

Parkeringsplan

Antagen av Kommunstyrelsen 2024-11-26



LILLA EDETS
KOMMUN

Dokumentinformation

Titel: Parkeringsplan Lilla Edets kommun
Projektnummer: 23184, Trivector
Rapportnummer: 2023:134, Trivector
Författare: Rasmus Sundberg, Trivector
Medverkande: Anton Florén Göransson, Trivector
Kvalitetsgranskning: Johan Kerttu, Trivector
Beställare: Lilla Edets kommun
Kontaktperson: Anna Berlin, enhetschef stadsmiljö
Referensgrupp: Julia Färjhage, ordförande kommunstyrelsen
Frej Dristig, vice ordförande kommunstyrelsen
Mona Dieng, ordförande samhällsnämnden
Andreas Freiholtz, vice ordförande samhällsnämnden
Elisabeth Linderöth, kommunchef
Karin Holmström, chef sektor samhälle t.o.m. 2024-04-30
Ivana Egert, chef sektor samhälle fr.o.m. 2024-06-01

Dokumenthistorik

<u>Version</u>	<u>Datum</u>	<u>Distribution</u>
Ny internremiss	2024-07-24	Referensgrupp och förvaltning
Ny internremiss	2024-08-29	Samhällsnämnden
Beslutshandling	2024-11-26	Kommunstyrelsen
Antagen handling	2024-11-26	Allmän handling



LILLA EDETS
KOMMUN





Sammanfattning

Syftet med att styra och reglera parkering är att främja en resurseffektiv markanvändning till förmån för att skapa en god och attraktiv närmiljö för boende och besökare i kommunen. I flera av tidigare antagna styrdokument finns också målformuleringar om transporteffektivt samhälle, hållbar mobilitet, långsiktigt hållbar samhällsutveckling och effektiv resursanvändning. En klok parkeringsplanering och -förvaltning kan styra mot samtliga av dessa mål.

Parkeringsplan för Lilla Edets kommun syftar även till att ge stöd till förvaltningen i aktuella frågor gällande planering och förvaltning av parkering men också vara vägledande för fastighetsägare och verksamma i kommunen.

För att skapa en grundläggande kunskapsbild presenteras i kapitel 2 hur parkering påverkar samhällsbyggandet. I kapitel 3 samt i bilaga I finns en nulägesbeskrivning som redovisar underlag kopplat till bil- och cykelparkering i tätorterna Lilla Edet och Lödöse.

Nulägesbeskrivningen tydliggör att det finns tillräcklig yta för bilparkering idag totalt sett men att reglering och placering gör att användningen på vissa platser är relativt låg. Det finns en potential att med reglering och information öka nyttjandegraden på befintlig bilparkering. Avseende cykelparkering finns det potential att stärka tillgängligheten.

I kapitel 4 beskrivs kommunens mål för planering och förvaltning av parkering:

*Planering och förvaltning av parkering i Lilla Edets kommun har som mål att skapa en **tillgänglig, attraktiv och effektiv** parkeringssituation*

Ytan för parkering i kommunens tätorter är begränsad och det är nödvändigt att prioritera för att möjliggöra en så hög tillgänglighet för så många som möjligt. Parkering ska dock aldrig prioriteras framför tillgängligheten för fotgängare och cyklister att nå sina målpunkter på ett gent och attraktivt sätt. Hur olika parkeringsfunktioner ska prioriteras redogörs för i kapitel 4.

Parkeringsplanen avslutas med en handlingsplan i kapitel 5.

Bilagorna, vilka är relativt fylliga, innehåller mer detaljerat underlagsmaterial samt vägledning och stöd för tillämpningen av parkeringsplanen för samtliga aktörer i samhället. Bilagorna omfattas inte av de politiska beslutade delarna av parkeringsplanen.



INNEHÅLL

1	Inledning	2
1.1	Syfte.....	2
1.2	Avgränsning.....	2
1.3	Begrepp.....	3
1.4	Metod.....	3
2	Parkering ur ett samhällsbyggnadsperspektiv	4
2.1	Det finns ingen gratis parkering.....	4
2.2	Utveckling av transporter och efterfrågan på bilparkering	4
3	Nuläge Lilla Edets kommun	5
3.1	Analys Lilla Edet	5
3.2	Analys Lödöse	8
4	Mål och prioritering.....	11
4.1	Prioriteringsordning och acceptabla gångavstånd	12
4.2	Riktlinjer	13
5	Handlingsplan.....	14
	BILAGOR.....	15
	Bilaga I: Fördjupad nulägesbeskrivning	16
	Styrdokument och andra relevanta underlag.....	16
	Omvärld och effektsamband	16
	Resvanor i Lilla Edets kommun.....	19
	Attityder i Lilla Edets kommun.....	20
	Nuläge Lilla Edets tätort	21
	Nuläge Lödöse	30
	Bilaga II: Inventeringstabeller	33
	Inventeringstabell Lilla Edet	33
	Inventeringstabell Lödöse	34
	Bilaga III: Vägledning och stöd vid tillämpning	35
	Cykelparkering.....	36
	Bilparkering	39
	Samnyttjande av bilparkering	43
	Reglering av bilparkering.....	47
	Information och skyltning bilparkering.....	48
	Bilaga IV: Exempel på gångavstånd	49



1 Inledning

Parkering har stor påverkan på en tätort på flera olika sätt. Parkeringsutbudet och dess reglering påverkar tillgängligheten till olika målpunkter och människors val av resor och färdmedel, och ytan för parkering påverkar den bebyggda miljön.

Det saknas idag tydlig strategisk styrning för hur Lilla Edets kommun ska planera och förvalta parkering i kommunen. Därtill finns det en stor variation av reglering av olika parkeringsytor och det finns potential för att justera reglering för en effektivare parkeringsförvaltning. Med anledning av detta behöver ett underlag och förslag på strategisk styrning tas fram, en parkeringsplan.

Planen är framtagen i flera steg och har inkluderat bland annat nulägesanalys inklusive inventering, omvärldsanalys samt diskussion och workshop med referensgrupp.

1.1 Syfte

Syftet med att styra och reglera parkering är att främja en resurseffektiv markanvändning till förmån för att skapa en god och attraktiv närmiljö för boende och besökare i kommunen. I flera av tidigare antagna styrdokument finns också målformuleringar om transporteffektivt samhälle, hållbar mobilitet, långsiktigt hållbar samhällsutveckling och effektiv resursanvändning. En klok parkeringsplanering och -förvaltning kan styra mot samtliga av dessa mål.

Parkeringsplan för Lilla Edets kommun syftar även till att ge stöd till förvaltningen i aktuella frågor gällande planering och förvaltning av parkering men också vara vägledande för fastighetsägare och verksamma i kommunen.

1.2 Avgränsning

Parkeringsplanen fokuserar på de tätbebyggda delarna av Lilla Edet och Lödöse tätorter. Kommunen har en laddinfrastrukturplan från 2022 som behandlar hantering av infrastruktur för laddning av elbilar. Därför behandlas laddning av bilar inte i denna rapport mer än att riktlinjerna för parkering inte ska motverka riktlinjerna i laddinfrastrukturplanen.



1.3 Begrepp

- Parkering för boende – Bilparkering för boende i anslutning till bostäder – från parkering kortare tider till långtidsparkering där fordonet sällan flyttas.
- Parkering för verksamma – Personer som arbetar inom en verksamhet och reser med bil/cykel till arbetet – ofta parkering mer än 4 timmar upp till en arbetsdag
- Parkering för besök – Personer som besöker en bostad, en arbetsplats, butiker, service eller linkande – Parkerar ofta kortare tidsperioder, upp till några timmar.
- Korttidsparkering – Möjlighet att parkera för att uträtta kortare ärenden, sällan mer än 30 minuter.
- Angöring – Möjlighet att stanna till för att hämta/lämna eller lasta/lossa.
- PBL – Plan- och bygglagen
- NYKO – Nyckelkodsområde; ett geografiskt avgränsat område som utgör basen i hur statistisk data presenteras.
- BBR – Boverkets byggregler

1.4 Metod

En nulägesanalys har tagits fram för att ge stöd i aktuella frågor och för att ge en god förståelse för hur parkering används och av vem. Den bärande delen i nulägesanalysen är en beläggningsstudie inklusive undersökning av bilarnas härkomst samt analys av statistik avseende bilinnehav.

Kommunala styrdokument som påverkar/inverkar på planering och förvaltning av parkering har gått igenom. Därutöver har en omvärldsbevakning gjorts och ett enklare kunskapsunderlag tagits fram för att visa på parkeringsplaneringens samband gällande exempelvis ekonomi och effekt på resvanor. Planen har tagits fram i samarbete med en referensgrupp bestående av politiker och tjänstepersoner.



2 Parkering ur ett samhällsbyggnadsperspektiv

2.1 Det finns ingen gratis parkering

Det finns ingen gratis parkering! Om inte användarna betalar för att använda parkeringen motsvarande kostnaderna som fastighetsägaren har, så är det andra som får betala – exempelvis skattekollektivet eller boende och verksamheter genom sin hyra.

Parkering är ett av de mest kraftfulla styrmedlen avseende trafik som kommunen har stor egen rådighet över och påverkar bland annat färdmedelsval, tillgänglighet, markutnyttjande och stadens karaktär. Kommunens agerande avseende parkeringsfrågorna avseende parkeringsfrågorna i översikts-, detaljplane- och förvaltningsskedena påverkar efterfrågan på parkering och fördelningen mellan kvartersmark och allmän platsmark, vilket i sin tur påverkar ekonomiska förutsättningar för kommunen, för fastighetsägare och de som bor och verkar i fastigheterna.

Vad gäller tillgänglighet med bil till en målpunkt så finns det en balans mellan antal parkeringsplatser och hur attraktiviteten och nyttan upplevs. För få parkeringsplatser ger en begränsad tillgänglighet och nytta. För många parkeringsplatser gör att nyttan per parkeringsplats minskar på bekostnad av en attraktiv stadsmiljö.

Mer underlag om effektsamband finns i bilaga I.

2.2 Utveckling av transporter och efterfrågan på bilparkering

Idag är transportsystemet inne i en relativt snabb förändringsprocess där ny teknik möjliggör omställning av transportsystemet, vilket i sin tur drivs på av ökat fokus på klimat och hållbarhet. Ett sätt att sammanfatta utvecklingen är i följande punkter:

- Elektrifiering påverkar utsläppen men inte ytanvändningen
- Automatisering kommer att förändra efterfrågan på bilparkering och ytanvändningen i stor utsträckning, men det är långt kvar till stort genomslag på marknaden/fordonsflottan
- Tjänstefiering av fordonsflottan och möjligheter med delad mobilitet finns redan nu, vilket skapar nya förutsättningar för trafik- och stadsplanering
- Digitalisering av parkeringsmarknaden leder till en effektivare förvaltning och möjliggör ökad yteffektivitet
- Utvecklingen går snabbare i större städer där det finns mer konkurrens om ytorna

En slutsats av punkterna ovan är att efterfrågan på yta för bilparkering i Lilla Edet lär minska över tid, men det är svårt att säga när större skillnader kommer att synas. En utförligare beskrivning finns i bilaga I.



3 Nuläge Lilla Edets kommun

Bilnehav

En analys av statistik från Statistiska Centralbyrån (SCB) visar att bilnehavet varierar mellan ca 0,5 och 1,5 bilar per hushåll för olika områden i Lilla Edet och mellan ca 0,8 och 1,3 bilar per hushåll i Lödöse, ej beaktat typ av bebyggelse.

En karta över bilnehav och en beskrivning hur bilnehavsdata har analyserats beskrivs i Bilaga I.

Villaområden

Bilnehavet i områden som domineras av villabebyggelse varierar relativt kraftigt, mellan 0,79 och 1,56 bilar/hushåll.

Områden med flerbostadshus

Det genomsnittliga bilnehavet i områden som domineras av flerbostadshus är cirka 0,7 bilar/hushåll i Lilla Edet och 0,85 bilar/hushåll i Lödöse.

Resvanor och attityder

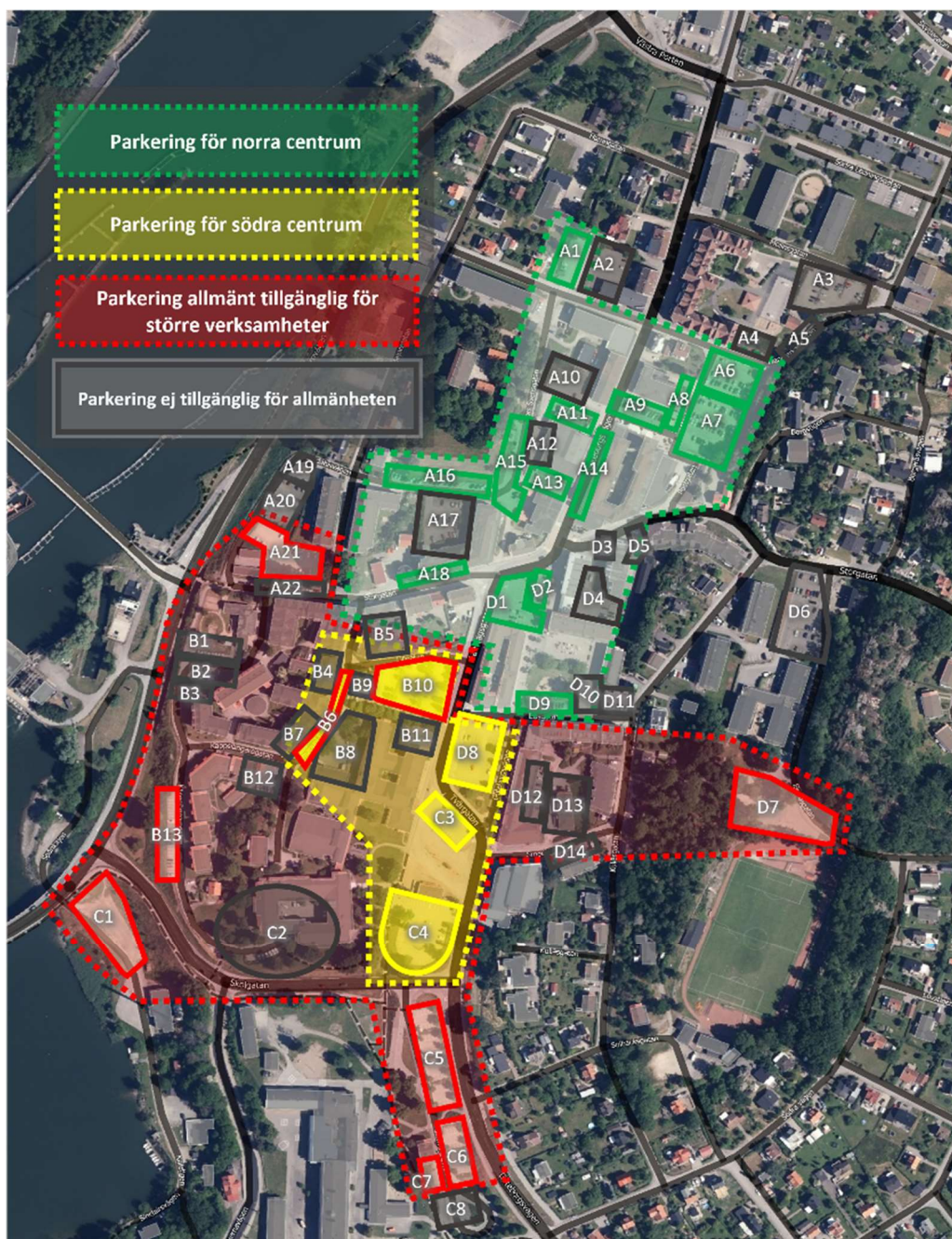
Enligt en resvaneundersökning från 2023 utförs 77 % av resorna med bil och 1 % med cykel av de svarande från Lilla Edets kommun. En stor majoritet tycker det finns bra parkeringsmöjligheter idag (66–70 %) och 12 % hävdar motsatsen. Avseende prioriteringar i trafiken är det enligt undersökningen 70 % som vill prioritera kollektivtrafiken högre, ca 45 % som vill prioritera gång respektive cykel högre och endast 24 % som vill prioritera biltrafiken högre än idag. En utförligare beskrivning finns i bilaga I.

3.1 Analys Lilla Edet

Antal parkeringsplatser Lilla Edet

Följande siffor utgår från den inventering och beläggningsstudie som har genomförts under slutet av september/oktober månad 2023, för en mer utförlig beskrivning, se bilaga I och II. Därutöver finns ytterligare parkeringsplatser som inte har inventerats.

I Lilla Edet har 1 085 parkeringsplatser inventerats. Av dessa har kommunen rådighet över 36 %. Merparten av parkeringsplatserna är allmänt tillgängliga (61%), det vill säga det krävs inget särskilt tillstånd av fastighetsägaren att parkera så länge regleringen följs. I figur 1 visas en karta över vilka parkeringsytor som har inventerats. Parkeringsytorna har delats in i olika områden för att underlätta analys av parkering för olika målgrupper.



Figur 1: Karta över alla inventerade parkeringsytor. Indelning har gjorts för att studera besöksparkering till södra och norra centrum samt för parkering för de större verksamheterna kommunhuset och Fuxernaskolan. Blå/grå ytor har inventerats men inte analyserats

Reglering av bilparkering Lilla Edet

Det finns en stor variation i reglering. Vissa ytor är helt oreglerade, andra är förhyrda parkeringsplatser. Tidsregleringen varierar från 30 minuter till 4 timmar, med eller utan p-skiva. På privat mark finns också regleringen avgift/timma på vissa ytor samt avgift för parkeringstillstånd och förhyrda platser.

I bilaga II visas reglering för varje inventerad parkeringsyta i Lilla Edet



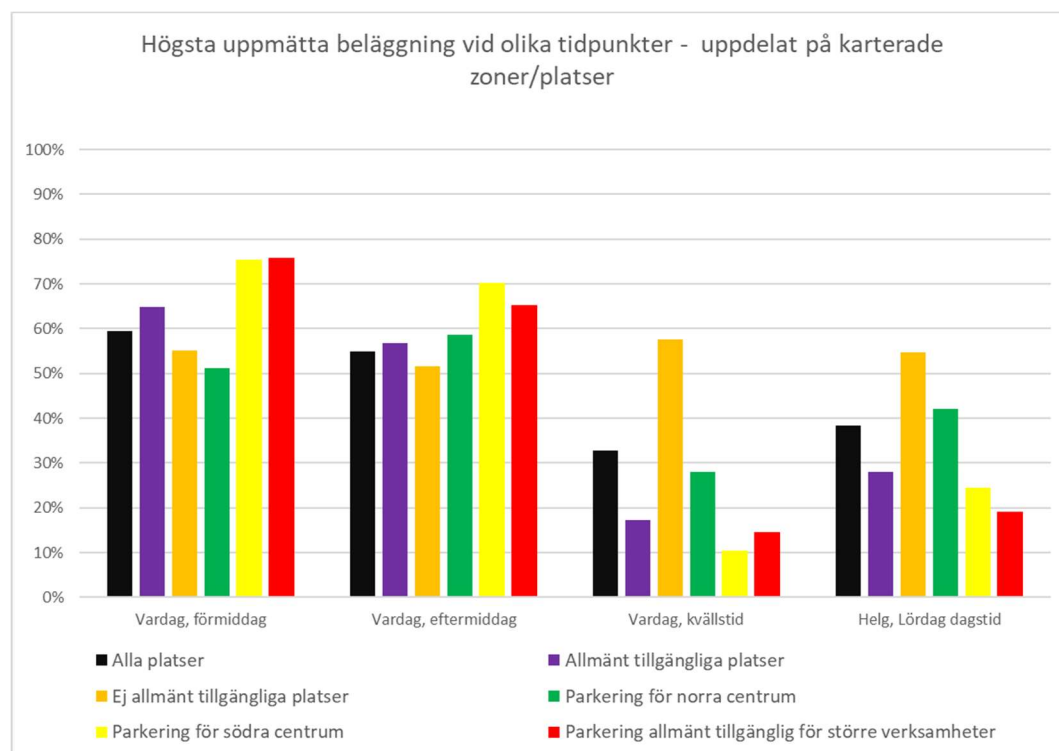
Beläggning på parkeringsplatser Lilla Edet

Den genomsnittliga beläggningen varierar mellan drygt 30 % som lägst och knappt 60 % som högst, sett till alla inventerade platser, se Figur 2. Högst beläggning är det i regel under vardagar, framför allt i de södra delarna av området. Ej allmänt tillgängliga platser har en betydligt högre beläggning än andra typer av parkeringsplatser under kvällar och helger då de till stor del används som parkering för boende.

Vissa parkeringsytor används knappt alls med undantag för enskilda händelser som inte är vanligt förekommande, exempelvis idrottseven. Om Ekaråsens norra parkering räknas bort från den röda zonen så är beläggningen dagtid under vardagar i den röda zonen istället en bit över 80 %.

I bilaga I visas de parkeringar som har särskilt låg/hög beläggning. Det finns en potential i att försöka reglera parkeringarna så att det uppstår en jämnare beläggning. Då kommer tillgängligheten upplevas som bättre för de ytor som idag har mycket hög beläggning.

Slutsatsen är att det finns tillräckligt med ytor för parkering i centrala Lilla Edet totalt sett. Med en mer anpassad reglering, styrning, samordning och ökat samnyttjande kan den upplevda tillgängligheten öka.



Figur 2: Diagram över högsta uppmätta beläggning, fördelat på olika tidpunkter och för olika ändamål.



Var kommer bilarna ifrån?

Det har genomförts en undersökning av vilket postnummerområde de parkerade fordonen kommer ifrån i inventeringen. Se en mer utförlig beskrivning i bilaga I.

Analys av röd zon

Av de som parkerade dagtid i röd zon (verksamhetsparkering) kommer drygt 40 % från Lilla Edets kommun och knappt 60 % från andra kommuner. Av de som är hemmahörande i kommunen är 14 % sannolikt boende i centrum då samma fordon även stod parkerade sen kväll, ytterligare 25 % kommer från tätorten Lilla Edet och resterande dryga 60 % kommer från övriga delar av kommunen. Det finns potential för ökad gång- och cykelpendling inom den grupp som är hemmahörande i Lilla Edets kommun.

Analys av grön och gul zon

Grön och gul zon innehåller parkering för besökare i större utsträckning. En tredjedel av fordonen som stod parkerade på besöksparkering dagtid är hemmahörande i tätorten Lilla Edet. Också här finns potential för fler gång- och cykelresor. Samtidigt kommer 45 % från en annan kommun, här kan det dels finnas potential för kollektivtrafikresor men det visar också att det behöver finnas tillgängliga besöksparkeringar för de som väljer att resa med bil till tätorten Lilla Edet.

Analys av nattparkerade fordon

Under natten ser fördelningen annorlunda ut och av alla parkerade bilar i alla zoner var knappt 70 % registrerade i tätorten Lilla Edet. Merparten av dessa är sannolikt boende i centrum.

Cykelparkering i Lilla Edet

Det finns ett 30-tal cykelparkeringsplatser för besökare vid målpunkter för handel och service och ett 60-tal platser för verksamma vid kommunhuset. Beläggningen var låg vid inventeringen, vilket kan bero på tidpunkten (sen höst).

3.2 Analys Lödöse

Antal parkeringsplatser Lödöse

Följande siffor utgår från den inventering och beläggningsstudie som har genomförts under juni och augusti 2023, för en mer utförlig beskrivning, se bilaga I och II. Därutöver finns ytterligare parkeringsplatser som inte har inventerats.

I Lödöse har 312 parkeringsplatser inventerats. Av dessa har kommunen rådighet över 27 %. Merparten av parkeringsplatserna är ej allmänt tillgängliga (61%), det vill säga det krävs särskilt tillstånd av fastighetsägaren att parkera på platserna. I Figur 3 visas en karta över vilka parkeringsytor som har inventerats. Parkeringsytorna har delats in i två olika områden för att underlätta analys av parkering för olika målgrupper.



Figur 3: Karta över alla inventerade parkeringsytor. Indelning har gjorts för att studera parkering för handel samt övrig parkering. Yta L1, L2, L4, L5, L9, L14 och L16 är allmänt tillgängliga.

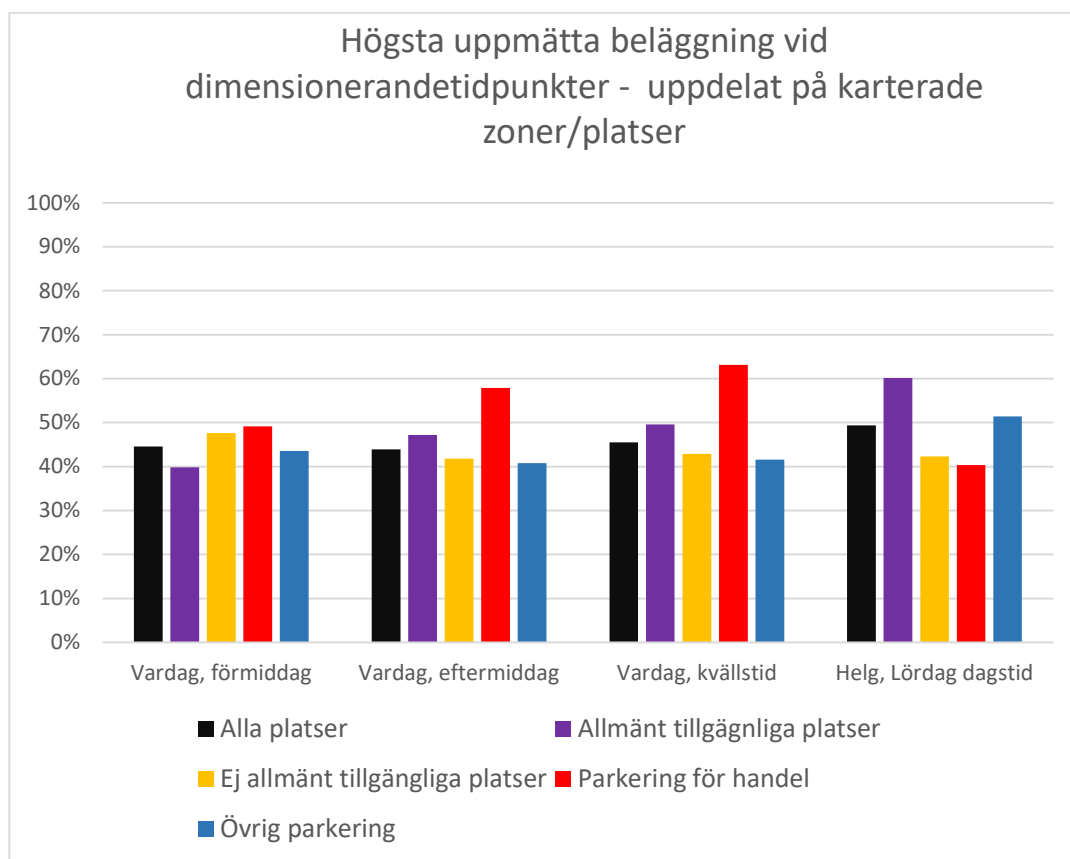
Reglering av bilparkering Lödöse

I bilaga II visas reglering för varje inventerad parkeringsyta i Lödöse. Det finns stor variation i reglering från helt oreglerade ytor till förhyrda parkeringsplatser sett till både kommunal och privat mark. Det finns även flera olika typer av tidsreglering. På privat mark finns också regleringen avgift/timma på en yta.



Beläggning på parkeringsplatser Lödöse

Den genomsnittliga beläggningen varierar mellan 40–50 %, sett till alla platser, se Figur 4. Det är anmärkningsvärt lite variation i beläggning sett till olika tidpunkter där exempelvis beläggningen på handel endast varierar mellan 40–63 % samt att beläggningen på handelsytorna är högre på en vardagsförmiddag än en lördag, dagtid. Det bör delvis ha sin förklaring i att parkeringsplatserna också nyttjas av boende för delar av dygnet. Att ej allmänt tillgängliga parkeringsplatser inte har en högre beläggning under kvällstid i ett bostadsdominerat område beror på att boende använder allmänt tillgängliga parkeringsplatser istället.



Figur 4: Diagram över uppmätt beläggning, fördelat på olika tidpunkter och för olika ändamål.

Var kommer bilarna ifrån?

Då antalet parkeringar inte är så stort och stadsbilden inte lika komplex som i Lilla Edet har ingen postnummeranalys gjorts för parkerade bilar i Lödöse. Det går därför inte att säga något om varifrån bilarna kommer.



4 Mål och prioritering

Mål: Planering och förvaltning av cykel- och bilparkering i Lilla Edets kommun ska bidra till att skapa en tillgänglig, attraktiv och effektiv parkeringssituation.

Målen för planering och förvaltning av cykel- och bilparkering är framtagna för att gälla för alla aktörer i samhället och gäller privat kvartersmark, kommunal kvartersmark och allmän platsmark.

- Med **tillgänglig** avses att det ska finnas en tydlig prioriteringsordning som kan tillämpas när ytor nära målpunkter är begränsande samt att reglering och utformning av parkeringsplatser ska styra mot att det alltid ska finnas en ledig plats i närområdet för respektive målgrupp i prioriteringsordningen.
- Med **attraktivt** avses att det är lätt för besökare att orientera sig och hitta lämplig parkeringsplats samt att kommunen strävar efter att yta för bilparkering ska utformas så att miljön på gator, torg och kvartersmark upplevs som mer attraktiv av flera, inklusive boende och besökare.
- Med **effektiv** avses resurseffektiv markanvändning, d.v.s. att i första hand höja nyttjandegraden (beläggningen) på befintliga parkeringsytor för bil och i andra hand tillföra nya parkeringsytor. Effektivisering görs dels för att möjliggöra nybyggnation och förbättringar av stadsmiljön i centrumområdena, dels för att stärka fastighetsägares förutsättningar att nå en högre kostnadstäckning för parkeringsytorna.

Målen är framtagna i linje med kommunens gällande Trafikplan. Genom att skapa en tillgänglig, attraktiv och effektiv parkeringssituation så kommer även förutsättningarna för att nå övriga mål i trafikplanen att öka.

- Transportsystemet kommer upplevas som mer **trafiksäkert och tryggt** om det finns en tydlighet i vilka ytor som är avsedda för vilka trafikanter och med minskad söktrafik som följd av förbättrad skyltning till parkeringsplatser.
- Planering och förvaltning av parkering kan bidra till ett mer **hållbart trafiksystem** om tätorten blir mer tillgänglig och får en högre servicegrad vilket underlättar resor med andra färdmedel än bil, eller att inte resa alls.



4.1 Prioriteringsordning och acceptabla gångavstånd

Ytan för parkering i kommunens tätorter är begränsad och det är nödvändigt att prioritera för att möjliggöra en så hög tillgänglighet för så många som möjligt. Parkering ska dock aldrig prioriteras framför tillgängligheten för fotgängare och cyklister att nå sina målpunkter på ett gent och attraktivt sätt.

Följande prioriteringsordning tillämpas. Avstånden anger en övre gräns för hur långt ifrån målpunkten parkering för olika ändamål kan hänvisas till för att tillgängligheten ska anses tillräcklig.

Enskilda fastigheter och verksamheter ska generellt tillgodose behovet av parkering inom den egna fastigheten (enligt PBL). I undantagsfall kan det lösas inom annan kvartersmark via långvariga avtal. Parkering på allmän plats/gatumark är till för det allmännas behov i stort, till exempel i centrummiljöer där det finns många olika målpunkter. Den får inte vara kopplad till eller serva enskilda behov från till exempel en fastighet eller verksamhet (enligt PBL).

Prioritering av parkering på **allmän plats** med rekommenderad tid och längsta avstånd:

1. Allmän cykelparkering, placeringen ska vara nära och central utifrån målpunkter
2. Allmän korttidsparkering bil (30 min)
3. Allmän bilparkering för rörelsehindrade, placeringen ska vara central utifrån målpunkter
4. Allmän bilparkering besökare (2–3 timmar), max 100 meter fågelavstånd
5. Allmän bilparkering verksamma (8–24 timmar), max 300 meter fågelavstånd

Långtidsparkering längre än 24 timmar kan finnas vid pendelparkeringar.

Prioritering av parkering på **kvartersmark** för verksamheter och boende med rekommenderade längsta avstånd:

Prioritet 1:

- Cykelparkering besökare, max 30 meter gångavstånd
- Cykelparkering boende och verksamma, max 50 meter gångavstånd
- Bilparkering för rörelsehindrade, max 25 meter gångavstånd (krav BBR)

Prioritet 2:

- Bilparkering besökare, max 100 meter fågelavstånd
- Parkering för tjänstefordon, max 200 m fågelavstånd
- Bilparkering boende, max 250 meter fågelavstånd
- Bilparkering verksamma, max 300 meter fågelavstånd

I de flesta fall kommer en tillämpning av prioriteringsordningen innebära kortare avstånd än vad som är satt som övre gräns. I bilaga IV visas exempel på områden som täcks in om avstånden enligt den övre gränsen tillämpas.



4.2 Riktlinjer

- Cykelparkering både för boende, verksamma och besökare ska prioriteras nära entréer och ska ske på kvartersmark. Det ska eftersträvas att cykelparkeringen är närmare entréer än bilparkeringen.
- Cykelparkering på allmän plats som servar allmänheten i stort ska finnas i centrummiljöer samt vid större kollektivtrafikhållplatser och vid pendelparkeringar.
- Vid bilparkering på gatumark/allmän plats prioriteras allmän korttidsparkering.
- Bilparkering för fastigheter och verksamheter ska ske på kvartersmark och tillgodose parkeringsbehovet för besökare, tjänstefordon, boende och verksamma under både kortare och längre tid.
- Reglering av bilparkering ska styra mot en hög omsättning på de mest attraktiva parkeringsplatserna. Aktuell reglering bör kompletteras med information till verksamma om var det är önskvärt att de parkerar.
- Huvudsakliga verktyg för reglering, där kommunen har rådighet, är tidsreglering och förbud.
- Fastighetsägare, verksamma och kommun ska sträva efter ett effektivt markutnyttjande och samnyttjande av parkeringsplatser.
- Pendelparkeringar ska finnas på strategiska platser och även möjliggöra långtidsparkering över flera dygn där behov finns.



5 Handlingsplan

Följande åtgärder bör genomföras av kommunen för en mer tillgänglig, attraktiv och effektiv parkeringssituation i Lilla Edets kommun.

- Tillskapa cykelparkering på allmän plats i enlighet med riktlinjen.
- Tillämpa relevanta riktlinjer i alla nybyggnadsprojekt.
- Sök samråd med fastighetsägare och verksamheter om skyltning, reglering och information om bil- och cykelparkering.
- Ta fram en skyltplan för besöksparkering och implementera denna i samråd med fastighetsägare.
- Justera reglering på parkeringsytor där det bedöms finnas behov utifrån framtaget underlag.



BILAGOR

- Bilaga I: Fördjupad nulägesbeskrivning
- Bilaga II: Inventeringstabeller
- Bilaga III: Vägledning och stöd vid tillämpning
- Bilaga IV: Exempel på gångavstånd

Arbetsmaterial – ej beslutade



Bilaga I: Fördjupad nulägesbeskrivning

Styrdokument och andra relevanta underlag

För att fånga upp tidigare arbeten och styrande skrivningar har nedanstående 15 kommunala styrdokument och andra relevanta underlag gått igenom. För området parkering finns det begränsat med stöd i tidigare dokument som pekar på hur planering och förvaltning av parkering ska hanteras. Där det finns styrande/rekommenderade skrivningar har dessa beaktats. Därutöver har arbetet med parkeringsplanering som genomfördes i Lilla Edet 2020 beaktats i denna rapport.

- Trafikplan 2017
- RVU 2017 Västsvenska paketet
- Social Kartläggning - Hälsa och livsvillkor i Lilla Edets kommun 2020
- Långsiktigt folkhälsoprogram 2021–2026
- ÖP 2012
- FÖP Lödöse 2014
- Planprogram för centrumutveckling Lilla Edet
- Laddinfrastrukturplan 2022
- Regionala klimatlöften
- Lilla Edets kommuns miljömål 2005
- Handlingsprogram för miljömålen 2013–2020
- Målstyrningsplan
- Cykelfrämjandet kommunvelometer
- Taxa för felparkeringsavgifter och kontrollavgifter
- Energiplan och klimatstrategi
- Visionen för Lilla Edets kommun

I flera av ovanstående dokument finns målformuleringar om transporteffektivt samhälle, hållbar mobilitet, långsiktigt hållbar samhällsutveckling och effektiv resursanvändning.

Omvärld och effektsamband

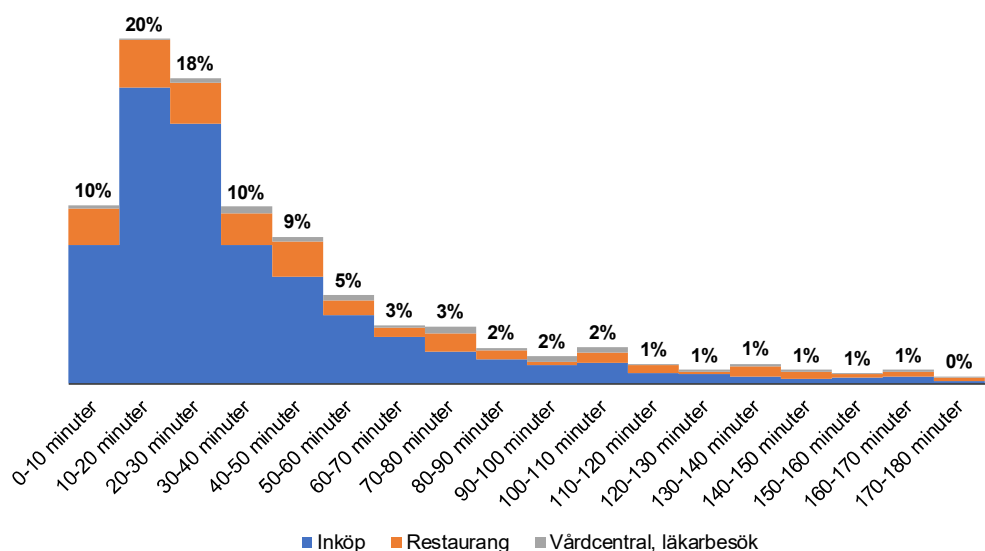
Ett sätt att beskriva vilka trender som påverkar parkering är att utgå från hållbarhet och digitalisering. Hållbarhet är i många fall en drivkraft som tvingar till förändring, från EU-nivå och olika mål och lagar ner till kommunal nivå och invånares attityder. Digitalisering som samlingsbegrepp erbjuder möjlighet att förändra. Trender som påverkar efterfrågan på bilparkering är automatisering och tjänstefiering av transportsektorn. Automatisering kommer på lägre sikt ge stor effekt genom minskad efterfrågan på bilparkering. Tjänstefiering finns till viss del redan idag och har möjlighet att bidra med medelstor effekt på att minska efterfrågan på bilparkering, men det tar längre tid i mindre orter. Därtill pågår en digitalisering av parkeringsmarknaden vilket skapar tekniska förutsättningar för en effektivare användning befintliga parkeringsplatser. En summering ger att efterfrågan på bilparkering verkar minska generellt över tid, men det kommer att ta längre tid för att det ska ske i Lilla Edet jämfört med i större kommuner/orter.



Parkering är kanske det mest kraftfulla styrmedlet avseende trafik som kommunen har stor egen rådgivning över och påverkar bland annat färdmedelsval, tillgänglighet och stadens karaktär. Kommunens agerande styr om parkeringsefterfrågan finns på kvartersmark eller allmän platsmark, vilket i sin tur påverkar ekonomiska förutsättningar för kommunen, för fastighetsägare och de som bor och verkar i fastigheterna.

Vad gäller tillgänglighet med bil till en målpunkt så finns det en balans mellan antal parkeringsplatser och hur attraktiviteten och nyttan upplevs. För få parkeringsplatser ger en begränsad tillgänglighet och nytta, för många gör att nyttan per parkeringsplats minskar på bekostnad av en attraktiv stadsmiljö. För besök till handel är regleringen minst lika viktig som antalet parkeringsplatser. Resvanestatistik visar exempelvis att de flesta parkeringsärenden kopplat till inköp är kortare än en timma och medianbesökstiden ligger närmare 30 minuter. I Figur 5 visas ett exempel från en resvaneundersökning avseende hur länge bilar står parkerade uppdelat på olika ärenden. 82 % av ärendena inköp, restaurang och vårdcentral utfördes under en timma. En annan sammanställning visar att 91 % av besöken med syftet shopping varade under 60 minuter¹.

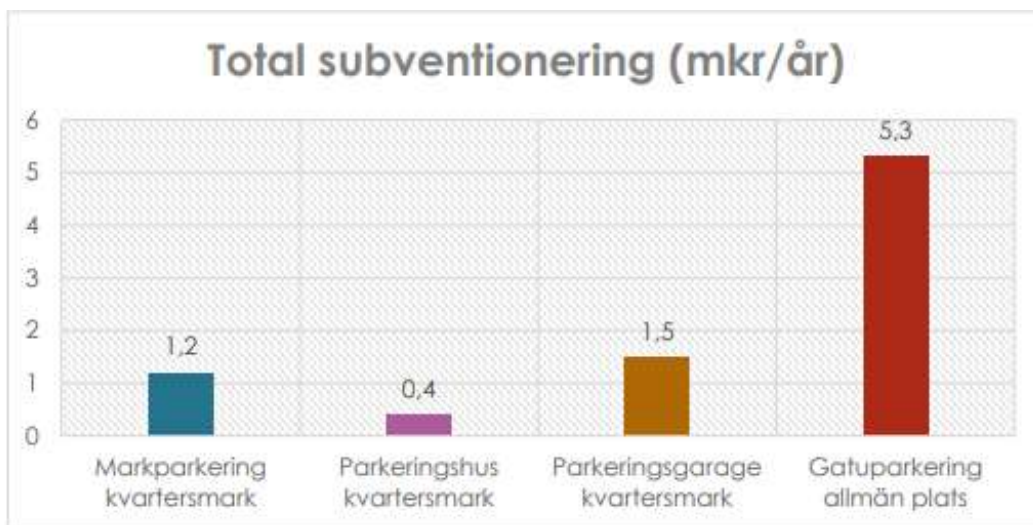
Parkeringstider för 1 613 resor i Täby kn



Figur 5: Diagrammet visar hur länge fordon står parkerade i centrummiljö. Färgerna beskriver vilken typ av ärende som parkören haft. Majoriteten parkerar kortare tid än 60 minuter, vilket också bekräftas av liknande studier. Källa RVU Täby (Trivector 2018)

Utöver att styra hur parkeringsplatsen används påverkar reglering av parkering också vem som betalar för parkeringsplatsen. Varje bilparkering genererar ett flertal olika kostnader. Exempel från en sammanställning från Örebro kommun visar att kostnaden för en kommun att tillhandahålla en markparkering uppgår till flera hundra kronor per månad, se Figur 6 där kostnaden per plats har summerats för tre områden.

¹ Eresund.S. Samnyttjande av parkeringsplatser. Examensarbete inom samhällsbyggnad. KTH Sverige 2020



Figur 4. Beräknad subventionering av olika typer av parkering i de tre områden rapporten omfattar. Enhet: Miljoner kronor per år

Figur 6: Örebro kommun 2023. Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro. Moe 356/2023

För nyproducerade parkeringsanläggningar i garage under bostäder är den faktiska kostnaden flera gånger större än så, inte sällan en bra bit över 1 500 kr/månad. För sådana lösningar tillkommer också en stor CO2-belastning vilket blir allt mer betydelsefullt att undvika i fastighetsbranschen i takt med att krav på certifieringar med mera ökar.

I Tabell 1 visas en exempelkalkyl på vad månadskostnad bör vara för en parkeringsplats för att nå full kostnadstäckning från användaravgifter. Exemplet avser enbart investeringskostnaden.

Tabell 1: Månatlig kostnad bilparkering beroende **enbart** av investeringskostnaden för en parkeringsplats

Typ av bilparkering	Investeringskostnad/plats kr	Månadskostnad under period, exkl. momspåslag investering	Månadskostnad under period, inkl. momspåslag investering
Markparkering	20 000 – 50 000	110 – 270 kr/mån	140 – 340 kr/mån
P-däck	125 000 – 200 000	390 – 630 kr/mån	490 – 790 kr/mån
Garage	250 000 – 500 000	790 – 1 570 kr/mån	1 570 – 1 970 kr/mån



Byggnation av parkeringsgarage medför en stor koldioxidbelastning till följd av att det krävs en större mängd betong. En bedömning som gjorts pekar på 10 ton CO₂-ekvivalenter per parkeringsplats². En annan sammanställning pekar på 0,27 ton CO₂-ekvivalenter per m² BTA i garage/källare³.

Om en parkeringsplats som inte är reglerad med avgift motsvarande samma nivå som kostnaderna den ger upphov till, är det någon annan som betalar för bilparkeringen än den som använder den. Så har det varit historisk även om många aktörer nu belyser den sociala orättvisan i ett sådant upplägg. Idag är det skattekollektivet samt boende och verksamheter som genom hyra betalar för stora delar av parkeringsplatserna i tätorter som Lilla Edet och Lödöse.

Resvanor i Lilla Edets kommun

Enligt den senaste resvaneundersökningen från Kollektivtrafikbarometern⁴ sker 77 % av resorna med bil och 1 % med cykel. Resultaten skiljer sig markant från en resvaneundersökning från 2017 gjord inom ramen för västsvenska paketet där 68 % av resorna gjordes med bil och 4 % med cykel. Skillnaderna kan bero på faktisk förändring och/eller skillnad i metod och hur representativ den svarande populationen var. Män kör mer bil än kvinnor (16%-enheters skillnad) och resor till arbete är den vanligaste typen av resa. En markant skillnad i bilanvändning kan ses mellan åldersgruppen 20–25 år (17 % bilresor) och åldersgruppen 26–44 år (82 % bilresor). 72 % säger sig ha tillgång till någon form av cykel och 92 % till någon form av bil.

² Ejlertsson, A., 2019. Projektrapport inom arbetspaket: wp3: Testbäddar. Grön BoStad Stockholm, samverkan för hållbar stadsutveckling. IVL Svenska Miljöinstitutet

³ TPAB, JM och Skanska 2022

⁴ Kollektivtrafikbarometern sept-nov 2022 och mars-maj 2023. Utökad urval med tilläggsfrågor

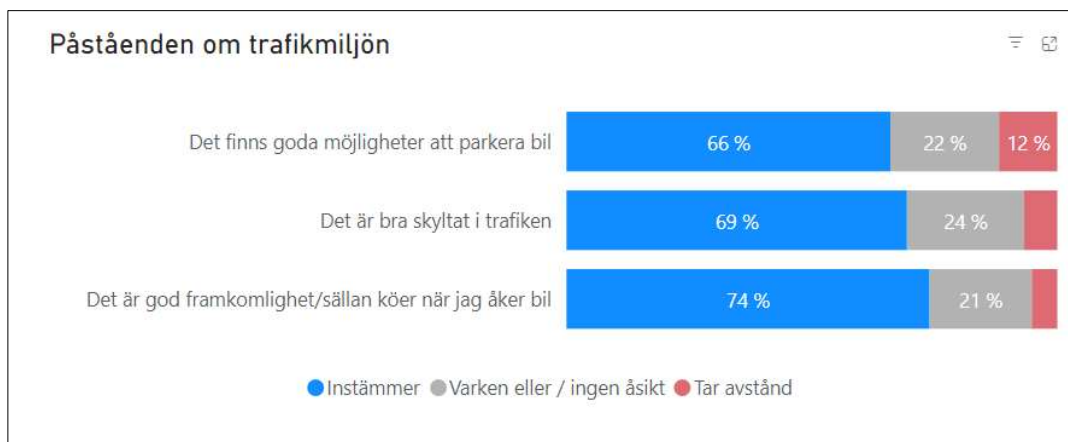


Attityder i Lilla Edets kommun

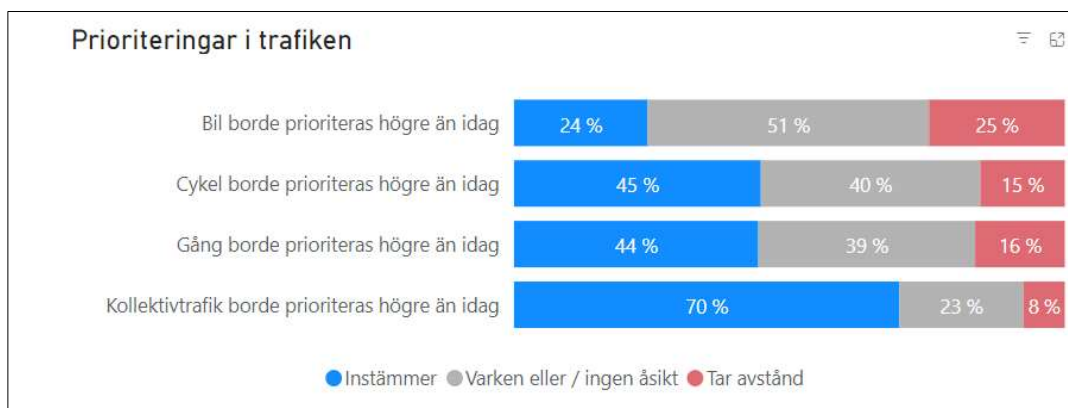
66–70 % av de tillfrågade från Lilla Edets kommun anser att det finns goda möjligheter att parkera i kommunen (4–5 av 5). 12 % anser motsatsen (1–2 av 5). 93 % har tillgång till gratis parkering och 7 % till avgiftsbelagd parkering vid bostaden. 39 % uppger att de har tillgång till säker cykelparkering.

Avseende prioriteringar i trafiken är det enligt undersökningen 70 % som vill prioritera kollektivtrafiken högre, ca 45 % som vill prioritera gång respektive cykel högre och endast 24 % som vill prioritera biltrafiken högre än idag.

I Figur 7 och Figur 8 visas åsikter från svarande boende i Lilla Edets kommun avseende prioriteringar i trafiken och påstående om trafikmiljön.



Figur 7: Attityder kring prioritering i trafiken. Källa Kollektivtrafikbarometern 2022/2023



Figur 8: Attityder kring prioritering i trafiken. Källa Kollektivtrafikbarometern 2022/2023

I Cykelfrämjandets kommunvelometer hamnar Lilla Edet på plats 25 av 28 i gruppen små kommuner. Störst utvecklingspotential har kommunen i mjuka och hårda cykelåtgärder samt inom organisationen skriver cykelfrämjandet. Exempelvis påtalas avsaknad av kvalitetskriterier för cykelparkering och utvärdering av befintliga parkeringsplatser för cykel samt brister i cykelparkering för kommunanställda. Dessa punkter hanteras i tidigare beskriven riktlinje och handlingsplan.



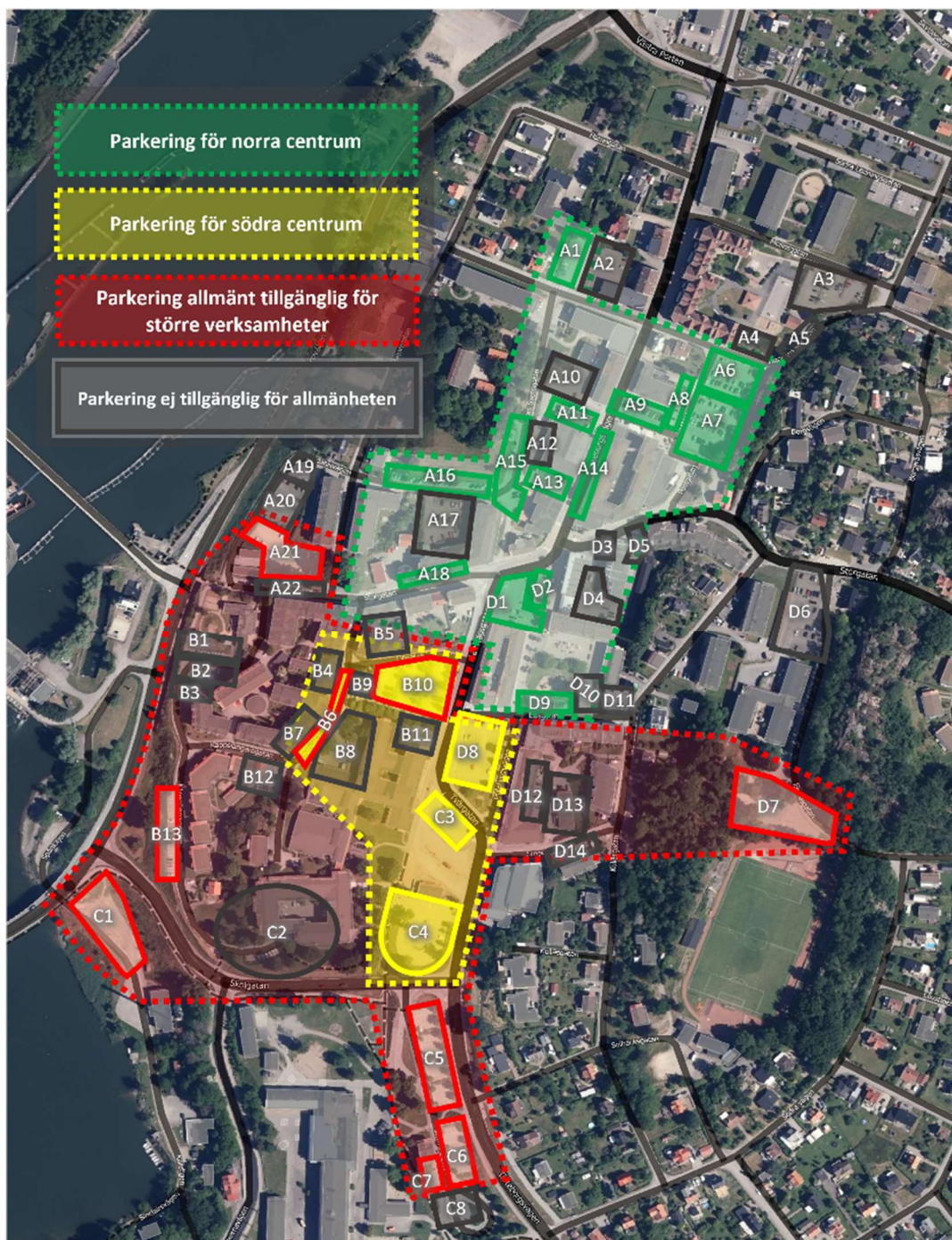
Nuläge Lilla Edets tätort

Inventering Lilla Edet

Följande siffror utgår från den inventering och beläggningsstudie som har genomförts under slutet av september/oktober månad 2023. Det finns ytterligare parkeringsplatser inom tätorten som inte har inventerats.

Parkering i Lilla Edet har inventerats vid 6 tillfällen av iPatrol och en gång av Trivector. iPatrols räkning genomfördes under oktober 2023 (3,5,10,11,14:e) vilket innefattar veckodagarna tisdag, onsdag och lördag. Trivectors räkning genomfördes fredagen 22 september, 2023. Tiderna varierar lite mellan de olika tillfällena men data finns för för- och eftermiddag vardag, kväll vardag och eftermiddag lördag.

I Lilla Edet har 1 085 parkeringsplatser inventerats. Av dessa har kommunen rådighet över 36 %. Merparten av parkeringsplatserna är allmänt tillgängliga (61%), det vill säga det krävs inget särskilt tillstånd av fastighetsägaren att parkera så länge regleringen följs. I Figur 9 (samma som figur 1) visas en karta över vilka parkeringsytor som har inventerats. Parkeringsytorna har delats in olika områden för att underlätta analys av parkering för olika målgrupper.



Figur 9: Karta över alla inventerade parkeringsytor. Indelning har gjorts för att studera besöksparkering till södra och norra centrum samt för parkering för de större verksamheterna kommunhuset och Fuxernaskolan. Blå/grå ytor har inventerats men inte analyserats som en del av de olika områdena.

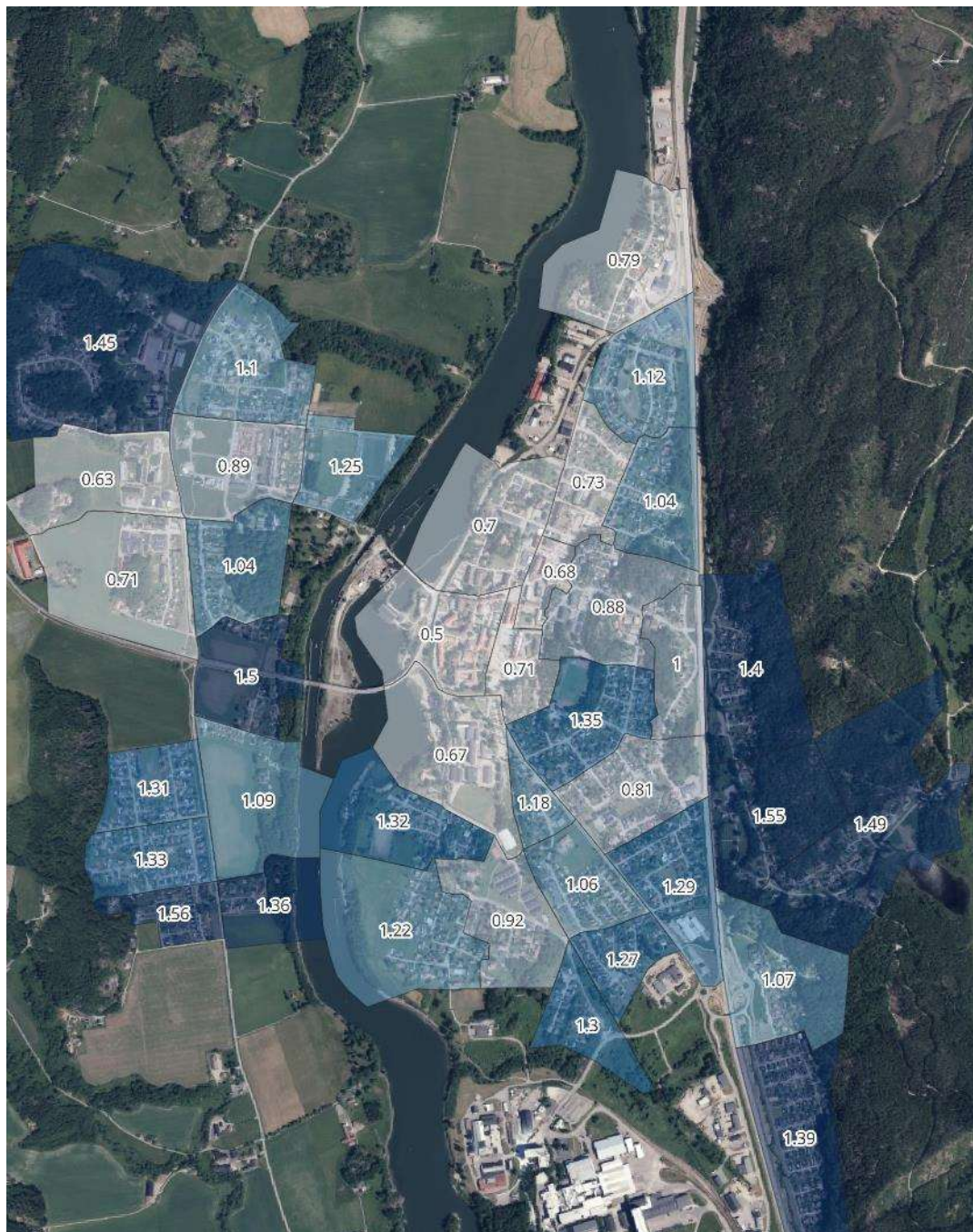
Bilnehav Lilla Edet

Statistik från SCB visar att bilnehavet varierar mellan ca 0,5 och 1,5 bilar per hushåll för olika områden i Lilla Edet, ej beaktat typ av bebyggelse, se Figur 10.



Det genomsnittliga bilinnehavet i de områden som domineras av flerbostadshus är cirka 0,7 bilar/hushåll. Utan avgränsning är bilinnehavet/hushåll i de 8 områden i Lilla Edet som domineras av flerbostadshus 0,79 (bilar i trafik + avställda bilar) och med avgränsning 0,66.

För alla hushåll som i statistiken uppges ha fler än en bil har bil nummer tre och uppåt tagits bort (avgränsats) i medelvärdet ovan. Detta för att skapa ett planeringsunderlag som inte påverkas av att det kan finnas hushåll med väldigt många fordon vilket påverkar medelvärdet.

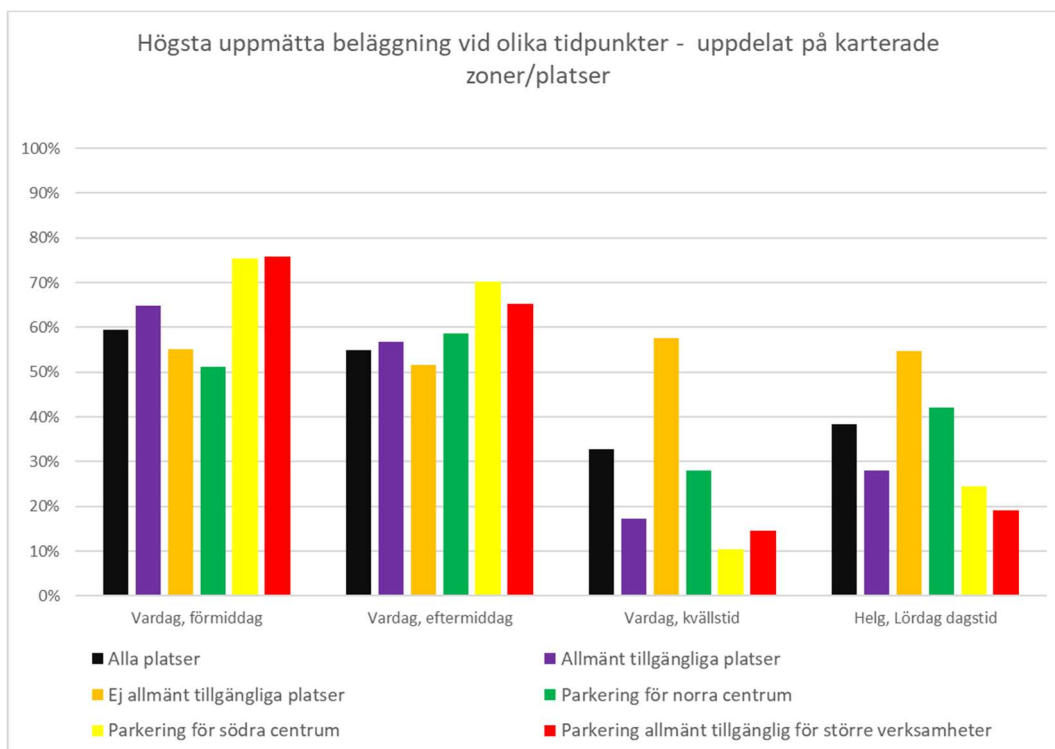


Figur 10: Bilinnehav / hushåll i Lilla Edet. Den tredje bilen och uppåt i hushåll med fler än en bil är inte medräknade i siffrorna i kartan. Källa statistikunderlag SCB.



Beläggning på parkeringsplatser Lilla Edet

Den genomsnittliga beläggningen varierar mellan drygt 30 % som lägst och knappt 60 % som högst, sett till alla inventerade platser, se Figur 11 (samma som Figur 2). Högst beläggning är det i regel under vardagar, framför allt i de södra delarna av området. Ej allmänt tillgängliga platser har en betydligt högre beläggning än andra typer av parkeringsplatser under kvällar och helger då de till stor del används som parkering för boende.



Figur 11: Diagram över högsta uppmätta beläggning, fördelat på olika tidpunkter och för olika ändamål.

Om enskilda ytor studeras så framgår det att vissa parkeringsytor knappt används alls med reservation för enskilda händelser som inte är vanligt förekommande, exempelvis idrottseven. Om exempelvis Ekaråsens FK som inte användes vid inventeringen räknas bort från den röda zonen så är beläggningen dagtid vardagar i den zonen istället en bit över 80 %.



I Figur 12 och Tabell 2 visas de ytor som har särskilt låg/hög beläggning. Här finns en potential i att försöka styra så att det uppstår en jämnare beläggning och en ökad upplevd tillgänglighet för de ytor som har mycket hög beläggning idag.



Figur 12: Karta över de inventerade parkeringsytorna som har särskilt låg/hög beläggning.

Tabell 2: Tabell över de inventerade parkeringsytorna som har särskilt låg/hög beläggning.

Platser med hög beläggning	Beläggning/tid
C5 Fuxernaskolan Norra (40 ppl)	Över 95 % vid tre tider dagtid, vardag
B10 Hemsö norra (SBB) (72 ppl)	Ca 100 % vid tre tider dagtid, vardag
A9 Systembolaget (11 ppl)	100 % vid alla tider dagtid, vardag
C4-C8, Fuxernaskolan/kommunhuset öst (130 ppl)	88–100 % vid en tid, dagtid, förmiddag
Platser med låg beläggning	Beläggning/tid
B11 Hemsö södra (SBB) (12 ppl)	17 % ons em, övriga tider 0 %
D1 Coop (40 ppl)	23–45 % dagtid, 0 % kväll
D7 Ekaråsen FK (40 ppl)	0–3 %, alla tider



Förändring av beläggning i Lilla Edet sedan räkning 2020

En liknande men mindre beläggningsstudie genomfördes 2020. I den studien redovisas även data gällande beläggning på vissa platser från 2017. Mätningen 2020 genomfördes bara vid ett tillfälle under en för- och eftermiddag och ska ses som ett stickprov. En sammanställning över beläggningsen vid de olika tillfällena visas i Tabell 3. Flera parkeringsplatser har en liknande beläggning över tid medan exempelvis "Laxen" har en lägre beläggning 2023 och ytorna vid Fuxernaskolan och Majorsgatan samt centrumparkeringen/"Centralen 4:an" har en högre beläggning. Det finns inget tydligt mönster före/efter pandemin.

Tabell 3: Uppmätt beläggning vid tre olika år, 2017, 2020 och 2023.

Platsnamn	Beläggning fm vardag 2023	Beläggning fm vardag 2020	Beläggning fm vardag 2017
A 21 Majorsgatan Oreglerad Syd (40 ppl)	90–98%	68 %	-
C1 Grusparkering "Laxen" (32 ppl)	69–75 %	95 %	-
C3 Vårdcentralen (18 ppl)	44–94 %	73 %	67 %
C4 Kommunhuset (Öst) (58 ppl)	66–88 %	72 %	79 %
C5/C6/C7/C8 Fuxernaskolan (72 ppl)	96 %	88 %	89 %
D1/D2 COOP (46 ppl)	43 %	23 %	43 %
D7 Ekaråsen FK (40 ppl)	3 %	0 %	27 %
D8 Centrumparkering (47 ppl)	51–68 %	41 %	34 %

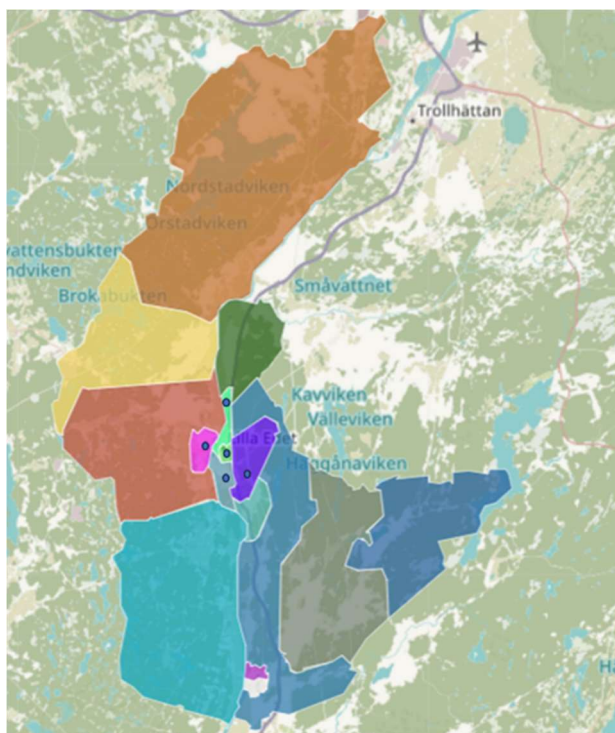


Undersökning och analys Lilla Edets tätort

Parallellt med beläggningsstudien har det genomförts en undersökning där de parkerade fordonens registreringsnummer har analyserats utifrån vilket postnummer de tillhör.

Information från undersökningen kan nyttjas för att analysera beteende och lämplig reglering för enskilda parkeringsytor. I följande stycke visas ett urval av olika analyser.

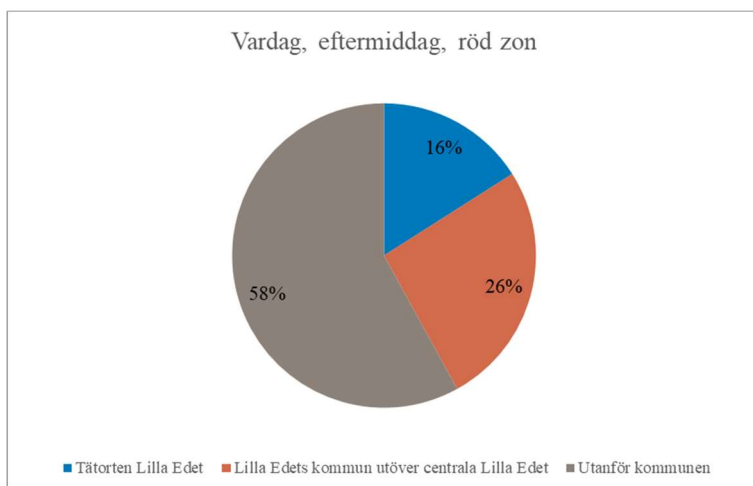
Undersökningen baseras på 1 600 registreringsnummer. Analys har skett på postnummer och postadress. Fordon som släpvagnar och terrängfordon har inte räknats med. Fordon kopplade till ett organisationsnummer har inte heller räknats med då de ofta är registrerade på andra orter vilket påverkar analysen. I Figur 13 visas vilka postnummerområden som ingår i definitionen Tätorten Lilla Edet.



Figur 13: Postnummer som ingår i avgränsningen Tätorten Lilla Edet är markerade med en punkt i kartan. Postnumren är 463 30-463 34.

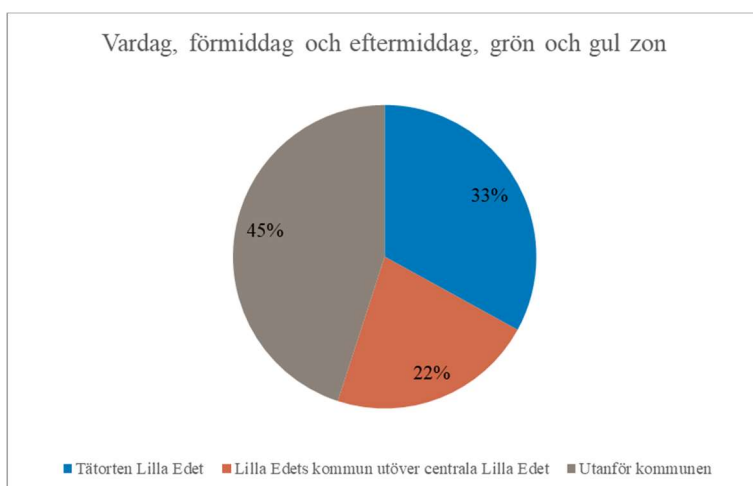


I Figur 14 visas var de bilar som stod parkerade i röd zon (Parkering för verksamheter) kommer ifrån. Av de fordon som var registrerade i postnummer i tätorten Lilla Edet var det över hälften som inte stod parkerade i samma zon kvällstid och kan antas vara verksamma som gör en kortare resa (upp till ca 2 km) mellan hem och arbetsplats. Här finns en potential för ökad cykelpendling. Den andra delen av de fordon som var registrerade i tätorten Lilla Edet är sannolikt till största del boende då samma fordon även stod parkerade sen kväll.



Figur 14: Fördelning av var registrerade fordon i röd zon (parkering för verksamheter), dagtid, var hemmahörande.

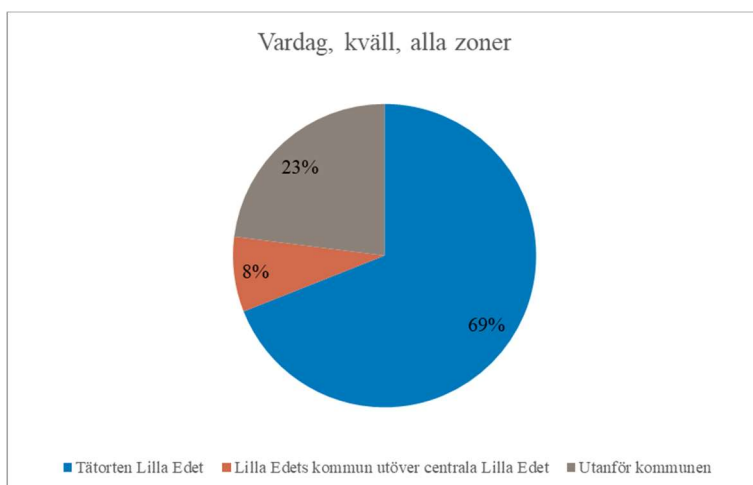
I Figur 15 visas motsvarande fördelning för grön och gul zon som båda innehåller parkering för besökare i större utsträckning. En tredjedel av fordonen som stod parkerade på besöksparkering dagtid är hemmahörande i något av postnummerområdena i tätorten Lilla Edet. Också här finns potential för fler gång- och cykelresor. Samtidigt kommer 45 % från en annan kommun, här kan det dels finnas potential för kollektivtrafikresor men det visar också att det behöver finnas tillgängliga besöksparkeringar för de som väljer att resa med bil till tätorten Lilla Edet.



Figur 15: Fördelning av var registrerade fordon i grön och gul zon (i huvudsak parkering för besökare), dagtid, var hemmahörande.



Under natten ser fördelningen annorlunda ut och av alla parkerade bilar i alla zoner var 69 % registrerade i tätorten Lilla Edet, se Figur 16. Merparten av dessa är sannolikt boende.



Figur 16: Fördelning av var registrerade fordon i alla zoner, kvällstid, var hemmahörande.

En enklare inventering av cykelparkering vid större målpunkter i Lilla Edet visar att det finns ett 30-tal parkeringsplatser för besökare vid målpunkter för handel och service och ett 60-tal parkeringsplatser för verksamma vid kommunhuset, se Tabell 4. Genomgående saknas möjlighet till ramlåsning samt att det är svårt att hitta parkeringsplatserna då det saknas utmärkning/skyltning. Det saknades helt parkerade cyklar vid handelsmålpunkterna vilket delvis kan bero på tiden för inventeringen (förmiddag sen höst då få cyklar). Även för kommunhuset var det låg beläggning.

Tabell 4: Uppställning över inventerade cykelparkeringar. Beläggningsstudier tisdagen 2023-10-24.

Plats	Antal cykelparkeringar	Beläggning vardag, 09:30	Standard
Kommunhuset framsida	48	6 %	Väderskydd, ej ramlås
Kommunhuset baksida	10	30 %	Väderskydd, ramlås
Vårdcentrum	8	0 %	Ej väderskydd, ej ramlås
COOP	8	0 %	Ej väderskydd, ej ramlås
Gallerian	5	0 %	Väderskydd, ej ramlås
ICA	4	0 %	Ej väderskydd, ej ramlås
Systemet	4	0 %	Ej väderskydd, ej ramlås



Nuläge Lödöse

Inventering Lödöse

Följande siffror utgår från den inventering och beläggningsstudie som har genomförts under slutet av september/oktober månad 2023.

Parkering i Lödöse har inventerats vid 20 tillfällen av iPatrol och en gång av Trivector. iPatrols räkning genomfördes under juni 2023 (2, 13, 15, 16, 17, 18:e) vilket innefattar veckodagarna tisdag, torsdag, lördag och söndag och augusti 2023 (24, 26, 27:e). Trivectors räkning genomfördes fredagen 22 september, 2023. Tiderna varierar lite mellan de olika tillfällena men data finns för 7–8, 8–9, 9–10, 15–16, 16–17, 20–21, 23–24.

I Lödöse har 312 parkeringsplatser inventerats men det finns ytterligare parkeringsplatser inom tätorten som inte har inventerats. Av de inventerade platserna har kommunen rådighet över 27 %. Merparten av parkeringsplatserna är ej allmänt tillgängliga (61%), det vill säga det krävs särskilt tillstånd av fastighetsägaren att parkera på platserna. I Figur 17 (samma som Figur 3) visas en karta över vilka parkeringsytor som har inventerats. Parkeringsytorna har delats in i två olika områden för att underlätta analys av parkering för olika målgrupper.



Figur 17: Karta över alla inventerade parkeringsytor. Indelning har gjorts för att studera parkering för handel samt övrig parkering. Yta L1, L2, L4, L5, L9, L14 och L16 är allmänt tillgängliga. Resterande ytor är inte allmänt tillgängliga.

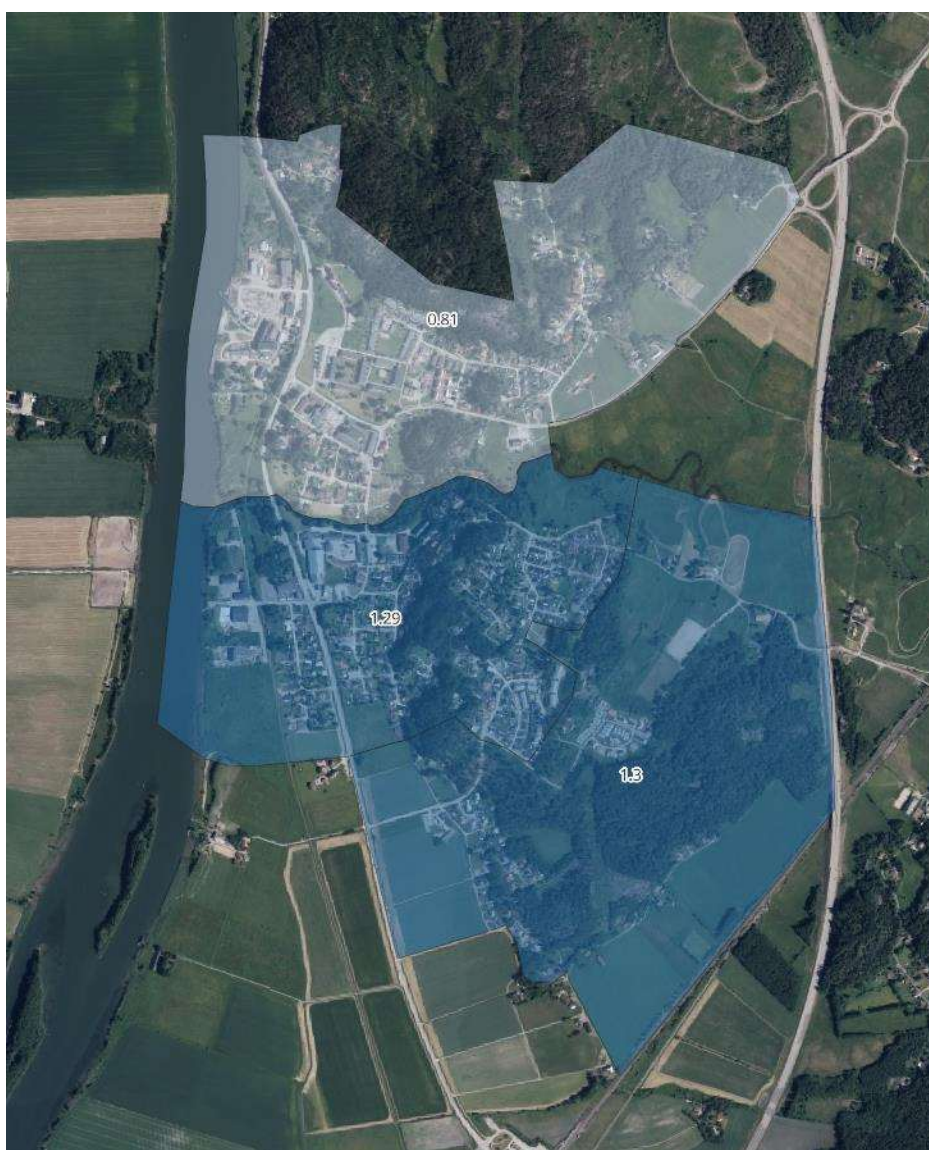


Bilnehav Lödöse

Statistik från SCB visar att bilnehavet varierar mellan ca 0,8 och 1,3 bilar per hushåll i Lödöse, ej beaktat typ av bebyggelse.

Det genomsnittliga bilnehavet i de områden som domineras av flerbostadshus är cirka 0,85 bilar/hushåll i Lödöse. För Lödöse är det endast ett område som bedöms domineras av flerbostadshus och där är bilnehavet/hushåll 0,93 (bilar i trafik + avställda bilar) och utan avgränsning och 0,81 med avgränsning.

För alla hushåll som i statistiken uppges ha fler än en bil har bil nummer tre och uppåt tagits bort (avgränsats) i medelvärdet ovan. Detta för att skapa ett planeringsunderlag som inte påverkas av att det kan finnas hushåll med väldigt många fordon vilket påverkar medelvärdet.



Figur 18: Bilnehav / hushåll i Lödöse. Den tredje bilen och uppåt i hushåll med fler än en bil är inte medräknade i siffrorna i kartan. Källa statistikunderlag SCB.



Bilaga II: Inventeringstabeller

Inventeringstabell Lilla Edet

NR ID	Plats ID	Platsnamn	ArReglering	Rådighet	Antal p-platser	Plats ID
	1 A1	Hantverkaregatan Västra	H: Oreglerad	Kommunen	20 - 25	A1
	2 A2	Hantverkaregatan Östra	H: Oreglerad (?) (9x Förhyr	Privat	ca. 15	A2
	3 A3	Molinsgatan Bostadsparkering	Förhyrd parkering	Privat	39	A3
	4 A4	Hantverkaregatan Bostadsparkering	4 tim besöksparkering	Privat	6	A4
	5 A5	Hantverkaregatan Kantstensparkering	Oreglerad	Kommunen	ca. 4	A5
	6 A6	ICA Norra	Tillståndsparkering	Privat	45	A6
	7 A7	ICA Södra	Kundparkering 2 tim	Privat	78	A7
	8 A8	LEVA-Huset	Reserverad personalpai	Privat	7	A8
	9 A9	Systembolaget	Kundparkering 2 tim	Privat	11	A9
	10 A10	Gallerian Tillståndsparkering-norr	Tillståndsparkering	Privat	10	A10
	11 A11	Gallerian Besöksparkering-norr	P-skiva 2 tim	Privat	8	A11
	12 A12	Gallerian Tillståndsparkering-väst	Tillståndsparkering	Privat	9	A12
	13 A13	Gallerian Besöksparkering-syd	P-skiva 2 tim	Privat	7	A13
	14 A14	Göteborgsvägen vid ICA	Oreglerad	Kommunen	ca. 7	A14
	15 A15	Ljungkullen Östra	Oreglerad	Kommunen	18	A15
	16 A16	Ljungkullen Västra	Oreglerad	Kommunen	17	A16
	17 A17	Stenfastigheter Bostadsparkering	Tillståndsparkering	Privat	22	A17
	18 A18	Storgatan kantstensparkering-öst	3 tim	Kommunen	5	A18
	19 A19	Lindahlsvägen Bostadsparkering Norr	Omärkt - sannolikt tillst	Privat	8	A19
	20 A20	Lindahlsvägen Bostadsparkering Mitten	Förhyrd parkering	Privat	33	A20
	21 A21	Lindahlsvägen Oreglerad Syd	Oreglerade	Privat	40	A21
	22 A22	Storgatan kantstensparkering-väst	Oreglerade	Kommunen	8	A22
	23 B1	Käppslängaregatan Förhyrdaplatser	Förhyrd parkering	Privat	12	B1
	24 B2	Käppslängaregatan Bostadsparkering (Norr)	Förhyrd parkering	Privat	17	B2
	25 B3	Käppslängaregatan Besöksparkering	Besöksparkering 4 tim	Privat	6 (2hkp)	B3
	26 B4	Konditori Tillståndsparkering	Tillståndsparkering	Privat	9	B4
	27 B5	Lillgatan Bostadsparkering	Tillståndsparkering	Privat	8	B5
	28 B6	Emanuel Bagares gata Kantstensparkering	Oreglerade	Kommunen	6	B6
	29 B7	Emanuel Bagares gata Bostadsparkering	Tillståndsparkering	Privat (men på komm	10	B7
	30 B8	Lastzon Förhyrda p-platser	Förhyrd parkering	Privat (Men kommun	6	B8
	31 B9	Hemsö - Företagsbilar	Förhyrd parkering	Privat	6	B9
	32 B10	Hemsö - Den stora	Tillstånd 07-19 övrigtid	Privat	72	B10
	33 B11	Hemsö - Den lilla i syd	P-skiva	Privat	12	B11
	34 B12	Käppslängaregatan Bostadsparkering (Öst)	Förhyrd parkering ("Res	Privat	10	B12
	35 B13	Käppslängaregatan Bostadsparkering (Syd)	Oreglerade men i prakt	Privat (men på komm	22	B13
	36 C1	Grusparkering vid vattnet	Oreglerad	Kommunen	ca. 32	C1
	37 C2	Kommunhuset (Innergård+väst)	Förhyrd parkering	Privat (Kommunhuse	27	C2
	38 C3	Vårdcentralen	P-Skiva	Kommunen	18 (2hkp)	C3
	39 C4	Kommunhuset (Öst)	P-Skiva 3 tim	Kommunen	58 (2hkp)	C4
	40 C5	Fuxernaskolan Norra	Ej fastställd (Tidsbegrär	Kommunen	40	C5
	41 C6	Fuxernaskolan Södra	Ej fastställd (Tidsbegrär	Kommunen	17 (2hkp)	C6
	42 C7	Stationshuset Oreglerad	Oreglerad	Edets Hus	7	C7
	43 C8	30 min vid vändslinga	Tidsbegränsad 30 min	Kommunen	8	C8
	44 D1	COOP	P-Skiva 1 tim	Kommunen	40 (2hkp)	D1
	45 D2	Besöksparkering verksamheter	P-Skiva 3 tim	Kommunen	6	D2
	46 D3	Kundparkering ERA och Hälsa i Centrum	'Endast kundparkering"	Privat (men på komm	3	D3
	47 D4	Innergård - Bostadsparkering	Förhyrd parkering	Privat	20	D4
	48 D5	Storgatan - Bostadsparkering	Förhyrd parkering	Privat	6	D5
	49 D6	Ekaråsvägen - Bostadsparkering	Förhyrd parkering	Edets Hus	45	D6
	50 D7	Ekaråsen FK	Oreglerad	Kommunen	ca 40	D7
	51 D8	Centrumparkering	Avgift alla dagar (00-24)	Kommunen (Edet hus	47 (1 hkp)	D8
	52 D9	Edsgatan	Tidsbegränsad (1 tim?)	Kommunen	7	D9
	53 D10	Bryggeriet	Förhyrd parkering	Edets Hus	12	D10
	54 D11	Kullåsgatan - Bostadsparkering	Förhyrd parkering ("Priv	Edets Hus	7	D11
	55 D12	Förhyrda p-platser bakom Folketshus	Förhyrd parkering	Edets Hus	9	D12
	56 D13	Besöksparkering Folketshus och WeTe	Besöksparkering	På både privat och ko	9	D13
	57 D14	Smedjegatan - Tillståndsparkering	Tillståndsparkering	Privat	12	D14



Inventeringstabell Lödöse

NR ID	Plats ID	Platsnamn OLD	Platsnamn Trivector	AReglering	Rådighet	Antal p-pl	Plats ID
1	L1	ICA 4h	ICA Norra	4 tim 8-20 (8-15)	Kommunen	5	L1
2	L2	ICA 2h	ICA Stora	2 tim 8-20 (8-15)	Kommunen	37	L2
3	L3	ICA mot Fortinova	Fortinova västra	Förhyrd parkering	Privat	17	L3
4	L4	ICA Långg	Långgatan Västra	2 tim 8-20 (8-15)	Kommunen	15	L4
5	L5	Eriksg	Eriksgratan	Oreglerad	Kommunen	8	L5
6	L6	Lyckhem ö	Lyckhem Östra		Edet Hus	6	L6
7	L7	Lyckhem v	Lyckhem Västra	Besöksparkering Lyckhem	Edet Hus	9	L7
8	L8	Långg vid St Pders v	Långgatan Östra	Förhyrd parkering	Privat	10	L8
9	L9	Rosa kiosken	Rosa kiosken	Oreglerad	Kommunen	20	L9
10	L10	VC personal	VC personal	Förhyrd parkering	Privat	11	L10
11	L11	VC besök	VC Besöksparkering	Besöksparkering VC	Privat	26	L11
12	L12	Fortinova mem VC	Fortinova boende-p	Förhyrd parkering	Privat	72	L12
13	L13	VC gaveln i N	VC Norra	Förhyrd parkering	Privat	14	L13
14	L14	Museets besöks-P	Lödöse museum	Besökande lödöse museum (P-skiva 4 tim)	Edet Hus	31	L14
15	L15	buss-P	Buss-P	Buss-p	Edet Hus	11	L15
16	L16	dubbel-P S museet	Hemtjänsten	Tillståndsparkering reserverade för Hem	Edet Hus	13	L16
17	L17	Ö enkel-P S museet	Avgiftsparkering	Avgift (SMS Park)	Edet Hus	7	L17



Bilaga III: Vägledning och stöd vid tillämpning

I följande kapitel redovisas vägledning och stöd inom fem olika områden:

- Cykelparkering
- Bilparkering
- Samnyttjande av bilparkering
- Reglering av bilparkering
- Information och skyltning bilparkering

Områdena har valts ut för att täcka in och ge stöd i många av de frågeställningar och behov som finns hos kommunen idag.



Cykelparkering

Riktlinjer

- Cykelparkering både för boende, verksamma och besökare ska prioriteras nära entréer och ska ske på kvartersmark. Det ska eftersträvas att cykelparkeringen är närmare entréer än bilparkeringen.
- Cykelparkering på allmän plats som serverar allmänheten i stort ska finnas i centrummiljöer samt vid större kollektivtrafikhållplatser och vid pendelparkeringar.

Aktörer i samhället ska arbeta tillsammans för att öka tillgängligheten och attraktiviteten med cykel till centrala målpunkter utifrån följande tre kategorier:

- **Besöksparkering handel och service** – Det ska finnas cykelparkering med möjlighet till ramlåsning vid alla målpunkter i centrala Lilla Edet och Lödöse, helst inom 30 meter från entréer. Större målpunkter i Lödöse är i detta sammanhang torget och museet. Även andra mer perifera publika målpunkter (exempelvis idrottsanläggningar, föreningslokaler, restauranger etc.) ska ha tillgång till cykelparkering i direkt närhet till entrén – 30 meters gångavstånd bör eftersträvas.

Ansvar för att tillhandahålla, bekosta och underhålla cykelparkering faller på fastighetsägaren. Om det saknas plats på kvartersmark kan kommunen i absoluta undantagsfall överväga att om den eventuellt kan ordnas på allmän platsmark.

- **Verksamhetsparkering** – Vid alla kommunala arbetsplatser bör det finnas väderskyddad cykelparkering med möjlighet till ramlåsning.

Även vid andra verksamheter än kommunala bör cykelparkering med möjlighet till ramlåsning tillhandahållas.

Verksamhetsparkering ska anläggas inom 50 meter från entréer och förläggas på kvartersmark. Man bör eftersträva att det finns parkering vid de entréer som är mest frekventerade av anställda och besökare.

Fastighetsägaren och/eller verksamhetsutövaren ansvarar för att tillhandahålla, bekosta och underhålla cykelparkering.

- **Boendeparkering, inklusive besök till boende** – Parkering för boende och besökare till boende ska lösas inom 50 meters gångavstånd från entrén och på kvartersmark.

Parkering för boende ska vara väderskyddad med möjlighet till ramlåsning. För besökare ska ramlåsning erbjudas.

Fastighetsägaren ansvarar för att tillhandahålla, bekosta och underhålla cykelparkering.



För all cykelparkering gäller följande:

- Cykelparkering ska med fördel förläggas närmare entréerna än bilparkeringen.
- Cykelparkeringen ska, med få undantagsfall, alltid möjliggöra ramlåsning. Typ av cykelställspollare bör vara motsvarande figur 20 för att skapa enhetlighet i stadsrummet. Avsteg med ramlåsning kan göras då platsen för cykelparkeringen är begränsad. Möjlighet till ramlåsning bör då finnas i närheten.



Figur 20: Typ av cykelställspollare som förordas av Lilla Edets kommun.

Dimensionering

För all cykelparkering gäller följande:

- Räkna med att en cykelplats motsvarar minst 1,2 m² exklusive manövreringsyta och gång. Bredd på cykelparkering bör inte understiga 0,6 m, eftersträva gärna 0,8 m. Fri yta bakom cykelparkeringen bör vara 2 meter.
- Hänsyn behöver tas och anpassningar göras till lådcyklar etc, som kräver mer utrymme och annan typ av väderskydd/ställ med fastlåsningsmöjlighet. Räkna med att en lådcykel är ca 0,9 m bred.
- Säkerställ att cykelparkeringarna blir attraktiva. De behöver förläggas så att de blir lättillgängliga och smidiga att använda året om.

Läs mer om dimensionering av cykelställ i GCM-handbok från Trafikverket och Sveriges kommuner och Regioner

Bostäder

För bostäder ska antalet parkeringsplatser för cykel dimensioneras utifrån en bedömning av framtida efterfrågan för den specifika fastigheten.

Det bör som regel finnas 1 cykelplats/boende, därtill tillkommer cykelplatser för besökande. Omvandlat till platser/lägenhet kan följande guidelines tillämpas:

- För små bostadsenheter (1–2 rok) → 1 cykelplats/lägenhet
- För normalstora bostadsenheter (3 rok) → 2 cykelplatser/lägenhet
- För bostadsenheter större än 3 rok → antal rum minus 1 cykelplatser/lägenhet
- Besökare till boende i flerfamiljshus kan beräknas genom ett tillägg på 20 % av antal beräknade cykelplatser för boende. Avrundas uppåt till närmaste heltal. Tänk på att dessa platser behöver placeras så att de är nåbara för besökare.
- För en- och tvåbostadshus görs bedömning utifrån storlek och framtida möjlig efterfrågan. Rekommendationen är dock att anlägga som minst 2 cykelplatser/bostadsenhet.



- För annan typ av boende, exempelvis särskilt boende, gruppboende eller liknande, behöver en särskild parkeringsutredning göras då behovet kan skifta beroende på verksamhetens art och de boendes olika förmågor.
- För befintliga fastigheter ska tillgänglighetsmålet om att det alltid ska finnas en ledig plats vara vägledande för antalet parkeringsplatser. För fastigheter där kommunen har rådighet ska målet vara styrande.

Verksamheter

Verksamheter kan vara mycket skiftande i sin karaktär varför det är svårt att ge generella råd om antalet cykelparkeringsplatser. En objektsspecifik utredning är ofta nödvändig. Man bör som grundvärde utgå ifrån att det ska finnas möjlighet för 30 % av de anställda att parkera sin cykel vid verksamheten. Andelen cykelplatser kan påverkas av verksamhetens lokalisering och kan därför bli högre, till exempel i tätortsnära läge med goda gång- och cykelförbindelser. Man bör endast undantagsvis, och då med god grund, anlägga färre antal cykelplatser.

Utöver cykelparkering för anställda måste även cykelparkering för besökande finnas. Behovet skiftar kraftigt beroende på verksamhetens art. För industri och lager är behovet troligtvis relativt litet medan handel bör ha ca 10 cykelparkeringsplatser/1000 kvm. Behovet för kontor ligger däremellan. Tänk på att besöksplatserna behöver placeras så att de är nåbara för besökare.

Skolor

Vid skolor och förskolor är behovet av cykelställ och utrymmen för lådcyklar generellt större än på många andra ställen – både vad gäller korttids- och långtidsplatser. Parkeringsbehovet vid skolor varierar beroende på lokalisering, skolans upptagningsområde och årskurs. För personalparkering bör man utgå från att det ska finnas möjlighet för 30 % av de anställda att parkera sin cykel vid skolan. För elever ökar behovet av cykelparkering allteftersom eleverna blir äldre och fler kan cykla till skolan på egen hand. Riktvärden att styra mot för förskola är 0,1 cykelplatser/barn och för grundskola åk 1–9 är det 0,3–0,7 cykelplatser/barn.

Vid förskolor och lågstadieskolor finns det behov av korttidsparkering för vuxna som hämtar och lämnar. Riktvärdet är 0,1 cykelplatser/barn.

Idrotts- och fritidsanläggningar

Parkeringsbehovet för cykel varierar beroende på aktivitet och lokalisering. Då många barn och ungdomar kan ta sig själva till sina fritidsaktiviteter bör man vara generös med cykelparkering vid dessa anläggningar. Räkna med 0,3–0,6 cykelparkeringsplatser per besökande och tillfälle.



Bilparkering

Vid bedömning av behovet av antalet bilplatser för en fastighet/verksamhet ska hänsyn tas till fastighetens storlek, verksamhetens art, dess lokalisering, kringliggande bebyggelse och infrastruktur samt om olika former av mobilitetsåtgärder införs. Hänsyn kan även tas till faktorer som tänkt målgrupp samt kollektivtrafik- och serviceutbud. En annan viktig aspekt som styr behovet är om bilplatserna kan samnyttjas eller inte.

Riktlinjer

- Vid bilparkering på gatumark/allmän plats prioriteras allmän korttidsparkering.
- Bilparkering för fastigheter och verksamheter ska ske på kvartersmark och tillgodose parkeringsbehovet för besökare, tjänstefordon, boende och verksamma under både kortare och längre tid.
- Fastighetsägare, verksamma och kommun ska sträva efter ett effektivt markutnyttjande och samnyttjande av parkeringsplatser.

Dimensionering

Antalet parkeringsplatser för bil dimensioneras utifrån en bedömning av framtida efterfrågan för den specifika fastigheten. Fastighetens och verksamheternas behov avseende besökare, tjänstefordon, boende och verksamma under både kortare och längre tid ska tillgodoses på kvartersmark och bekostas av fastighetsägaren och/eller verksamhetsutövaren.

Bostäder

Bedöm behovet av antalet bilplatser enligt följande:

Parkering för boende:

- Utgå från bästa tillgängliga och för området mest jämförbara värde av bilinnehav. Använd kartorna i bilaga I (figur 10 respektive 18) eller begär ut ny data från SCB.
- Sänk nivån med 10 % för att minska risken att ett min-tal baserat på ett genomsnitt styr mot fler parkeringsplatser än vad som efterfrågas i respektive fastighet.⁵
- Om platsen har särskilt bra förutsättningar att resa med andra färdmedel än egen bil, sänk min-talet med ytterligare 5 %.
- För parkering vid bostäder är det viktigt att möjligheten att lämna bilen hemma hela dagen finns.
- Vid en- och tvåbostadshus rekommenderas att minst 1 bilparkeringsplats anordnas inom eller i närheten av bostaden.

Parkering för besökare:

- ▷ Om samnyttjande möjliggörs kan oftast besöksparkering för bostäder räknas in i parkeringstal för bostäder. Om det inte planeras för samnyttjande behöver besöksparkering adderas. Då kan 0,1 parkeringsplatser per bostadsenhet användas. Läs mer om samnyttjande i kapitlet Samnyttjande av bilparkering.

⁵ Dessa siffror visar genomsnitt för områden som innefattar flera kvarter vilka sinsemellan skiljer sig åt. Några kvarter ligger över genomsnittet, några under, precis som vissa hushåll har egen bil medan andra inte har det. Att ta genomsnittet som ett utgångsvärde för minimaltal för parkering innebär därför en planering för ett högre bilinnehav än vad som idag är genomsnittet. **Parkeringstal bör därför ligga lägre än dagens genomsnitt, om de utformas som minimaltal.**



Slutligen:

- Bedöm effekten av eventuella mobilitetsåtgärder (se nästa avsnitt). Om parkeringstalet sänks med hänsyn till mobilitetsåtgärder är det viktigt att säkerställa att dessa åtgärder är långsiktiga och kan säkras över tid. Sänkning bör enbart ske om en kombination av flera åtgärder genomförs. Sänkningen bör vara max 5–15 %.
- Om förutsättningarna tvärt om är mindre bra än normalt, görs ingen sänkning alls i någon av punkterna ovan.

Exempel på mobilitetsåtgärder för bostäder som kan bidra till minskat behov av antal bilparkeringsplatser:

- Bilpool – avtal om bilpoolsmedlemskap.
- Cykelpool med ellådcyklar.
- Tydliggjord parkeringskostnad – bilparkering avgiftsbeläggs utifrån faktiskt kostnad och redovisas som en separat avgift i avtal och avier.
- Realtidsinformation för kollektivtrafik.
- Rabatterade kollektivtrafikkort.
- Cykelparkering av hög kvalitet i marknivå.
- Attraktiv lokalisering av cykelparkering.
- Cykelfaciliteter – servicestation med exempelvis pump, verktyg och vatten.
- Årlig gratis cykelservice.
- Leveranstjänster för paket och kyllda förvaringsboxar för matleveranser inom fastigheten.
- Informationskampanjer för ökat hållbart resande.

Särskilt boende

För boenden i en- och tvårumslägenheter med visst vårdbehov kan 0,2 bilparkeringsplatser/lägenhet för boende samt 0,1 bilparkeringsplatser/lägenhet för besökare fungera som riktlinjer. För boenden med stort vårdbehov bedöms ingen bilparkering för de boende behövas. För boenden med stort vårdbehov kan 0,1 bilparkeringsplatser/lägenhet för besökare fungera som riktlinjer. Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver utredas separat. Parkeringsstal för gruppboende och serviceboende (LSS) rekommenderas en särskild parkeringsutredning för att avgöra behovet.

För seniorboende för exempelvis 55+ (ibland kallat trygghetsboende) utan vård gäller samma parkeringstal som för flerbostadshus.

För anställda används parkeringstal för verksamma.



Verksamheter

Verksamheter kan vara mycket skiftande i sin karaktär varför det är svårt att ge generella råd om antalet parkeringsplatser. En objektsspecifik utredning är ofta nödvändig. Svara på följande frågor:

- Var är verksamheten lokaliserad geografiskt, är arbetsplatsen lätt att nå med andra färdmedel?
- Hur många kommer att vara verksamma på platsen samtidigt?
- Är rekryteringsbasen för verksamheten lokal eller extern, dvs var bor de anställda och hur kan de förväntas ta sig till arbetsplatsen?
- Hur stort är behovet av besöksparkering till verksamheten?
- Krävs det bilplatser för tjänstefordon, arbetsfordon etc.?

Exempel på mobilitetsåtgärder för arbetsplatser som kan bidra till minskat behov av antal bilparkeringsplatser:

- Digital plattform för samåkning.
- Realtidsinformation för kollektivtrafik.
- Dusch- och omklädningsrum för cykelpendlare.
- Cykelpool för tjänsteresor.
- Cykelfaciliteter – servicestation med exempelvis pump, verktyg och vatten.
- Årlig gratis cykelservice.

Skolor

Parkeringsbehovet vid skolor varierar beroende på lokalisering, skolans upptagningsområde och årskurs. I centrumnära miljöer med goda förutsättningar att gå och cykla kan ett lägre värde användas än på landsbygd där dessa förutsättningar ofta saknas.

För anställda används parkeringstal för verksamma.

För elever på förskola och lågstadiet finns behov av korttidsparkering för vuxna som hämtar och lämnar. För elever från årskurs 4 och uppåt bedöms behovet av korttidsparkering för hämtning och lämning minska. Riktvärdena är:

- 0,05 bilplatser/barn i tätortsmiljöer med goda förutsättningar att gå och cykla samt från och med åk 4
- 0,1 bilplatser/barn på landsbygd och ställen i tätort utan goda förutsättningar att gå och cykla samt från förskola upp till och med lågstadiet

Vid skolor är det särskilt viktigt att ordna för en välfungerande angöring inom fastigheten för hämta/lämna. Beräkna minst 1,3 angöringsplats/100 barn. Behovet av angöring vid förskola är obetydligt då angöring inte förekommer utan ersätts av korttidsparkering.

Idrotts- och fritidsanläggningar

För fritidsaktiviteter rekommenderas att en särskild parkeringsutredning genomförs. Behovet av parkering och val av färdmedel beror till stor del på lokalisering och aktivitetens art. En mycket generell riktlinje kan vara 0,1–0,4 bilparkeringsplatser per besökande. Vid många fritidsaktiviteter kan en hög grad av samåkning förutsättas.



Framtagande av parkeringsutredning

En mobilitets- och parkeringsutredning bör innehålla följande delar:

1. Beskrivning av fastighetens/områdets läge i kommunen
2. Beskrivning av områdets förutsättningar att resa med bil, kollektivtrafik och gång/cykel och tillgång till service (relevant för bostäder och arbetsplatser).
3. Beskrivning av bostädernas/verksamhetens inriktning, målgrupp och hur målgruppen vanligtvis reser och vilka behov det sätter för fastigheten. Om möjligt redovisning av befintligt bilinnehav och/eller färdmedelsfördelning för relevant jämförbar målgrupp (ex. befintligt bostadsbestånd/verksamhet i direkt anslutning).
4. Ta fram parkeringstal för aktuell fastighet/område.
5. Beskrivning av eventuell befintlig bilparkering på platsen.
6. Beskrivning av antal parkeringsplatser för fastigheten/området som behöver säkerställas utan särskilda åtgärder för minskad parkeringsefterfrågan.
7. Beskrivning av åtgärder som kan minska parkeringsefterfrågan och analys av effekten. Exempelvis utifrån följande områden:
 - a) Reglering
 - b) Samnyttjande
 - c) Mobilitetsåtgärder
8. Beskrivning av antal parkeringsplatser för fastigheten/området som behöver säkerställas med särskilda åtgärder för minskad parkeringsefterfrågan.
9. Beskrivning av hur parkering säkerställs, med krav på ökad detaljeringsgrad i bygglovsskedet. Parkering ska säkerställas på kvartersmark.

Bedömning av hur befintlig parkering ska hanteras

När påverkan planeras ske på befintliga parkeringsplatser, görs en bedömning av hur många platser som måste ersättas utifrån följande typfall:

- **Typfall 1: Parkeringsplatserna som berörs är reglerade i en detaljplan hörande till bostäder/verksamheter som inte ingår i projektområdet.**
Om platserna inte ersätts fullt ut ska en bedömning göras vad som är skäligt att behålla (PBL kap. 8 §10). De ska ersättas med minst faktisk efterfrågan (beläggning om tillståndsparkering finns/införs, annars antal uthyrda platser). Planeras större förändring i reglering, som att avgifter införs eller höjs markant ska förväntade effekter på efterfrågan också beaktas. För parkeringsplatser som är särskilt utpekade via bygglov behöver en bedömning göras från fall till fall om de behöver ersättas 1:1 eller om faktisk efterfrågan kan vara vägledande. Stöd kan hämtas från beläggningsinventering, se bilaga II. Om denna anses vara inaktuell bör ny beläggningsstudie genomföras.
- **Typfall 2: Parkeringsplatserna som berörs är reglerade i en detaljplan eller ett bygglov hörande till bostäder/verksamheter som ingår i projektområdet.**
Tillämpa samma p-tal för att bedöma efterfrågan från befintliga bostäder/verksamheter som för nyproduktion.
- **Typfall 3: Parkeringsplatserna som berörs är reglerade i en detaljplan eller ett bygglov hörande till bostäder/verksamheter utanför detaljplanen via avtal.**
Regleringsformen kan vara en gemensamhetsanläggning, servitut, arrende eller avtal (parkeringsköp, parkeringsavtal) som ger nyttjanderätt. Platserna ska ersättas fullt ut om



inte gemensamhetsanläggningen, servitutet, arrendet eller avtalen löses upp eller förändras.

Samnyttjande av bilparkering

Samnyttjande betyder att en och samma parkeringsyta används på olika sätt och för olika behov beroende på tid på dygnet eller veckodag. Exempelvis kan en parkering utgöra besöksparkering under dagtid och då ha en kortare tidsreglering, medan den under kvällar, nätter och helger kan nyttjas som boendeparkering.

Ett annat exempel är att en fastighetsägare kan tillåta både förhyrd parkering till boende eller verksamma från olika fastigheter samtidigt som det är möjligt för besökare att nyttja parkeringen under kortare tid.

Syftet med samnyttjande av bilparkering är att effektivisera markanvändningen och nyttja ytor effektivt för att skapa värde för så många som möjligt.

Beläggningsstudien som redovisas i nulägesbeskrivningen visar att det finns ett stort antal parkeringsplatser som inte används under delar av dygnet och veckan. Det beror delvis på att de idag är reglerade på ett sådant sätt att de inte kan användas för flera ändamål. För att nyttja den potential som finns i befintliga parkeringsytor behöver de kunna samnyttjas i större utsträckning än idag.

Mål

- Planering och förvaltning av cykel- och bilparkering i Lilla Edets kommun ska bidra till att skapa en tillgänglig, attraktiv och effektiv parkeringssituation.

Med *effektiv* avses resurseffektiv markanvändning, d.v.s. att i första hand höja nyttjandegraden (beläggningen) på befintliga parkeringsytor för bil och i andra hand tillföra nya parkeringsytor. Effektivisering görs dels för att möjliggöra nybyggnation och förbättringar av stadsmiljön i centrumområdena, dels för att stärka fastighetsägares förutsättningar att nå en högre kostnadstäckning för parkeringsytorna.

Lilla Edets kommun uppmuntrar samnyttjande där det är lämpligt för att effektivisera markanvändningen. Bedömning av samnyttjandepotential ska ske systematiskt. Lilla Edets kommun utgår från följande bedömningsgrunder när samnyttjande ska bedömas i samband med nyproduktion:

- I **detaljplansskedet** görs en bedömning om det finns särskilt goda förutsättningar för samnyttjande utifrån mobilitets- och parkeringsutredningen. Bedömningen görs av Lilla Edets kommun på det underlag som exploitören tagit fram. En eventuell reducering av antalet bilplatser förutsätter att de fysiska förutsättningarna för samnyttjande säkerställs i plankartan och beskrivs i planbeskrivningen. Om det inte är möjligt att säkerställa i planen eller på annat sätt kan inte samnyttjande förutsättas.
- I **bygglovsskedet** ska faktiskt förväntad efterfrågan på parkering enligt samnyttjandemodellen ligga till grund för det antal parkeringsplatser som ska säkerställas, givet att förutsättningarna för samnyttjande är uppfyllda. (Se mer nedan).



Kompletterande stöd

Parkeringstal vid plan och bygglov är en prognos på hur många personer som i olika typer av verksamheter/bostäder kan förväntas efterfråga en parkeringsplats. Att dimensionera för samnyttjande handlar om att bedöma när en efterfrågan kommer att uppstå. Exempelvis kommer merparten av dagverksamma efterfråga en parkeringsplats vid andra tidpunkter än boende.

Arbetsgång

- Samnyttjande räknas ut genom att först beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för respektive kategori (se kapitel om *Cykelparkering* och *Bilparkering*).
- Multiplicera sedan antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori med de definierade samnyttjandetalen (se nedan).
- Se vid vilken tidpunkt den största efterfrågan på parkering infaller. Resultatet för den tidpunkten är det antal parkeringsplatser som behöver anläggas.

Tänk på följande:

- För att få marginal i systemet ska den beräknade beläggningen som högst uppgå till 90 % av de planerade platserna, där de sista 10 % är en marginal för att säkerställa förändringar över tid.
- För små parkeringsytor kan samnyttjande vara olämpligt eller behöver planeras med en högre marginal.
- Boendeparkering får inte beräknas ha en beläggning på lägre än 50 % dagtid för att skapa utrymme för att boendes bilar kan parkeras dagtid.
- För att samnyttjande ska ske måste parkeringarna främst användas av fordon vilka används relativt ofta. För att kunna redovisa att samnyttjande används ska därför en redovisning av vilka mekanismer som kommer vara på plats för att understödja detta. Dessa kan exempelvis vara ekonomiska incitament i kombination med att skapa alternativ till att äga en bil som används sällan.
- Redovisa den tänkta regleringen (tid, tillstånd, avgift) på parkeringen och hur den skapar förutsättningar för samnyttjande.
- I redovisningen ska det vara tydlig hur den beräknade parkeringssituationen ser ut över dygnet, hur den säkerställs samt vilket förväntat maxbehov som antas enligt punkterna ovan.



För att beräkna det dimensionerande parkeringstalet med hänsyn taget till samnyttjande används en tabell liknande den som redovisas i Tabell 5. Siffrorna i tabellen anger vilken maximal beläggingsgrad som anses rimlig för respektive tidsintervall. Det är kommunens handläggare som beslutar vilka samnyttjandetal som ska gälla. Det framräknade grundbehovet för antalet bilplatser för respektive kategori multipliceras med beläggingsgraden och resultatet avrundas uppåt till närmaste heltal. Antalet bilplatser för det aktuella tidsintervall, samtliga kategorier, summeras. Det högsta värdet av de summerade talen är det dimensionerande parkeringstalet, d.v.s. det antal bilplatser som detaljplanen eller bygglovets ska inrymma som minst.

Tabell 5 är en justerad version utifrån resultatet i ett examensarbete som analyserat flera samnyttjandetabeller för olika kommuner. Tabellen ska alltså bara ses som en referens. Om de av exploatören angivna värdena skiljer sig mycket från Tabell 5 så bör följdfrågor om varför så är fallet ställas. Det är kommunens handläggare som i slutändan beslutar vilka samnyttjandetal som ska gälla.

Tabell 5: Referenstabell för bedömning samnyttjandepotential. Tabellen baseras på siffror från examensarbetet Samnyttjande av parkeringsplatser av S. Eresund vilket gjordes i samarbete med Trivector. I examensarbetet användes data från Trivectors resvaneundersökningsapplikation TravelVu för att undersöka användningsmönstret för olika typer av parkering.

Ärende	Måndag-torsdag 10–16	Måndag-torsdag 16–23	Fredag 10–16	Fredag 16–23	Lördag - söndag 10–16	Natt måndag- fredag	Natt helg
Boende	60 %	80 %	50 %	78 %	70 %	95 %	95 %
Besök boende	20 %	25 %	35 %	43 %	100 %	10 %	20 %
Besök handel	10 %	10 %	80 %	35 %	100 %	0 %	0 %
Besök nöje och kultur	45 %	65 %	20 %	100 %	55 %	0 %	5 %
Verksamhetsparkering	100 %	10 %	100 %	10 %	10 %	0 %	0 %



Exempel beräkning samnyttjande

Om ett projekt/område bedöms behöva 50 parkeringsplatser för boende, 30 parkeringsplatser för besök handel och 15 parkeringsplatser för verksamma/arbete kan dimensionerande antal parkeringsplatser räknas ut med hjälp av referenstabellen ovan. I Tabell 6 nedan visas att för exemplet så är dimensionerande tidpunkt Lördag/Söndag 10–16, då det samtidigt behövs 67 parkeringsplatser. Det är cirka 30 % färre parkeringsplatser än om alla hade byggts var för sig ($50+30+15=95$).

Tabell 6: Exempelberäkning av samnyttjande mellan olika funktioner. I exemplet är lördag-söndag klockan 10–16 dimensionerande tidpunkt för hur många parkeringsplatser som behöver tillskapas.

Ärende	Måndag-torsdag 10–16	Måndag-torsdag 16–23	Fredag 10–16	Fredag 16–23	Lördag - söndag 10–16	Natt måndag-fredag	Natt helg
Boende	50*60 %=30	50*80 %=40	50*50 %=25	50*78 %=39	50*70 %=35	50*95 %=48	50*95 %=48
Besök boende	20 %	25 %	35 %	43 %	100 %	10 %	20 %
Besök handel	30*10 %=3	30*10 %=3	30*80 %=24	30*35 %=11	30*100 %=30	30*0 %=0	30*0 %=0
Besök nöje och kultur	45 %	65 %	20 %	100 %	55 %	0 %	5 %
Verksamhetsparkering	15*100 %=15	15*10 %=2	15*100 %=15	15*10 %=2	15*10 %=2	15*0 %=0	15*0 %=0
SUMMA	48	45	54	52	<u>67</u>	48	48



Reglering av bilparkering

I kommunens Trafikplan från 2017 beskrivs att det i samband med nyanläggning och ändrat nyttjande av gator har överblivna ytor lämnats kvar utan åtgärd. Många av dessa ytor skapar inget mervärde för tätorterna. Snarare ökar risken för "vild parkering", vilket ofta upplevs som ovårdade och otrygga miljöer. Därtill visar beläggningsstudien att många parkeringsytor används ineffektivt på grund av nuvarande reglering som hindrar samnyttjande och/eller möjliggör parkering för ändamål som inte är önskvärt under vissa tider på dygnet och veckan. Intervjuer som kommunen gjorde 2020 lyfter också att det finns ett problem att p-skiva och 3-timmarsreglering missbrukas.

Riktlinje

- Vid bilparkering på gatumark/allmän plats prioriteras allmän korttidsparkering.
- Bilparkering för fastigheter och verksamheter ska ske på kvartersmark och tillgodose parkeringsbehovet för besökare, tjänstefordon, boende och verksamma under både kortare och längre tid.
- Reglering av bilparkering ska styra mot en hög omsättning på de mest attraktiva parkeringsplatserna. Aktuell reglering bör kompletteras med information till verksamma om var det är önskvärt att de parkerar.
- Huvudsakliga verktyg för reglering, där kommunen har rådighet, är tidsreglering och förbud. (På sikt kan avgiftsreglering komma att övervägas för att reglering ska kunna bidra till målsättningen.)
- Fastighetsägare, verksamma och kommun ska sträva efter ett effektivt markutnyttjande och samnyttjande av parkeringsplatser.
- Pendelparkeringar ska finnas på strategiska platser och även möjliggöra långtidsparkering över flera dygn där behov finns.

Kompletterande stöd

Reglering för varje parkeringsyta behöver bedömas utifrån nuvarande beläggning på platsen, på ytor i närheten och utifrån målen i parkeringsplanen.

För att skapa bättre förutsättningar för ökad regelefterlevnad förordas att appbaserade lösningar införs även om inte avgiftsreglering tillämpas. Ett sådant system kommer med fördelen att data om beläggning kan samlas in löpande och ge bra underlag för justeringar av reglering över tid för att parkeringsförvaltningen ska bidra till de uppsatta målen.



Information och skyltning bilparkering

Idag finns det många parkeringsytor i Lilla Edet och Lödöse som varierar kraftigt i utseende och reglering. Detta gör det svårt att som besökare förstå var det finns allmänt tillgänglig bilparkering.

För att underlätta för besökare och bidra till en attraktiv stadsmiljö i Lilla Edet bör en skyltplan för parkering tas fram. Syftet är att besökare ska kunna få visuell information i gaturummet om var det finns allmänt tillgänglig besöksparkering i centrum. Samtliga centrala allmänt tillgängliga besöksparkeringar kan ges en enhetlig skylt/symbol som informerar besökare. Hänsyn måste tas till lagstiftning men målet är att samma skylt/symbol ska finnas oavsett allmän platsmark/kommunal kvartersmark eller privat kvartersmark.

Information om parkeringsmöjligheter ska kommuniceras till allmänheten och finnas lättillgänglig bland annat på kommunens och andra aktörers hemsidor. Informationen bör vara samstämmig och enhetlig för att underlätta för besökare.

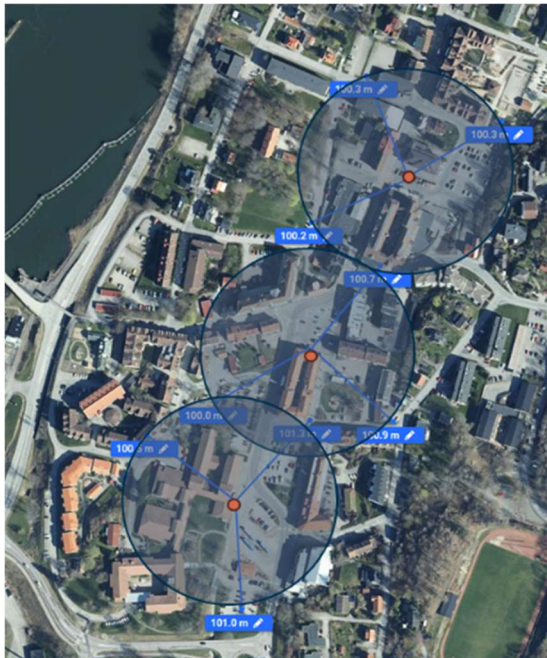


Figur 21: Exempel på skylt för att välkomna besökare till besöksparkering.

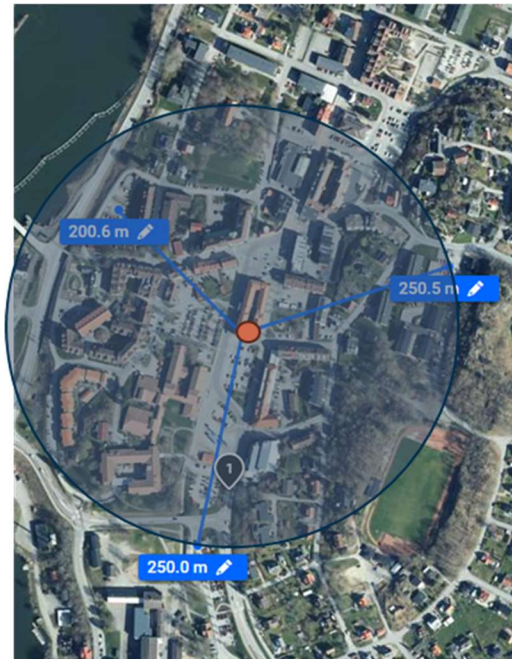


Bilaga IV: Exempel på gångavstånd

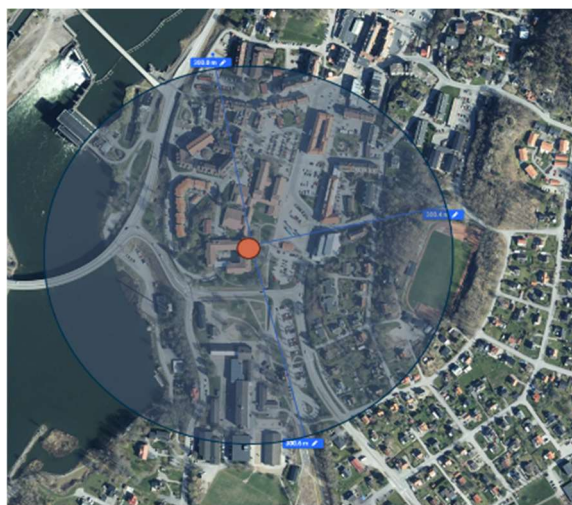
I kapitel 4.1 *Prioritering och acceptabla gångavstånd* anges en övre gräns för hur långt ifrån målpunkten parkering för olika ändamål kan hänvisas till för att tillgängligheten ska anses som tillräcklig. I följande figurer visas exempel på områden som täcks in om de övre avstånden i prioriteringsordningen tillämpas.



Figur 23: Riktlinjen innebär att besökare ska kunna gå upp till 100 meter fågelavstånd. För exempelvis ICA/Systembolaget motsvarar det parkering vid Lars Svensgatan.



Figur 22: Riktlinjen för boende innebär att man ska kunna gå upp till 250 meter fågelavstånd. För exempelvis Edsgatan 1 motsvarar det parkering vid Fuxernaskolan norra eller Lindahlsvägen.



Figur 24: Riktlinjen innebär att verksamma ska kunna gå upp till 300 meter fågelavstånd. Vid exempelvis kommunhuset motsvarar det parkering vid "Laxen" och Ekaråsen.