



Trollhättan Parkeringsprogram 2016

Antagen av kommunfullmäktige
6 mars 2017



Trollhättans Stad

TROLLHÄTTAN

PARKERINGSPROGRAM 2016

“Trollhättan Parkeringsprogram 2016”
Antagen av kommunfullmäktige den 6 mars 2017.

Upphovsrätt till kartor, bilder och övrigt material: Trollhättans Stad
Illustrationer framsida och sida 5 av Susanne Larsson
Illustrationer sida 15, 23 och 36 av Susann Hertz
Illustration sida 39 av Caisa Olander
Övriga illustrationer, text, foto och layout av Andreas Emanuelsson

Framtagen av Stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med kontoret Tillväxt och Utveckling.

www.trollhattan.se
0520-49 50 00

Bakgrundsdel	4
Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte och mål	5
Bakomliggande planer och strategier	6
Ansvarsfrågor kring parkering	7
Bilparkering	8
Parkeringsverktyg i planeringsskedet	10
Cykelparkering	12
Nulägesbeskrivning	15
Fordonsparkering i Trollhättan	15
Parkeringsverktyg för ökad tillgänglighet	19
Parkeringsinventeringar	23
Parkeringsinventering cykel	31
Slutsatser från parkeringsinventeringar	33
Aktivitetsdel	36
Nya parkeringstal	36
Utveckla metoden för parkeringsköp	42
Fler befintliga boende- och företagsparkeringar utrustas med laddplats	43
Skapa goda förutsättningar för besök till centrala Trollhättan	43
Säkerställ framtida möjlighet till fler parkeringshus	44
Fortsätt informera om parkering	45
Ny pendelparkering i södra delarna av Trollhättan	45
Förbättra cykelparkeringarna vid Resecentrum	45
Parkeringsprogrammets aktualitet	49
Bilaga 1. Räkneexempel P-tal flerbostadshus	

Definitioner

<i>Beläggingsgrad</i>	Andelen upptagna parkeringsplatser
<i>Hjulställ</i>	Typ av cykelställ där framhjulet placeras i stället
<i>Laddpunkt</i>	Parkeringsplats som erbjuder laddning för ett elfordon
<i>Mobilitetslösningar</i>	Olika möjligheter till persontransporter
<i>Parkeringsanläggning</i>	En anläggning med flera uppställningsytor för fordon
<i>Plats/Parkeringsplats</i>	Yta avsedd för uppställning av ett enstaka fordon
<i>Ramlåsning</i>	Möjlighet att låsa fast cykelns ram i cykelstället med hjälp av ett medhavt bygel- eller kättinglås
<i>Trollhättans centrum</i>	Område begränsat av kanalen, Götgatan, Drottninggatan och järnvägen.
<i>Trollhättans stadskärna</i>	Område begränsat av kanalen, Trollgatan, Drottninggatan och Garvaregatan.

1. Bakgrundsdel

I parkeringsprogrammets bakgrundsdel presenteras anledningarna till varför vi behöver arbeta aktivt med parkeringsfrågorna. Här redogörs även för förutsättningar kring olika former av parkering, vem som ansvarar för vad och vilka verktyg man kan använda.

Inledning

Varje resa med bil eller cykel börjar och slutar med parkering. Generellt sett står en bil parkerad 23 timmar per dygn och parkerad tid spenderas på ett flertal olika platser. För cykel gäller liknande förutsättningar. En parkeringsplats för bil kräver en yta om ca 20-30 kvm, en cykel behöver ca två kvm. De anspråk på yta som parkering ger upphov till innebär att det finns stora utmaningar i att skapa en stadsmiljö som både är lättillgänglig och attraktiv. En förtätad bebyggelse där fler invånare delar på samma yta kräver en genomtänkt planering om målen för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet samtidigt ska kunna nås. Väl planerade parkeringar för bil och cykel blir en betydelsefull del av stadsplaneringen. Inte minst i de centrala delarna av staden där utrymmet redan är begränsat. På gatorna ska trafik och parkering för bil, buss, cykel och distributionsfordon samspela. På torg och gångytor konkurrerar gående, torghandel, uteserveringar och cykelparkering om utrymmet. Genom det nya parkeringsprogrammet tar Trollhättans Stad ett helhetsgrepp om frågorna och förtydligar stadens arbetssätt för att skapa plats för framtiden.

“en betydelsefull del i stadsplaneringen

Bakgrund

Trollhättan har som målsättning att öka invånarantalet från dagens ca 57 000 till 70 000 år 2030. Ambitionen är att i så stor utsträckning som möjligt växa genom förtätning av den befintliga stadsbebyggelsen. Med växande invånarantal ökar kravet på god och effektiv markanvändning samt ett trafiksystem som är effektivt, säkert och miljöanpassat. Sett ur parkeringsfrågornas perspektiv är det viktigt att det finns en rationell och välarbetad strategi för var och hur dagens invånare samt omkring 13 000 nya trollhättebor ska parkera bil och cykel. Trollhättans parkeringstal för bil har inte har uppdaterats sedan 1980-talet vilket gör att dess aktualitet kan ifrågasättas. Ett nytt och tidsenligt helhetsgrepp om parkering i staden är således angeläget. Trollhättans översiktsplan från 2013 fastställer att översyn av parkeringsbehov samt parkeringsnorm ska genomföras, vilket även står omnämnt i den projekt- och aktivitetslista som översiktsplanen senare resulterade i. Även Trollhättans trafikstrategi från 2015, som tagits fram utifrån översiktsplanens ambitioner, tar ställning för en balans mellan god tillgång till bilparkering och effektiv markanvändning.

Syfte och mål

Det övergripande syftet med parkeringsprogrammet är att tydliggöra på vilket sätt parkeringsfrågorna bör hanteras i det växande Trollhättan. Bilen kommer under överskådlig tid fortsatt vara en viktig del av människors vardag, men bilens plats i en modern stad är inte lika självklar som den tidigare varit. Med ett uppdaterat och aktuellt parkeringsprogram kan parkering planeras utifrån en avvägning mellan olika stadsbyggnadskvaliteter i staden, inte enbart utifrån bilens behov. Målet med parkeringsprogrammet är att skapa förutsättningar för en effektiv markanvändning i en attraktiv och hållbar stad.

Parkeringsprogrammet ska innehålla strategier och mål för parkering av bil och cykel i det framtida Trollhättan. Dokumentet ska vara ett underlag för god kvalitet i parkeringsplaneringen genom hela planprocessen, från översiktlig planering till bygglovshandläggning. Baserad på en nulägesbeskrivning och stadens målbilder framställs en aktivitetslista för hur detta ska förverkligas.

Avsikten med parkeringstalen är att reglera antalet parkeringsplatser vid framtida nybyggnad och ombyggnad för att på så vis säkerställa att tillräckligt många parkeringsplatser tas fram samt att man samtidigt väger in Trollhättan Stads ambitioner att på sikt minska biltrafikens andel i kommunen. Parkeringstalen kommer därför vara differentierade och anpassade utifrån fastighetens och områdets funktion och verksamhet. Hänsyn ska även tas till möjligheten att främja andra färdmedel än bil i det aktuella projektet. Parkeringstalen kommer även att innefatta cykelparkering för att säkerställa god tillgång och tillgänglighet även i det avseendet.



1. BAKGRUNDSDEL

Bakomliggande planer och strategier

Parkeringsprogrammet tar stöd i flera av stadens styrdokument. Dessa dokument är i huvudsak inte inriktade mot parkering, men samtliga behandlar frågorna och ger förslag och rekommendationer för hur bil- och cykelparkering ska hanteras.

Översiktsplan

Översiktsplanen är det grundläggande strategiska och visionära dokumentet i stadsplaneringen. Trollhättans översiktsplan, *Plats för framtiden 2013*, syftar till att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar stad utifrån en helhetssyn av ekologiska, sociala och ekonomiska faktorer. I översiktsplanen redovisas de målsättningar staden vill förverkliga till år 2030. Staden har som mål att växa till 70 000 invånare, en ökning med omkring 15 000 personer. För att uppnå detta behövs ca 7 000 nya bostäder, förutsättningar för omkring 8 000 nya jobb och en ökad arbetspendling med 4 000 personer. Detta kräver insatser i stadens infrastruktur där parkering är en självklar del. Översiktsplanen rekommenderar översyn av parkeringsbehov och parkeringstal.

Läs mer:

- "Översiktplan 2013: Plats för framtiden" Antagen av kommunfullmäktige 10 februari 2014.
- "Trollhättan Trafikstrategi 2015". Antagen av kommunfullmäktige 19 oktober 2015.

Trafikstrategi

Trafikstrategin från 2015 pekar ut riktningen för trafiken i det framtida Trollhättan. En trafikstrategi är ett viktigt verktyg när det gäller att möta trafikens utmaningar och att skapa ett ändamålsenligt trafiksystem. I ett hållbart trafiksystem spelar parkering en viktig roll. Trafikstrategin rekommenderar en rad åtgärder att vidta. Exempelvis förespråkar den användande av parkeringstal för cykel och utbyggnad av infrastruktur för förnybara bränslen som medel för minskning av trafikens negativa påverkan på miljön samt för att uppnå lokala, nationella och internationella miljö- och hållbarhetsmål. Trafikstrategin rekommenderar även utveckling av metoder för att öka tillgängligheten till de bilparkeringsplatser som redan finns. Till exempel genom skyltning som visar tillgång till ledig parkering och förbättrat samnyttjande. Vid förtätning av bebyggelsen är parkeringstal för reglering av tillgången till parkering på fastighetsmark en viktig fråga. Vidare tar trafikstrategin ställning för att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras före bil när avvägningar måste göras.

Cykelplan

Cykelplanen, antagen 2014, behandlar först och främst drift, underhåll och utbyggnad av cykelnätet, men den tar även upp parkeringsfrågor. Cykelplanen fastställer att parkeringstal för cykel ska tas fram för att säkerställa tillräckligt antal parkeringsplatser för cykel. Staden behöver även arbeta vidare med att erbjuda trygga och säkra parkeringar. Det är viktigt att se till att bristfällig standard på cykelparkeringarna inte blir en anledning till att man väljer bort att cykla.

QUEST

Trollhättans Stad deltog under 2012-2013 som en av sex svenska städer i EU-projektet QUEST (Quality management tool for Urban Energy efficient Sustainable Transport). Projektet syftade till att hjälpa små och medelstora städer att förbättra arbetet med hållbara transporter och ta fram lösningar som bidrar till att uppfylla målen om hög livskvalité, minskad klimatpåverkan och effektiv markanvändning. Projektet resulterade för Trollhättans del i ett antal förslag gällande parkering. Bland annat rekommenderades framtagande av parkeringstal för cykel och plan för utformning av bilparkeringsplatser.

Ansvarsfrågor kring parkering

Fordonsparkering kan finnas dels på allmän platsmark, dels på kvartersmark. Gatorna i en stad är i regel allmän plats, dvs. ytor som är avsedda för allmänhetens gemensamma behov. Kommunen ansvarar för alla ytor som är allmän plats. Kvartersmark är ytor som används för bebyggelse eller till andra ändamål. Inom kvartersmark har fastighetsägaren i regel ansvaret. Parkering på allmän plats kan med stöd av lagstiftningen reserveras för särskilda användare i viss utsträckning. Exempelvis för rörelsehindrade eller taxi. I övrigt ska parkering på den allmänna platsen vara öppen på lika villkor för alla trafikanter. På kvartersmark finns däremot större möjligheter för fastighetsägaren att styra vilka som har tillgång till parkeringsplatserna. Ansvaret för parkeringshus är ägarens, vilken kan vara kommun eller privat företag.

Kommunen har det övergripande ansvaret för planering av parkering. I samband med upprättande av detaljplan och bygglov anger kommunen det antal parkeringsplatser som ska ordnas. Det är sedan fastighetsägarens skyldighet att anlägga de antal parkeringsplatser som anses krävas. Detta kan ske genom att fastighetsägaren anordnar parkeringsplatser på mark, i garage under mark eller i parkeringsanläggning i fastighetens närhet. Fastighetsägaren kan aldrig undgå skyldigheten att ordna parkering med motiveringen att ytor saknas på den egna tomt.

Plan- och bygglagen:

4 kap.

”13§ I en detaljplan får kommunen bestämma:

5. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,

6. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och

7. att viss mark eller vissa byggnadsverk inte får användas för parkering”.

8 kap.

” 9§ En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att...”

”...4. det på tomt eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon...”

”... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

”10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomt är bebyggd.”

1. BAKGRUNDSDEL

Bilparkering

Enligt trafikförordningen definieras parkering som att stanna ett fordon med eller utan förare av varje annan orsak än att lasta eller lossa gods, att ta upp eller lämna av passagerare, eller för att trafiksituationen kräver det.

Olika parkeringsformer för bil

Genom att strategiskt tillämpa parkeringsavgifter, tidsregleringar och förbud ges trafikanterna tydliga signaler för vem och i vilket syfte fordonsparkeringen ska nyttjas på den aktuella platsen. Fordonsparkering kan delas in i ett antal kategorier utifrån dess huvudsakliga syfte samt förväntad nyttjandetid. För att uppnå en effektiv markanvändning är det önskvärt att ytorna kan samnyttjas mellan olika parkeringsformer. Oftast kräver det dock att parkeringsbehovet för olika former inte sammanfaller tidsmässigt.

Ärende- och besöksparkering är viktig, inte minst för stadslivet i de centrala delarna av staden. Centrumhandeln gynnas i hög utsträckning av denna typ av parkeringskategori. Generellt sett behöver tidsregleringen för denna typ av parkeringsplatser inte vara särskilt långvarig. För att främja handel krävs ett flöde av olika parkörer. Det är därför viktigt att se till att enstaka parkörer inte blockerar platserna under längre tid.

- Ärende- och besöksparkering är för kortare tidsintervall upp till en halv dag.

Arbetsplatsparkering omfattar som namnet antyder parkeringsplatser vars primära syfte är att erbjuda fordonsparkering för arbetsplatsens anställda. Ofta krävs även platser för fordon som används i tjänsten. Arbetsplatsparkeringar kännetecknas av hög komfort, obefintlig söktrafik och korta avstånd mellan parkeringsplats och arbetsplats. Ofta har dessa parkeringsplatser en låg avgift eller är helt avgiftsfria. Vid billig arbetsplatsparkering kan man förvänta sig att en majoritet av de anställda väljer bilen som transportmedel.

- Arbetsplatsparkering är för längre tidsintervall, i regel upp till en hel dag.

Boendeparkering bör erbjuda möjligheter att parkera bilen inom acceptabelt gångavstånd från bostaden. Så länge boendeparkering löses på fastighetsmark eller i en närliggande gemensam anläggning uppkommer sällan konflikter med andra parkeringsformer. I de fall allmän gatumark används för boendeparkering kan däremot problem uppstå om de allmänna platserna är få till antalet.

- Boendeparkering är för längre tidsintervall, i regel upp till ett helt dygn eller längre.

Pendelparkering vänder sig naturligtvis först och främst till arbetspendlare. Parkeringsanläggningen har i regel hög kapacitet och bör ligga i nära anslutning till knutpunkter för kollektivtrafik, andra viktiga hållplatser och med goda cykelanslutningar för att möjliggöra enkla färdmedelsbyten.

- Pendelparkering är för längre tidsintervall, i regel upp till en hel dag eller längre.



Parkeringsverktyg för ökad tillgänglighet

För att skapa tillgänglighet och undvika blockerande långtidsparkering på allmänna parkeringsplatser finns för kommuner ett antal olika slags regleringar, förbud och avgiftsformer att tillämpa.

Reglering med parkeringsavgift är ett sätt att öka omsättning och cirkulation på konkurrensutsatta och eftertraktade parkeringsytor på gatorna. Det har ingen koppling till kostnader för att tillhandahålla ytan. Grundprincipen med avgifter är att parkörer jämför nyttan med kostnaden. De parkörer som är i mest behov av att använda platserna kommer även att vilja betala för sig, medan de parkörer som inte har samma behov söker sig till billigare platser. Taxorna varierar i regel beroende på var i staden parkeringsplatsen finns. De mest attraktiva platserna ligger för det mesta i stadskärnorna vilket betyder att högst avgift finns där. Taxan sänks sedan successivt ju längre från centrum man parkerar efter någon form av zonindelningsprincip. Reglering genom avgifter bidrar till ökad tillgänglighet och är därmed ett effektivt styrmedel i parkeringsplaneringen av staden.

Reglering med tidsbegränsning innebär bestämmelse över hur länge ett fordon får parkera i en följd. Ett vanligt sätt att reglera med tidsbegränsning är att kombinera med avgift. Metoden att reglera parkering endast genom tidsbestämmelser förekommer dock, exempelvis med parkeringsskiva. Tidsbegränsningsreglering kan vara ett effektivt verktyg i stadskärnor. Handeln gynnas av korta parkeringstider som genererar hög omsättning av parkörer.

Reglering med förbudsområden innebär att det inom ett visst område endast är tillåtet att parkera där skyltning medger det.

Städdagsreglering används för att möjliggöra snöröjning, sand- och lövsopning samt sophämtning. Olika intervaller kan förekomma både vad gäller veckodag och under vilka tidsperioder under dygnet parkering är förbjuden. Den finns även olika sätt att tillämpa regleringen rent praktiskt. Man kan använda sig av regelbundet förbud (exempelvis varje måndag kl 04-09) eller mer oregelbundet eller i vissa fall endast meddela parkeringsförbud när städning bedöms nödvändig.



1. BAKGRUNDSDEL

Parkeringsverktyg i planeringskedet

Tidsbestämmelser, avgifter och förbud är alla exempel på reglering av befintliga parkeringar. I planeringsprocessen finns ytterligare strategiska verktyg att tillgå.

Parkeringsköp möjliggör att parkeringsbehovet för en fastighet kan tillgodoses utanför egna marken. Det är alltid fastighetsägarens skyldighet att ordna parkeringsplatser efter det behov fastigheten genererar samt att följa den i kommunen gällande parkeringsnormen. Men av olika anledningar finns det situationer då fastighetsägaren inte kan tillhandahålla parkering på den egna tomten. Det kan vara så enkelt som att det saknas utrymme. Ett sätt att komma tillrätta med problemet kan vara ett så kallat parkeringsköp. Fastighetsägaren och kommunen ingår då ett civilrättsligt avtal vilket medför att fastighetsägaren blir anvisad parkeringsutrymme utanför egen fastighetsmark. Detta görs mot ersättning per plats.

Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis utrymmeskrävande parkeringsanläggningar och möjliggör att värdefull mark kan användas på ett effektivt sätt. Parkeringsköp kan medföra att flera olika aktörer kan köpa tillgång till parkering inom samma anläggning vilket i sin tur kan ge förutsättningar för samnyttjande och de fördelar det innebär. Det är kommunen som anger vilka krav som ska uppfyllas för ett giltigt parkeringsköp. Kraven kan exempelvis röra varaktighet, rimlig närhet och omfattning. På så sätt kan kommunen styra antalet platser och var de anläggs.

Den vanligaste typen av parkeringsköp är så kallade friköp. Det innebär att byggherren betalar ett engångsbelopp per bilplats. En annan metod kallas avlösen. Vid avlösen, förbinder sig fastighetsägaren att, i stället för att köpa, hyra parkeringsplatser i kommunal eller privat parkeringsanläggning mot en årlig avgift.

Användandet av parkeringsköp har tidigare varit föremål för viss kritik. Kritiken har gällt tveksamheter kring huruvida det finns lagstöd för metoden. Vid bruk av parkeringsköp är det av största vikt att avtalet mellan kommun och fastighetsägare utformas på ett korrekt sätt.

I Trollhättan har parkeringsköp inte tillämpats sedan i början av 1990-talet. Anledningen till detta är att det helt enkelt inte varit aktuellt. Dagens riktlinjer för parkeringsköp beslutades av fullmäktige 1981 och 1983. Beloppet för friköp för bostäder är 20 000 kr per bilplats och indexregleras från juni 1983.

Så kallade *gröna parkeringsköp* har på senare år tillämpats i vissa kommuner. Metoden utgår från principen om friköp, men istället för att det betalade beloppet oavkortat går till anläggande av parkeringsplatser på annan fastighet innebär grönt parkeringsköp möjligheter att pengarna används till att förbättra tillgängligheten till och från den befintliga fastigheten. Exempelvis kan medlemskap i bilpool, kollektivtrafikrabatter, cykelgarage med välutrustad verkstad vara åtgärder att tillämpa. Oavsett vald åtgärd är målsättningen att minska boendes behov av att äga egen bil och därigenom sänka efterfrågan på parkeringsplatser.

Flexibel parkeringsnorm innebär att kommunen kan acceptera ett reducerat antal parkeringsplatser i utbyte mot att byggherre eller fastighetsägare tillhandahåller positiva mobilitetstjänster. Positiva mobilitetstjänster innebär lösningar som ökar boendes och verksamheters användning av andra färdmedel än bil, vilket minskar behov och intresse för enskilt bilägande.

Infaller flera olika parkörers behov vid olika tidpunkter på dygnet är *samnyttjandepincipen* ett effektivt sätt att optimera beläggningen av en parkeringsanläggning. Exempelvis kan parkeringen under dagtid användas som arbetsplatsparkering och kvällstid som besöks- och boendeparkering. Samnyttjande är alltså ett sätt att dels effektivisera markanvändningen och dels öka tillgängligheten på lediga parkeringsplatser.

En *bilpool* är en inrättning där flera personer delar på en eller flera bilar. De fasta kostnaderna som inköp, skatt, försäkring och service delas mellan medlemmarna. Kostnader som annars skulle betalas av den enskilde bilägaren. I regel består medlemskapet av en fast månadsavgift och vid nyttjandet av bilen tillkommer ett timpris. Bilpoolen kan drivas på olika sätt. Det finns exempel både på vinstdrivande privata företag och på ideella föreningar som drivs utan vinstsyfte.

De miljömässiga vinsterna med bilpooler är flera. Exempelvis gör beräkningar gällande att en poolbil ersätter fem privatägda bilar samt att utsläppen reduceras med ungefär sju ton koldioxid per år. Det innebär att varje bilpoolskund reducerar sina utsläpp av koldioxid med ca 400 kg per år.

“ en poolbil
ersätter fem
privatägda
bilar

1. BAKGRUNDSDEL

Cykelparkering

Cykeln kan tillsammans med gångtrafiken anses vara det mest hållbara färdmedlet och har särskilt många fördelar i stadstrafik. För att stärka cykeln som transportmedel är det viktigt att bra parkering kan erbjudas. God lokalisering, gestaltning och utformning av cykelparkeringar är viktiga faktorer för att cykeln ska kunna vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Man vet idag att många av de korta bilresorna med fördel kan göras med cykel istället, och att många invånare är beredda att göra detta val. Benägenheten att välja cykeln ökar om det finns trygg, stöldsäker, lättillgänglig och attraktiv parkering med närhet till målpunkten. Vi vet också att trenden idag är att cyklar blir mer avancerade och dyrare, exempelvis säljs allt fler elcyklar. Upplever man att det finns risk för stölder motverkar det cykelanvändandet.

Parkerade cyklar är precis som parkerade bilar ett frekvent inslag i gaturummet och stadsbilden. Cykelparkering omfattas dock inte av lika många lagar och regler. Reglering med tid och taxa förekommer i regel inte för cykelparkering och har förstås att göra med att cyklar inte är registrerade till en ägare. Cykeln är lätt att ställa ifrån sig och de flesta cyklar är vanligtvis parkerade på ytor uppenbart ämnade för cykelparkering. Dock förekommer det att cyklar parkeras på platser som inte är avsedda för parkering, exempelvis lutandes mot träd eller fasader. Dessa problem uppstår ofta när det saknas lediga platser eller om det helt saknas parkering. Detta kan motverkas genom att erbjuda attraktiva cykelparkeringar.



Förutsättningar för attraktiv cykelparkering

En tumregel är att kvaliteten och standarden på cykelparkeringen avgör hur väl den kommer att användas. Det finns ett antal generella kriterier som i någon mån bör uppfyllas för att en cykelparkering ska uppfattas som attraktiv.

Närhet och angöringsriktning. För att förhindra felaktig parkering och göra det enkelt och logiskt att använda cykelparkeringarna krävs det att placeringen i förhållande till målpunkter och cyklisters angöringsriktning är genomtänkt. Cykelparkering bör placeras så nära målpunkt som möjligt och eventuella trottoarkanter och nivåskillnader bör vara så låga att det är möjligt att cykla fram till cykelstället.

Cykelställens utformning. Ställen bör vara självförklarande till sin utformning så att inga tveksamheter uppstår på vilket sätt de ska användas. Fastlåsning vid cykelstället bör vara så enkelt som möjligt. Det måste vara komfortabelt att ställa cykeln på plats och inte för trångt mellan parkerade cyklar.

Väderskydd. Väderskydd innebär skydd mot sidvind och nederbörd med hjälp av en tak- eller väggkonstruktion.. En cykel bör väl tåla att stå utomhus kan man tycka, men skydd mot sol och nederbörd förlänger cykelns livslängd och gör att den blir trevligare att använda.

Trygghet och stöldsäkerhet. God stöldsäkerhet är särskilt viktigt vid långtidsparkering. Cykelställen bör placeras på en plats där de är naturligt övervakade av intilliggande bostäder och/eller platser där många människor rör sig. God belysning är också viktigt. Möjlighet att låsa fast cykelns ram i cykelstället innebär att den låsta cykeln inte kan bäras iväg. En del cyklister vill även ha möjlighet att låsa in hjälm och kläder och ibland finns även önskemål om att ställa in cykeln i låsbart utrymme.

Plats för olika typer av cyklar. Idag finns flera olika cykeltyper på marknaden, avsedda för olika ändamål. Det finns exempelvis lastcyklar för varutransporter, cykelkärror för att skjutsa barn eller varor samt elcyklar. Lastcyklar och cykelkärror kräver större utrymme än vanliga cyklar och boendeparkering för elcykel kräver möjlighet att ladda. Det kan vara svårt att beräkna i vilken omfattning dessa typer av cyklar bör ha parkering, men vi kan vara ganska säkra på att dessa cykeltyper blir allt vanligare i framtiden.



1. BAKGRUNDSDEL

Olika parkeringsformer för cykel

Beroende på vilken parkeringsform som avses ställs olika krav på cykelparkeringarnas placering och utformning.

Ärende- och besöksparkering för cykel är, precis som för bil, viktigt för handeln. Handel med skrymmande varor är dock inte förknippad med cykel i samma utsträckning. Tydligheten och närheten till målpunkten är mycket viktig men kraven på cykelställens standard är lägre då man parkerar en kortare tid. I normalfallet kan enklare hjulställ utan väderskydd vara tillräckligt.



Arbetsplatsparkering, som innefattar skola, används upp till en hel dag. Cykelställen bör utformas med väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Parkeringen bör placeras så nära målpunkt som möjligt och vara utrustad med belysning. Låsbara utrymmen och möjlighet till dusch och klädombyte främjar cykling till arbetsplatser.

Boendeparkering är för längre tidsintervall, i regel upp till ett helt dygn eller längre. För att boendeparkeringen ska vara attraktiv måste den vara stödsäker, helst inomhus i låsbart utrymme. För att parkerade cyklar ska användas måste dock parkeringen också vara lättillgänglig.

Pendelparkering ställer ofta krav på att många cyklar ska få plats på en mindre yta. Parkeringen måste dock fortfarande ha en viss komfort och vara enkel att använda. Höga krav ställs på stödsäkerhet eftersom cykeln parkeras under längre tid, ibland över natten. Belysning, ramlåsning och väderskydd bör vara självklara delar i utformningen. Alternativ med låsbara utrymmen bör också finnas. Placeringen av parkeringen bör bara logisk utifrån anslutande cykelvägar och målpunkter.

2. Nulägesbeskrivning

För att få en överblick om dagens parkeringssituation i Trollhättan redogör nulägesbeskrivningen för var parkering finns, hur den regleras och hur den används.

Fordonsparkering i Trollhättan

I Trollhättans centrum finns i dagsläget ca 2 100 allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Åtskilliga av dessa parkeringar är belägna utmed stadens gator. Utöver dessa parkeringar på allmän platsmark finns ca 900 platser reserverade på kvartersmark för boendeparkering och förhyrd företagsparkering.

ca 3000
bilplatser i
centrum

Parkeringsanläggningar

Utöver parkering på gator och privata parkeringsplatser på kvartersmark finns ett antal parkeringsanläggningar i centrum som erbjuder parkeringsplats för ett större antal fordon. I anslutning till Arena Älvhögsborg ligger Norrelidsparkeringen med plats för ca 70 fordon. Ett hundratal meter norrut finns Folkets parks parkering som har kapacitet för ca 190 bilar. Den relativt nybyggda pendelparkeringen vid Trollhättans resecentrum har ca 250 bilplatser. Vid Högskolan väst finns parkering med plats för ca 390 bilar. Vidare finns Slättbergsparkeringen, belägen i vad som kan betecknas som centrumskant, som erbjuder plats för ca 450 bilar.

Parkeringshus

I stadens centrala delar finns fyra parkeringshus som tillsammans utgör en betydande resurs av stadens sammanlagda parkeringskapacitet. P-husen Mercurius och Oden drivs i privat regi och Trollhättans Stad har ingen direkt rådighet över dessa. P-husen Gullön och Smedjan drivs däremot av det kommunala bolaget Trollhättans Tomt AB. Den högsta kapaciteten finns i de båda anläggningarna som drivs av privata bolag. Mitt i centrum ligger affärshuset Oden där parkeringsplatser finns på ett däck med tak samt ett utan tak. Här finns utrymme för sammanlagt ca 580 fordon. I parkeringshuset Mercurius på Österlånggatan finns utrymme för totalt ca 300 parkerade bilar där 140 platser är allmänt tillgängliga. På Kungsgatan i södra centrum har parkeringshuset i kvarteret Gullön ca 160 parkeringsplatser och i kvarteret Smedjan på Hjortmossen finns ungefär 200 platser. Smedjans platser är förhyrda. Gullöns parkeringshus kommer att byggas om till bostäder. Istället planerar man för en fördubbling av antalet platser i Smedjan.



2. NULÄGESBESKRIVNING

Avstånd till större parkeringsanläggningar

Hur väl en parkering nyttjas och hur attraktiv den är har till stor del att göra med avståndet mellan parkeringsplatsen och målpunkten. Man kan även se gångavståndet som en faktor för hur attraktiv bilen uppfattas i relation till andra färdmedel. Det framförs ibland synpunkter på att man inte vill parkera vid de större parkeringsanläggningarna, inklusive P-husen, eftersom det kräver längre gångavstånd. Tabellen nedan redovisar exempel på gångavstånd mellan större parkeringsanläggningar och tänkbara målpunkter i centrum.

Parkeringsanläggning	Målpunkt	Gångavstånd
Folkets park	Älvhögsborg	200 meter
Merkurius parkeringshus	Storgatan/Spannmålgatan	200 meter
Odens parkeringshus	Strandgatan	300 meter
Gullöns parkeringshus	Odens affärshus	350 meter
Högskolan västs parkering	Drottningtorget	400 meter
Gullöns parkeringshus	Hörngatan	400 meter
Norrelidsparkeringen	Storgatan/Spannmålgatan	500 meter

Dessa avstånd kan jämföras med det rekommenderade avståndet mellan bostad och busshållplats. Enligt Trollhättans trafikstrategi bör avståndet vara max 400 m till närmsta hållplats. Visst finns det exempel på tillfällen när man är i behov av att parkera bilen så nära målpunkten som möjligt. Men det tål att fundera på om det för den absoluta majoriteten av besökare till centrum verkligen kan anses vara långa gångavstånd till de större parkeringsanläggningarna.



MC- och mopedparkering

MC och moped klass I ska parkeras enligt samma regler och på samma parkeringsplatser som andra motorfordon på den aktuella platsen. I Trollhättan finns dock inte krav på att vare sig motorcyklar eller moped klass I (mopedbilar undantagna) ska betala parkeringsavgift. På platser där parkeringsskiva reglerar parkering behövs heller inte någon sådan. Det är dock viktigt att motorcykeln eller mopeden inte parkeras längre tid än vad som föreskrivs på platsen. Dessa fordon får inte parkera vid cykelparkering eller på gång- eller cykelbana. I Trollhättan finns endast ett fåtal parkeringsplatser avsedda för enbart motorcyklar men man får parkera i vanliga p-rutor och flera fordon kan stå i samma ruta. Moped klass II ska parkeras på samma sätt som cyklar.

Parkering för buss, lastbil, husbil och husvagn

Parkering för fordon med totalvikt över 3,5 ton är inte tillåten inom tätbebyggt område mellan klockan 22 och 07. Förbudet gäller inte på vägar där parkering är tillåten inom industriområdena Stallbacka, Skogstorpa och Hojum.

Möjligheten för turistbussar att parkera i centrala Trollhättan är begränsad. På Drottningtorget finns idag en örönmärkt plats där parkering i maximalt fyra timmar gäller. Ställplats för 21 husbilar finns vid slussområdet. Här finns tillgång till vatten, el och latrintömning under vår, sommar och tidig höst. Camping finns vid Stenröset och i Hjulkvanelund. För övrig parkering rekommenderas pendelparkeringen vid Resecentrum där betalning krävs för de antal rutor fordonet nyttjar, eller att parkera gratis på Slättbergsparkeringen.

Platser för laddning av elfordon

I dagsläget finns offentligt tillgängliga laddplatser på tre olika ställen i Trollhättan. Laddplatser finns vid Överby köpcentrum (tre laddpunkter), Trollhättans Stadshus (två laddpunkter) samt vid Innovatum Teknikpark (fem laddpunkter). Dessutom finns laddplats på Trollhättan-Vänersborgs flygplats (sex laddpunkter).

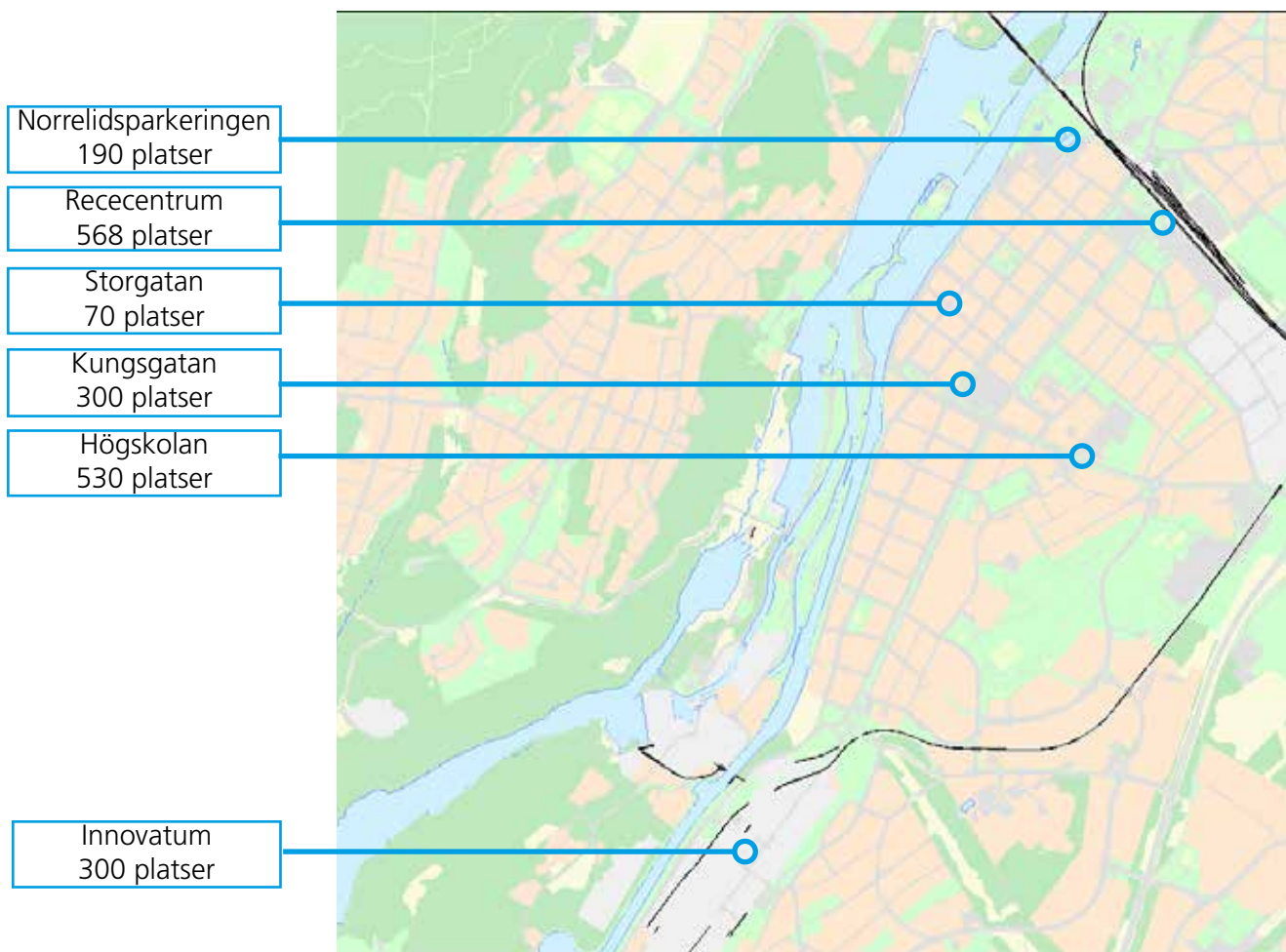
Elfordonen är idag inne i en utvecklingsfas både vad gäller fordon och infrastruktur för laddplatser. År 2030 kommer knappt 20 % av personbilsflottan bestå av laddbara fordon och av nybilsförsäljningen kommer 40 % vara laddbara fordon enligt prognoser från Power Circle och Elforsk. Laddning vid bostaden är ofta det bekvämaste och enklaste alternativet. Uppskattningsvis sker 80 % av laddningarna vid hemmet. Det innebär att det kommer finnas en allt större efterfrågan av laddpunkter i närhet av bostäder. Även andelen cyklar, mopeder och bussar som drivs med el förväntas öka. Strategisk utbyggnad av laddinfrastrukturen kommer att bli en allt viktigare del i planeringen av parkeringsplatser. Platser som bedöms ha ett behov av nya/fler publika laddpunkter för bil är Resecentrum, högskolan/stadshuset, Innovatumområdet, Edsberg samt Upphärad. Publika laddmöjligheter för elcyklar kan bli aktuellt vid Resecentrum om man samtidigt satsar på säkra parkeringsmöjligheter för cykel.



2. NULÄGESBESKRIVNING

Cykelparkering

Av Trollhättans drygt 57 000 invånare bor cirka 85 % i huvudorten. En stor andel av dessa bor även inom 5 kilometers radie från stadskärnan, vilket kan anses vara en fullt acceptabel sträcka att cykla till arbete, skola eller handel. Förutsättningarna för cykeltrafiken är därför goda. I samma område finns ett flertal platser med ett större antal platser för parkerade cyklar. På gågatudelen av Kungsgatan finns totalt 300 platser i enkla hjulställ. På Storgatan finns 70 platser i hjulställ fördelade på tre kvarter. Vid Norrelidsparkeringen kan 190 cyklar parkeras i hjulställen där. Resecentrum har plats för 568 cyklar i olika ställ placerade runtom stationshuset, på båda sidor om spåren. De allra flesta har väderskydd med saknar ramlåsning. Högskolan har cykelställ för ca 530 cyklar. De flesta platserna är enkla hjulställ utan väderskydd. På Innovatumområdet finns ca 300 platser, endast ett fåtal har väderskydd men de allra flesta erbjuder ramlåsning. Exempel på platser med större antal cykelplatser är även vid skolor och sport- och fritidsanläggningar.



Parkeringsverktyg för ökad tillgänglighet

Trollhättans stad tillämpar olika sorters verktyg för att skapa omsättning och därmed tillgängligöra stadens parkeringar för så många parkörer som möjligt. Utan dessa metoder skulle sannolikt långtidsparkerade fordon blockera platserna vilket skulle skapa större tillgänglighetsproblem än de som upplevs idag. Beroende på var bilen ställs regleras parkering på kommunens mark med olika taxor, tidsbestämmelser och förbud. Generellt gäller, inom hela Trollhättans tätort, 24 timmars fri parkering om inget annat anges.

Avgiftsreglering

Avgiftsreglering förekommer på vissa gator i centrum samt på ett antal av stadens större parkeringsanläggningar. För närvarande gäller följande bestämmelser.

På *pendelparkeringarna* söder och norr om järnvägsspåren vid Resecentrum får fordon stå parkerade upp till 14 dagar i följd. På dessa parkeringar är avgiften fem kr/timme alternativt 20 kr/dygn.

Parkering vid *Folkets park* är tillåten upp till sju dagar i följd. De första fyra timmarna är kostnadsfria för att därefter kosta fem kr/timme, alternativt 20 kr/dygn.

På *Norrelidsparkerings* och *Kanaltorget*s parkeringar får fordon parkeras i maximalt 24 timmar. De två första timmarna är parkering gratis för att sedan kosta tio kr/timme, alternativt 40 kr/dygn.

På *Garvaregatan*, *Staveredsgatan*, *Storgatan*, *Österlånggatan* och *Kungsgatan* kostar första 30 minuterna en krona, därefter sex kr/timmen.

På *Strandgatan* och *Drottninggatan* kostar de första 30 minuterna en krona, därefter tre kr/timme alternativt 20 kr/dygn.

Att parkera i *Dahllöfs park*, vid Stadshuset, kostar sex kr/timme.

Att parkera i *P-huset Gullön* kostar en krona för de första 30 minuterna, därefter fem kr/timme. Avgifterna gäller vardagar 08-18 samt lördag 08-14, övrig tid gratis.

Att hyra plats i *P-huset Smedjan* kostar 1 144 kr/kvartal, för MC 656 kr/kvartal.

P-huset i Oden har gratis parkering de tre första timmarna mellan 08-22, övrig tid gäller tio kr/timme. Odens parkering är privatägd.

Att parkera i det privatägda *P-huset Mercurius* kostar 18 kr/timme kl 06-18. Övrig tid tio kr/timme. Företaget erbjuder möjlighet att bli avtalskund till en kostnad om 493 kr/månad.

Högskolans parkering kräver parkeringstillstånd vilket är gratis. Parkeringen är avgiftsbelagd kl 08-21 och kostar 15 kr/dygn eller 150 kr/mån.



2. NULÄGESBESKRIVNING

Betalningsmetoder

Trollhättans stad tillhandahåller olika sätt att betala för parkering på allmän platsmark där avgiftsreglering tillämpas. På samtliga automater kan betalning idag ske genom mynt, och på flertalet även med betalkort. En relativt ny tjänst som staden erbjuder är möjligheten att betala genom sms-biljett. Genom att skicka ett sms när parkeringen påbörjas och ett när den avslutas registreras parkeringstiden och betalning sker sedan i efterskott via faktura eller betalkort. Ett annat hjälpmedel är att ladda ned parkeringsapp från SMS Park. Appen är till för att förenkla för parkörer som vill kunna betala parkeringsavgift på ett snabbt och smidigt sätt utan mynt eller betalkort. Den är gratis och finns att ladda ner till smarta telefoner. Appen erbjuder ett flertal olika betalningsmöjligheter. Den klassiska start- och stopptiden för parkering är ett sätt att använda appen, men möjlighet finns också att köpa och aktivera månads- och pendlarkort med telefonen. Betalning av parkeringsavgifter sker via faktura. Ingen fakturaavgift tillkommer om man väljer faktura via sms, e-post eller autogiro.

Tidsreglering med parkeringsskiva

I stadskärnan, på delar av Kungsgatan, Storgatan, Föreningsgatan, Spannmålgatan och Österlånggatan, råder fri parkering med parkeringsskiva. Beroende på vilken gata bilen parkeras gäller fri parkering i 30 minuter eller en timma. Vad som gäller på respektive gata framgår av skyltningen på den aktuella platsen. Parkeringsskivan delas ut gratis, men man kan lika gärna notera tiden då parkeringen påbörjas på en papperslapp eller liknande. Man anger närmast följande hel- eller halvtimme, vilket i praktiken innebär att man med P-skiva kan parkera upp till en och en halv timme om man startar parkeringen vid gynnsam tidpunkt. Angiven tid får inte ändras under pågående parkering, men enligt erfarenhet finns det exempel på att p-skivan missbrukas på detta sätt, vilket leder till blockerande långtidsparkering.

“ finns
exempel på
att P-skivan
missbrukas



Parkeringsförbudsområden

Inom Trollhättans kommun finns sex områden som är beslutade och skyltade som parkeringsförbudsområden. Det betyder att ingen parkering är tillåten utom på de platser som anges med vägmärke. De områden som omfattas av detta generella parkeringsförbud är Centrum, Tingvalla, Skogshöjden, Sylte, Kronogården och Lextorp.



Gatustädning

Vid vissa tillfällen begränsar städningen av gatorna tillgängligheten till parkeringsplatserna. I centrum sker gatusopning måndag, tisdag, onsdag, eller lördag. I södra delarna mellan 04-08 och i norr mellan 04-09. I Tingvallaområdet sopas gatorna första måndagen eller onsdagen varje månad mellan 09-15. Indelningen i olika datum och tider kan upplevas som förvirrande för parkören, men syftet är att fördela och sprida städningen så att störningar minimeras.

Befintliga parkeringstal

I Trollhättan har parkeringstal (P-tal) varit gällande enligt kommunfullmäktiges beslut från den 19 december 1983, se tabellen nedan. Dessa tal omfattar endast de centrala delarna av Trollhättan.

Lokaltyp	Bilplatsbehov per 1000 m ² BTA
Bostäder i flerbostadshus	7
Industri, hantverk	12
Skola (endast personal)	3
Skola (elever 18 år och äldre)	10
Kontor, allmän service	15
Butik (livs)	26
Butik (övriga)	22
Butik (genomsnitt)	23
Övrig kommersiell service	15
Hotell	19
Restaurang	70 (alt 20 bilplatser per 100 sittplatser)
Samlingslokal	30-300

P-talen används för att tillse att erforderligt antal parkeringsplatser tillskapas i samband med nyproduktion av flerbostadshus och lokaler för olika verksamheter. Talen uttrycks i antal platser per 1000 m² bruttoarea (BTA). Bruttoarean är summan av våningsplanens area begränsat av byggnadens utsida.

2. NULÄGESBESKRIVNING

Parkeringstillstånd

För att förenkla den dagliga parkeringen finns olika parkeringstillstånd att köpa. Med ett parkeringstillstånd behöver man inte betala vid varje parkeringstillfälle. Ett väl synligt kort i framrutan tillåter parkering. Det finns flera olika sorters tillstånd, beroende i vilket syfte parkören avser nyttja parkeringarna. Tillstånden kan sökas via stadens e-tjänster.



Månadskortet gäller på kommunal, allmän parkering utmed stadens gator. Kortet gäller även på Pendelparkeringen, Kanaltorget, Folkets parks, Norrelidsparkens och Resecentrums parkeringar. Kortet gäller inte på kvartersmark eller annan privat mark upplåten för parkering. Eftersom man inte behöver biljett när månadskortet används måste kortet användas tillsammans med P-skiva eller med annan notis som visar när parkeringen påbörjades. Kortet är dock inte giltigt inom P-skiveområdet. Övriga bestämmelser för den aktuella platsen gäller. Kortet kostar 400 kr/mån eller 4 800 kr/år och kan köpas via appen SMS Park.

Pendlarkortet är giltigt på Pendelparkeringen, Resecentrums och Folkets Parks parkeringar och kostar 300 kr/mån eller 3 600 kr/år och kan köpas via appen SMS-park.

Nyttoparkeringskortet är avsett för inredda arbetsfordon och är giltigt tillsammans med rätt inställd parkeringsskiva eller annan notis om klockslag då parkeringen påbörjades. Parkering får ske högst i tre timmar där parkering annars är förbjuden eller som annars tillåter upp till tre timmars parkering. På övriga tidsreglerade platser får man parkera upp till tio timmar. Kortet får inte användas på gågatan eller på allmänna parkeringar utanför företagets egna lokaler. Övriga bestämmelser för den aktuella platsen gäller. Kortet kostar 288 kr/mån eller 3 375 kr/år.

Samtliga ovanstående parkeringstillstånd har en kortast tidsbegränsning på en månad och som längst ett år.

Parkeringstillstånd för miljöfordon. Tillståndet gäller fordon med biogas eller etanol som drivmedel samt elhybridbilar. Tillstånd för miljöfordon utfärdas på två år. För tillståndet betalar man en administrativ avgift om 150 kr. Tillståndet kan förlängas under flera år utan ytterligare avgift.



Parkeringstillstånd för rörelsehindrad. I Trollhättan har personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrad möjlighet att parkera gratis på samtliga kommunala, allmänna parkeringsplatser, alltså inte bara på parkeringsplatser avsedda för rörelsehindrad. Tillståndet medför även förlängda parkeringstider och möjlighet att parkera där parkering annars är förbjuden. Det innebär att tillståndet är en eftertraktad handling vilket ställer höga krav på att det endast utfärdas till de som verkligen behöver det. Parkeringstillståndet gäller i sex månader upp till fem år. Trollhättans Stad tar inte ut några avgifter för detta kort.

Parkeringsinventeringar

Den allmänt rådande uppfattningen om bilparkering i Trollhättan verkar vara att det råder brist på parkeringsplatser i centrum. En del Trollhättebor upplever att de platser som finns till förfogande på gatumark ofta är upptagna och därmed tar det ofta lång tid att hitta ledig plats. Förhållandet mellan upplevd brist på parkeringsplatser och minskad centrumhandel framställs dessutom ofta som ett stort problem. Det har framförts önskemål om att parkering bör vara gratis för att handeln på så vis bättre ska kunna konkurrera med Överby köpcentrum.

Efter byggnationen av bostäder i kvarteret Fridhem i södra centrum klagar boende på en problematisk parkeringssituation i området. Med ökad befolkning mängd har fler bilar inneburit ökad belastning på gatumarksparkeringen. Detta trots att ett eget parkeringsgarage finns på fastigheten.

Även i Tingvallaområdet klagar boende på parkeringssituationen och få platser att tillgå. I detta område saknar vissa fastigheter boendeparkering på egna fastigheten.

Det framförs ibland även åsikter om att gällande taxor och tidsregleringar i centrum är röriga och svåra att förstå. Städdagsregleringen i södra centrum anses skapa stora problem för boende då platser inte kan användas.

När det gäller cykelparkering så finns det synpunkter om problem med stölder, särskilt vid Resecentrum. Det är ofta fullbelagt i cykelställen söder om stationshuset.

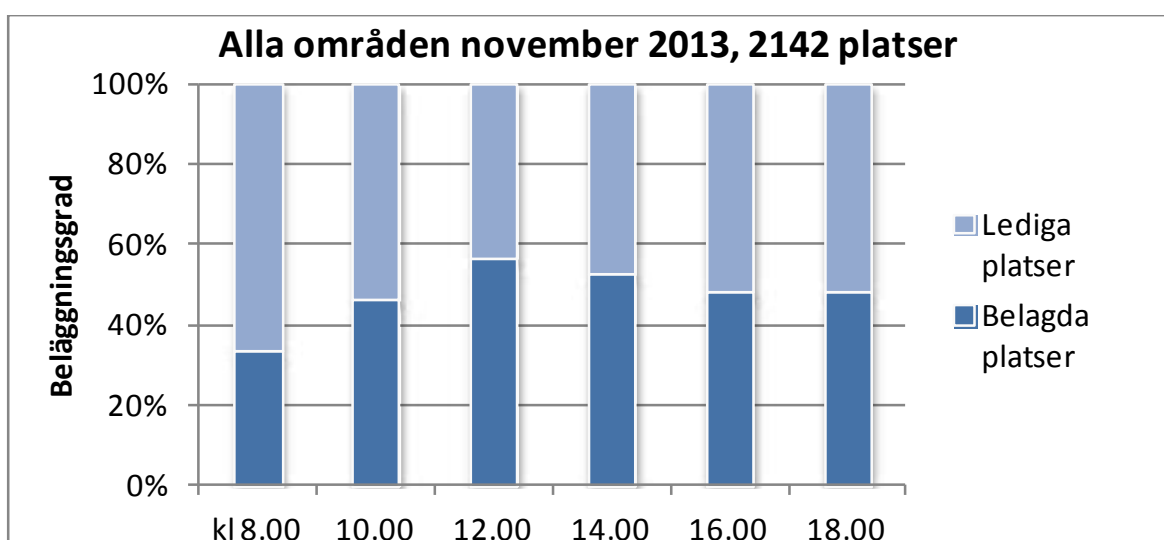
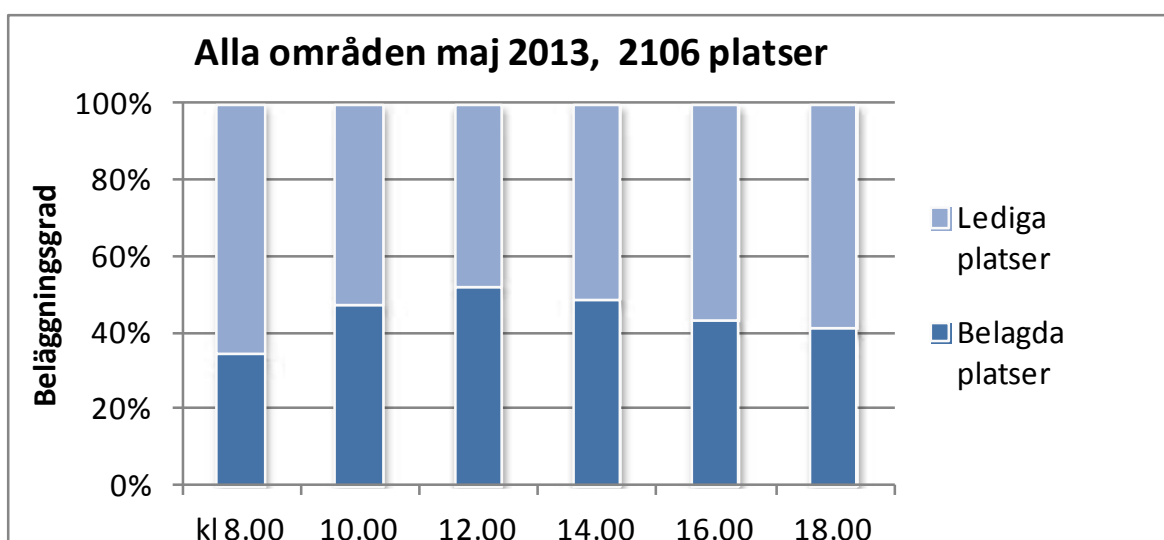
För att få fram beslutsunderlag i dessa frågor har parkeringsinventeringar genomförts vid olika tillfällen. Vid inventeringarna har antal parkerade bilar respektive cyklar samt antal lediga platser räknats för att skapa en bild av rådande parkeringssituation.



2. NULÄGESBESKRIVNING

Parkeringsinventering bil 2013

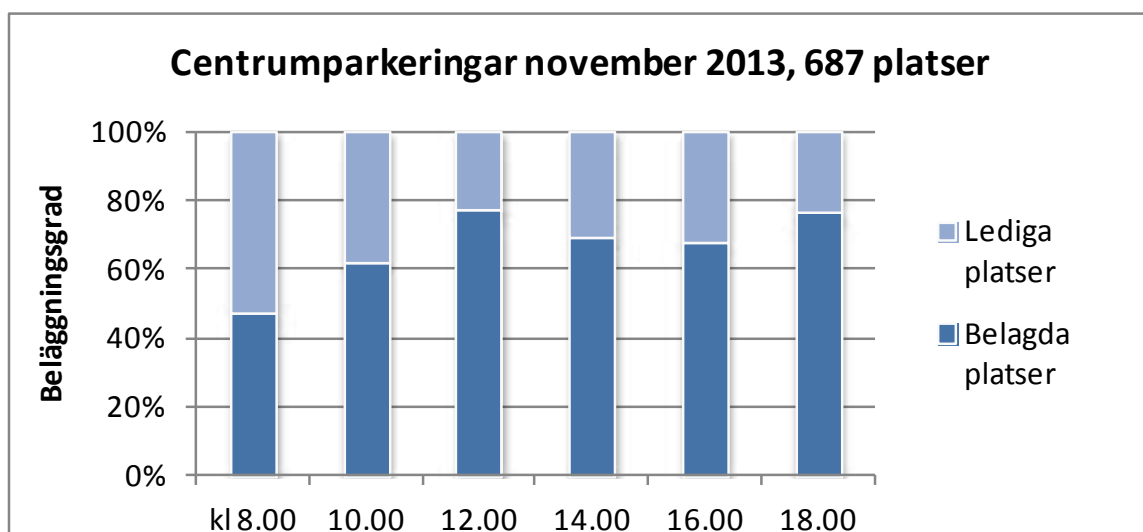
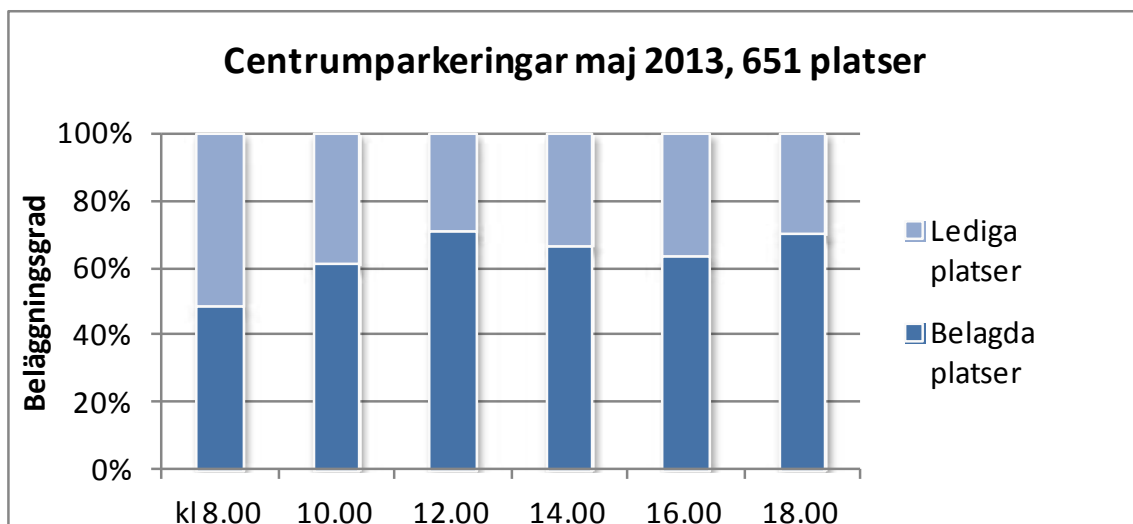
Vid två tillfällen under 2013, i maj och i november, genomfördes beläggningsinventeringar av parkerade fordon i Trollhättans centrum. Varannan timme mellan kl 8 på morgonen och 18 på eftermiddagen inventerades beläggningsgraden i ett område som sträckte sig från Trollgatan i söder till Folkets park och pendelparkeringen i norr och omfattade drygt 2 100 parkeringsplatser. Inventeringen omfattar endast parkering på allmänt tillgängliga parkeringsplatser, inom vilka även de privatägda parkeringshusen ingår. Privat parkering på kvartersmark innefattades inte i inventeringen, även om dessa i vissa avseenden kan betraktas som en resurs vad gäller parkering i staden. Resultatet från dessa inventeringar redovisat för samtliga områden visas i figurerna nedan. Att det totala antalet parkeringsplatser är mindre i maj beror på att vissa platser då disponerades för uteserveringar.



Både vid maj- och novemberinventeringen var den tidpunkt då flest bilar stod parkerade i centrum vid lunchtid. Då var omkring 55 % av platserna upptagna vilket innebär att omkring 900 lediga parkeringsplatser fanns att tillgå. Dock ska det tilläggas att ungefär hälften av de lediga platserna fanns i parkeringshusen.

2. NULÄGESBESKRIVNING

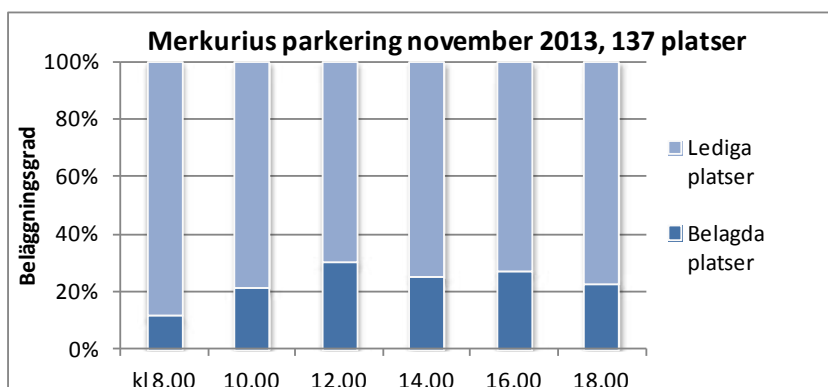
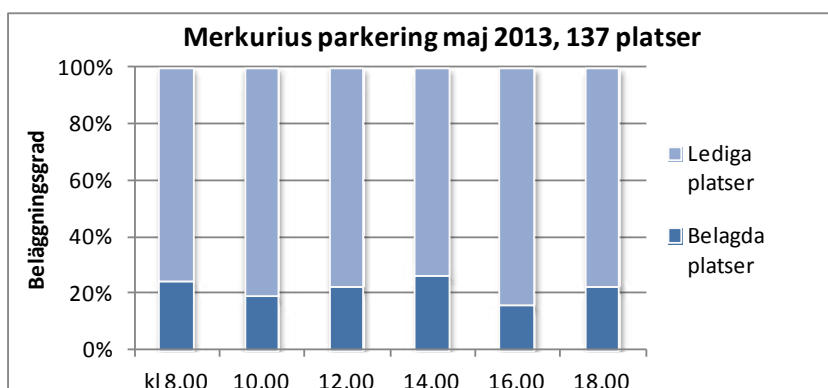
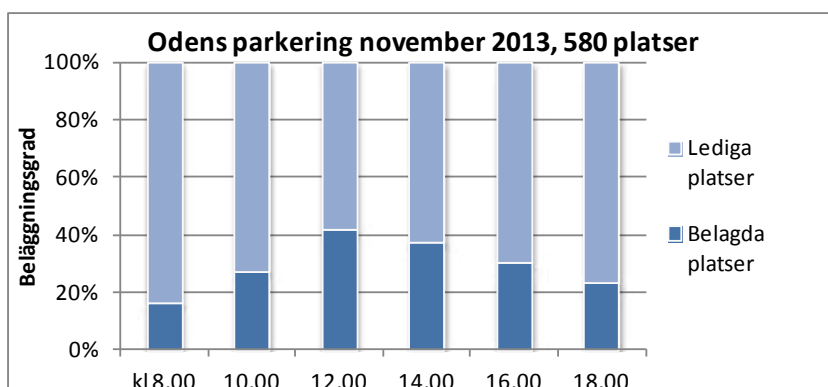
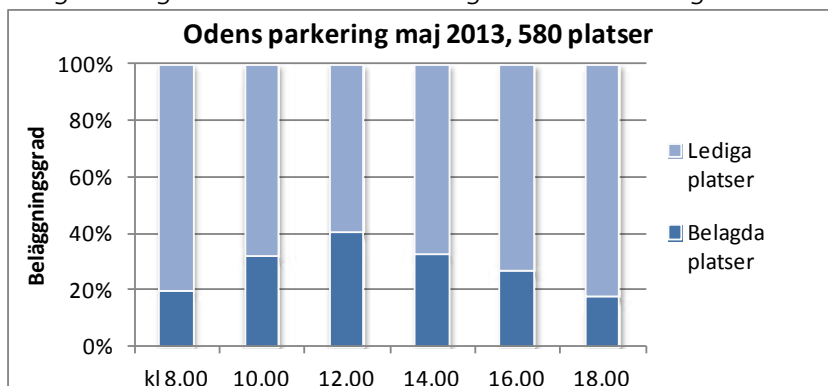
Resultatet för inventeringen sett till centrumkärnan, från Torggatan i söder till Elfhögsgatan i norr, visas nedan. Där finns ca 690 allmänt tillgängliga parkeringsplatser på gatumark. Majoriteten av gatorna regleras genom parkeringsskiva, men det finns även avgiftsreglerad parkering, exempelvis på Strandgatan.



Den tidpunkt då flest parkeringar nyttjades var kl 12 och kl 18. Som mest var ca 75 % parkeringarna upptagna, vilket motsvarar omkring 130 lediga platser att tillgå. Övriga klockslag ligger beläggningen ganska stadigt runt 60-70 %.

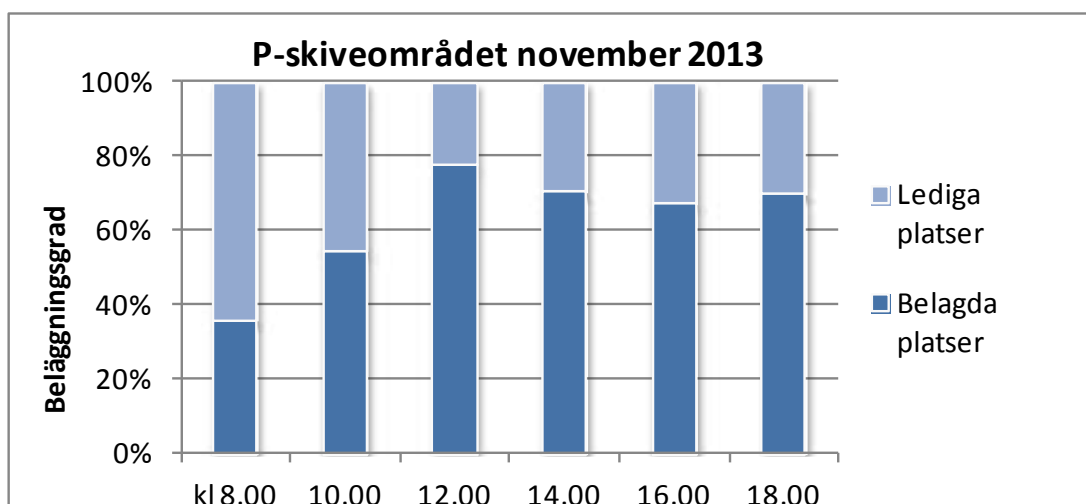
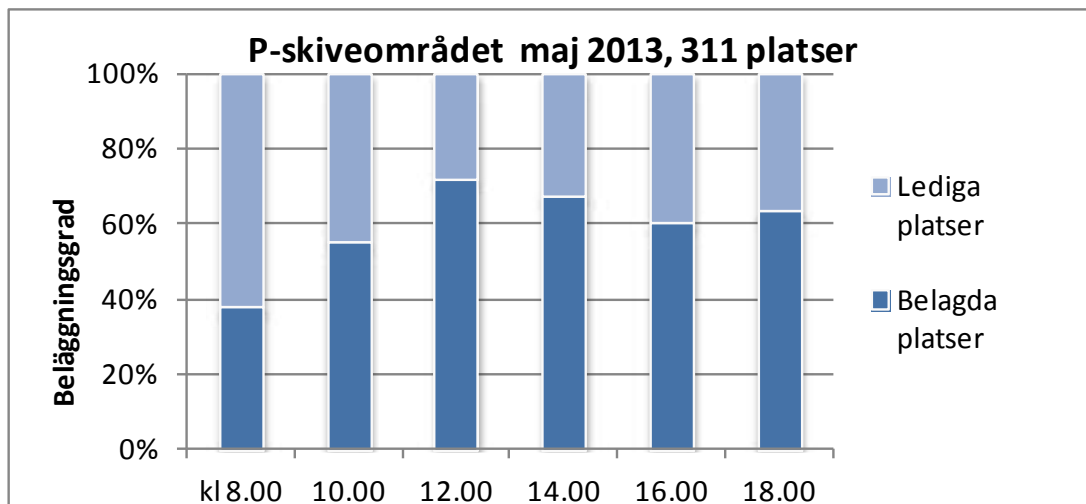
2. NULÄGESBESKRIVNING

Siffrorna för parkeringshusen redovisas separat nedan. P-husen har en förhållandevis hög kapacitet men hade en låg beläggningsgrad vid inventeringen. Inget P-hus var vid något tillfälle belagt till mer än 40 %.



2. NULÄGESBESKRIVNING

Även sett till P-skiveområdet så kunde man inte se någon brist på lediga platser, se figurerna nedan.



2. NULÄGESBESKRIVNING

Beläggingsräkningar bil 2015-2016

Beläggingsräkningarna för centrum kompletterades under 2015 och 2016 för att påvisa resultat för fler parkeringssituationer och för att jämföra med tidigare resultat.

Boendeparkering i centrum

Den 16-17 november 2015 räknades alla allmänna parkeringsplatser i norra centrum, i ett område begränsat av Torggatan, Drottninggatan, järnvägen och kanalen enligt figuren till höger. Räkningen omfattade inte parkeringshusen. Ca 740 platser fanns totalt, med avdrag för ett antal platser som var avstängda pga gatuarbeten. För att undersöka situationen för boende räknades antal parkerade bilar kl 21 och kl 06. På kvällen var 70 % av platserna upptagna, på morgonen hade siffran sjunkit till 45 %.



Motsvarande räkning gjordes även för södra centrum i ett område begränsat av Götgatan, Drottninggatan, Torggatan och kanalen enligt figuren till vänster. Totalt fanns 561 platser, inräknat P-huset Gullön samt att ett 20-tal platser var avstängda pga gatuarbete. Kl 21 var platserna upptagna till 75 %, kl 06 var 70 % upptagna. Siffrorna var högre än för norra centrum, men det fanns ändå relativt många lediga parkeringsplatser. Vid detta tillfälle var dock inga platser otillgängliga pga städdagsreglering. Gullön var vid båda tidpunkterna endast belagt till knappt 50 %.

2. NULÄGESBESKRIVNING



Eftersom det finns synpunkter på parkeringssituationen vid städdagar i södra centrum gjordes en kompletterande räkning vid ett sådant tillfälle då flest platser är avstängda. Detta var måndagen den sjunde mars 2016 kl 05.30. Man utökade inventeringsområdet till att innefatta gatorna öst om Drottninggatan samt delar av Hjortmossegatan, i syfte att se om bilar spiller över på intilliggande områden då parkeringsplatserna inte kan nyttjas. Se figur till vänster.

I området fanns totalt 812 platser tillgängliga, medräknat P-huset Gullön och avdrag gjorda för avstängningar pga. olika pågående arbeten. Inklusiv Gullön var beläggningen 83 %. Det är dock tveksamt om Gullön kan anses vara en resurs för alla boende i hela det studerade området med tanke på gångavstånd. Gullön var även vid detta tillfälle belagd endast till 50 %. Om man bara fokuserar på gatuparkering var beläggningen totalt 91 %. Beläggningen var jämt fördelad utan några större skillnader mellan området väster och öster om Drottninggatan.

I Tingvallaområdet räknades antal parkerade bilar onsdagen den 11 maj 2016, kl 21. Området som inventerades visas i figuren till höger. Totalt finns ca 274 allmänna platser här. Viss gatuparkering är lokaliserad på privata gator. Boendeparkering finns även i privata garage. De privatägda platserna är inte medräknade i inventeringen. I området är de flesta allmänna platserna gratis i 24 timmar. Ca en fjärdedel av platserna utgörs av pendelparkeringar, som i viss utsträckning kan ses som en resurs för samnyttjande med boendeparkering. Totalt sett var beläggningen 81 %. Om man räknar bort pendelparkeringen som resurs stiger beläggningen till 94 %.



2. NULÄGESBESKRIVNING

Besöksparkering i centrum

För att vidare undersöka situationen för besöksparkering i centrum räknades platserna i området enligt figur nedan.



Räkningarna genomfördes kl 12, det klockslag då beläggningen enligt tidigare erfarenhet är som högst. Bilarna räknades måndagen den 30 november samt torsdagen 2 december 2015. I området fanns vid tillfället ca 1 400 tillgängliga platser, varav hälften i P-hus. Beläggningen studerades dels för hela området totalt inkl P-hus, dels för all gatuparkering och dels för P-skiveområdet. Totalt var beläggningen 61 % och 63 % för måndagen respektive torsdagen. Tittar man endast på all gatuparkering stiger siffrorna till 67 % respektive 71 %. Om man bara studerar P-skiveområdet (blått område i figuren) så var beläggningen där 73 % respektive 76 % under de båda dagarna.

Pendelparkeringar vid Resecentrum

Vid Trollhättans Resecentrum finns ca 500 parkeringsplatser för bil fördelat på tre olika områden enligt figuren nedan.

Bilarna räknades kl 18, 21, 06 och 12 den 16-17 november 2015. Av naturliga skäl var räknad beläggning som högst kl 12. Totalresultatet samt resultatet vid räkningen kl 12 visas i tabellerna nedan.

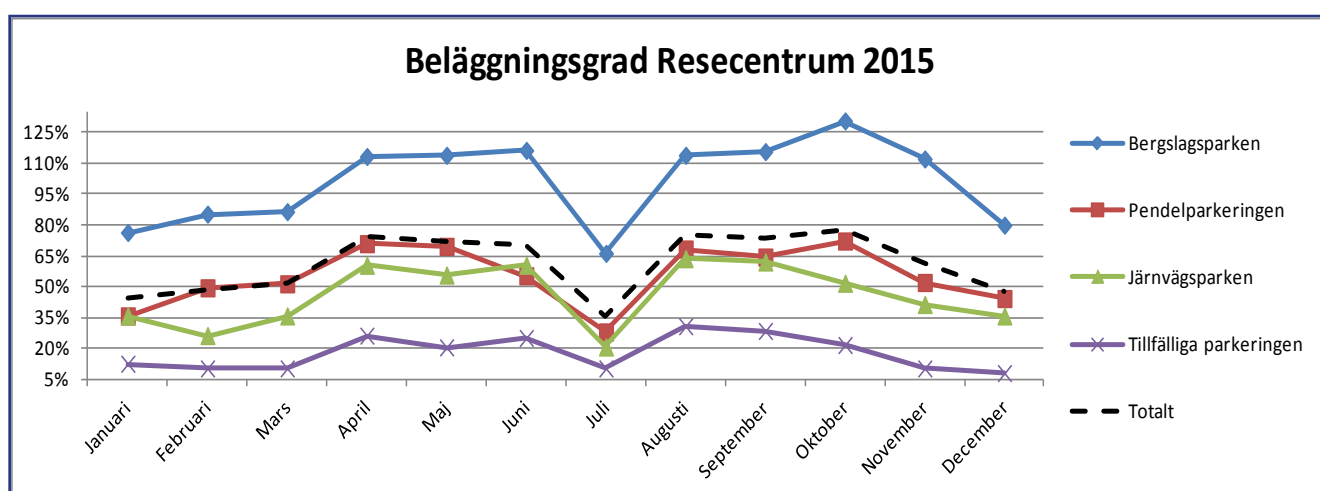


<i>Klockslag</i>	<i>Total beläggning</i>
18	33 %
21	13%
06	15%
12	50 %

<i>Plats</i>	<i>Beläggning kl 12</i>
Pendelparkering norr om spåret	62 %
Pendelparkeing söder om spåret	94 %
Folkets park	19 %

Parkeringsinventering cykel

Sedan 2014 räknar Gatu-parkkontoret beläggingsgraden på stadens större cykelparkeringar; vid Resecentrum och på gågatudelen av Kungsgatan. Räkningarna genomförs i slutet på varje månad på den veckodag och på det klockslag då beläggningen för Resecentrum respektive Kungsgatan teoretiskt sett är som störst. De regelbundna räkningarna är en del i uppföljningen av stadens mål att öka cykeltrafikens omfattning. Resultatet från 2015 års beläggingsräkning av cykelparkeringarna vid Resecentrum visas i diagrammet nedan. Resultaten från 2014 och från det första halvåret 2016 är jämförbara med dessa siffror utan större avvikelser.

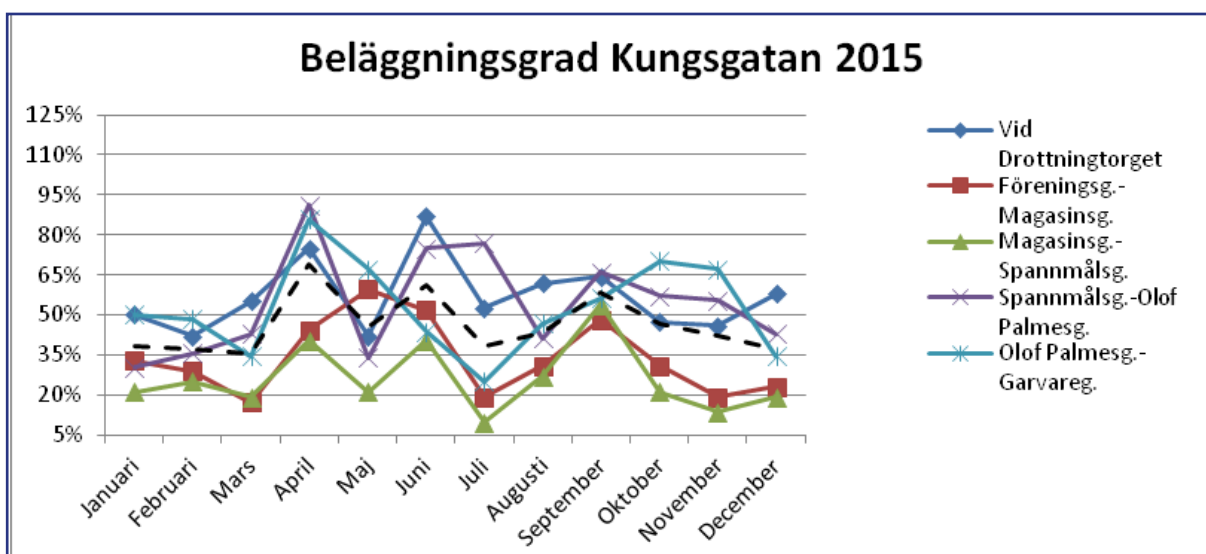


Resultatet från Resecentrum följer tydligt en årstidsbunden variation med en kraftig nedgång i semestermånaden juli. I Bergslagsparken, som troligen är den plats dit de flesta cyklister naturligt ansluter till Resecentrum, finns en kraftig överbeläggning större delen av året. När det är fullt parkeras cyklarna i parken, lutade mot träd eller skyltstolpar. Många cyklar förvaras över natten i Bergslagsparkens cykelställ, även under längre perioder. Man har försökt åtgärda överbeläggningen genom tätare rensning av övergivna cyklar, men problemen kvarstår fortsatt.

Totalt finns idag 568 platser för cykel vid Resecentrum, fördelade på olika platser runt stationshuset och på båda sidor om spåret. Alla platser har belysning. 88 platser finns på en tillfällig parkering som anlades vid ombyggnaden av Resecentrum, men som fortsatt är i bruk pga. överbeläggningen i Bergslagsparken. Dessa 88 platser är enkla hjulställ utan tak och utan möjlighet till ramlåsning. Resterande platser vid Resecentrum har väderskydd. 35 platser erbjuder möjlighet att låsa cykeln i ramen tack vare en extra båge fastmonterad i cykelstället. Övriga platser har utrustats med en vajer som kan användas för att låsa cykeln i stället. På flera platser saknas dock denna vajer idag. I dagsläget erbjuder kommunen inga möjligheter att låsa in cykel eller tillhörigheter i garage eller skåp. En elektrisk kompressor finns i Bergslagsparken och ger möjlighet att pumpa däck på cyklar, rullstolar och barnvagnar.

2. NULÄGESBESKRIVNING

På gågatudelen av Kungsgatan finns 300 platser i hjulställ. Beläggningen redovisas per kvarter i diagrammet nedan. Beläggningsgraderna är mer slumpmässigt spridda och beror ofta på tillfälliga förutsättningar och pågående arrangemang i det aktuella kvarteret. Det finns givetvis även ett visst samband med väderleken den aktuella dagen. Beläggningsräkningarna har aldrig sammanfallit med månadsmarknaden i centrum men man vet av erfarenhet att vissa cykelställ på gågatan kan vara fullbelagda vid sådana tillfällen.



Storgatan och Norrelidsparkeringen är exempel på platser i övriga centrum med större antal cykelställ. Här finns plats för 70 respektive 190 cyklar. Dessutom fanns det i början av 2016 totalt 122 platser i allmänna cykelställ utspridda i området. Idag är det bara Kungsgatan som räknas regelbundet, övriga platser i centrumkärnan räknas endast vid sporadiska tillfällen. Vissa cykelställ på Storgatan är ibland fullbelagda vilket gör att cyklar parkeras på trottoarerna. Staden har idag som mål att utöka antalet cykelparkeringar i centrum med 5 % per år. Standard för cykelställ i centrumkärnan är idag hjulställ eller cykelpollare utan väderskydd. Cykelställen på Kungsgatan är av äldre modell och är delvis i sämre skick.

Slutsatser från parkeringsinventeringar

De inventeringar som gjorts ska givetvis ses som en ögonblicksbild över hur parkeringssituationen såg ut just vid inventeringstillfällena. Det finns dock inget som talar för att dessa tillfällen skulle avvika från normalsituationen i någon större utsträckning. Utvecklingen kring parkeringssituationen bör följas upp genom fler regelbundna inventeringar.

En väsentlig del i parkeringsinventeringarna är att avgöra hur lätt eller svårt det är att hitta ledig parkering. Om en parkeringsanläggning ska anses utgöra effektiv markanvändning behöver den vara någorlunda fullbelagd. Man brukar anse att en parkeringsplats är full när den är belagd till 80-90 %. Det innebär då att ca var femte plats fortfarande är ledig. Det är då ganska enkelt att hitta en ledig plats och man slipper söktrafiken som uppstår när bilister åker runt och letar.

Besöksparkering i centrum

När det gäller besöksparkering i centrum så har inventeringarna inte kunnat påvisa någon brist på parkeringsplatser. Beläggningsräkningarna har visat beläggning runt 65 % totalt sett inklusive P-husen. Man kan visserligen argumentera för att P-husen inte erbjuder önskvärd parkering för en del av kundgrupperna till centrum med tanke på bl.a. gångavstånd, men även om man bara studerar gatuparkeringen så är beläggningsgraden endast ca 70 % som högst. Om man till och med bara fokuserar på P-skiveområdet så är platserna inte upptagna till mer än ca 75 % under högtiderna. Självklart är det sannolikt att det ibland uppstår tillfällen då man upplever svårigheter att hitta plats, vilket kan vara nog så irriterande för den enskilde personen. Men några omfattande parkeringsproblem för besökare till centrum kan inte urskiljas.

Det är tydligt att parkeringshusen i centrum är en outnyttjad resurs. De är sällan mer än halvfulla enligt inventeringarna. Det kan finnas flera anledningar till varför de inte används i så stor utsträckning, men den mest uppenbara anledningen är att de kostar pengar att parkera där medan det är billigare eller gratis att parkera på gatan. I ett eventuellt framtida scenario, där beläggningsgraden på de mest attraktiva gatuparkeringarna i centrum överstiger acceptabel nivå, är därför den mest logiska åtgärden att avgiftsbelägga gratisparkeringarna. Avgifter på besöksplatser innebär att andra parkeringsformer som har mindre nytta av den aktuella platsen, t.ex. arbetsplatsparkering, söker sig till andra platser eller väljer andra färdmedel. En avgiftsbelagd parkering är mer attraktiv för den som parkerar där ett par timmar i veckan än för den som står åtta timmar om dagen. Genom att införa avgiftsbelagd parkering kan man styra ett visst flöde till parkeringshusen, där det enligt inventeringarna finns gott om lediga platser. På så sätt främjas korttidsparkering på gatan i anslutning till handeln vilket ger bättre tillgänglighet för butikernas kunder. Om fler hellre åker kollektivt eller cyklar kan platser även frigöras till förmån för uteservering och cykelparkering. Att enbart tidsreglera de attraktivaste platserna är en tveksam lösning då man har sett att P-skivan missbrukas genom att man otillåtet flyttar fram tiden. Det är även ett svagare styrmedel jämfört med ekonomiska incitament. Utökad vägvisning kan också vara ett sätt att få fler att hitta till P-husen.

“Parkeringshusen är en outnyttjad resurs

2. NULÄGESBESKRIVNING

Boendeparkering i norra centrum

Inventeringen i norra centrum har inte kunnat visa några större problem för boende. Beläggningen var som mest 70 % totalt sett på allmänna parkeringar. Erfarenhetsmässigt finns det dessutom ytterligare kapacitet i P-husen, även om det kan medföra längre gångavstånd. Man ska dock givetvis vara medveten om att det sannolikt finns vissa situationer där problem uppstår för enskilda fastigheter eller personer. Man har sett exempel på att beläggningen kan vara mycket hög i vissa kvarter vid vissa tider, exempel på detta är Norrelidsparkeringen i samband med att många besöker Älvhögsborg. Det leder förstås till söktrafik och längre gångavstånd. Som helhet kan dock inga omfattande problem urskiljas.

Boendeparkering i södra centrum

I södra centrum visade inventeringen att beläggningen på allmänna platser var 75 % som högst vid tillfälle då platser inte var avstängda för städning. Det innebär att det som helhet finns gott om platser, även om det säkerligen kan vara svårt att hitta plats vid eget kvarter vid vissa tillfällen. Parkeringshuset Gullön var endast belagt till 50 %. Vid städning visade däremot räkningarna att beläggningen på gatuparkeringarna steg till över 90 %. Vid denna beläggningsgrad blir det svårare att hitta ledig plats och man behöver sannolikt åka runt och leta en stund. Kapacitet finns i P-huset Gullön men det innebär längre gångavstånd till vissa kvarter. Gullön kommer dessutom att byggas om till bostäder, och ersättas med fördubblad kapacitet i P-huset Smedjan. En rimlig första åtgärd är effektivisering av städdagsregleringen vilket skulle leda till mindre störningar för boende. Skulle beläggningsgraderna öka ytterligare i framtiden kan det eventuellt finnas förutsättningar för en större gemensam parkeringsanläggning längst söderut i centrum.

Boendeparkering i Tingvallaområdet

I Tingvallaområdet visade inventeringen att gratisparkeringarna var belagda till 94 %. En sådan beläggningsgrad är problematisk för boende eftersom det ofta är svårt att hitta ledig plats. Sannolikt får många boende parkera ganska långt ifrån bostaden ibland. Dock finns det kapacitet på pendelparkeringen söder om spåret under morgon- och kvällstid. Räknar man in pendelparkeringen sjunker beläggningen till fullt acceptabla 80 % vid inventeringstillfället. Det bör med andra ord finnas goda förutsättningar för samnyttjande som en första åtgärd. Eventuellt kan det i framtiden finnas förutsättningar för ett P-hus på pendelparkeringen söder om spåret.

Pendelparkeringar vid Resecentrum

Pendelparkeringen söder om spåret är enligt inventeringen mer eller mindre fullbelagd under dagtid. I övrigt finns det gott om lediga platser på pendelparkeringen på norra sidan av spåret samt i Folkets park. Totalt sett var pendelparkeringarna belagda till högst 50 %. Lägst beläggning var vid Folkets park, vilket man kan förvänta sig då parkering där ger längst gångavstånd. Det råder idag inga kapacitetsproblem för pendelparkering vid Resecentrum.

Cykelparkeringar i centrum

Räkningen av beläggingsgrad på cykelparkeringarna vid Resecentrum har påvisat en underkapacitet hos parkeringen i Bergsslagsparken. Det är inte rimligt att överbeläggningen kan lösas genom att hänvisa till andra cykelställ i närheten eftersom de flesta cyklister sannolikt ansluter just till Bergslagsparken. Det verkar även finnas ett visst behov av att lämna cykeln under en längre tid här. Samtidigt saknas ramlåsning på det flesta platserna och man vet av tidigare erfarenhet att många cykelstölder sker i området. Ett låsbart cykelgarage någonstans i Bergslagsparken samt möjlighet till ramlåsning vid alla de olika cykelställerna runt Resecentrum hade förbättrat situationen. Alla cyklister har inte samma behov av låst utrymme, möjligtvis kan garaget kompletteras med låsboxar på andra ställen, t.ex. på pendelparkeringen på norra sidan av spåret.

Cykelparkeringarna på gågatan är i behov av upprustning och på sikt behöver det bli fler platser i centrum. Befintliga ställ bör kompletteras med platser som erbjuder ramlåsning, t.ex. i form av cykelpollare. En fortsatt utbyggnad med 5 % fler cykelplatser per år, enligt stadens befintliga mål, är en bra åtgärd för att förbättra parkeringssituationen för cyklister i centrum och för att möta ökat behov av platser.

Vem parkerar var?

De olika inventeringar som gjorts för bilparkering ger även en bild av i vilka syften de olika platserna används. Gator med parkeringsskiva samt parkeringshuset på Oden nyttjas främst av besökare till centrum och då i första hand av kunder till handeln. Längs Strandgatan och till viss del på Storgatan parkerar många arbetspendlare och i mån av ledig plats nyttjas även dessa parkeringsplatser av besökare till centrum. Besökarna kommer dock i regel senare under dagen vilket gör att parkeringarna sannolikt kommer vara upptagna i hög utsträckning. Nattetid parkerar boende i området på dessa gator. Pendelparkering vid Resecentrum används dagtid av pendlare och i begränsad utsträckning som boendeparkering under natten. Högskolans parkering används självfallet av studenter och besökare till högskolan vilket innebär att den under sommaren ofta har lägre beläggning.

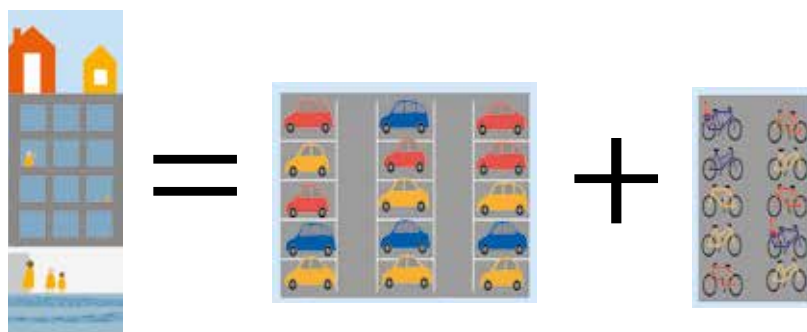


3. Aktivitetsdel

Parkeringsprogrammets aktivitetsdel innehåller en beskrivning av alla de aktiviteter kring parkeringsfrågorna som staden ska ta itu med. Aktiviteterna baseras på den bakgrund och nulägesbeskrivning som presenteras i tidigare kapitel.

Nya parkeringstal

Nya parkeringstal (P-tal) innebär en moderniserad syn på hur mycket parkeringar som staden anser ska anläggas i samband med ny- och ombyggnad. Filosofin bakom de nya talen är att respektive projekt ska tillgodose behovet för bilparkering på en nivå som motsvarar befintlig bebyggelse i det aktuella området. Men, om det finns trovärdiga förutsättningar i projektet att långsiktigt ersätta bilanvändandet med andra färdmedel ska detta uppmuntras. I så fall kan kravet på antal bilplatser för flerbostadshus sänkas. De nya P-talen innefattar även cykelparkering för att främja en ökad andel cykeltrafik.



De nya parkeringstalens omfattning och giltighet

De nya p-talen anger en miniminivå, det minsta antal parkeringar som ska säkerställas inom respektive projekt. De uttryckta talen i parkeringsprogrammet skall dock inte ses som en norm, utan en riktlinje som underlag till beslut. Det bör finnas utrymme för bedömning från fall till fall. Eventuella avsteg ska dock motiveras och dokumenteras.

Riktlinjerna är gällande vid nybyggnation och i skälig grad vid ändring av befintlig bebyggelse där bygglov krävs. I nya detaljplaner regleras de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs. Där kan även placering av parkeringsplatser eller förbud regleras (4 kap. 13 § PBL). I bygglovsskedet följs detaljplanen upp och plats för parkeringsplatser på tomten ska redovisas (8 kap. 9 §, punkt 4).

“P-talen är underlag till beslut - ingen norm

De nya p-talen omfattar bilparkering för flerbostadshus och verksamheter samt cykelparkering för motsvarande ändamål. Tal för bil i anslutning till verksamheter och skola samt tal för cykel är fasta. P-tal för bil vid flerbostadshus är däremot flexibla enligt en beräkningsmodell. Syftet med flexibla P-tal är att uppmuntra till andra mobilitetslösningar än bil. Flexibiliteten ligger i att antal bilparkeringsplatser kan justeras utifrån de specifika förutsättningarna för den aktuella platsen och projektet. Om förutsättningarna för andra färdmedel än bil är tillräckligt goda kan krav på antal parkeringsplatser sänkas. Förutsättningar som kan justera P-talet beror delvis på närheten till Trollhättans Resecentrum. Om avståndet från de aktuella bostäderna är mindre än 1000 m eller om restiden med buss är mindre än tio minuter anses gång, cykel och kollektivtrafik utgöra ett attraktivt alternativ för en stor andel boende. Sänkning kan även ske om byggherren satsar på alternativa lösningar som exempelvis bilpool eller särskilt attraktiv cykelparkering.

De fasta P-talen gäller tills vidare och ses över vid revidering av parkeringsprogrammet. Modellen för flexibla P-tal kan justeras fortlöpande i takt med att förutsättningar för bilinnehav och andra mobilitetslösningar förändras. Eventuella ändringar i modellen kan alltså ske utanför parkeringsprogrammet.

Modell för flexibla parkeringstal för flerbostadshus

Grundtalet i beräkningsmodellen för bostäder utgår från befintligt bilinnehav i det aktuella området. Grundtalet baseras på senaste statistik om bilinnehav och antal personer per bostad i respektive område. I områden där befintlig bebyggelse till stor del består av enbostadshus har grundtalet justerats för att bättre motsvara förutsättningarna för flerbostadshus. Observera att grundtalet är uttryckt i antal platser per bostad exklusive besöksparkering. Vad som är ett lämpligt antal besöksplatser utreds inom ramen för varje projekt och ska adderas till antal platser för boende. I de flesta fall förväntas antal besöksparkeringar räknas upp med ca 10 % utifrån grundtalet. Grundtalen visas i tabell A på nästa sida.

P-talet kan sänkas utifrån två parametrar; förutsättningar efter platsens läge i staden samt alternativa mobilitetslösningar som byggherren erbjuder de boende. Justeringar efter plats görs enligt kriterier i tabell B och justeringar efter alternativa mobilitetslösningar enligt tabell C, se sida 40. Justering efter läge görs i normalfallet för alla projekt där kriterierna uppfylls medan justering efter mobilitetslösningar är frivilliga och görs i samråd med byggherren. Det är upp till byggherren att påvisa den långsiktiga trovärdigheten i dessa mobilitetslösningar. En sådan redovisning är av särskild vikt i de fall projektet är lokaliserat i stadens mer perifera delar. Förutsättningar för plats utgår från restid med buss samt gång- och cykelavstånd till Resecentrum, se karta på sida 39. Att P-talet uttrycks i antal platser per bostad innebär att en generalisering av bostädernas storlek innefattas i modellen. Därför bör man för projekt där bostadens storlek i stor utsträckning avviker från normalfallet, exempelvis för studentlägenheter, göra en särskild utredning. Den genomsnittliga lägenheten kan uppskattas vara ca 80 m².

“p-talen baseras på senaste statistik över bilinnehav

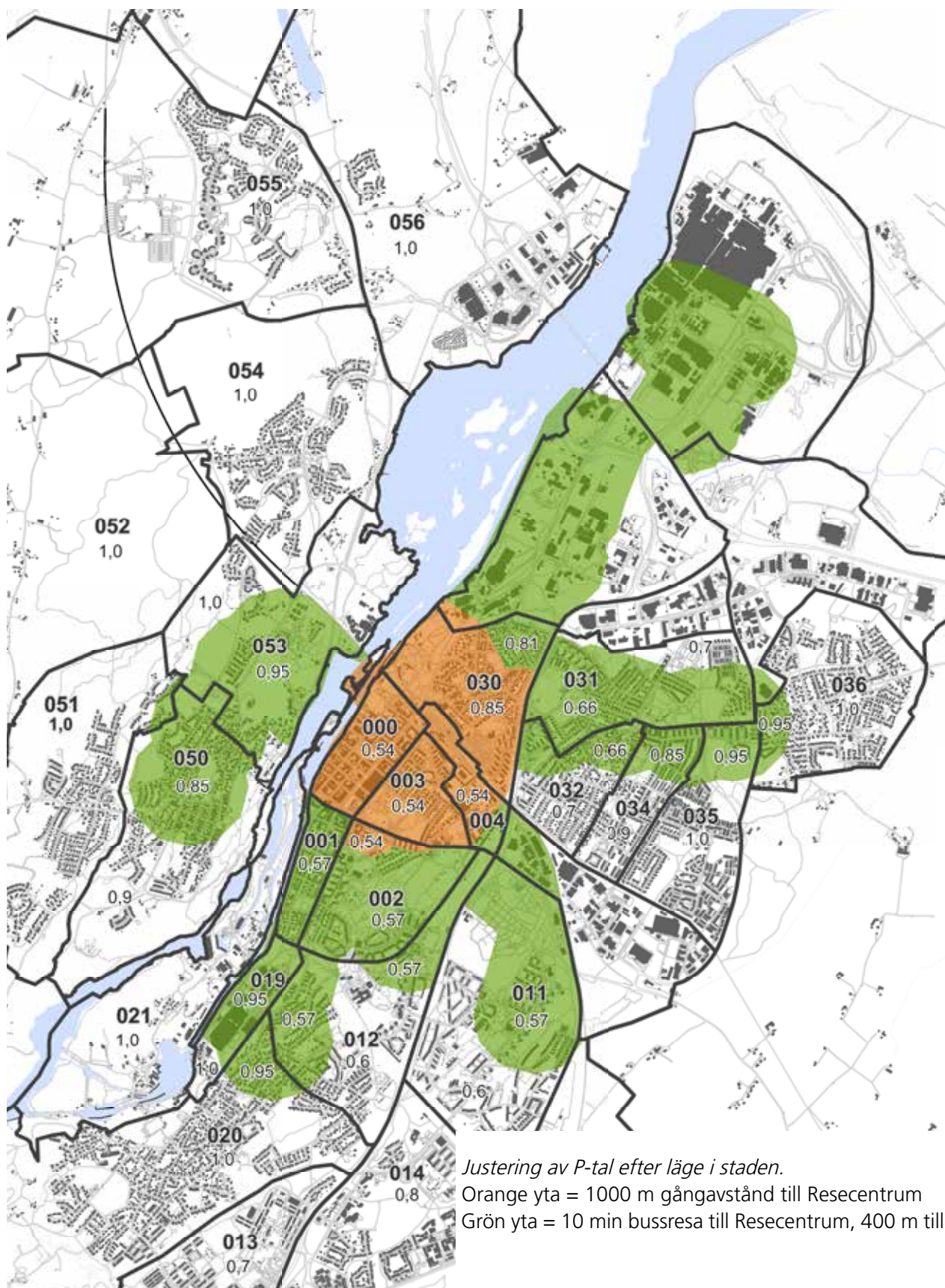
3. AKTIVITETSDEL

Tabell A. Parkeringstal för bil vid flerbostadshus, uttryckt i antal platser per bostad, exkl. besöksparkering.

Områdesnamn	Grundtal	Justering för läge*	Justering för mobilitetslösningar**
000 CENTRUM NORRA	0,6	-10 %	-5-15 %
001 CENTRUM SÖDRA	0,6	-5 %	-5-15 %
002 HJORTMOSSEN	0,6	-5-10 %	-5-15 %
003 TINGVALLA	0,6	-10 %	-5-15 %
004 TINGVALLA VERKS.	0,6	-5-10 %	-5-15 %
011 KRONOGÅRDEN	0,6	-0-5 %	-5-15 %
012 KARLSTORP	0,6	-0-5 %	-5-15 %
013 SYLTE	0,7	Ej möjligt.	-5-15 %
014 LEXTORP	0,8	Ej möjligt.	-5-15 %
019 NOHAB	1,0	-0-5 %	-5-15 %
020 SKOFTEBYN	1,0	-0-5 %	-5-15 %
021 VÄSTERGÄRDET	1,0	Ej möjligt.	-5-15 %
030 HJULKVARN	0,9	-5-10 %	-5-15 %
031 DANNEBACKEN	0,7	-0-5 %	-5-15 %
032 STAVRE	0,7	-0-5 %	-5-15 %
034 SANDHEM VÄSTRA	0,9	-0-5 %	-5-15 %
035 SANDHEM ÖSTRA	1,0	-0-5 %	-5-15 %
036 HALVORSTORP	1,0	-0-5 %	-5-15 %
050 STRÖMSLUND	0,9	-0-5 %	-5-15 %
051 TORSRED	1,0	Ej möjligt.	-5-15 %
052 EDSVID	1,0	Ej möjligt.	-5-15 %
053 KÄLLSTORP	1,0	-0-5 %	-5-15 %
054 BJÖRNDALEN	1,0	Ej möjligt.	-5-15 %
055 SKOGSHÖJDEN	1,0	Ej möjligt.	-5-15 %
056 ÖVERBY	1,0	Ej möjligt.	-5-15 %
Övriga tätorter/landsbygd	1,1	Ej möjligt.	Ej möjligt.

*Möjlighet och storlek på justering beror på läget i kommunen och inom det aktuella området, se indelning på nästa sida och kriterier i tabell B.

**Förutsätter att projektet klarar kriterierna enligt tabell C.



Justering av P-tal efter läge i staden.

Orange yta = 1000 m gångavstånd till Resecentrum

Grön yta = 10 min bussresa till Resecentrum, 400 m till hållplats

3. AKTIVITETSDEL

Se räkneexempel
i bilaga 1.

Tabell B. Justering av parkeringstal eller läge i staden.

Kriterier	Justering
1000 m gång-/cykelavstånd till Resecentrum	- 10 %
eller max 10 min bussresa till Resecentrum	- 5 %

Tabell C. Frivillig justering av parkeringstal för bil efter alternativa mobilitetslösningar.

Ambitions-nivå	Kriterier	Justering
Hög	Alla cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning. Minst 25 % av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel och tillhörande förvaringskåp för cykelhjälm, kläder etc. Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar. Bil-pool inom egna fastigheten eller i dess omedelbara närhet och med fem års betalt medlemskap.	-15 %
Medel	Minst 80 % av cykelplatserna utomhus har väderskydd. Samtliga har ramlåsning och belysning. Minst 10 % av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel och tillhörande förvaringskåp för cykelhjälm, kläder etc. Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar. Bil-pool inom 400 m från fastigheten.	- 10 %
Låg	Minst 60 % av cykelplatserna utomhus har väderskydd, samtliga har ramlåsning och belysning. Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar.	- 5 %

För att vara berättigad till justering av parkeringstalet ska byggherren redovisa att alternativa mobilitetslösningar är långsiktigt trovärdiga i projektet. Det är upp till staden att bedöma om justering är möjlig. Byggherrens åtagande ska avtalas och följas upp. Med möjlighet till laddning av elcykel menas att alla cyklar på aktuell andel av platserna kan laddas samtidigt. Förvaringskåp ska vara placerade i direkt anslutning till cykelparkering inomhus. Byggherren ska informera boende och nyinflyttade om bil-poolen. Bil-poolen ska vara i bruk vid inflyttning och bör vara placerad mer lättillgängligt än övrig bilparkering, helst i entréplan. Bil-poolen ska alltid bestå av minst två fordon.

Rekommendationer för möjlighet till laddning av elfordon

För att ytterligare främja hållbara färdmedel bör en andel av bilparkeringsplatserna vid flerbostadshus erbjuda möjlighet till laddning av elfordon. 10 % av boendeparkeringarna bör ha laddpunkt, och att ytterligare 20 % bör vara förberedda för installation av laddpunkt. För besöksparkering bör 5 % ha laddpunkt och ytterligare 10 % bör vara förberedda för framtida installation.

En laddpunkt bör nå en eller flera parkeringsplatser med en kontakt av typ 1 eller typ 2, och matas med minst 230 V och 16 A. En laddplats (en samling av laddpunkter) kan med fördel ha laststyrning för att minska effektbelastningen. Riktmärke vid laststyrning är att 400 V och 32 A förser upp till 10 laddpunkter. Med förberedelser för framtida laddpunkter menas att central är förberedd och att kabelstegar/tomrör har plats för tillkommande kablage mellan centralmatning och laddplats.

Parkeringstal för cykel i flerbostadshus

Förutsättningarna för cykeltrafik är goda i Trollhättans huvudort. Öster om älven är topografin flack utan längre backar. Större delen av bebyggelsen ligger inom fem km från centrum och Resecentrum. Statistik gör gällande att var tredje Trollhättebo som arbetspendlar gör det med cykel och enligt en resvaneundersökning från 2013 görs var femte resa i tätorten med cykel. Det är rimligt att anta att de flesta Trollhättebor äger en cykel var i genomsnitt. Staden har även uttalade mål om att öka cykeltrafikens andelar på biltrafikens bekostnad. Sammantaget ställer detta höga krav på cykelparkeringar, på både kvantitet och kvalitet. Parkeringstalen för cykel, tabell D, är framräknade utifrån ambition att skapa bra förutsättningar för cykel samt de genomsnittliga förhållanden som råder i befintlig bostadsbebyggelse i Trollhättan. P-talet för antal platser inomhus bygger på ambitionen att alla boende i snitt ska ha varsin cykelplats samt genomsnittliga förutsättningarna 1,71 boende per lägenhet och 80,2 m² BTA per lägenhet. P-talet för antal platser utomhus bygger på ambitionen att det för varje lägenhet ska finnas 0,5 platser utomhus. P-talen för antal cykelparkeringar inomhus och utomhus ska uppfyllas var för sig i samtliga projekt, om inte annat behov kan påvisas utifrån antal boende och yta per lägenhet. Eftersom bra cykelparkering är en viktig faktor för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel ska dock nivåerna gällande ambition alltid uppfyllas eller överträffas.

Tabell D. Parkeringstal för cykel per 1000 m² BTA inklusive besöksparkering, flerbostadshus

<u>Trollhättans huvudort</u>	<u>Övriga tätorter</u>
21 inomhus för boende	21 inomhus för boende
6 utomhus för boende och besökare	6 utomhus för boende och besökare

Krav är att cykelparkering inomhus ska följa Boverkets riktlinjer om utrymmets placering på max 25 m gångavstånd från entré och klara minimimåtten per cykel enligt SS 91 42 21.

Krav är att byggherren ska redovisa hur man tagit hänsyn till lämpligt utrymme för elcyklar och lastcyklar/cykelvagnar inomhus. Rekommendation är att minst 10% av platserna inomhus är anpassade till större cyklar och att man kan ladda elcykel på minst 25 % av platserna inomhus.

Krav är att byggherren redovisar hur man planerat för cykelparkering utomhus. Rekommendation är att samtliga cykelparkeringar utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning samt är placerade på max 25 m gångavstånd från entré. Gärna på en plats med naturlig övervakning i form av passerande människor och insyn. Om cykel- respektive bilparkeringens lokalisering måste prioriteras mot varandra bör man göra det enklare att använda cykeln.

3. AKTIVITETSDEL

Parkeringstal för verksamheter

P-tal för verksamheter gäller enligt tabell E och anges i antal platser per 1000 m². Talen är baserade på befintlig parkeringssituation, exempel på städer med liknande förutsättningar samt de ambitioner som uttrycks i stadens befintliga planeringsdokument. Bland annat tas hänsyn till att fler Trollhättebor ska se cykeln som förstahandsalternativet vid resor till centrum.

Tabell E. P-tal för verksamheter per 1000 m² BTA

Verksamhet	P-tal bil	P-tal cykel
Kontor	14	17
Industri	8	9
Handel, stadsbebyggelse	15	25*
Handel, externt lokaliserad	40	23
Förskola	13	16
Grundskola	7	30
Gymnasium	7	45
Högskola	14	45
Vård**	8	15

*Gäller i regel inte för butiker och restauranger i stadskärnan. Här är oftast den mest rationella lösningen att tillgodose behov av cykelparkering på allmän plats.

**Gäller ej Norra Älvsborgs Länssjukhus.

Allmänna rekommendationer för verksamheter:

- Cykelparkering bör placeras på max 25 m gångavstånd från entré.
- Cykelparkering bör placeras på en plats med naturlig övervakning i form av passerande människor och insyn.
- Cykelparkering för långtidsparkering bör förses med väderskydd. Samtliga bör ha ramlåsning och belysning.
- Utrymmen för förvaring av tillhörigheter vid cykelparkering bör finnas, detta gäller särskilt vid arbetsplatser.
- Det bör finnas möjlighet till dusch vid arbetsplatser.
- Behov att ladda elcykel bör tillgodoses. Gäller tex vid arbetsplatser om elcyklar används i tjänsten.
- Behov av parkeringsmöjligheter för lastcyklar/cykelvagnar bör tillgodoses, detta är av särskild vikt i anslutning till handel och förskola.

Utveckla metoden för parkeringsköp

I befintlig bebyggelse är det ofta brist på utrymme. Genom att tillämpa parkeringsköp kan fastighetsägare tillåtas tillgodose parkeringsbehoven på ytor utanför den egna fastigheten. Om flera fastigheter kan dela på en större parkeringsanläggning kan ytorna användas på ett effektivare sätt. I Trollhättan har parkeringsköp inte varit aktuellt sedan 90-talet och gällande bestämmelser har inte setts över sedan början av 80-talet. En avtalsmall med riktlinjer för parkeringsköp bör tas fram. Förhållningssättet bör vara att parkeringsköp inte är en rättighet, det är upp till staden att avgöra möjligheterna i respektive projekt.

Fler laddplatser för elfordon

Elfordon, både så kallade laddhybrider och rena elbilar, har hög energieffektivitet när de drivs på el. Energilagringen/uppladdningen av elfordon sker till 85 % vid bilens ordinarie parkeringsplats, vid hemmet eller företaget. Ska dessa fordon vara ett alternativ gentemot konventionella bilar är denna laddning nödvändig för ett ökat och rationellt brukande. Genom att erbjuda möjlighet att mot en förhöjd avgift använda en laddpunkt, högst 400 m från befintlig parkering, skapas förutsättningar för en större andel elfordon.

Enligt EU-direktiv bör medlemsstaterna säkerställa att laddningsplatser som är tillgängliga för allmänheten byggs upp med lämplig täckning. Som riktmärke bör antal laddplatser motsvara 0,1 per elbil. I Trollhättan finns idag 0,13 laddplatser per elbil. Enligt prognos över utvecklingen beräknas det dock finnas underskott på laddplatser från år 2020. Fler allmänna laddplatser behöver därför tillkomma. I snitt behövs 20-50 nya platser per år mellan 2021-2030. Alla dessa behöver inte nödvändigtvis vara kommunala, men dock allmänt tillgängliga.

Skapa goda förutsättningar för besök till centrala Trollhättan

Trollhättans Stad arbetar för att skapa en levande centrumkärna och parkeringsfrågorna är en viktig del i detta. Parkeringsplatserna i anslutning till handelsstråken bör prioriteras för besökare och det är viktigt att man vet var man kan parkera. Utvecklingen för tillgång till attraktiv parkering behöver följas upp. I dagsläget kan det inte anses finnas någon omfattande brist på besöksparkering till handeln, men skulle det bli det i framtiden kan det bli aktuellt att ta bort parkeringsskivan. Det finns exempel på att den missbrukas vilket gör att långtidsparkerade bilar blockerar platser för butikernas kunder. Att avgiftsbelägga de parkeringar som idag är gratis kan uppfattas som kontroversiellt. Detta eftersom jämförelser ofta görs med Överby köpcentrum där parkeringsavgifter saknas. I en stadskärna finns det sällan möjligheter att anlägga fler gatuparkeringar utan att det får en negativ effekt på andra stadsmiljökviteter, som gångstråk, uteserveringar, möblering och plantering. Den attraktiva och trivsamma miljön är en av stadskärnans fördelar gentemot externa köpcentra. Att avgiftsbelägga attraktiva parkeringsplatser innebär att de kommer att användas av de som mest behöver dem. Om platserna är lokaliserade i anslutning till handel är det kunderna som kommer att gynnas. Skulle det bli aktuellt med större förändringar av parkeringssituationen bör det i så fall genomföras i samråd med verksamheter och fastighetsägare i centrum. Även frågan om varuleveranser och logistiklösningar bör utredas genom samråd.

P-husen är idag en outnyttjad resurs. Den främsta anledningen till detta är med största sannolikhet att de är avgiftsbelagda med relativt hög taxa, medan gatuparkeringen är billigare eller gratis. Det kan även bero på att man inte är medveten om P-husens lokalisering. Det finns viss vägvisning idag men den behöver kompletteras med fler skyltar. Om beläggningen på besöksparkering i centrum ökar i framtiden kan det även bli aktuellt att satsa på dynamisk vägvisning, dvs. elektroniska skyltar som i realtid visar i vilka parkeringsanläggningar det finns lediga platser.

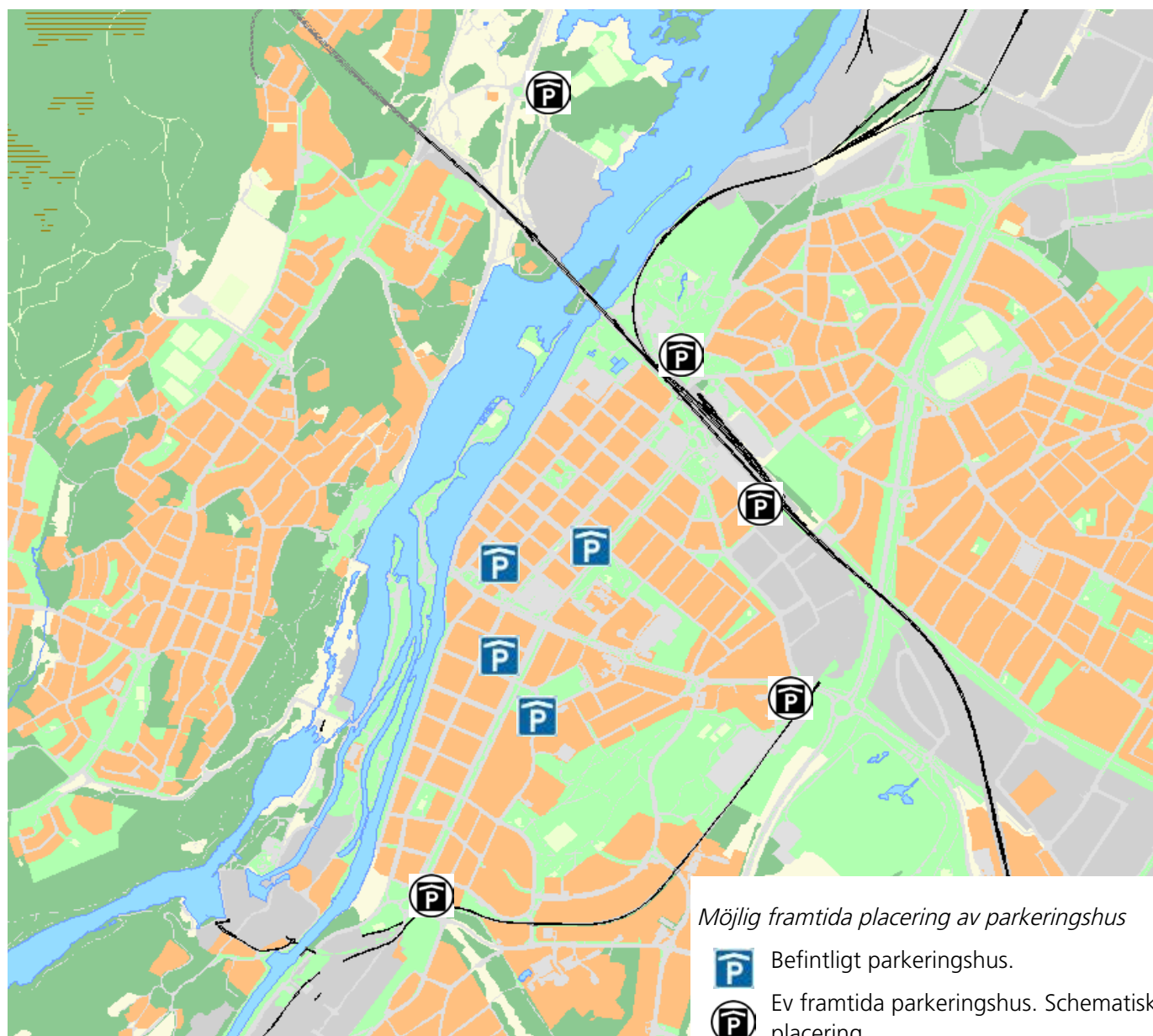
Det är önskvärt att fler Trollhättebor väljer att cykla till de centrala delarna av staden. Cykelställen bör därför bli bättre och fler. De bör möjliggöra plats för ex cykelkärria samt ha möjlighet att låsa fast cykeln i ramen vid långtidsparkering. Anslutande cykelstråk till centrum bör specialstuderas och förbättras vid behov.



3. AKTIVITETSDEL

Säkerställ framtida möjlighet till fler parkeringshus

För att möjliggöra förtätning i stadskärnan kan det på sikt behövas fler parkeringshus för att få effektiv markanvändning för boendeparkering. Befintliga tendenser till överbeläggning på gata skulle också kunna förbättras genom fler platser i P-hus. Strategisk placering kan därför vara längst söderut i centrum samt på pendelparkeringen söder om spårområdet vid Resecentrum. För besöksparkering kan det på längre sikt bli aktuellt att bygga på Oden med ytterligare en våning, ett P-hus vid Folkets park kan också tjänstgöra som samnyttjande anläggning för boende, besökare och pendlare. Större parkeringsanläggningar i centrumns periferi skulle kunna möjliggöra att man parkerar i utkanten av centrum och sedan går eller åker buss in till stadskärnan. Det skulle minska trafikbelastningen i centrum. Sett i ett längre framtidsperspektiv kan strategisk placering av P-hus därför vara vid Slättbergshallen i öster samt vid Vårviks rondellen i väster. Även om det kan dröja innan utbyggnad av fler P-hus blir aktuellt bör man redan idag säkerställa framtida möjlighet. Finansieringsfrågan och lönsamheten i anläggande av P-hus är också viktiga frågor som måste studeras och som är avgörande för framtida utbyggnad.



Fortsätt informera om parkering

Trollhättans Stad bör fortsätta informera invånare och besökare till Trollhättan om förutsättningarna för parkering och utveckla informationen där det behövs. Genom att tydligt informera om var och hur man parkerar på bästa sätt kan man i vissa avseenden förbättra parkeringssituationen och göra att parkörerna inte bryter mot regler och bestämmelser. I vissa fall kan det även handla om att förtydliga den fysiska miljön. Stadens olika turistmål och rekreationsområden är exempel på platser där lämplig plats för biluppställning kan behöva förtydligas. Större flöden av parkörer i centrum bör styras till de olika P-husen. En viktig del i informationsinsatserna är även att visa att det finns andra kvaliteter än biluppställning på de mest attraktiva platserna i staden. Sedan ett par år tillbaka ersätts parkeringsplatser på Strandgatan med yta för möten och vistelse tillfälligt under sommaren. Det är ett exempel på åtgärd som kan skapa acceptans för förändringar av parkeringsytor samtidigt som det stärker stadslivet. Kriterierna för de olika parkeringstillstånden som staden utfärdar bör även ses över och aktualiseras, även utifrån ekonomiska incitament.

Ny pendelparkering i södra delarna av Trollhättan

Det saknas idag en plats där personer som pendlar med bil söderut kan parkera vid samåkning. Platsen bör lokaliseras till de södra delarna av staden i anslutning till E45, på en plats där även kollektivtrafik och cykelvägar sammanstrålar. Pendelparkeringen bör innefatta cykelställ för långtidsparkering.

Förbättra cykelparkeringarna vid Resecentrum

I takt med att fler cyklar behövs fler och bättre möjligheter att stöldsäkert parkera cykeln. Vid Resecentrum är det idag trångt i vissa cykelställ och det sker många stölder. De befintliga cykelställen bör erbjuda ramlåsning, och det bör tillkomma ett låsbart garage där man kan låsa in sin cykel. Lämplig plats kan vara vid befintliga cykelställ i Bergslagsparken enligt bilden nedan. Kanske kan garaget även husera en cykelpool. NU-sjukvården har visat intresse för att hyra låsbart cykelutrymme vid stationen för att kunna erbjuda anställda vid NÄL tillgång till poolcyklar. Eventuellt bör man även komplettera med så kallade låsboxar, där cykel eller andra tillhörigheter kan låsas in individuellt. Det är rimligt att man får betala om man nyttjar garage eller låsbox, något som skulle kunna kopplas till Västtrafiks kort. Även övriga knutpunkter i kollektivtrafiken kan vara i behov av bättre cykelställ, exempelvis busshållplatser med högre antal påstigande. Därför behöver man genomföra en inventering av dessa platser.



3. AKTIVITETSDEL

Aktivitetslista

I tabellen nedan listas sammanfattningsvis de olika aktiviteter och mål som parkeringsprogrammet förordar. Aktiviteterna tar stöd i tidigare ställningstaganden i Trollhättans trafikstrategi. Beräknade kostnader redovisas och ansvarig förvaltning pekas ut.

SBF = Stadsbyggnadsförvaltningen

TvU = Tillväxt och Utveckling, Kommunstyrelsens förvaltning

UTB = Utbildningsförvaltningen

MF = Miljöförvaltningen

KFF = Kultur- och fritidsförvaltningen

TEAB = Trollhättan Energi AB

Ställningstagande från Trollhättan Trafikstrategi 2015	Aktivitet	Mål	Beräknad kostnad	Ansvarar Deltar
"Förtätningen ska göras med utgångspunkt i ökad andel hållbara transporter".	Använda flexibla P-tal för bilparkering vid flerbostadshus.	Infört under 2017.	Inom ram.	SBF TvU
	Uppdatera modellen för flexibla P-tal efter kollektivtrafikens utbyggnad.	Förändringar i förutsättningar bevakas enligt årlig rutin.	Inom ram.	TvU SBF
	Använda P-tal för cykel.	Infört under 2017.	Inom ram.	SBF TvU
"Den växande stadens trafik ska vara hållbar med prioriteringsordningen gång/cykel, kollektivtrafik, bil".	Byta ut undermåliga cykelställ för långtidsparkering till ställ med tak och ramlåsning.	Ca 20 platser per år.	75 000 kr årligen.	SBF
	Inventera cykelparkeringar vid busshållplatser.	Genomfört 2017.	Inom ram.	SBF
	Främja samåkning vid arbetspendling söderut genom att anlägga en pendelparkering i södra huvudorten.	Färdigställt 2019.	1 000 000 kr.	SBF TvU
	Rensa bort eventuella övergivna cyklar i offentliga cykelställ.	Månadsvis kontroll.	Inom ram.	SBF
	Samverka med Västtrafik för att komplettera busshållplatser med bra cykelställ och cykelanslutningar.	Frågan bevakas vid varje ombyggnad.	Inom ram.	SBF TvU

3. AKTIVITETSDEL

"För Trollhätteborna ska förstahandsvalet för resor i och till centrum vara med hållbara färdmedel".	Anlägga låsbart cykelgarage och/eller cykelboxar vid Resecentrum.	Färdigställt 2017.	600 000 kr.	SBF
	Inventera beläggningsgraden på cykelparkeringar vid Resecentrum för att följa utvecklingen.	Månadsvis.	Inom ram.	SBF
	Motverka cykelstölder vid Resecentrum med förbättring av befintliga cykelställ.	Färdigställs 2017.	150 000 kr.	SBF
	Säkerställa framtida möjlighet till P-hus i utkanten av centrumkärnan för arbetsplatsparkering.	Detaljplanering klar 2018.	Inom ram.	SBF TvU
"Trafikplaneringen ska främja förtätningsprincipen".	Möjliggöra framtida nybyggnation av P-hus i centrum.	Löpande detaljplanering, start 2017.	Inom ram	SBF TvU
	Ta fram riktlinjer och avtalsmall för parkeringsköp.	Färdigställt 2017.	Inom ram.	TvU Tomt AB
"Det ska finnas en balans mellan god tillgång till bilparkering och effektiv markanvändning".	Tillfälligt ersätta en mindre parkeringsyta i centrum med andra stadsmiljökvantiteter som ex mötesplats och café/servering.	Ett projekt årligen.	100 000 kr årligen.	SBF
	Effektivisera städdagsregleringen i södra centrum.	Färdigställs 2017.	50 000 kr.	SBF
	Utreda förutsättningar för att ev ersätta parkeringsskiva med avgiftsbelagd parkering i syfte att skapa större rotation på besöksplatser.	Utredning i samverkan med fastighetsägare och näringsliv klar 2018.	Inom ram.	SBF
	Se över kriterier för parkeringstillstånd.	Klart 2018.	Inom ram.	SBF
	Ta fram en plan för att markera parkeringsrutor i norra och södra centrum för att förtydliga lämplig parkeringsplats.	Klart 2017.	Inom ram.	SBF

3. AKTIVITETSDEL

"Alla ska kunna ta del av trafiksystemet".	Säkerställa tillgång till parkering för rörelsehindrade.	Tillgång till plats för samtliga kvarter i centrum och för större offentliga målpunkter.	Inom ram.	SBF
	Skapa fler MC-parkeringar i centrum.	Frågan bevakas vid varje ombyggnadsprojekt.	Inom resp. projekts ram.	SBF
	Informera om var och hur man parkerar på bästa sätt, ex om SMS-parkering.	Kontinuerligt.	Inom ram.	SBF
"Trafiken ska planeras för ett levande centrum".	Tydliggöra lokalisering och vägvisning till större parkeringsanläggningar i centrum.	Statisk vägvisning förbättrad senast 2018.	150 000 kr.	SBF
	Ta fram förslag på dynamisk vägvisning (elektroniska skyltar) till större parkeringsanläggningar.	Klart 2018.	75 000 kr.	SBF
	Inventera belägningsgraden på parkeringar i centrum för att följa utvecklingen för bilparkering.	Två gånger per år.	Inom ram.	SBF
	Utöka antalet offentliga cykelparkeringar i centrumkärnan.	Öka med 5 % årligen.	50 000 kr årligen.	SBF
	Förbättra cykelparkeringarna på gågatan.	Samordnas med övrig upprustning av Kungsgatan.	Inom projektets ram.	SBF
"Barn och ungdomars perspektiv ska finnas med i all trafikplanering".	Samverka kring parkeringssituationen vid skolor för en säker och trygg miljö.	Kontinuerligt.	Inom ram.	UTB Tomt AB SBF

"Trafiksystemet ska möjliggöra effektiva, säkra och pålitliga godstransporter"	Ta fram logistiklösningar för varuleveranser i centrumkärnan.	Utredning klar 2019.	150 000 tkr.	SBF TvU
"Vi ska minska trafikens negativa påverkan på miljön".	Utforma större parkeringsanläggningar med fördröjande/renande dagvattenlösningar .	Frågan bevakas vid varje ombyggnadsprojekt.	Inom resp. projekts ram.	SBF TvU MF
	Utred möjligheter att erbjuda företag, organisationer och privatpersoner med förhyrd parkering en laddpunkt, högst 400 m från befintlig parkering, mot en förhöjd parkeringsavgift.	Färdigställt 2017.	Inom ram.	TvU Tomt AB Eidar TEAB
	Samverka för att utöka antalet publika laddplatser för elfordon.	Minst 0,1 laddplatser per elbil i kommunen.	Inom ram (fram till 2020, sedan behövs tillskott).	TvU SBF TEAB
"Trafiksystemet ska främja Trollhättan som besöksmål".	Samverka för bättre parkeringsmöjligheter för besök till fall- och slussområdet. Både för bil och cykel.	Klart 2020.	250 000 kr.	SBF TomtAB Sjöfarts- verket
	Anlägg fler cykelparkeringar etc. vid större parker och lekplatser.	En park/plats per år.	50 000 kr.	SBF
	Förtydliga lämplig plats för biluppställning och anlägg cykelparkering med ramlåsning vid utpekade rekreationsområden.	Klart 2019.	250 000 kr.	KFF SBF

Parkeringsprogrammets aktualitet

Parkeringsprogrammet bör revideras vid behov och kan förväntas vara tillämpligt till ca år 2021. Den flexibla modellen för parkeringstal för flerbostadshus bör ses över med jämna mellanrum, minst vid varje ny mandatperiod. Vid behov bör modellen justeras efter nya förutsättningar kring bilägande och alternativa mobilitetslösningar. En viss justering av de flexibla parkeringstalen kan förväntas ske utanför parkeringsprogrammets ramar. En reviderad version av parkeringsprogrammet godkänns av Byggnads- och Trafiknämnden och antas av Kommunfullmäktige.

BILAGA 1. RÄKNEEXEMPEL P-TAL FLERBOSTADSHUS

Exempel: P-tal ska tas fram för ett flerbostadshus placerat i Hjortmossen med 50 lägenheter och 5000 m² BTA.

Beräkning P-tal för bil:

Tabell A visar att grundtalet är 0,6 platser/bostad.

Karta på sida 39 visar att den aktuella platsen ligger inom grönt område, dvs grundtalet kan räknas ner med 5 %. Byggherren har åtagit sig att uppfylla kriterierna för högsta ambitionsnivå enligt tabell C, vilket ger en reduktion med 15 %. Platser för besökare kan enligt schablon beräknas vara 10 % av grundtalet.

P-tal för boende blir $0,6 - 0,6 \times 0,05 - 0,6 \times 0,15 = 0,6 - 0,03 - 0,09 = 0,48$ platser per bostad, som är $0,48 \times 50 = 24$ platser. Detta är miniminivån.

P-tal för besökande blir $0,6 \times 0,1 = 0,06$ platser per bostad, som är $0,06 \times 50 = 3$ platser som minimum.

Med denna ambitionsnivå ska bilpoolen vara placerad inom fastigheten. Minst två bilar ska finnas.

Beräkning P-tal för cykel:

Tabell D ger att antal platser inomhus ska vara 21 / 1000 m² BTA och antal utomhus 6 / 1000 m² BTA.

Enligt tabellen blir antal platser inomhus $21 \times 5000 / 1000 = 105$, antal platser utomhus blir $6 \times 5000 / 1000 = 30$. Detta är minsta antal som ska anordnas.

Eftersom byggherren åtagit sig att klara högsta ambitionsnivå enligt tabell C ska alla 30 av utomhusplatserna ha väderskydd, ramlåsning och belysning.

Inomhus ska $0,25 \times 105 = 27$ platser ha möjlighet att ladda elcykel och ha ett tillhörande förvaringsskåp.

Antal platser som är anpassade till större lastcyklar/cykelvagnar ska vara $0,1 \times 105 = 11$. Dessa platser fördelas inomhus och utomhus på lämpligt sätt.

P-talet för bil utan reduktion för alternativa mobilitetslösningar hade varit $(0,6 - 0,6 \times 0,05) \times 50 = 29$ platser för boende samt $0,6 \times 0,1 \times 50 = 3$ platser för besökande. Totalt 32 platser. Om byggherren av någon anledning inte genomför avtalat åtagande för reduktion saknas det alltså $32 - 24 - 3 = 5$ bilplatser. Staden kommer i ett sådant fall kräva att åtagandet slutförs alternativt att dessa fem bilplatser tillskapas.



P A R K E R I N G S P R O G R A M 2 0 1 6

www.trollhattan.se



Trollhättans Stad