



Parkeringsutredning – del 1

Nulägesbeskrivning och olika styrmedel

Samhällsbyggnadskontoret, enheten för trafik och planering

2019-02-25

Sammanfattning

Alingsås tätort växer och det finns ett ökat tryck på mark i stadskärnan. Det finns önskemål om förtätningar genom byggnation av bostäder och användning för andra ändamål. En del i arbetet för att nå ett hållbart samhälle är en tät bebyggelsestruktur som främjar mer miljövänliga färdmedelsval som gång, cykel och kollektivtrafik. Tillgången på lämpliga områden för byggnation i stadskärnan är ytterst begränsad. Behov finns därför att nyttja mark som idag bland annat används för parkeringsplatser. Exempel är planer på bostadsbyggande i kvarteren Prästlyckan och Solen.

Stadskärnans utformning i sig sätter även begränsning för möjligheten att ta emot biltrafik. Samtidigt är det viktigt att stadskärnan bibehålls som levande kommersiellt centrum och att tillgängligheten inte försämras. Parkeringsfrågor är i högsta grad av strategisk karaktär som har inverkan på Alingsås utveckling. Det är därför angeläget att se över de befintliga parkeringsplatserna som finns idag och hur kommunen kan påverka användningen av dem. Det finns även ett behov av att analysera framtida parkeringsbehov och bedöma möjliga geografiska platser för att eventuellt ersätta de parkeringsytor som tas i anspråk vid byggnationer.

Parkeringsutredningen syftar till att nå ett inriktningsbeslut gällande stadskärnans parkeringar. Utredning del 1 innehåller följande; uppdaterad nulägesbeskrivning av parkeringsplatser i stadskärnan, sammanfattning av tidigare parkeringsutredningar och aktuella styrande dokument som rör ämnet samt övergripande konsekvenser vid införande av olika styrmedel. De styrmedel som behandlas är: *tidsreglering, parkeringsavgifter, parkeringsskiva och boendeparkeringstillstånd*. Även erfarenheter från andra kommuner i Västsverige berörs kort. Analys av framtida parkeringsbehov i kombination med en översyn av kommunens antagna parkeringsnorm och möjlighet till parkeringsköp, föreslås ingå i en utredning del 2.

Idag sker tidsreglering på avgiftsfria allmänna parkeringsplatser i stadskärnan med kommunal parkeringsövervakning. Antalet allmänna parkeringsplatser uppgår till 1 440 stycken. Privata avgiftsbelagda platser som är tillgängliga för allmänheten uppgår till 823 stycken. Det finns idag en obalans då efterfrågan på parkeringsplatser ofta är mycket större än tillgången. Avgiftsfria platser i de mest centrala delarna är fullbelagda, medan det på platser i utkanterna av stadskärnan och på avgiftsbelagda platser finns större ledig kapacitet. Kommunens senaste tre utredningar från 1987, 1993 och 2006 pekar på samma problem och behov. Flera slutsatser från dessa utredningar är således lika aktuella idag. För att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande av befintliga parkeringsplatser, öka tillgängligheten och undvika blockerande långtidsparkeringar, minimera söktrafiken samt få effektivare parkeringsövervakning, krävs någon form av styrmedel.

I de senaste två parkeringsutredningarna som kommunen genomfört föreslås införandet av parkeringsavgifter. Med hänsyn till de övergripande konsekvenser som påtalas i nu aktuell utredning, bedömer Samhällsbyggnadskontoret att parkeringsavgifter är det alternativ som lämpar sig bäst utifrån stadskärnans lokala förutsättningar.

Förvaltningen föreslår därför att nästa steg är framtagande av förslag till införande av parkeringsavgifter kombinerat med tidsreglering som bör innehålla zonindelning, avgiftsnivåer samt ytterligare bedömning av ekonomiska konsekvenser. Förvaltningen föreslår även att gå vidare med att utreda införande av ett tydligt parkeringsledningssystem och fortsatt utredning av boendeparkeringstillstånd.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
1. Inledning.....	3
1.1. Bakgrund.....	3
1.2. Utredning i två delar	4
1.3. Avgränsningar	5
2. Tidigare parkeringsutredningar.....	6
3. Styrande dokument som berör trafik och parkering	7
4. Nulägesbeskrivning	9
4.1. Antal befintliga parkeringsplatser	9
4.2. Tidsreglering.....	10
4.3. Beläggningsgrad.....	10
5. Olika styrmedel	11
5.1. Tidsreglering.....	11
5.2. Parkeringsavgifter.....	11
5.3. Parkeringsskiva (P-skiva).....	13
5.4. Boendeparkeringstillstånd.....	14
5.5. Erfarenheter från andra kommuner.....	15
6. Slutsatser	17

Bilaga. Aktuell tidsreglering av allmänna parkeringsplatser

Foton: Louice Norén

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Hållbar utveckling och förtätning av stadskärnan

Alingsås tätort växer och det finns ett ökat tryck på mark i stadskärnan i form av önskemål om förtätningar genom byggnation. En förtätad bebyggelse där fler invånare delar på samma yta kräver en genomtänkt planering. Nya bostäder kan ha positiva effekter på handeln och staden blir än mer levande, men tillgången på lämplig mark i stadskärnan är begränsad och parkeringar upptar mycket markyta. En parkeringsplats för bil kräver en yta om ca 15-30 kvm. Behov finns att nyttja mark som idag bland annat används för parkeringsplatser. Ett sådant exempel är planerad byggnation av bostäder på parkeringsytan i kvarteret Prästlyckan. Staden behöver utvecklas på ett hållbart sätt. En del i arbetet för att nå ett hållbart samhälle är en tät bebyggelsestruktur med ökad närhet mellan bostäder, arbetsplatser, service och handel. Samtidigt främjar det ökad gång, cykel- och kollektivtrafik. Att välja ett mer miljövänligt resande bidrar bland annat till minskade utsläpp och buller i staden. Varje bilresa startar och slutar med en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är därför ett effektivt verktyg för att påverka hur bilen används.

Stadskärnans gatunät har, på grund av dess historiska utformning, redan idag begränsade möjligheter att ta emot biltrafik. Det är viktigt att ge incitament för att inte välja att ta bilen i onödan in till stan. Samtidigt måste kommunen beakta att bilresor är nödvändiga för vissa individer av olika anledningar. Det är även viktigt att stadskärnans attraktivitet som ett levande kommersiellt centrum bibehålls och att möjligheten att besöka centrum inte försämras.

Parkeringsfrågor är i högsta grad av strategisk karaktär som har inverkan på Alingsås utveckling. Utöver satsningar på förbättringar för fotgängare, cyklister och de som reser kollektivt, behöver därför de befintliga bilparkeringsplatserna i centrum ses över. Likaså vilken möjlighet kommunen har att påverka trafikflödena. Utbud, prissättning och val av lokalisering av parkeringsplatser utgör grundläggande faktorer för individens färdmedelsval och den biltrafik som genereras. Att inte ta något tydligt beslut i dessa frågor kan också få strategiska effekter i takt med att staden och omvärlden förändras. Kommunens inriktning i parkeringsfrågan är en viktig del kopplat till övrig pågående trafik- och samhällsplanering. Andra åtgärder som utförs eller utreds i dagsläget är bland annat: framtagande av en trafikstrategi, åtgärdspaket för E20 genom Alingsås, plan för gångfartsgator i stadskärnan, utbyggnad av cykelvägar till/från och genom centrum, fler cykelparkeringar vid stationen, effektivare och utökad turtäthet med stadsbusstrafiken.

Parkeringsmöjligheter idag i stadskärnan

Det finns idag en obalans mellan parkeringsområden där det på vissa platser är fullbelagt och på andra finns större ledig kapacitet. Efterfrågan på parkeringsplatser i de mest centrala delarna är ofta mycket större än tillgången, medan platser i utkanterna av stadskärnan inte nyttjas fullt ut. Det finns ett behov av att effektivisera utnyttjandet av de platser som redan finns och öka omsättningen på de mest attraktiva platserna så att de förbehålls för de biluppställningar som är till mest nytta för både individen och samhället. På så sätt ökar tillgängligheten för fler till stadskärnan och söktrafiken minskar, vilket gynnar handeln. Det finns olika typer av styrmedel för att nå detta och som dessutom bidrar till att förenkla och effektivisera parkeringsövervakningen. Exempel på det är tidsreglering, parkeringsavgifter, parkeringsskiva och boendeparkeringstillstånd.

I dagsläget är allmän parkering i Alingsås stadskärna avgiftsfri. Tidsreglering i stadskärnan infördes år 1983 och kommunal parkeringsövervakning infördes år 1990. Aktuella

felparkeringsavgifter trädde ikraft 1 oktober 2017. Privata parkeringar, till exempel i Estrads och Storkens parkeringshus, är avgiftsbelagda. De är ofta inte lika fullbelagda som de avgiftsfria allmänna parkeringarna. Även detta bidrar till en obalans i tillgång och efterfrågan. Kommunens senaste tre parkeringsutredningar från 1987, 1993 och 2006 har pekat åt samma håll; någon typ av reglering för allmän parkering behövs. Parkeringsavgifter har lagts fram som förslag i de senaste två utredningarna. Frågan kring styrmedel har således utretts tidigare och är lika aktuell i dag.

Framtida parkeringsbehov

Det finns även ett behov av att analysera framtida parkeringsbehov. Man behöver göra en bedömning av möjliga geografiska platser för att eventuellt ersätta de parkeringsytor som tas i anspråk vid byggnationer. Det är även viktigt att ta tillvara på de kvaliteter som finns i stadsmiljön. Exempelvis bör man beakta möjlig framtida användning av Stora torget och Lilla torget för andra ändamål än för parkerade fordon. För att nå en effektiv markanvändning, pekar behovet mot fler samlade parkeringsanläggningar likt de befintliga parkeringshusen. I samband med bedömning av behoven bör även en översyn göras av kommunens beslutade parkeringsnorm samt parkeringsköp vid nybyggnation.



Bild 1. Parkeringsplatser på Stora torget

1.2. Utredning i två delar

Parkeringsutredningen delas upp i två delar. Denna första del avser att ligga tillgrund för ett politiskt inriktningsbeslut kring parkeringsfrågan i stadskärnan. Kommunens tidigare parkeringsutredningar har pekat på samma behov. Del ett innefattar därför en sammanfattning av tidigare utredningar och styrande dokument som berör parkering, en uppdaterad nulägesbeskrivning av befintliga bilparkeringsplatser och gällande tidsregleringar samt övergripande konsekvenser av olika styrmedel. För det fall beslut fattas om införande av ett styrmedel, är nästa steg att ta fram ett mer detaljerat underlag för implementering i Alingsås stadskärna.

Andra delen av utredningen bör innehålla en framtida behovsanalys av fler parkeringsplatser i stadskärnan kopplat till en översyn av gällande parkeringsnorm och parkeringsköp. Detta

bör ske i samverkan med bland annat Plan- och bygglovsavdelningen, Tillväxtavdelningen, Alingsåshem och näringslivet.

1.3. Avgränsningar

Den geografiska avgränsningen för utredning del ett är stadskärnan enligt Alingsås kommuns *Lokala trafikföreskrifter om parkeringsförbudsområde i centrala Alingsås* med tillägg av Hinden, Ljuset, Klockan och Gustav Adolfsgatan i väst samt Prästlyckan och Kvarnlyckan (Savannen) i norr. I fortsättningen ingår samtliga dessa områden i begreppet stadskärnan.

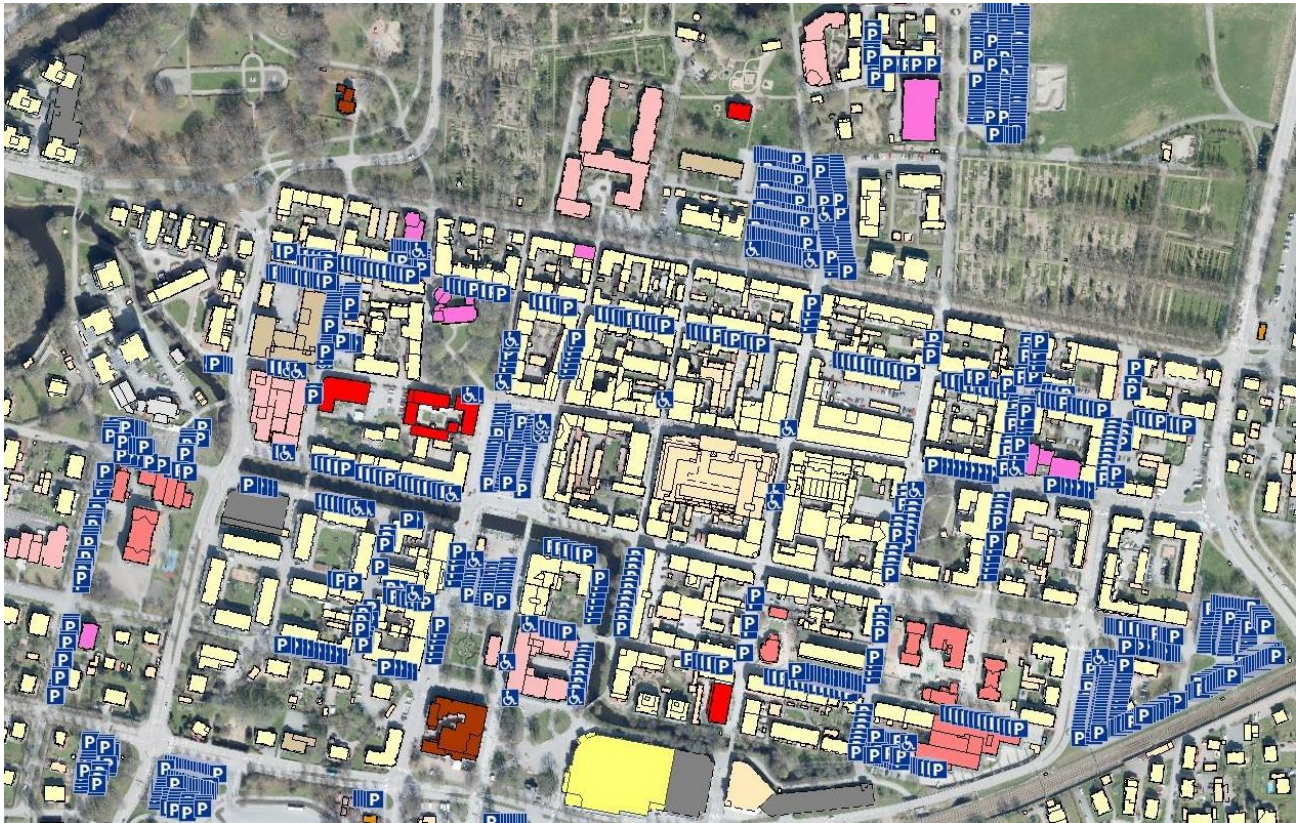


Bild 2. Geografisk avgränsning för stadskärnan, allmänna parkeringar

Det är dock viktigt beakta att användning av närliggande parkeringsytor, vid exempelvis Nolhaga och Lasarettet, kan komma att påverkas vid ett beslut om införande av styrmedel i stadskärnan.

Följande områden som tangerar bilparkeringsfrågan innefattas inte av utredning del ett, utan kräver särskilda studier:

- Framtida parkeringsbehov
- Översyn av parkeringsnorm
- Översyn av parkeringsköp
- Cykelparkeringar
- Pendelparkeringar
- Ställplatser för husbilar
- Laddstolpar för elfordon

2. Tidigare parkeringsutredningar

Alingsås kommuns tre senaste parkeringsutredningar från 1987, 1993 och 2006 har samtliga behandlat liknande frågeställningar kring stadskärnans trafikutveckling och kommunens möjligheter att påverka hur de allmänna parkeringsplatserna används. Flertalet slutsatser är aktuella än idag vilka kort sammanfattas nedan.

- Stadskärnan är inte byggd med hänsyn till bilen och gatunätet har därför endast begränsade möjligheter att ta emot biltrafik, både avseende trafik- och parkeringsmängder. Detta är en omständighet som besökare, verksamma och de som planerar för stadskärnan måste ta hänsyn till.
- Biltrafiken ska bli mindre dominerande i stadskärnan till förmån för mer miljövänliga transportslag. Detta för att nå en god miljö med minskade utsläpp och buller samt ökad trafiksäkerhet. Det krävs en målmedveten planering som ger nya möjligheter och som minskar motiven att ta bilen in på det smala gatunätet. Gatututrymme behöver avsättas för fotgängare och cyklister, vilket bland annat innebär att antalet kantstensplatser behöver minska.
- Samtidigt är det av yttersta vikt att stadskärnans funktion som attraktivt kommersiellt och administrativt centrum bibehålls.
- Korttidsparkering i centrala delar nära målpunkter ska främst användas av besökare. Långtidsparkering i perifera lägen används av övriga (boende, anställda, besökare som stannar en längre tid).
- Det krävs en uppskäppt kommunal parkeringsövervakning för att tillse att parkeringstider efterföljs.
- Det finns ett behov av ytterligare bilplatser på grund av framtida utökad handel, bostäder, kontor, service och besöksnäring. Tillgången på lämpliga områden är ytterst begränsad. Lösningen ligger i större parkeringsanläggningar i stadskärnans utkanter i nära anslutning till det övergripande trafikledsnätet. Längre gångavstånd får accepteras.
- Då efterfrågan på de mest centrala bilplatserna är större än tillgången, måste platserna ransoneras för att bibehålla stadskärnans attraktivitet. I utredningen från 1987 förordas tidsbegränsning. I de två senaste utredningarna föreslås ett införande av parkeringsavgifter.

Frågan om att ta ut avgifter för parkering är således inget nytt. I utredningen från 1993 gjordes en utvärdering av olika system för avgiftsuttag. Tekniska nämnden föreslog kommunfullmäktige att införa avgifter under 1994 genom förköpta parkeringskort. Kommunfullmäktige fattade beslut vid sitt sammanträde den 17 november 1993 att avvakta med att ta ställning till införande av avgifter tills utredning av dåvarande Bryggeriet och ny områdesplan för stadskärnan tagits fram.

I den senaste parkeringsutredningen från 2006 anges behovet av ytterligare 700 bilplatser i stadskärnan. Parkeringsutbyggnad föreslås på kort, mellanlång och längre sikt för att uppfylla behovet. Förslag ges även på att införa ett avgiftssystem utifrån *högattractiva lägen* (centrala delar); hög taxa 10 kr/h och 30-minuters reglering, *mellanstaden* (utanför de allra mest attraktiva handelsstråken); låg taxa 5 kr/h och 2-timmars reglering och *långtids-/pendelparkering* (stadskärnans randzon); avgiftsfritt och inte tidsbegränsat. Det nämns även att kommunen bör skapa en parkeringsenhet inom tekniska nämnden. Enheten ska ansvara för skötsel och hantering av parkeringsavgifter samt kommunens parkeringsköp. Något politiskt beslut har därefter inte fattats i parkeringsfrågan.

3. Styrande dokument som berör trafik och parkering

Översiktsplan för Alingsås kommun (antagen 2018)

Utgångspunkten är en hållbar utveckling av kommunen, ur såväl socialt som ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. Av kommunens målbilder framgår att bebyggelsestrukturen ska främja gång, cykel- och kollektivtrafik genom förtätning och blandad bebyggelse inom Alingsås tätort och övriga orter. Dessa färd sätt ska prioriteras. En satsning på gång, cykel och kollektivtrafik innebär ett mer effektivt nyttjande av marken, eftersom biltrafik och parkering tar mycket mark i anspråk. Så gott som all planerad nybyggnad av bostäder i Alingsås tätort ligger inom tre km från centrum och stationsläget. Det medför att gång- och cykelförutsättningarna är goda och skapar bättre underlag för kollektivtrafiken. Att skapa levande stadsmiljöer och mötesplatser samt att etablera handel som enkelt kan besökas utan att använda bilen är ett led i en hållbar utveckling. Stadens centrum kan behålla och stärka sin betydelse för handeln genom att undvika fler etableringar av externhandelsområden för detaljhandel och livsmedel. Det nämns även att samåkningsparkeringar bör anordnas som ett komplement till kollektivtrafiken och att antalet pendelparkeringar vid stationsområdet i Alingsås tätort ska öka.

Fördjupad översiktsplan Staden Alingsås (antagen 2008) och Fördjupad översiktsplan Alingsås Stads kärna (antagen 2001)

Flera förutsättningar för fördjupningarna har ändrats och nya ställningstaganden behövs för bland annat parkering, trafikflöden och gång- och cykelstråk. De kvarstår endast som kunskapsunderlag tills ny fördjupning antas. Det är dock av intresse att beakta följande som anges i FÖP Alingsås Stads kärna:

- Den oskyddade trafikantens behov ska vara vägledande vid utformning och gestaltning. Framkomligheten för biltrafik begränsas genom fysiska åtgärder. Det bör vara enklast att anlända till stadskärnan till fots, med cykel eller buss.
- Centrala allmänna bilparkeringsplatser bör i första hand användas för korttidsparkering alternativt endast möjlighet att stanna till för lastning och lossning. Parkering för längre tid bör förläggas i ytterkanterna av staden. Principen "lätt in och lätt ut" ska gälla vid lokalisering av parkeringsanläggningar för att minska söktrafiken.
- Det är viktigt att reducera onödig biltrafik på de trånga gatorna och att få en effektiv markanvändning genom samutnyttjande av parkeringsytor. Dock bör samutnyttjande av Stora torget för parkering minska.
- Samtidigt är det av yttersta vikt att stadskärnan bibehålls som kommersiellt handelscentrum och att blandningen av butiker, verksamheter, service, allmänna lokaler och bostäder upprätthålls.

Trafikstrategi

Arbete med framtagande av trafikstrategi pågår. Parkeringsfrågan kommer beröras översiktligt.

Trafikplan för Alingsås Stad (antagen 2012)

Trafikplanen beskriver hur trafiknäten i staden bör utformas för att skapa en attraktiv, trygg, säker och hälsosam miljö. Planen ligger till grund för kommunens åtgärdsplanering. Behov och lokalisering av parkeringsplatser berörs dock inte.

Parkeringsnorm för Alingsås kommun – Sammanställning 2016 (antagen 2016)

Baserad på kommunfullmäktiges beslut 2016-06-15 § 151 angående bostadsändamål. Detta är kommunens regelverk för hur bil- och cykelparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation för att skapa en balans mellan det faktiska antalet och behovet av

parkeringsplatser. Bilparkeringstalen för bostäder baseras på geografiskt läge avseende avstånd från stadskärnan, uppdelat i tre zoner. Antalet bilplatser blir inom respektive zon 0,6 – 0,8 – 1,0 parkeringsplats per bostad. Parkeringstalen är flexibla då reducering vid nybyggnation är möjlig genom tillhandahållande av bilpool, mobilitetsåtgärder eller samnyttjande. På så sätt säkerställer kommunen ett effektivt markutnyttjande och bidrar till ett mer hållbart resande.

Det nämns även att framtidens vision av Alingsås som en hållbar stad innebär fler åtgärder. Exempel är prioritering av cykeltrafik, utveckling av kollektivtrafiksystemet, byggnation av parkeringshus vid stora infartsgator samt avgiftsbeläggning av parkering i stadskärnan.

Införande av parkeringsköp, Dnr 1999.49 (KF beslut 2001)

Fastighetsägare har en skyldighet att anordna utrymme på sin egen mark för uppställning av fordon för dem som bor där, är verksamma eller besöker det hus eller den anläggning som finns på fastigheten. Begreppet parkeringsköp innebär att en fastighetsägare ingår ett avtal med kommunen som går ut på att denne mot betalning får tillgång till parkeringsplatser utanför den egna fastighetens gränser.

Erbjudande om parkeringsköp användes vid utbyggnad av stadskärnan under början av 1980-talet. År 1986 beslutade kommunstyrelsen att kommunen tillsvidare skulle upphöra med erbjudandet. I samband med arbetet med FÖP Stadskärnan aktualiserades frågan om parkeringsköp på nytt och en utredning gjordes av dåvarande teknisk kontoret. Kommunfullmäktige beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2001 att återinföra parkeringsköp i Alingsås kommun. Av beslutet framgår att parkeringsköp ska delfinansiera byggnation av parkeringsanläggning i kv. Bryggaren och att kommunen får anvisa temporära platser för parkeringsköp under tiden fram till att en parkeringsanläggning står klar. Det framgår även att engångsbeloppet som erläggs vid parkeringsköp ska motsvara kostnad per styck i en parkeringsanläggning.

Nystart för ett växande Alingsås - Flerårsstrategi 2019-2021 (antagen 2018)

I lokalförsörjningsplan 2019-2023 nämns att kommunstyrelsen under 2018 antagit en ny målbild för kvarteret Solen 14 (Kabom-huset) som innebär att befintliga parkeringar omvandlas till byggrätter för bostäder.

Pågående detaljplanearbete som påverkar allmän parkering

Bostäder vid Norra Ringgatan/Prästgårdsvägen (Prästlyckan 1:6, 1:9)

Ska möjliggöra byggnation av bostäder i korsningen Norra Ringgatan/Prästgårdsvägen (medger även verksamheter i bottenvåningen) som idag utgör allmän parkeringsplats. Parkering planeras primärt i underjordiskt garage i första hand för de boende.

Kontor vid Västra Långgatan 11 (Hinden 7)

Ska möjliggöra byggnation av en kontorsbyggnad på en markyta som idag används för allmän parkering.



Bild 3. Parkering Prästlyckan

4. Nulägesbeskrivning

4.1. Antal befintliga parkeringsplatser

Antalet allmänna parkeringsplatser i stadskärnan (det avgränsade området enligt 1.3) framgår av tabell 1 och uppgår till totalt 1 440 stycken, inklusive handikapplatser.

Allmänna parkeringar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
Kantstensparkering	527	23
Parkeringsanläggningar	875	15
Totalt antal	1 402	38

Tabell 1. Antal allmänna parkeringsplatser och handikapplatser i stadskärnan

I begreppet parkeringsanläggningar ingår mer samlade allmänna parkeringsområden i stadskärnan, vilka även framgår av tabell 2. Parkeringsplatser i kvarteret Solen och vid Utbildningens hus ligger på Alingsåshems mark och är idag tillgängliga för allmänheten att nyttja. I tabell 2 finns även redovisat närliggande parkeringsområden utanför stadskärnan i kvarteret Humlan (strax söder om järnvägen), Nohaga parkering och vid Landskyrkan. Tillsammans har dessa närliggande parkeringar 316 platser.

Allmänna parkeringsanläggningar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
Stora torget	76	3
Lilla torget	43	1
Prästlyckan (östra/västra)	206	3
Vid EFS-kyrkan	15	2
Mjölaren	112	1
Öster om kv. Mjölaren	122	
Kvarnlyckan (vid Savannen)	135	
Ljuset och Klockan	32	2
Solen	61	2
Vid Utbildningens hus	41	1
Hinden	32	
<i>Utanför stadskärnan</i>		
Humlan	62	
Nohaga parkering	224	4
Vid Landskyrkan	30	2

Tabell 2. Antal parkeringsplatser och handikapplatser på allmänna parkeringsanläggningar

Antalet avgiftsfria pendelparkeringar uppgår till totalt 333 stycken, inklusive handikapplatser. Här igår platser i stationsområdet, både norr och söder om järnvägen. Fördelningen av antalet platser i det aktuella området framgår av tabell 3.

Pendelparkeringar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
Albano	74	1
Nordost om bussterminalen	5	1
Norr om stationshuset	10	1
Sydväst om järnvägen	180	
Sydost om järnvägen	61	
Totalt antal	330	3

Tabell 3. Pendelparkeringar i stationsområdet

I tabell 4 anges antalet privata avgiftsbelagda parkeringsplatser på kvartermark i stadskärnan som är tillgängliga för allmänheten. Totalt uppgår antalet platser till 823 stycken, inklusive handikapplatser.

Privata parkeringar	Antal p-platser	Antal handikapplatser
<i>P-hus/P-garage</i>		
Estrad	558	27
Storken	72	3
ICA Nära Åkanten	40	5
Hill (besöksparkering)	6	
Klockan (Alingsåshem)	39	2
<i>Utomhusparkering</i>		
Hjorten	17	1
ICA Nära Åkanten	40	
Långtidsparkering Stationen	13	
Totalt antal	785	38

Tabell 4. Privata avgiftsbelagda parkeringar i stadskärnan

4.2. Tidsreglering

Av bilagd karta (se sista sidan) framgår gällande parkeringstider på de allmänna parkeringsplatserna i stadskärnan. Observera att även parkering i Nolhaga, kvarteret Humlan, vid landskyrkan och söder om järnvägen ingår i kartan. Samtliga av dessa är 24-timmarsparkering och ingår således i det angivna antalet 1 423 stycken.

4.3. Beläggningsgrad

På grund av begränsade resurser har inte någon ny studie av beläggningsgrad på parkeringsplatserna utförts. Tidigare parkeringsräkningar i samband med parkeringsutredningar har visat att det är en tydlig obalans mellan de olika parkeringsområdena. Det finns lediga platser i utkanterna av staden men är fullt på gatorna inne i de mest centrala delarna. Förvaltningens översiktliga bedömning av dagslägets situation överensstämmer med denna bild.

5. Olika styrmedel

De olika styrmedlen avser främst att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande av befintliga parkeringsplatser. De avser även att öka tillgängligheten och undvika blockerande långtidsparkeringar, minimera söktrafiken och öka framkomligheten samt få effektivare parkeringsövervakning. Nedan beskrivs olika alternativ till styrmedel samt övergripande konsekvenser vid ett införande. Vid ett beslut i frågan är det viktigt att ta hänsyn till Alingsås specifika förutsättningar. Utgångspunkten är både stadskärnans utformning och dagens system med tidsreglerade allmänna parkeringar och avgiftsbelagda privata parkeringar.

5.1. Tidsreglering

Översyn av gällande parkeringstider

En kommun har rätt att reglera både hur länge och under vilka tider man får parkera på en plats. Avsikten med att begränsa parkeringstiden där efterfrågan är som högst, är att öka tillgången på dessa platser. Indirekt påverkas även vem (besökare, verksamma eller boende) som kan nyttja de olika platserna under olika tider på dygnet. Om inga andra tidsangivelser finns får fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före söndag eller helgdag.

I dagsläget tidsregleras de allmänna parkeringsplatserna i Alingsås stadskärna enligt kartan på sista sidan. Generellt kan man parkera en kortare tid (30 min, 1 h, 2 h eller 4 h) i de centrala delarna och längre tid (24 h) i utkanterna. Att endast ha tidsregleringar bidrar inte till lika effektiv parkeringsövervakning som alternativet parkeringsavgifter eller parkeringsskiva, se nedan. Dagens system har bevisligen inte heller bidragit till ökad tillgänglighet i den utsträckning som behövs. Om valet är att endast ha tidsreglering likt idag, finns det behov av en översyn av dessa och eventuellt göra vissa ändringar för att erhålla en ökad effekt.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Inga ekonomiska konsekvenser.

För Alingsås kommun

Ändrad tidsreglering innebär ökade kostnader i samband med omskyltning och fastställande av lokala trafikföreskrifter.

5.2. Parkeringsavgifter

Hur fungerar systemet?

Parkeringsavgifter är mycket vanligt förekommande i Sverige och även utomlands för att erhålla ökad omsättning på parkeringsplatser. Ofta används en marknadsorienterad prissättning där efterfrågan styr priset. De mest centrala delarna av staden beläggs med en högre avgift, medan platser som har längre avstånd till målpunkter har en lägre avgift eller ingen avgift alls. Vanligt förekommande är indelning av områden i zoner med olika avgiftsnivåer. Enligt prissättningsteorin är individer ofta beredda att gå relativt långt för att få ned kostnaden till en acceptabel nivå. Differentierade avgifter kan således användas för att styra så de mest attraktiva platserna i centrum används av de som värdesätter dem mest. Vid högre avgifter minskar tiden som besökare parkerar och fler men kortare ärenden utförs. Vanligen minskar andelen verksamhetsparkering medan ärendeparkeringen ökar på dessa platser vilket gynnar handeln.

Avgifterna kan tas ut på olika sätt. Antingen genom direktbetalning i parkeringsautomat mot en biljett som läggs i framrutan på bilen eller via en mobil betaltjänst (via SMS eller nedladdningsbar app till mobiltelefonen). Med mobil betaltjänst behöver den enskilde inte återvända till parkeringsplatsen för att förlänga parkeringstiden, utan avslutar betalningen när man kör från platsen. Parkeringsövervakaren får information via sin handterminal om vilka fordon som har pågående app- eller sms-parkering på respektive gata eller plats. Systemet är enkelt att förstå vilket gör det enkelt för den enskilde att göra rätt.

Bild 4. SMS-parkering i Estrads P-hus

Ökad tillgänglighet och minskad söktrafik

Eftersom det idag är gratis att parkera på de allmänna parkeringarna samtidigt som det kostar att stå på de privata, är trycket på de avgiftsfria platserna högt. Det finns således kapacitet på avgiftsbelagda platser idag som är underutnyttjad. Genom att införa avgifter även för de allmänna parkeringarna kan det skapas en bättre balans mellan tillgång och efterfrågan. Tillgängligheten på de centrala platserna kommer sannolikt att öka. Samtliga befintliga parkeringsplatser, såväl allmänna som privata, nyttjas effektivare. Detta är en viktig aspekt med hänsyn till den begränsade markyta som finns i stadskärnan.

Hög söktrafik efter en ledig parkeringsplats kan även påverka upplevelsen av att besöka centrum negativt. I och med flexibiliteten i systemet kan även en effekt bli att söktrafiken minskar då man inte behöver flytta på bilen efter en viss tid. Bilisten kan välja att stå längre på en plats i utkanten för en rimligare lägre kostnad eller helt avgiftsfritt. Vissa bilister kan även tänkas vara villiga att ibland betala den högre avgiften i centrala delarna för att få stå kvar på samma plats.

Påverkan på stadskärnan och handeln

Genom att få en jämnare beläggning på samtliga parkeringar i stadskärnan och skapa en bättre rotation på parkerade fordon, skapas plats åt fler besökare vilket gynnar handeln. Det finns dock en farhåga att kostnader för parkering leder till färre besökare i Alingsås centrum, vilket i sin tur påverkar handeln och stadskärnans utveckling negativt. Vilka avgiftsnivåer som sätts och vad människor faktiskt är villiga att betala för att ta bilen istället för andra färdssätt är viktiga faktorer. Att stadsmiljön är attraktiv att vistas i för besökaren, utan hög söktrafik och utsläpp, kan också spela en positiv roll för handelns utveckling.

Det finns studier som visar på att människors inköp inte automatiskt minskar för att man cyklar istället för att ta bilen. Det är köpmönstret som ser annorlunda ut. Cyklister tenderar att handla färre varor per gång men handlar desto oftare än bilister. Om tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik är god, finns det ingen generell koppling mellan prissättning på parkering och förutsättningar för handeln.

Vilket utbud av varor, tjänster och verksamheter som erbjuds i stadskärnan kontra i externa handelsplatser, som exempelvis Vimpeln och Bolltorps handelsområde, spelar sannolikt även en väsentlig roll för om människor väljer att besöka centrum. Är det ett kompletterande eller konkurrerande utbud? Idag erbjuds bland annat mer skrymmande och ytkrävande handel och service på externa handelsplatser. Stadskärnans utbud av detaljvaruhandel,

restauranger och caféer tillsammans med värden som mysig, gemytlig och vacker trästad är faktorer som troligen kommer fortsätta attrahera besökare även om parkeringsavgifter införs. Om avgifter ska införas är det dock viktigt att ta hänsyn till externa köpcentra och dess gratisparkeringar vid beslutande av vilka avgiftsnivåer som ska finnas i centrum.

Effektivare övervakning

Parkeringsavgifter leder till en markant effektivare övervakning för parkeringsvakterna. Avgifter ger en mycket tydligare uppgift om när bilen har parkerats och hur länge den har stått på platsen. En bieffekt som eventuellt kan väntas vid avgiftsbeläggning är även att de som betalar faktiskt följer parkeringstiden bättre med minskat antal felparkeringsavgifter som följd.

Gratis pendelparkeringar – hur påverkas dem?

Vid ett införande av avgifter är det viktigt att utreda vilka konsekvenser det kan få för pendelparkeringarna vid Alingsås station. Utgångsläget är att pendelparkeringar ska vara avgiftsfria för att locka fler att pendla kollektivt istället för att välja bilen. Gratis pendelparkeringar, särskilt de norr om järnvägen med gångavstånd till de centrala delarna, kan vara av intresse för både besökare, verksamma och boende att nyttja om övriga parkeringar i närheten avgiftsbeläggs.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Ett införande av avgifter innebär ökade kostnader för den enskilde jämfört med idag. Något som även kan beaktas är att de individer som faktiskt nyttjar parkeringsplatserna får bära investerings- och driftkostnaderna, istället för att hela skattekollektivet belastas.

För Alingsås kommun

Av 2 § i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. framgår följande: "I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering." Det innebär att skälet att ta ut en avgift specifikt avser att "ordna trafiken", dvs. i trafikreglerande syfte. Kommunen har inte rätt att besluta om införande av avgifter för att allmänt förbättra sin ekonomi. Indirekt kan dock avgiftsbeläggning leda till bieffekten ökade kommunintäkter, som kan användas för bland annat skötsel av befintliga parkeringsplatser och eventuellt anläggande av nya parkeringsanläggningar.

Ett införande innebär ökade kostnader för investering i betalsystem och omskyllning, informationsinsatser och framtagande av lokala trafikföreskrifter samt löpande drift- och underhållskostnader av automater och/eller digitala betaltjänster.

5.3.Parkerings-skiva (P-skiva)

Enkelt system och effektivare övervakning

P-skivan är en anordning som används för att visa bilens ankomsttid på en avgiftsfri parkeringsplats. För att kunna använda en p-skiva måste detta även anges genom en tillägsskylt som visar den avgiftsfria parkeringstidens totala längd. P-skivan består av ett fodral med en vridbar skiva/visare som ställs in den tid fordonet parkeras. Det finns även automatiska parkeringsskivor med display som ställer in rätt tid när föraren kliver ur och bildörren stängs. Om föraren saknar en skiva går det att tillfälligt använda en handskriven lapp med angiven ankomsttid. Skivan eller lappen placeras innanför vindrutan så att den är synbar utifrån. Parkeringsvakten kan läsa av när bilen parkerats och om tillåten parkeringstid

överskridits. Således underlättar p-skivan markant för en effektivare övervakning vid avgiftsfri parkering. Avgiftsfri tidsreglerad parkering utan på något sätt markerad ankomsttid är svår att fullt ut kontrollera.

Det finns alternativa sätt hur p-skivor kan tillhandahållas. Vissa kommuner har valt att skicka ut skivor gratis till samtliga hushåll i kommunen, andra låter samtliga användare (både kommuninvånare och externa besökare) själva bekosta ett inköp. Skivorna säljs då på utpekade ställen eller så finns möjlighet att hämta dem gratis på offentliga platser som exempelvis i kommunhuset, på biblioteket eller turistbyrån.



Bild 5. Tilläggstavla för p-skiva på privat parkering i Noltorp

En fördel för den enskilde är att samma regler för p-skiva gäller oavsett var i landet man infört systemet. Reglerna finns angivna i Trafikförordningen. Skivan finns dessutom oftast lättillgänglig i bilen när den väl införskaffats och samma skiva kan användas på andra orter. För att undvika risk för feltolkning av hur p-skivan används, krävs en riktad informationsinsats från kommunens sida vid ett införande. Det är även viktigt beakta att systemet bygger på enskilt ansvarstagande och det finns en risk att systemet utnyttjas genom att man felaktigt successivt ställer fram p-skivans ankomsttid för att kunna parkera längre tid. Detta problem har konstaterats i andra kommuner som har detta system.

Fortsatt obalans mellan avgiftsfria och avgiftsbelagda platser?

Eftersom parkeringsplatser som ägs av privata aktörer i Alingsås idag är avgiftsbelagda, kan ett införande av p-skiva för allmänna parkeringsplatser fortsatt bidra till ett ökat tryck och en skev efterfrågan på vissa platser. Det finns en möjlighet att bilister väljer att betala en engångskostnad för p-skivan (om den inte delas ut gratis) och parkerar sedan främst på de centrala allmänna platserna precis som idag. De avgiftsbelagda parkeringshusen och –garagen kommer då fortfarande inte nyttjas till sin fulla kapacitet. En fortsatt brist på parkeringsplatser kan därmed uppstå och söktrafiken i centrum minskar inte. Tillgängligheten till de mest attraktiva platserna för besökare kommer i detta fall troligtvis inte att öka i den omfattning som önskas.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Beroende på hur p-skivan ska tillhandahållas kan införandet innebära en engångskostnad för den enskilde vid inköp. Vid användning ingen kostnad.

För Alingsås kommun

Ett införande av systemet innebär ökade kostnader i samband med informationsinsatser, inköp och eventuell distribution av p-skivor samt omskytning och fastställande av lokala trafikföreskrifter. P-skivan innebär inte någon ytterligare intäktsökning.

5.4.Boendeparkeringstillstånd

Hur påverka boendeparkeringen?

I Västsverige har bland annat Göteborg, Falkenberg och Borås infört ett system med boendeparkeringstillstånd. I Göteborg används ett digitalt system där boende kan få

information om man har rätt till boendeparkering, vilken taxa som gäller för det specifika området och möjlighet att ansöka om tillstånd via deras hemsida.

Boendeparkeringstillstånd innebär att boende har rätt till dygnetrunt-parkering för att undvika att bilen måste flyttas. För en fast avgift får de boende parkera på platser som finns tillgängliga inom ett visst bestämt område, för en lägre kostnad och under längre parkeringstid. Det innebär därmed både ekonomiska och tidsmässiga fördelar framför andra bilister. Detta har främst effekt på parkering under dagtid, då korttidsparkeringar i centrala delarna bör finnas tillgängliga för besökare i första hand. Boendeparkeringstillstånd är inte någon garanti för att de boende ska få en parkeringsplats. På samtliga parkeringsplatser är det också tillåtet för andra att parkera.

Ett alternativ är att styra boendeparkeringstillstånden till främst parkeringsanläggningar i stadskärnans ytterområden, förutom de platser som redan finns på kvartersmark idag. Hänsyn måste dock tas till vad som kan anses vara acceptabelt gångavstånd mellan parkering och bostad. Samnyttjande av parkeringsplatser kan även ske för olika ändamål (kontor, handel, övriga centrumfunktioner, bostäder) om efterfrågan på platserna för olika ändamål infaller vid olika tidpunkter eller om platserna reserveras för en specifik användare. Exempelvis kan kontor som har arbetstider vardagar under dagtid ha en del av sina bilplatser gemensamt med boende som främst nyttjar sina parkeringsplatser kvällstid och helger. Genom att en och samma parkeringsplats kan tillfredsställa parkeringsbehovet hos flera olika användare kan det totala parkeringsbehovet minska.

Behov finns att studera närmre hur beläggningsgraden ser ut för olika användargrupper vid olika tider på dygnet för att kunna ange vilka platser som kan vara aktuella.

Ekonomiska konsekvenser

För den enskilde

Boendeparkeringstillstånd innebär en kostnad för den enskilde. Vad ett tillstånd bör kosta i Alingsås stadskärna behöver utredas närmre. I Falkenberg är årskostnaden 1 200 kr. I Borås betalar den boende 200 kr för tillståndet som är giltigt i 2 år och 150 kr per månad för en boendeparkeringsbiljett. I Göteborg utfärdas tillstånden kalendermånadsvis utifrån olika taxor beroende på geografiskt område på mellan 205-680 kr per månad.

För Alingsås kommun

Boendeparkeringstillstånd ger ökade kostnader för eventuellt digitalt system, administration och informationsinsatser.

5.5. Erfarenheter från andra kommuner

Styrmedel i Västsverige

Kommunerna i Västra Götalands län och Hallands län har valt olika styrmedel för att reglera de allmänna parkeringsplatserna. I tabell 5 nedan framgår vilka kommuner som idag har parkeringsavgifter, p-skiva, endast tidsreglering eller boendeparkeringstillstånd.

Såväl stora som små kommuner har valt att reglera parkeringar genom avgifter, p-skiva eller boendeparkeringstillstånd. Samtliga tätorter i Västsverige med större eller liknade befolkningensmängd som Alingsås har idag parkeringsavgifter eller p-skiva. Exempel på tätorter med likande befolkningensmängd är Kungälv, Lidköping, Vänersborg, Varberg och Falkenberg.

Styrmedel	Kommuner i Västra Götalands län
Parkeringsavgifter	Borås, Falkenberg, Göteborg, Halmstad, Lidköping, Lysekil, Mariestad, Mölndal, Orust, Skövde, Strömstad, Uddevalla
Parkerings-skiva	Bengtsfors, Bollebygd (Gästgivaretorget), Falköping, Hjo, Härryda (Mölnlycke, Landvetter), Laholm, Lilla Edet, Mellerud, Tanum, Varberg, Vänersborg, Åmål, Öckerö
Kombination p-avgift och p-skiva	Kungälv, Kungsbacka, Sotenäs, Trollhättan
Tidsreglering	Ale, Alingsås, Dals-Ed, Essunga, Färgelanda, Grästorps, Gullspång, Götene, Herrljunga, Karlsborg, Lerum, Mark, Munkedal, Partille, Stenungsund, Svenljunga, Tibro, Tidaholm, Tjörn, Tranemo, Töreboda, Ulricehamn, Vara, Vårgårda
Boendeparkeringstillstånd	Borås, Göteborg, Halmstad, Hylte, Härryda, Kungälv (Marstrand), Kungsbacka, Lysekil, Mariestad, Mölndal, Orust, Skövde, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Tjörn, Vänersborg, (nattetid i p-hus),

Tabell 5. Olika styrmedel för allmänna parkeringar i Västsverige

Parkeringsavgifter eller p-skiva?

Uddevalla kommun har genom åren haft flera olika styrmedel; gratis parkering med tidsbegränsning, p-skiva eller parkeringsavgifter. År 2016 infördes parkeringsavgifter i centrum efter en utredning där p-skiva och parkeringsavgifter analyserades. Bedömningen var att p-skiva inte skulle öka omsättningen på platser i centrum på samma sätt som parkeringsavgifter och det fanns en farhåga att personer skulle ställa fram p-skivan för att kunna stå en längre tid på samma plats. En utvärdering genomfördes ett år efter införandet. Tillgängligheten på parkeringsplatser för besökare i centrum bedömdes som god och det var lättare att hitta en ledig plats.

Avgiften kan betalas via biljettautomater, sms-parkering eller via app på mobiltelefonen. Centrum är indelat i zoner med olika tidsbegränsningar och avgifter. Avgiften uppgår till mellan 5 -10 kronor under vardagar mellan kl 10-18 och lördagar mellan kl 10-14.

Trollhättans Stad har under lång tid haft p-skiva i den innersta centrumkärnan och parkeringsavgifter i övriga delar av staden. Således är det gratis att stå på de mest centrala platserna medan det kostar att stå i utkanterna. Fri parkering med p-skiva gäller i 30 minuter eller 1 timma beroende på gata. Bedömningen är att systemet fungerar i stort. Problem finns dock att anställda i de centrala delarna av staden parkerar sina fordon på p-skiveplatser och ställer om p-skivan under dagen för att felaktigt förlänga parkeringstiden. Det bidrar till minskad tillgänglighet för besökare i centrumkärnan. Kommunen för nu diskussioner om hur staden och centrum kan utvecklas på ett hållbart sätt kopplat till ökat behov av bostadsbyggande, resande och användning av attraktiv allmän platsmark. Diskussion förs därför även om man bör övergå från p-skiva till parkeringsavgifter och göra det dyrare att välja att ta bilen och parkera i centrumkärnan.

I **Hallands län** har grannkommunerna **Varberg och Falkenberg** under en längre tid valt olika sätt att reglera parkeringsplatserna. Kommunerna ser att de olika styrinstrumenten ger samma fördelar utifrån att kommunerna har olika förutsättningar. I Varberg har man lång erfarenhet av gratis och tidsbegränsad parkering med hjälp av p-skiva då den infördes år 1991. P-skivan säljs mot en avgift i flertalet butiker och på turistbyrå. Bedömningen är att p-skivan är ett effektivt styrmedel att få bilarna dit man vill och för att gynna handeln i stadskärnan. P-skivan används även i de kommunala parkeringshusen och en avgift tas endast ut för nattparkering eller vid långtidsparkering. Kommunen har inga privatägda

parkeringshus. Kommunen ser vissa problem likt Trollhättan med att anställda i centrum ställer sig närmast sina butiker och successivt ställer om p-skivan under dagen för att förlänga parkeringstiden. Det minskar tillgängligheten för besökare. Kommunen bedömer att parkeringsövervakningen dock har bra kontroll över vilka platser som främst påverkas och försöker därmed stävja detta.

Falkenberg har valt att ha parkeringsavgifter och tidbegränsningar på allmänna parkeringar för att få omsättning på platserna. I Falkenberg finns ett privatägt och ett kommunalt parkeringshus (var tidigare ett nedgången privat parkeringshus men köptes av kommunen för upprustning), båda är avgiftsbelagda. Det privatägda parkeringshuset ligger vid en galleria och man har gjort en överenskommelse som innebär att bilister som handlar för en viss summa i gallerian får parkera gratis. Alla kommunala parkeringsplatser i Falkenbergs stadskärna är avgiftsbelagda och kostar 10 kr/timme under helgfria vardagar mellan kl 9-18. Fri parkering gäller lördag, söndag, helgdag och dag före helgdag. Avgiften kan betalas via biljettautomater, sms-parkering eller via app på mobiltelefonen. Styrande politiker har efterfrågat en utredning om att eventuellt övergå till p-skiva i centrum. Det skäl som lagts fram är att man önskar gratis parkering för att öka tillgängligheten till handeln i centrum. Uppfattningen är att centrumhandeln har det svårt i konkurrens med andra närliggande större städer som till exempel Göteborg och Halmstad. Någon studie på parkeringsavgifters specifika påverkan på centrumhandeln har dock inte utförts. Utredningen kommer presentera olika förslag. Ett alternativ skulle eventuellt kunna innebära en kombination av p-skiva och parkeringsavgifter. P-skiva på de större parkeringsanläggningarna och ha kvar parkeringsavgifter på platserna längs med gatorna.

6. Slutsatser

Kommunens tidigare parkeringsutredningars slutsatser är fortfarande aktuella att utgå ifrån. Samhällsbyggnadskontoret bedömer att det finns behov av att Alingsås kommun tar ställning i parkeringsfrågan för att komma tillrätta med den problematik som råder. Bedömningen är att Alingsås stadskärna är moget för införande av någon form av styrmedel.

Med beaktande av de övergripande konsekvenser som påtalats ovan bedömer förvaltningen likt tidigare utredningar att ett införande av parkeringsavgifter är att föredra framför endast tidsreglering eller p-skiva. Detta även med hänsyn till Alingsås lokala förutsättningar idag med begränsade markytor och behovet av att nyttja samtliga befintliga parkeringsplatser till sin fulla kapacitet. De parkeringsplatser som redan är avgiftsbelagda bör då bli mer attraktiva jämfört med idag. Vid val av endast tidsreglering eller p-skiva finns en risk att trycket på de centrala platserna fortsätter att vara mycket högre jämfört med de avgiftsbelagda anläggningarna. Det finns även en risk att systemet med p-skiva utnyttjas genom att man felaktigt successivt ställer fram p-skivans ankomsttid för att kunna parkera längre tid. Detta problem har konstaterats i andra kommuner som har detta system.

Parkeringsavgifter bidrar även till en markant effektivare parkeringsövervakning jämfört med idag. På så sätt erhålls en bättre fördelning av parkerade bilar på samtliga befintliga platser, med trolig minskad söktrafik och ökad omsättning på platserna som följd. Ökad tillgänglighet för besökare torde gynna handeln. Beroende på hur avgiftsnivåerna sätts behöver parkeringsavgifter inte innebära någon väsentlig ekonomisk belastning för den enskilde. Det innebär dock att de bilister som nyttjar parkeringarna istället för det samlade skattekollektivet står för kostnaderna.

Förvaltningen bedömer i detta skede att det finns behov av både biljettautomater och mobil betaltjänst för att erbjuda bilisterna alternativa betalningssätt. Den digitala lösningen med betaltjänster bör synkas med de sms- och appsystem som redan används i stadskärnan i så hög utsträckning som möjligt med hänsyn till krav på offentlig upphandling.

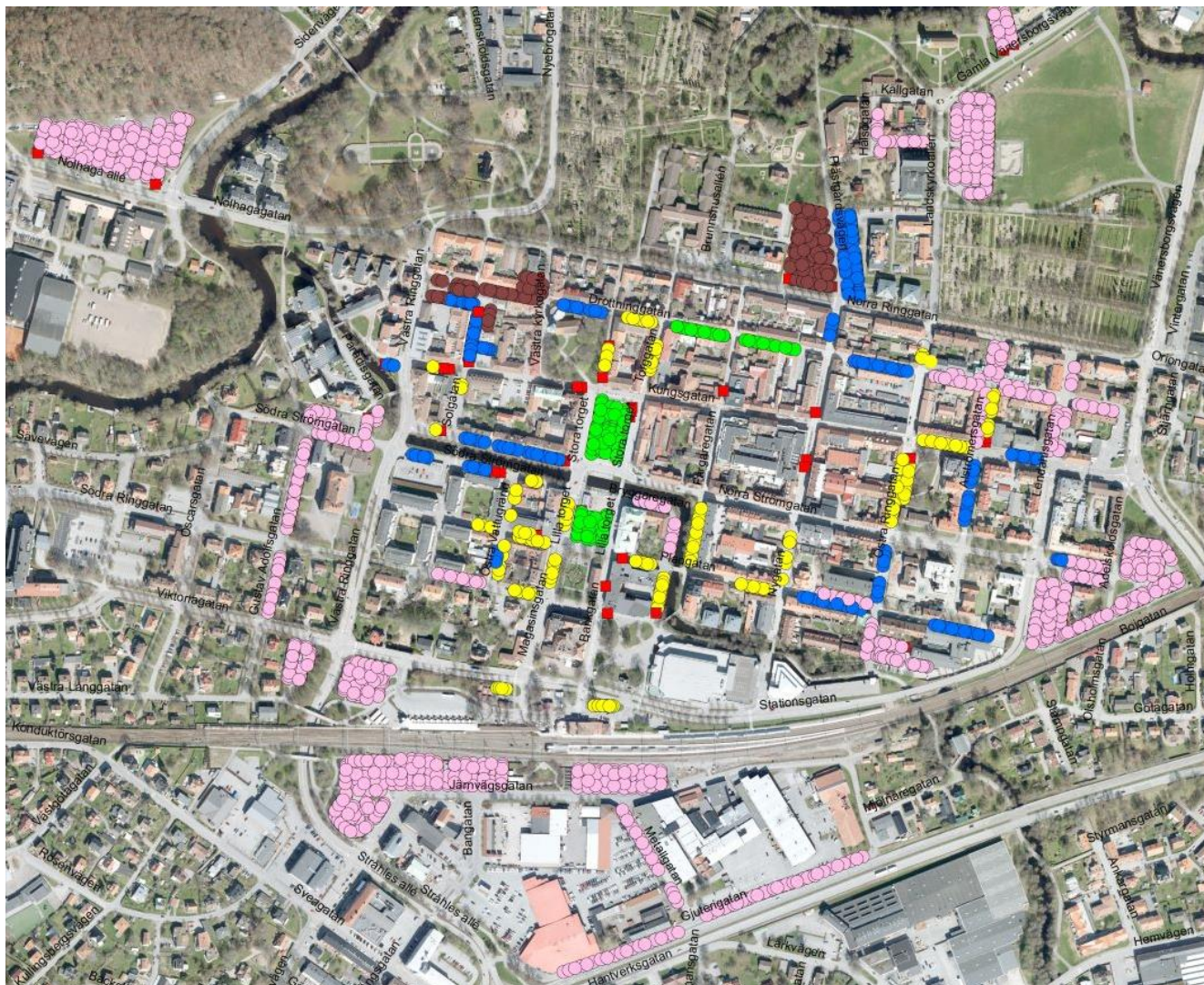
Förvaltningen anser det rimligt att undersöka möjligheten att kombinera tidsreglering och parkeringsavgifter. Exempelvis kan gratis parkering gälla den första timmen och därefter ges möjlighet att förlänga parkeringstiden genom en avgift. Det kan även vara aktuellt att avgiftsbelägga större parkeringsområden och vissa gator i de mest centrala delarna direkt från första timmen och låta övriga platser vara avgiftsfria men med eventuell ändrad tidsbegränsning.

Förvaltningen ser även att det finns behov av ett tydligt parkeringsledningssystem för att leda bilisterna till de större parkeringsanläggningarna i utkanterna av centrum och till de befintliga parkeringshusen i större utsträckning. Det bör tillsammans med parkeringsavgifter bidra till minskad söktrafik på de trånga gatorna i de mest centrala delarna och öka tillgängligheten.

Förvaltningen bedömer även att boendeparkeringstillstånd bör utredas vidare, oavsett vilket styrmedel som väljs då förändringar av dagens system påverkar de boendes parkeringsmöjligheter.

Sammantaget bedömer förvaltningen att nästa steg är framtagande av ett förslag om införande av parkeringsavgifter. Här bör ingå förslag till zonindelning, rimlig avgiftsdifferentiering och bedömning av ekonomiska konsekvenser. Även fördjupad utredning av parkeringsledningssystem och boendeparkeringstillstånd bör tas fram.

Bilaga. Aktuell tidsreglering av allmänna parkeringsplatser



Parkeringsplatser

- 0.5 tim p-plats 154 st
- 1 tim p-plats 138 st
- 2 tim p-plats 208 st
- Handikapplats 43 st
- 4 tim p-plats 209 st
- 24 tim p-plats 1423 st