning för befintligt parkeringsbestånd (inventering 2013-03-27). Beläggning över 85% är markerad med rött.

blem med tillgängligheten på några platser, se tabell 9. Erfarenhet från tidigare beläggningsstudier visar att beläggningsgraden är störst på fredag eftermiddag.

För pendlarparkeringarna, där beläggningsgraden motsvarar medel mellan kl 11 och kl 13, är beläggningsgraden totalt sett god över anläggningarna. Lokalt på de södra pendlarparkeringarna, nr 17 och 18, överstiger beläggningsgraden 80 %. En normal nivå på en vanlig parkeringsplats ligger på en beläggningsgrad mellan 80-85%. För pendlarparkeringar bör däremot inte beläggningsgraden överstiga 80%, eftersom omsättningen är lägre där än på vanliga parkeringsplatser.

På några av parkeringsplatserna finns reserverade platser för rörelsehindrade. Beläggningsgraden på dessa är totalt sett låg, men det är viktigt att platser för rörelsehindrade i så stor utsträckning finns lediga då någon behöver dem.

Vid stationen kan man idag hyra inlåst cykelparkeringsplats som idag är fullbelagda. Ingen inventering eller beläggningsstudie av övrig cykelparkering är presenterad här.

REGLERING

Samtliga bilplatser inom centrumområdet är tidsreglerade mellan 15 minuter och 2 timmar (exkl pendlarparkeringarna). Ingen av platserna är belagd med avgift.

BRISTER

Cykelparkering

Idag upplevs det svårt att hitta cykelparkeringar i Höörs tätort. Utbudet och tillgängligheten vid stationen är bra men i de mer centrala delarna upplevs en brist på cykelplatser. Den upplevda bristen kan bero på otydlig utformning eller placering, eller på ett faktiskt underskott.

Idag finns det möjlighet att låsa in sin cykel vid stationen. Att dessa platser idag är fullbelagda indikerar ett underskott i utbudet och detta är en brist. Goda möjligheter till cykelpendling till stationen bör i allra högsta grad premieras och prioriteras.

Bilparkering i centrum

Bilparkering i centrum bedöms fungera bra i nuläget under merparten av dygnet. Beläggningsgraden ligger mellan 24-79 % vilket indikerar att utbudet på de flesta ställen är tillfredställande, totalt mellan kl 9 och 19. Dock kan vissa problem med tillgängliga platser uppstå under delar av dagen.

Behovet av ytterligare reglering bedöms inte nödvändig i nuläget. Idag finns ingen avgiftsreglering av allmänna parkeringsplatser i Höör. Avsikten med avgiftsreglering är i första hand att öka omsättningen, vilket det inte finns behov av idag. Om ett nytt parkeringshus eller parkeringsgarage däremot ska anläggas och avgiftsbeläggas, måste dock all parkeringsreglering ses över, eftersom avgiftssättningen påverkar den totala parkeringssituationen.

Pendlarparkering

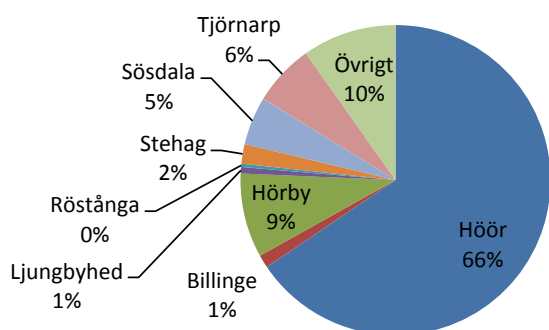
Idag nyttjas ledig markyta till tillfällig pendlarparkering i väntan på exploatering. Denna yta kommer inte att vara disponibel i framtiden vilket gör att denna parkering behöver lösas på annat sätt. Beläggningsgraden på pendlarparkeringarna är idag hög, vilket är positivt. Efterfrågan framöver bedöms även som stor. När de tillfälliga parkeringsytorna tas bort kommer det att uppstå brist på platser.

Idag (2013-03-27) finns totalt 559 bilplatser tillgängliga på befintliga pendlarparkeringar. När parkering nr 20 och 21 enligt figur 2 stängs försvinner 263 bilplatser vilket resulterar i totalt 296 tillgängliga bilplatser. Vid inventeringstillfället fanns sammanlagt 319 bilar parkerade samtidigt på samtliga pendlarparkeringar, vilket teoretiskt indikerar ett underskott på 23 platser, om de tillfälliga parkeringsplatserna skulle tas bort redan idag.

Idag finns ingen reglering av pendlarparkeringen. Reglering kan minska efterfrågan, och i värsta fall innebära att folk istället kör hela resan med egen bil.

Den 4 maj 2011 gjordes en nummerskrivning (registreringsskylten antecknades) för de bilar som stod parkerade vid pendlarparkeringen i Höör. Majoriteten, 66 %, har postadress Höör. 9 % av de parkerande är hemmahörande i Hörby. Det finns således potential att överföra en del av bilresorna till stationen till resor med cykel, då en stor del av bilpendlarna är hemmahörande i kommunen och bor nära. Inom kommunen är dock avstånden stora.

Postadress för parkerande vid Höörs station 2011-05-04



Figur 3. Postadress för parkerande vid Höörs station.

Enligt **Strategi för pendlar- och samåkningsparkeringar i Skåne**, en skrift som tagits fram av Region Skåne, görs bedömningar av behovet idag och i framtiden för alla Skånes pendlarparkeringar. Även råd angående utformning och utrustning av pendlarparkeringar redogörs.

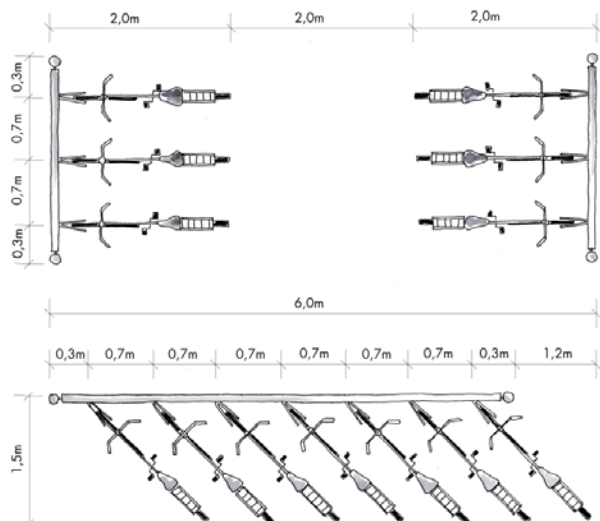
För pendlarparkeringen i Höör anges en bedömd brist i framtiden (2020) på totalt ca 280 platser. Beläggningsstudier som genomförts 2005 indikerar att pendlarparkeringarna i Höör är belagda till >80%. I strategin anges även att beläggningen ej bör överstiga 80 % samt att gångavstånd mellan parkering och hållplats/station ej bör överstiga 100 meter. Föreslagen åtgärd för nya platser i Höör (enligt strategin) är parkeringshus.

För ny tågstation i Tjörnarp anges behovet av pendlarparkeringar till ca 20 platser.

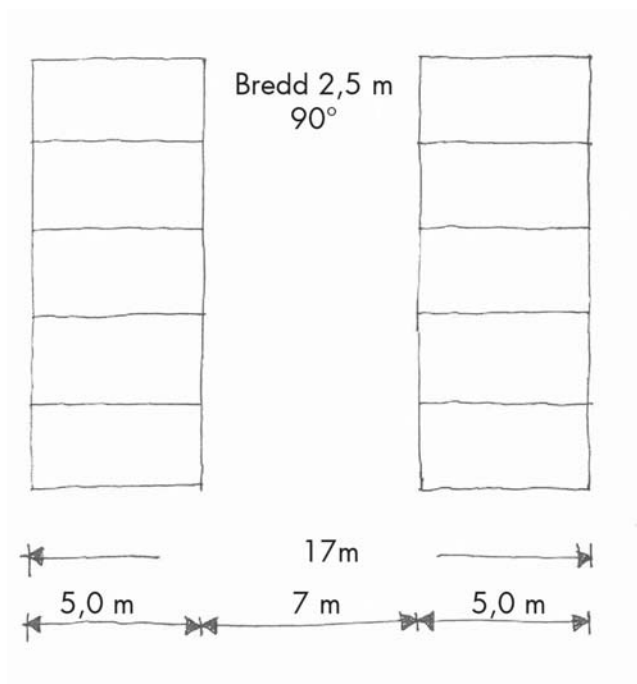
8. UTFORMNING

Parkeringsplatser bör utformas så att bästa möjliga trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter uppnås, samt att platserna är tillgängliga.

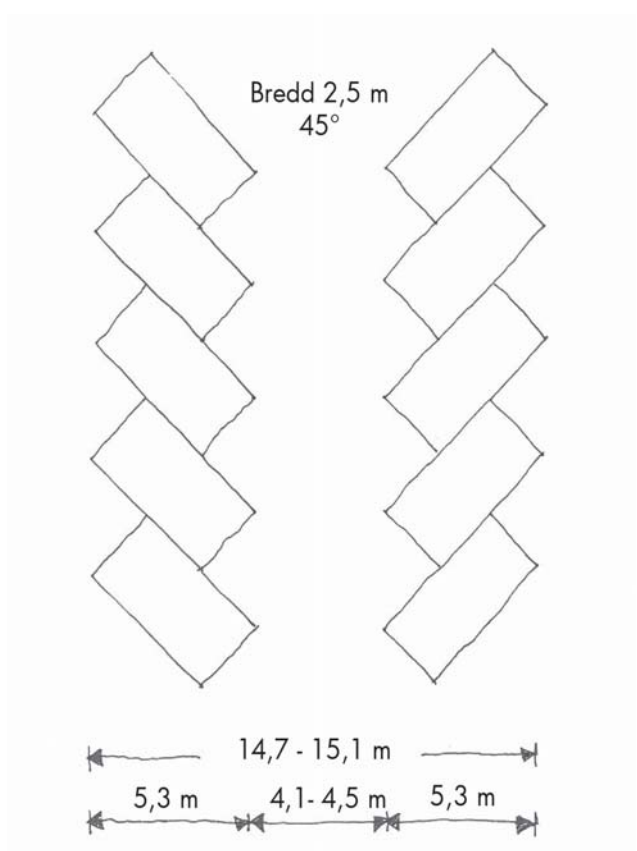
Nedanstående illustrationer visar hur parkering kan utformas avseende mått och placering, för cykel, bil samt platser för rörelsehindrade.



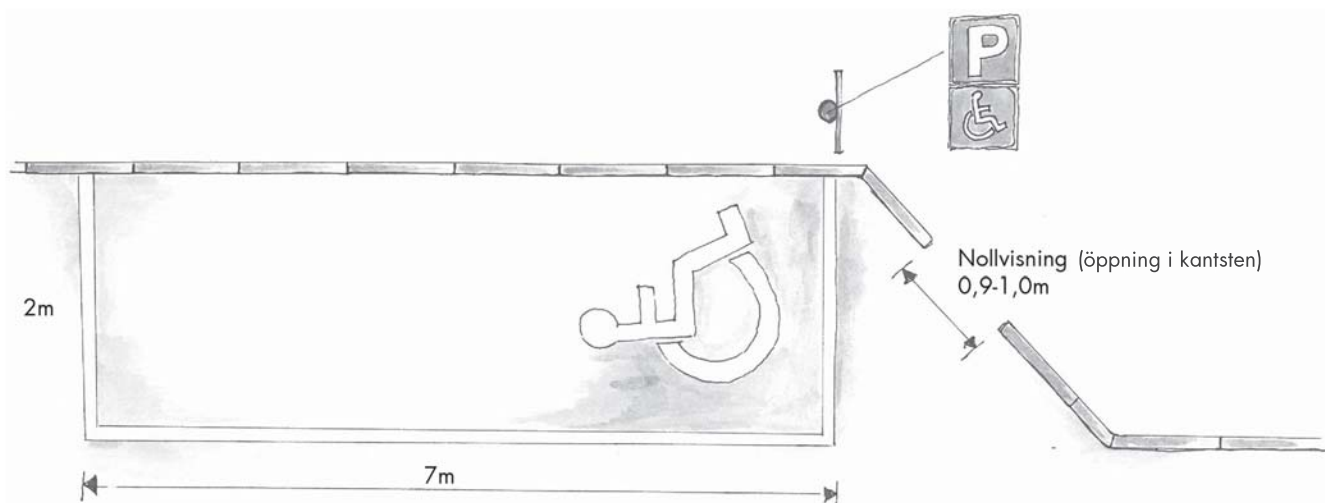
Figur 4. Exempel på cykelparkering (enligt GCM-handbok, 2010).



Figur 5. Exempel på tvärställd bilparkering i 90°



Figur 6. Exempel på snedställd bilparkering i 45°



Figur 7. Exempel på bilparkering vid kantsten för rörelsehindrad (Gång- och tillgänglighetsplanen).

GESTALTNING

Stora ytor bör delas av med grönska för att undvika att hårdgjorda ytor upplevs ödsliga. Det är viktigt att skapa samspel mellan funktion och design genom att färgsättningar, materialval och symboler är väl genomtänkta. Syftet med utformningen bör vara att förtydliga, underlätta och skänka trygghet.

Vid utformning av markparkering bör platserna upplevas som en naturlig del av utemiljön.

SÄKERHET/TRYGGHET

Parkeringsplatser bör utformas med bra belysning. Upplevd trygghet är viktig liksom stöld- och inbrotts-säkerhet.

Bra sikt är viktig både för att bilförare och oskyddade trafikanter ska känna sig säkra. I trånga miljöer, tex vid snedställda parkeringar ska fri sikt i så stor utsträckning som möjligt eftersträvas.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Snöröjning och underhållsbeskäring av omkringliggande vegetation bör ske regelbundet. Vintertid kan någon bilplats avsättas för upplag av snö. Det är

även viktigt att gångvägar till och från parkeringsanläggningar hålls fria/snöröjs.

Häckar och annan vegetation bör hållas efter för att inte skymma sikt men även för att miljön ska upplevas vacker, attraktiv och trygg.

Dagvattenhanteringen ska vara tillfredställande så att inte stora vattenmassor ansamlas på hårdgjorda ytor.

9. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Nedan beskrivs de åtgärder som föreslås inom ramen för parkeringsplanen. Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis PP1, är ett ID-nummer för respektive åtgärd. Numret återkommer i avsnittet "Åtgärdssammanställning".

PENDLARPARKERING (PP1)

Majoriteten av kollektivtrafikens resenärer tar sig till stationen till fots eller med cykel. Det är därför av största vikt att utforma stationsområdet säkert, tryggt och tillgängligt för dessa trafikantgrupper.

Se kontinuerligt till att behovet av cykelparkering är tillfredställande och säkerställ att platserna är upplysta och håller god standard. Cykelparkeringsmöjligheter med ramlåsbara cykelställ samt parkering under tak eller inomhus ökar attraktiviteten.

För samtliga befintliga pendlarparkeringar (cykel samt bil) bör utrustning och standard ses över så att denna är tillfredställande och säker. Parkeringarna bör vara asfalterade och vara väl upplysta.

På pendlarparkeringarna för bilar bedöms en framtida brist på ca 280 platser (år 2020, enligt Strategin för pendlar- och samåkningsparkeringar i Skåne). Även beläggningsstudierna i denna parkeringsplan bekräftar detta. Idag fungerar parkeringarna bra men flera av platserna är av tillfällig karaktär.

För att planera för denna brist bör i första hand åtgärder genomföras som får fler att gå och cykla till stationen. I andra hand bör fler bilplatser anordnas och dessa kan lösas på olika sätt. Slutligt behov av antal platser bör följas upp kontinuerligt eftersom utvecklingen framöver är svårbedömd. För nya bilplatser bör befintliga parkeringar först ses över för att se om dessa kan förtätas eller förstöras. I andra hand kan framtida behov täckas med ett parkeringshus eller parkeringsgarage.

Vid ny tågstation i Tjörnarps är bedömt behov ca 20 bilplatser för pendlare (enligt strategin). Kommunens egna behovsanalyser som gjorts senare, påvisar ett ännu större behov.

I centrumnära och attraktiva lägen finns risken att pendlarparkeringar även nyttjas av andra bilister än pendlare. Avgift för att säkerställa att pendlarparkeringarna endast används av resenärer skulle kunna

genomföras med ett system som kopplas till kollektivtrafikens biljettsystem. På så sätt skulle parkeringen kunna vara avgiftsfri för resenärer men avgiftsbelagd för övriga bilister. Ett sådant system finns inte i nuläget men kan vara en möjlighet för framtiden. För pendlare med relativt korta avstånd till stationen, skulle en avgiftsbeläggning eventuellt öka benägenheten att istället gå eller cykla till stationen.

BILPLATSER I CENTRUM (PP2)

På några ställen i centrala Höör är beläggningen på befintliga parkeringsplatser tidvis hög. För att säkerställa god tillgänglighet bör regleringen av parkeringsplatserna därför vara väl avvägd och rätt prissatt. Kommunen bör kontinuerligt se till så att platserna är rätt reglerade. Om större omsättning önskas kan några av platserna regleras hårdare. Några parkeringsplatser är idag fulla men det finns närliggande parkeringsplatser där det är ledigt. Inga nya platser bedöms därför behövas i nuläget.

BÄTTRE OCH FLER CYKELPARKERINGAR (PP3)

För att säkerställa att befintliga cykelparkeringar är tillräckliga i antal och storlek bör dessa ses över. En komplett inventering och beläggningsstudie bör genomföras för samtliga cykelparkeringar i Höörs centrum.

Vid tågstationen i Höör bör fler inlåsta cykelparkeringsplatser anordnas, eftersom dessa idag är fullbelagda. Tillsvidare kommer en kölista att upprättas tills det finns underlag för fler platser. Successiv utbyggnad föreslås i takt med att behovet ökar.

Utformning av cykelplatser i centrum bör ses över så att dessa cykelplatser blir tydligare och lättare att hitta.

PÅVERKANSÅTGÄRDER (PP4)

För att få fler att gå, cykla och åka kollektivt behöver kommunen aktivt jobba med beteendepåverkande åtgärder. Olika beteendepåverkande åtgärder beskrivs i programmet för mobility management. Fler åtgärder som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik beskrivs i gång- och tillgänglighetsplanen, cykelplanen samt kollektivtrafikprogrammet.

För att förändra resmönstret hos tex anställda, som reser till/från en utpekad plats, kan kommunen vara ett stöd för arbetsgivare som vill jobba med Gröna resplaner.

PARKERING I PLANERINGEN (PP5)

Kommunen bör säkerställa att parkeringsnormen följs och att placering och utformning av parkering och angöring sker optimalt.

VÄGVISNING TILL PARKERING I CENTRUM (PP6)

För att minimera söktrafik och för att underlätta för besökare rekommenderas en effektiv vägvisning till parkeringsplatser i centrum. Åtgärder och strategier för vägvisning återfinns i vägvisningsplanen.

ANGÖRING OCH PARKERING VID SKOLOR (PP7)

Skolor och förskolor är särskilt utsatta miljöer för oskyddade trafikanter. Parkering och angöring i dessa miljöer är dessutom ofta koncentrerade till mycket korta delar av dygnet. För att säkerställa att dessa miljöer utformas på bästa sätt bör kommunen arbeta vidare på detta området.

DIALOG MED NÄRINGSIDKARE (PP8)

Kommunen bör inleda ett samarbete med handelsföreningen angående parkering för anställda i centrum. Parkering för anställda bör vara placerad utanför centrumområdet.

UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (PP9)

Utvärdering och uppföljning bör göras för att säkra att föreslagna åtgärder får önskade effekter. Detta beskrivs mer konkret i kapitel 10 Uppföljning.

Särskild vikt bör läggas vid att följa upp parkeringsnormen. Regelbundna beläggningsstudier kan påvisa om normen är rätt eller bör justeras i vissa avseende.

ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder har tagits fram utifrån identifierade brister eller förbättringsmöjligheter som har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen nedan redovisas en översikt över samtliga åtgärder som föreslås.

Numret på respektive åtgärd anges som PP (Parkeringsplanen) med efterföljande nummer.

I tabellen anges också en bedömning av arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet.

Att bedöma en åtgärds kostnad i detta skede medför stora osäkerheter, eftersom det inte är klarlagt exakt vilken typ av åtgärd som ska genomföras och omfattning på denna.

Den kostnadsuppskattning som görs för de fysiska åtgärderna i tabellen avser kostanden för den tid som

krävs för planering och genomförande samt kostnad för det material/byggkostnad som behövs. Det är även viktigt att tänka på att medel för drift- och underhållsåtgärder följer nya investeringar.

I denna kostnadsbedömning, med osäkerheter enligt ovan, som gjorts inom ramen för parkeringsplanen ligger gränserna för liten/mellan/stor åtgärd som följer: liten åtgärd < 100 tkr, mellanåtgärd 100-500 tkr och stor åtgärd > 500 tkr.

Den exakta utformningen av en åtgärd, t ex hur/var parkeringsåtgärder ska genomföras hanteras i kommande skeden.

Prioriteringen har gjorts utifrån vad som bedömts viktigast i den kommande planeringen. Även kostnads-effektiva åtgärder med stor effekt som bör kunna genomföras relativt omgående prioriteras i kategori 1.

Inom respektive prioriteringsgrupp (1-2) finns ingen inbördes rangordning.

Nr	Plats eller omfattning av arbetet	Kostnad el. arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
PP1	Pendlarparkering	Stor	Kommunstyrelsen	
PP3	Fler och bättre cykelparkeringar	Liten	Kommunstyrelsen/ Tekniska nämnden	Successiv utbyggnad
PP4	Påverkansåtgärder	Liten	Kommunstyrelsen/ Tekniska nämnden	Kampanjer etc. se Programmet för Mobility Management
PP5	Parkering i planeringen	Liten	Kommunstyrelsen/ Miljö- och byggnadsnämnden/ Tekniska nämnden	
PP7	Angöring och parkering vid skolor	Mellan	Kommunstyrelsen/ Miljö- och byggnadsnämnden/ Tekniska nämnden	
PP9	Utvärdering och uppföljning	Liten	Kommunstyrelsen	
Prioritet 2				
PP6	Vägvisning till parkering i centrum	Mellan	Tekniska nämnden	
PP2	Bilplatser i centrum	Mellan	Tekniska nämnden	
PP8	Dialog med näringsidkare	Liten	Kommunstyrelsen	

Tabell 10. Åtgärdssammanställning.

10. UPPFÖLJNING

Det finns många skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med parkering. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet. En regelbunden, systematisk genomgång av arbetet kan också innebära att mer resurser avsätts.

För att uppföljningen ska bli så värdefull som möjligt är det viktigt att formulera konkreta och mätbara mål för respektive plan/program, vilket är ett arbete kommunen behöver arbeta vidare med.