

Tranås kommun

Parkeringsstrategi Tranås

Uppdragsnr: 1074044 Version: 1.0 Datum: 2022-03-14



Uppdragsgivare:	Tranås kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson:	Björn Gustafsson
Konsult:	Norconsult AB, Hjälmaregatan 3, 211 18 Malmö
Uppdragsledare:	Stefan Krii
Teknikansvarig:	Kajsa Ahlström/Jonas Bengtsson
Handläggare:	Kajsa Ahlström

1.0	2022-03-14	Färdig handling	KA	SK	BG
0.9	2022-02-15	Granskningsversion	KA/SK		
0.6	2021-10-26	Arbetsmaterial	KA/SK		
0.5	2021-10-04	Arbetsmaterial	KA/SK		
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Sammanfattning

Norconsult fick under våren 2021 i uppdrag att ta fram en parkeringsstrategi och parkeringsnorm för Tranås kommun. Detta dokument består av parkeringsstrategin för Tranås kommun. Parkeringsnormen återfinns i separat dokument.

Parkeringsstrategin beskriver hur kommunen på ett övergripande plan kan arbeta med parkering och beskriver nödvändiga prioriteringar samt syftar till att stödja utvecklingen mot en attraktiv kommun. Parkeringsstrategin kan sammanfattas till tre huvudstrategier som ska agera vägledande i arbetet med parkerings- och mobilitetsfrågor i Tranås kommun:

- God sammanvägd tillgänglighet och ökad samverkan i planering.
- Attraktiv miljö i det offentliga rummet.
- Effektivare markanvändning och främja hållbart resande.

Respektive huvudstrategi har sedan konkretiserats i ett antal olika punkter. För att kunna arbeta vidare med dessa prioriteringar och slutligen konkretisera dessa till en parkeringsnorm har det identifierats ett behov av en zonindelning. I strategin presenteras därför ett förslag på zonindelning som ska ligga till grund för framtagandet av parkeringsnormen. Följande parkeringszoner föreslås för Tranås kommun:

- Zon A – Tranås centrum.
- Zon B – Tranås tätort.
- Zon C – Övriga orter och landsbygd.

I parkeringsnormen anges sedan parkeringstal för de olika zonerna.

Begrepp och definitioner

Allmän platsmark	Ett område som är avsett för ett gemensamt behov (exempelvis gata, torg eller park).
Beläggningsgrad	Hur stor andel av det tillgängliga parkeringsutbudet som nyttjas vid ett visst tillfälle.
BTA	Bruttoarea.
Gatuparkering	Parkering på gata på allmän platsmark eller allmän väg.
Infartsparkering	Samma princip som pendelparkering men anläggs utanför stadskärnan i kollektivtrafikhärläge. Möjliggör byte från bil till kollektivtrafik alternativt samåkning.
Kvartersmark	All mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde.
Parkeringsanläggning	Samlingsnamn för parkeringsgarage, parkeringshus eller parkeringsdäck.
Parkeringsköp	Fastighetsägaren bekostar anordnandet av parkeringsplatser inom en annan fastighet.
Pendelparkering	Parkering i kollektivtrafikhärläge för byte från bil till kollektivtrafik.
PBL	Plan- och bygglagen.
Söktrafik	Avser den trafik som uppstår då trafikanten letar efter en ledig parkeringsplats.
Tillgänglighet	Den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av.

Innehåll

1	Inledning	6
1.1	Bakgrund	6
1.2	Syfte	6
1.3	Avgränsningar	6
1.4	Genomförande	6
2	Förutsättningar	7
2.1	Lagstöd	7
2.2	Ansvar och möjlighet att anordna parkering	8
2.3	Nulägesbeskrivning	8
3	Parkeringsstrategins utgångspunkter	12
3.1	Hållbarhet och parkering	12
3.2	Nyttjande av parkering och olika parkeringsändamål	13
3.3	Styrmedel	15
3.4	Parkering och handel	19
3.5	Trender och framtidens mobilitet	20
4	Kommunala mål	22
4.1	Översiktsplan för Tranås	22
4.2	Stadsvision	22
4.3	Tranås cykelstrategi	22
5	Parkeringsstrategier	23
5.1	God sammanvägd tillgänglighet och ökad samverkan i planering	23
5.2	Attraktiv miljö i det offentliga rummet	24
5.3	Effektivare markanvändning och främja hållbart resande	25
6	Tillämpning av strategin	26
6.1	Parkeringszoner	26
6.2	Förslag till parkeringsreglering	29
6.2.1	<i>Zon A – reglering</i>	29
6.2.2	<i>Zon B – reglering</i>	30
6.2.3	<i>Zon C – reglering</i>	30
6.2.4	<i>Miljöparkering</i>	30
6.3	Flexibel parkeringsnorm	31
7	Referenser	32

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Parkering har en stor betydelse för utvecklingen i Tranås kommun då parkering påverkar alltifrån tillgänglighet och färdmedelsfördelning till hur attraktivt och levande centrum- samt bostadsmiljöer upplevs. Parkering är därmed ett mycket viktigt verktyg att arbeta med i planeringen för att nå en önskvärd utveckling av kommunen.

Beläggningen på de centrala parkeringarna i Tranås har ökat de senaste åren och ligger på en förhållandevis hög nivå, vilket innebär att det kan upplevas som svårt att hitta en ledig parkeringsplats under vissa tider på dygnet. Kommunen hade tidigare parkeringsavgifter i centrum men detta togs bort 1 januari 2015. Tranås kommun har därför sett behov av en parkeringsstrategi som tar kommunen från en prognosstyrd planering till målstyrd planering. Parkeringsplatser har inget självändamål utan är endast en del av en förflyttning för att exempelvis handla, arbeta eller bo. För att uppnå attraktiva miljöer samt en attraktiv stadsmiljö är det viktigt att kommunen intar en aktiv roll i planeringen av parkering.

Som underlag till parkeringsstrategin har samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram en utredning innehållandes omvärldsbevakning och en nulägesanalys (Tranås kommun, 2020a). Utredningen ligger till grund för den framtagna parkeringsstrategin.

1.2 Syfte

Parkeringsstrategin syftar till att beskriva en inriktning för planeringen av parkering i kommunen. Strategin är en del av kommunens arbete för en hållbar utveckling och innehåller riktlinjer för hur parkering ska kunna användas som ett verktyg för att nå önskvärd utveckling.

Parkeringsstrategin beskriver hur kommunen på ett övergripande plan kan arbeta med parkering och beskriver nödvändiga prioriteringar samt syftar till att stödja utvecklingen mot en attraktiv kommun. Parkeringsstrategin kompletteras även av en parkeringsnorm som mer konkret beskriver behovet av parkeringsplatser för olika typer av användning. Parkeringsnormen är en konkretisering av strategin.

1.3 Avgränsningar

Parkeringsstrategin omfattar hela Tranås kommun men fokus ligger på Tranås tätort eftersom det i tätorten finns större utmaningar avseende parkering. Strategin omfattar både cykel- och biltrafik samt berör även i viss mån parkering för andra fordonstyper. Inom ramen för parkeringsstrategin har ingen inventering av befintliga parkeringar genomförts utan det hänvisas i stället till den inventering som återfinns i kommunens parkeringsutredning (Tranås kommun, 2020a).

1.4 Genomförande

Parkeringsstrategin och tillhörande parkeringsnorm har tagits fram av Norconsult på uppdrag av Tranås kommun. Två workshopar har genomförts tillsammans med Tranås kommun där kommunstyrelsens och nämndernas presidier samt nyckelpersoner inom respektive förvaltning och företrädare för Tranås kommuns bolag närvarade. Den första workshopen genomfördes 27 maj 2021 och behandlade befintlig situation och mål för uppdraget. Den andra workshopen genomfördes den 24 september 2021 och syftade till att förankra parkeringsstrategin samt diskutera upplägget av parkeringsnormen.

Parkeringsstrategin och parkeringsnormen har varit på remiss under februari-mars 2022 och avses antas politiskt i maj 2022.

2 Förutsättningar

2.1 Lagstöd

Plan – och bygglagen

I plan- och bygglagen finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer (1 kap 1 §). Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag (1 kap 2 §).

Plan- och bygglagen anger i 8 kap 9 § att en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. I 8 kap 10 § anges att det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd. I 8 kap. 12 § anges att detta även i skälig utsträckning ska tillämpas på allmänna platser och på områden för andra anläggningar än byggnader.

Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner räknas både bilar och cyklar som fordon.

Det pågår sedan 2017 en process med att se över delar av plan- och bygglagen. Översynen syftar till att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet med ett ökat fokus på olika mobilitets- och transportlösningar. Detta innebär att förändringar i plan- och bygglagen kan komma att genomföras inom de närmsta åren.

Kommunallagen

Enligt kommunallagens likställighetsprincip ska kommunen behandla sina invånare lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat (2 kap. 3 §). I kommunens arbete med parkering och mobilitetsåtgärder är likställighetsprincipen en viktig utgångspunkt då bedömning om lämpligt utrymme för parkering kan ge konsekvenser för enskilda fastighetsägare i form av exempelvis byggkostnader, möjlig byggrätt och fastighetsvärde.

Tillgänglighet för rörelsehindrade

En angoringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (BFS 2014:3, BBR avsnitt 3:1). Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov.

2.2 Ansvar och möjlighet att anordna parkering

Varje fastighetsägare är skyldig att anordna parkering för sin fastighets behov för bilar och cyklar. Kommunen har dock det övergripande ansvaret för planeringen av mark- och vattenanvändningen, och är inför bygglov skyldig att se till att kravet om möjlighet till parkering uppfylls. Parkering kan anordnas på allmän platsmark eller kvartersmark.

Allmän platsmark

Med allmän platsmark avses ett område som är avsett för ett gemensamt behov (exempelvis gata, torg eller park). Parkering på allmän platsmark ska vara tillgängligt för allmänheten och får endast upplåtas för enskilt bruk under en kortare tid. Kommunen ansvarar för att reglera parkering på allmän platsmark och parkering föreskrivs med lokala trafikföreskrift (LTF).

Kvartersmark

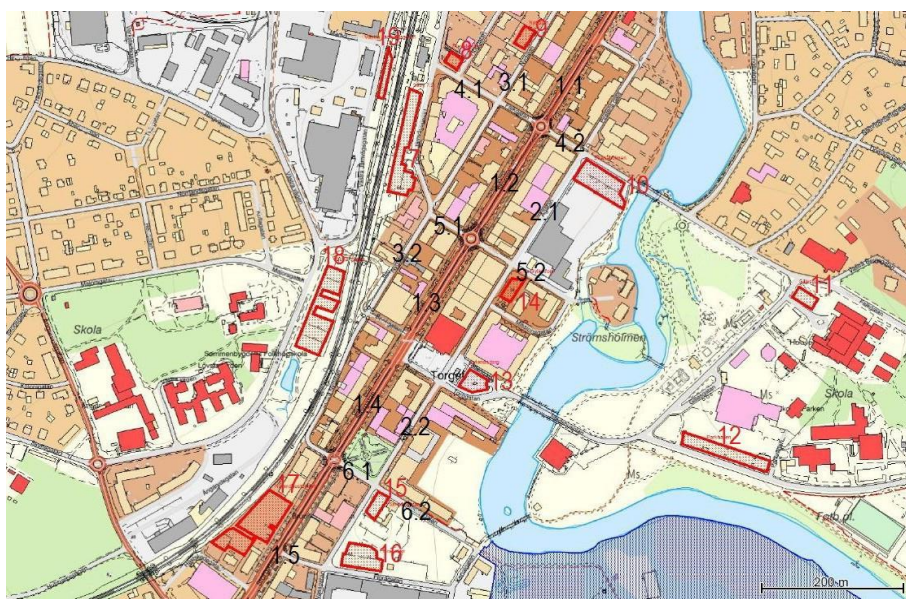
Med kvartersmark avses all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde. Parkering på kvartersmark behöver inte vara tillgänglig för allmänheten och kan till exempel fungera som boendeparkering till ett flerbostadshus. På kvartersmark avgör markägaren vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de allmänna bestämmelserna.

2.3 Nulägesbeskrivning

Parkeringsstrategin omfattar hela Tranås kommun men fokus ligger på Tranås tätort eftersom det i tätorten finns störst utmaningar avseende parkering. Nulägesbeskrivningen nedan fokuserar därför på tätorten.

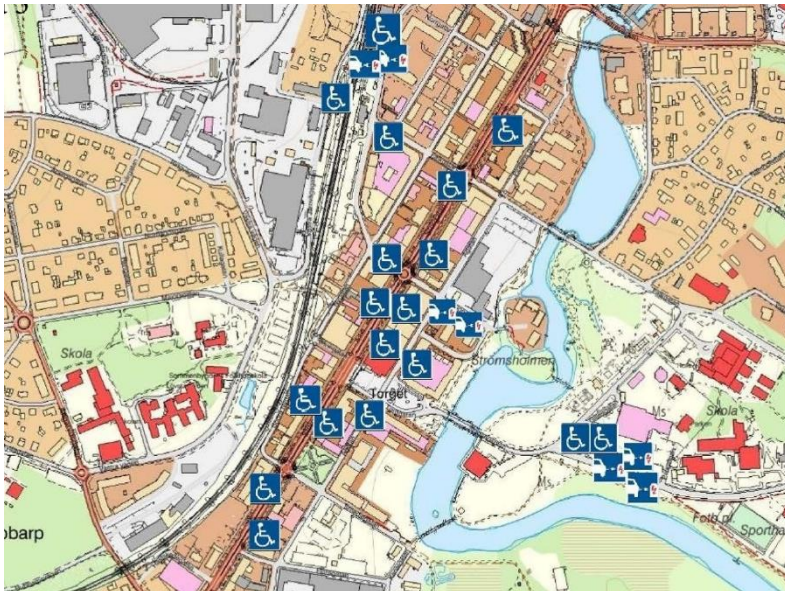
Befintlig parkering

I centrala Tranås finns i dagsläget drygt 1 200 parkeringsplatser på kommunal mark, varav knappt 1 100 är tillgängliga för allmänheten. I centrala Tranås finns även drygt 500 cykelparkeringsplatser. Ungefär 250 platser finns vid och i närheten av järnvägsstationen och övriga finns utmed Storgatan. I den utredning som samhällsbyggnadsförvaltningen har genomfört finns en översiktlig inventering av befintlig parkering i Tranås centrum (Tranås kommun, 2020a). Ingen ytterligare inventering har genomförts. I *Figur 1* ses en översikt av befintliga parkeringsplatser i centrala Tranås.



Figur 1. Parkeringsplatser i centrala Tranås (Tranås, 2020a).

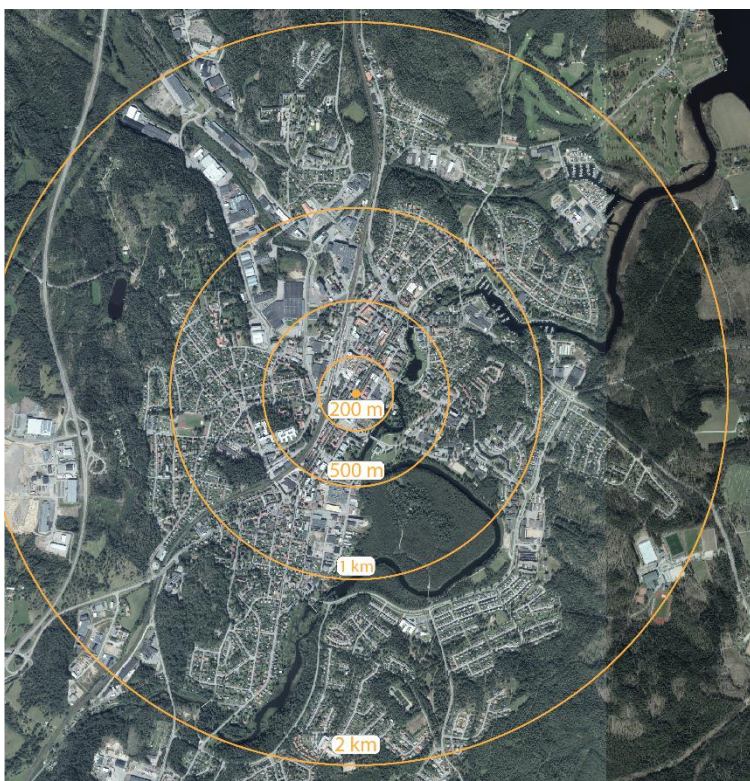
Även parkeringsplatser för rörelsehindrade samt laddplatser i centrala Tranås har inventerats, se *Figur 2*.



Figur 2. Parkeringsplatser för rörelsehindrade samt laddplatser i centrala Tranås (Tranås, 2020a).

Närhet och korta avstånd

Tranås tätort präglas av närhet och inom tätorten är det korta avstånd med stora möjlighet att välja andra färdmedel än bil. I *Figur 3* ses avstånd från centrum markerat med olika radier.

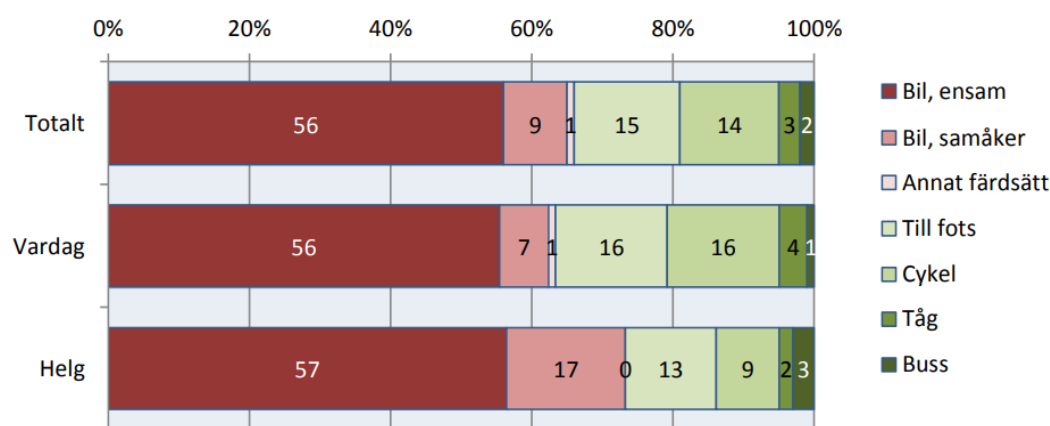


Figur 3. Avstånd från Tranås centrum (Bakgrundkarta: Lantmäteriet, 2021).

Utifrån *Figur 3* framgår det tydligt att stora delar av tätorten är beläget inom 1 kilometer från centrum. Inom 2 kilometer från centrum nås nästan hela tätorten. Detta ger stora möjligheter att ersätta korta bilresor med gång- eller cykeltrafik.

Resvanor

Det finns viss tillgänglig statistik avseende resvanorna i Tranås kommun. Den kommuntäckande statistiken är från år 2012 men anses fortfarande kunna ge en uppfattning om hur resvanorna ser ut i kommunen som stort. I *Figur 4* redovisas invånarnas färdmedelsfördelning. Bil är det i särklass vanligaste färdmedelsvalet för invånarna i kommunen och utgör 67 procent av resorna (Trafikverket, 2012a). Gång- och cykeltrafik står enligt undersökningen för 15 respektive 14 procent.



Figur 4. Resornas fördelning (antal resor) mellan olika huvudfärdmedel (Trafikverket, 2012a).

En nyare men mindre resvaneanalys genomfördes år 2018 bland Tranås kommuns anställda (Tranås kommun, 2018). Resvaneanalysen studerade de anställdas resor till arbetet och av analysen framgår följande:

- 56 % arbetspendlade med bil som förare till arbetet.
- 26 % cyklade på vanlig cykel till arbetet.
- 14 % gick till arbetet.
- 6 % reste med kollektivtrafik till arbetet.
- 5 % samåkade i bil till arbetet.
- 2 % cyklade på elcykel till arbetet.
- 1 % nyttjade infartsparkering.

Kommentar: Observera att denna resvaneanalys redovisar andel medarbetare som väljer de olika färdmedlen och att summa av procentsatserna i listan ovan är 110 procent. Denna analys kan således inte jämföras direkt mot resvaneundersökningen för hela kommunen.

I resvaneanalysen framkom även att 39 % av bilisterna som reser med bil till arbetet fem dagar i veckan har mindre än 5 kilometer till sin arbetsplats (Tranås kommun, 2018). Utifrån resvanorna kan det konstateras att det finns potential för kommunen att arbeta mot ett mer hållbart resande med ökad andel gång-, cykel och kollektivtrafikresor.

Fordonsinnehav och biltäthet

Enligt statistik från SCB (Statistiska centralbyrån) bodde det i slutet av år 2020 cirka 18 900 personer i Tranås kommun. Av dessa bor cirka 45% i småhus (en- och tvåfamiljshus), 46 % i flerbostadshus och 2,5% bor i specialbostäder. Resterande hushåll saknas det uppgifter för eller kategoriseras som övrigt (SCB, 2021a).

År 2020 i Tranås kommun fanns det 411 bilar/1000 invånare eller cirka 0,4 bilar per person (SCB, 2021b). Av dessa är en klar majoritet bensin- eller dieseldrivna. Cirka 3% av bilinnehavet i Tranås kommun utgjordes år 2020 av elbilar, elhybrider eller laddhybrider. Etanolbilar utgjorde cirka 0,5% av bilbeståndet och 0,4% utgjordes av gasbilar.

I *Tabell 1* visas boendetäthet samt biltäthet per boendeform. Observera att beräkningarna i tabellen ej har tagit hänsyn till att biltätheten kan variera mellan de olika boendeformerna.

Tabell 1. Beräknad boendetäthet och biltäthet.

** Beräknat genomsnitt utifrån tillgänglig statistik avseende boende och hushållstorlek (SCB, 2021a).*

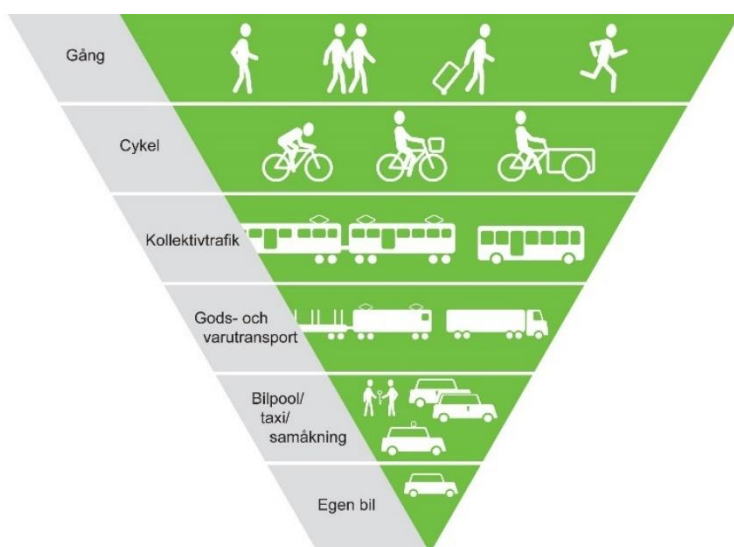
Boendeform	Boendetäthet*	Biltäthet per hushåll
En- och tvåbostadshus	2,6	1,1
Flerbostadshus	1,7	0,7

3 Parkeringsstrategins utgångspunkter

3.1 Hållbarhet och parkering

Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönster (Boverket, 2020a). Parkeringsstrategin bör därför ge förutsättningar för ett minskat parkeringsbehov och en ökad andel hållbara transporter.

Störst tillgänglighet för flest personer uppnås genom satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa trafikslag ger upphov till minst klimatpåverkan och bör prioriteras i planeringen. I *Figur 5* visas den prioritering av trafikslag som tillämpas för minskad klimatpåverkan och för att uppnå en ökad andel hållbara transporter.



Figur 5. Prioritering av trafikslag (Boverket, 2020b).

Parkeringsstrategin bör därför utgå från en prioritering av trafikslag enligt ovan. Utgångspunkten bör således vara en målstyrd planering utifrån mål om ökad andel hållbara resor. Parkering har dock inte enbart betydelse för människors färdmedelsval utan parkering har även en stor betydelse för att skapa ett hållbart och attraktivt centrum. En parkeringsplats på kvartersmark upptar med anslutningar cirka 25 kvadratmeter och gatuparkering upptar i genomsnitt cirka 15 kvadratmeter per parkeringsplats. Parkering tar således stora ytor i anspråk och denna mark kan inte nyttjas för andra ändamål. I rapporten *Framtiden för parkering och nya bostäder* konstateras att det i Sverige sannolikt finns mer parkeringsytan än boyta (Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen, 2020). Att se över utbudet av parkeringsplatser är därför en viktig del i att åstadkomma en mer attraktiv och hållbar kommun.

Parkering är dessutom kostsamt att anlägga. I forskningsprojektet MO-BO beräknades de ekonomiska konsekvenserna av parkeringskostnader och det konstaterades att parkeringskraven ökar byggkostnaderna med cirka 15 procent (Theory into Practice, 2019). Det finns därför även ett starkt ekonomiskt incitament för byggherrar att arbeta aktivt med parkeringsfrågor och främja resor med de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Parkering behöver därför nyttjas som ett styrmedel i planeringen för att främja en hållbar utveckling.

3.2 Nyttjande av parkering och olika parkeringsändamål

För att kunna använda parkering som ett styrmedel behöver olika typer av parkering analyseras och förklaras. Nedan beskrivs nyttjande av parkering och olika parkeringsändamål.

Boendeparkering

Med boendeparkering avses parkering vid den egna bostaden. Utgångspunkten är att boendeparkering ska anläggas inom den egna fastigheten på kvartersmark. Om det inte är möjligt kan boendeparkering anordnas på allmän platsmark. Dock bör parkering på gatumark i första hand användas för besökande, parkering för rörelsehindrade och för ändamålsplatser som till exempel för lastning och lossning. Ett längre avstånd från bostaden till parkeringsplatsen påverkar den totala restiden och kan medföra att bilen blir då mindre konkurrenskraftig mot kollektivtrafik eller cykel som färdmedel (Christiansen, Engebretsen & Hanssen, 2015).

Vid boendeparkeringar är det viktigt att möjligheten att lämna bilen hemma hela dagen finns. Att ha möjlighet att lämna bilen är en förutsättning för att kunna välja andra färdmedel till exempelvis arbete och därmed minska personbilstransporterna och utsläppen. Regleringen av parkering vid den egna bostaden bör därför tillåtas under hela dygnet för att boende inte ska uppmuntras att ta bilen.

Parkering vid den egna bostaden inkluderar även cykelparkering och det är viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid hemmet. Cykelparkering vid bostaden ska i första hand ske på kvartersmark.

Arbetsplatsparkering

Arbetsplatsparkering avser parkering vid arbetsplatsen och bör i första hand anordnas på kvartersmark. Parkering vid arbetsplatsen bör om möjligt ej anordnas på allmän platsmark då det kan konkurrera med angöring och korttidsparkering.

Tillgång till parkering vid arbetsplatsen ökar sannolikheten att bilen används för arbetsresor trots att andra färdmedelsval kan vara möjliga (SKL, 2013). Tillgången har en stor inverkan på val av färdmedel till arbetsplatsen. Finns det god tillgång till fria eller billiga parkeringsplatser kommer en stor andel av de anställda att ta bilen till jobbet (Svensson & Hedström, 2010). Att minska utbudet av parkeringsplatser vid arbetsplatsen kan vara mer effektivt än parkeringsavgifter (Christiansen, Engebretsen & Hanssen, 2015). Vid arbetsplatsparkering kan ett längre gångavstånd accepteras då parkering sker under en längre tid vilket gör avståndet mindre känsligt.

Även vid arbetsplatsen finns höga anspråk på god cykelparkering. Cykelparkering vid arbetsplatsen ska i första hand ske på kvartersmark men kan även anordnas på allmän platsmark. Cykelparkering bör i större utsträckning än bilparkering anordnas i direkt närhet till målpunkten för att främja resor med cykel. Om parkeringsplatserna för cykel är lätt tillgängliga, attraktiva och säkra, samtidigt som parkeringsplatserna för bil är mindre tillgängliga, så kan det påverka valet av färdmedel (SKL, 2017).

Besöksparkering

Besöksparkering avser all parkering som sker för tillfälligt besök till boende eller verksamhet. Besöksparkering innefattar både kortare och längre ärenden.

Effektiv utnyttjande av besöksparkering sker när utbudet av parkering vid viktiga målpunkter varken är för stort eller för litet samt då omsättningen på parkeringsplatserna och ändamålsenlig och söktrafiken minimeras (SKL, 2013). Det är särskilt viktigt med en högre omsättning av platser vid parkeringsplatser med hög belägningsgrad för att främja stadens besöksnäringar såsom handel, nöjen och kulturaktiviteter. Det finns annars en risk att de mest attraktiva parkeringsplatserna upptas av långtidsparkering som resulterar i att färre besökare kan (COST, 2005).

Även cykelparkering är mycket viktigt för besöksparkering och kan i högre grad än boende- och arbetsplatsparkering anordnas på allmän platsmark. Cykelparkering bör i större utsträckning än bilparkering anordnas i direkt närhet till målpunkten för att främja resor med cykel. Och precis som för arbetsplatsparkering kan valet av färdmedel påverkas om parkeringsplatserna för cykel är lätt tillgängliga, attraktiva och säkra, samtidigt som parkeringsplatserna för bil är mindre tillgängliga (SKL, 2017).

Angöring

Angöring är inte en form av parkering utan innebär att stanna för att lasta eller lossa gods eller för att släppa av eller på passagerare. Angöringsplatser utformas vanligen som ändamålsplatser.

För angöring är det viktigt att gångavståndet till målpunkten inte är för långt för att bland annat färdtjänst ska ha möjlighet att angöra så nära målpunkten som möjligt. Vanligen finns behov av angöring utmed varje fastighet.

Pendelparkering och infartsparkering

En pendelparkering möjliggör för byte från bil till kollektivtrafik. Pendelparkeringar anläggs i kollektivtrafknära lägen för buss eller tåg och uppmuntrar till resor med kollektivtrafik. Parkeringen bör vara reglerad på ett sådant sätt att den endast nyttjas av pendlare. I Tranås tätort finns en befintlig pendelparkering vid Tranås station. Då pendelparkeringen i Tranås har ett centralt läge är det särskilt viktigt att se till att funktionen kan reserveras för pendlare.

En infartsparkering har samma princip som en pendelparkering men infartsparkering anläggs vanligtvis utanför stadskärnan i kollektivtrafknära lägen. En infartsparkering syftar till att främja byte från bil till buss eller tåg alternativt att främja samåkning i bil. Avsikten med infartsparkering är att uppmuntra till att ställa bilen i utkanten av en tätort och resa in i centrum med mer hållbara transportslag. På så sätt kan biltrafiken minska och luftkvaliteten i staden förbättras.

Pendel- och infartsparkering kan även vara aktuellt i mindre tätorter för att främja resor med kollektivtrafik eller samåkning. Denna typ av åtgärder är särskilt lämpliga för boende som inte har tillgång till kollektivtrafik i närhet av sin bostad.

Parkering för motorcykel och moped

För parkering med motorcykel och moped klass 1 gäller samma bestämmelser som vid parkering för bilar. Det är även möjligt att anvisa och reservera särskilda parkeringsplatser för motorcykel och moped klass 1. Moped klass II parkerar däremot enligt samma villkor som cykel.

Behovet av parkeringsplatser för motorcykel och moped bör avgöras från fall till fall. Behov av parkering för moped finns främst vid skolor. I parkeringsstrategin behandlas därför parkering för motorcykel och moped som en del av bil- respektive cykelparkeringen.

Parkering för A-traktor

A-traktor är ett motordrivet fordon som består av en ombyggd bil och benämns ofta som EPA. A-traktorns konstruktiva hastighet är högst 30 km/h. Parkering av A-traktor sker på samma sätt som för personbil och så länge en parkering ej är reglerad för en särskild fordonstyp är det tillåtet att parkera med A-traktor. Behov av parkering för A-traktorer finns främst vid skolor. I strategin behandlas ej särskilda behov för dessa fordon.

Parkering för lastbil

För lastbil kan det finnas behov av både korttids- och långtidsparkering. Det kan i vissa fall vara lämpligt av säkerhets- eller miljöskäl att kommunen ordnar särskilda parkeringsplatser för lastbilar eller tillåter korttidsuppställning. Lämplig placering kan vara i industriområden, i anslutning till bensinstationer eller anläggningar för bilservice (SKL, 2017). Det kan även finnas behov om uppställningsplatser för lastbilar för parkering under natten eller för långtidsparkering. I strategin behandlas ej särskilda behov för dessa fordon.

Parkering för buss

Det kan även finnas behov av särskilda uppställningsplatser för bussar. Det gäller framför allt parkering av turistbussar vid särskilda turistmål eller på andra platser i kommunen där besökare med buss har önskemål om att stanna (SKL, 2017). I parkeringsstrategin behandlas ej särskilda behov för dessa fordon.

Parkering för husbil och husvagn

Det är tillåtet för husbil och husvagn att parkera på en allmän parkeringsplats om det inte finns en lokal trafikföreskrift som anger annat. Det finns dock särskilda behov för husbil- och husvagnsparkering som normalt inte tillgodoses av vanliga parkeringsplatser. Det kan exempelvis gälla behov av vatten, elektricitet och möjlighet att slänga avfall.

Med ett ökat antal husbilar och husvagnar ökar efterfrågan på ställplatser. Genom att upplåta vissa ytor som ställplats eller parkeringsplats för husbilar kan den lokala besöksnäringen gynnas (SKL, 2017). Det finns behov av uppställningsplatser för husbilar och husvagnar i attraktiva lägen för olika typer av upplevelser. Dock är det att betrakta som en form av camping och bör hanteras inom kommunen som en fråga för turism.

3.3 Styrmedel

För att uppnå en god tillgänglighet krävs styrning och reglering av parkering. Parkering kan i hög grad nyttjas som ett verktyg för att stödja tillgängligheten. Prioriterade grupper kan hjälpas att enkelt nå sin destination genom att ordna parkering, införa parkeringsregler och styra användningen av parkering. Andra grupper som inte prioriteras lika högt hålls undan med hjälp av tillgången till platser och regleringen (Boverket, Trafikverket & SKL, 2015).

Parkeringsfrågan kan påverkas på två olika sätt. Det första sättet är att påverka det befintliga parkeringsbeståndet med reglering och/eller prissättning. Det andra sättet är att påverka utbudet vid nyexploatering genom regler och normer (SKL, 2013).

Det finns i huvudsak tre tillgängliga styrmedel för att påverka parkeringssituationen:

- Utbud.
- Avgift.
- Tidsreglering.

Utbud

Utbudet av parkeringsplatser påverkar människors val av färdmedel och genom att påverka utbudet kan även efterfrågan påverkas. Utvecklingen bör gå från att möta efterfrågan till att kontrollera utbudet (COST, 2005). Utgångspunkten bör därför vara målstyrd planering där utbudet styrs efter mål om ökad andel hållbara resor.

Genom att exempelvis minska utbudet av bilparkeringsplatser i närhet till vissa målpunkters entréer blir andra trafikslag mer konkurrenskraftiga tidsmässigt. Dessutom kan de tidigare parkeringsytorna nyttjas till att skapa attraktiva mötesplatser, välkomnande entréer eller till cykelparkering (Boverket, 2018).

För allmän parkering brukar det eftersträvas en beläggningsgrad på cirka 85% för att minimera söktrafik samtidigt som det innebär en effektiv markanvändning. Beläggningsgraden bör inte överstiga cirka 90 % för att det ska finnas lediga platser för tillkommande besökare utan söktrafik (Svensson & Hedström, 2010).

Vilket utbud av parkeringsplatser som är lämpligt varierar från plats till plats och beläggningsgraden beror inte enbart på utbudet utan även på avgifter och reglering. Är kapacitetsutnyttjandet lägre än 90 % vid hög efterfrågan med ej subventionerade priser är utbudet av parkeringsplatser för stort. Är beläggningsgraden däremot högre bör tillgängliga styrmedel användas för att reducera efterfrågan (Svensson & Hedström, 2010).

Avgift

Parkeringsavgifter syftar till ökad styrning av parkeringsplatser för att de ska nyttjas på ett önskvärt sätt. På allmän platsmark får kommunen endast ta ut parkeringsavgifter för trafikens ordnande vilket innebär att avgifternas storlek inte påverkas av vilka avgifter som tas ut på kvartermark eller betalningsviljan hos dem som parkerar (SKL, 2017).

Genom att ta ut en parkeringsavgift på platser där efterfrågan på parkering är stor kan en högre omsättning av parkeringsplatserna och därmed ökad tillgänglighet uppnås (SKL, 2017). Differentierade parkeringsavgifter med något högre avgifter i centrumområden och successivt minskande parkeringsavgifter längre från centrum kan nyttjas för att styra efterfrågan (Boverket, 2018). Att avgiftsbelägga parkering anses ge större effekt för färdmedelsval än exempelvis sänka kollektivtrafiksresans pris med motsvarande belopp (Trafikverket, 2012b). Detta eftersom kostnadshöjningar påverkar människors färdmedelsval i högre utsträckning än kostnadsänkningar. Det har visats att om möjligheten till gratis parkering med garanterad platstillgång vid arbetsplatsen tas bort påverkar det människors färdmedelsval i storleksordningen 40–60 procent (Trafikverket, 2012b). Även ekonomiska incitament från företag avseende arbetspendling för att få fler att exempelvis cykla till arbetet kan ge goda resultat (Boverket, Trafikverket & SKL, 2015).

Generellt sett anses avgifter för bilparkering ha störst omflyttningseffekt desto bättre kvalitet övriga färdmedel erbjuder (Trafikverket, 2012b). Vid införande av avgifter är det därför viktigt att genomföra åtgärder för att förbättra tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Parkeringsavgifter är enklare att övervaka jämfört med parkeringsplatser med enbart tidsreglering som kräver en mer intensiv övervakning. En väl fungerande parkeringsövervakning är en förutsättning för att styrmedel som tids- och avgiftsreglering ska få önskad effekt.

Tidsreglering

Tidsreglering av parkeringsplatser innefattar hur länge samt under vilka tider parkering får användas. Tidsbegränsningar kan nyttjas för att styra och underlätta för prioriterade grupper att hitta en parkeringsplats. Med korta parkeringstider underlättas besöksparkering samtidigt som det blir mindre attraktivt för boende- och arbetsplatsparkering (SKL, 2017). Tidsreglering bör därför användas för att styra rätt målgrupp till rätt parkering.

Vid övervakning av tidsreglerad parkering ska den tid som fordonet är uppställt alltid säkras genom ventilkontroll på samtliga hjul för att säkerställa att fordonet inte har flyttats mellan de tidpunkter som parkeringsvakten haft fordonet under uppsikt (SKL, 2017). Att övervaka tidsreglerad parkering är därför relativt resurskrävande. Vid tidsbegränsad parkeringstid kan kommunen genom lokala trafikföreskrifter föreskriva att parkeringsskiva ska användas för att ange när fordonet parkerades.

Tidsreglering kan även nyttjas för att möjliggöra för städning av gatorna. Miljöparkering innebär parkeringsförbud under en begränsad tid en dag eller enstaka dagar under månaden för att möjliggöra bland annat sopning och vinterväghållning. Det kan vara att föredra framför exempelvis datumparkering som innebär att bilägaren måste flytta sin bil varje dygn med en ökad sannolikhet för att bilen används för dagliga resor (SKL, 2017).

Det är även genom tidsreglering möjligt att styra varuleveranser genom att ange när det är tillåtet att angöra lastplatser. En genomtänkt placering av lastplatser i kombination med tider för angöring kan bidra till en bättre miljö i centrala lägen (SKL, 2017).

Styrning genom begränsningar

Kommunen har möjlighet att begränsa eller gynna parkering för vissa fordonsslag, trafikantgrupper eller fordon med last av visst slag (SKL, 2017). På allmän platsmark är dock möjligheten att reservera plats starkt begränsad. I avgiftslagen finns ett lagreglerat undantag från likställighetsprincipen som innebär att det är endast rörelsehindrade, boende och yrkestrafik som är undantagna från likställighetsprincipen (lag 1957:259). Dessutom är det möjligt att på allmän platsmark upplåta vissa parkeringsplatser för olika fordonstyper. Genom tillstånd finns det möjlighet att ge rörelsehindrade, boende i området och vissa arbetsgrupper en ökad tillgänglighet. Parkering för boende och nyttoparkering kan ges reducerad avgift och parkering för rörelsehindrade kan befrias från avgift (SKL, 2017). På kvartermark är det emellertid möjligt att upplåta marken till privata aktörer eller privatpersoner.

Vidare så finns det i nuläget inget lagstöd för kommunen att på allmän platsmark reservera mark för miljöbilar eller för bilar inom en bilpool (SKL, 2017). Elbilar är inte heller ett särskilt fordonsslag dock kan kommunen genom lokala trafikföreskrifter besluta att vissa parkeringsplatser ska vara laddplatser (förutsatt att det finns anordningar för extern laddning). Det finns däremot inget krav på att elbilen ska laddas för att få parkera på platsen (SKL, 2017).

Reglering för boendeparkering

Boendeparkering (som regleringsform) kan genomföras på två principiellt olika sätt (SKL, 2013):

- Reserverade parkeringsplatser endast för dem som har boendeparkeringstillstånd i ett visst område.
- Parkeringsplatser där ett boendeparkeringstillstånd ger lägre avgift. De som bor i området konkurrerar om platserna på samma villkor som övriga trafikanter.

Boende som är folkbokförda inom ett boendeparkeringsområde och är registrerad ägare till ett fordon kan ansöka om boendeparkeringstillstånd. Ett boendeparkeringstillstånd ger ingen platsgaranti utan det är först till kvarn som gäller. Boendeparkering (som regleringsform) bör endast användas i äldre eller centrala områden där det kan finnas behov av parkering på gatemark. I övrigt bör parkering ske på fastighetsmark. Boendeparkering bör främst användas för att lösa ett underskott på parkering och bör endast införas till boende i områden med brist på parkering. Boendeparkeringstillstånd bör inte användas om det finns tillräckligt med parkering på kvartermark då det riskerar att resultera i att de boende hellre parkerar på gatan än på kvartermark. Det kan vara tänkbart att besluta att exempelvis boende inom fastighet med modern parkeringsnorm inte ska tillåtas erhålla boendeparkering.

Samutnyttjande

Ytterligare ett styrmedel som kan användas för att hantera parkeringssituationen är samutnyttjande. Eftersom olika parkeringsanvändare efterfrågar parkering på olika tider under dygnet finns möjlighet till samutnyttjande av parkeringsplatser. Samutnyttjande innebär att parkeringsplatser i en anläggning är tillgängliga och används av olika grupper under olika tider på dygnet. Exempelvis kan en parkeringsplats samutnyttjas för arbetsplatsparkering och boendeparkering.

En lämplig parkeringsplats för samutnyttjande bör ha följande förutsättningar:

- Parkeringsplatserna bör ej vara reserverade för särskilda grupper/användare (undantaget parkeringsplatser för rörelsehindrade).
- Funktionsblandad bebyggelse kring parkeringsplatsen.

Genom samutnyttjande kan det vara möjligt att reducera antalet parkeringsplatser.

Parkeringsköp

Vid nybyggnation styr vanligen parkeringsnormen det antal parkeringsplatser som exploatören behöver anlägga. Parkeringsplatserna ska i första hand anläggas inom kvartersmark vilket i vissa fall kan vara svårt att anordna. Kommunen har då möjlighet att erbjuda exploatören ett parkeringsköp. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren bekostar anordnandet av parkeringsplatser inom en annan fastighet exempelvis inom en kommunal parkeringsanläggning. Parkeringsköp kan användas som en strategi för att samla parkering och finansiera större parkeringsanläggningar. Eftersom parkeringsköp möjliggör för flera olika exploatörer att köpa tillgång till samma anläggning finns även goda möjligheter för samutnyttjande. Parkeringsköp kan vara särskilt aktuellt i centrala lägen med en hög exploateringsgrad och svårigheter att anordna parkering inom den egna kvartersmarken.

En fastighetsägare kan även ordna parkering på en annan fastighet. Det kan ske utan offentlig inblandning genom att koppla två fastigheter till varandra genom servitut (SKL, 2017). Även om parkeringsbehovet tillgodoses genom avtal eller parkeringsköp måste kraven på parkering i plan- och bygglagen följas.

Parkeringsreservat

Parkeringsreservat kan anläggas för att hantera osäkerheter i planarbetet om hur mycket bilparkering som behövs. Med ett parkeringsreservat reserveras ett markområde för att i framtiden kunna tas i anspråk om det finns ett utökat parkeringsbehov då. Detta innebär att hela det beräknade parkeringsbehovet inte behöver anläggas på en gång. Ett parkeringsreservat ska nyttjas för andra ändamål om det ej används för parkering. Ett reservat kan exempelvis användas som park eller lekplats. På så sätt belyses även vad marken kan användas till i stället för bilparkering.

Parkeringsledningssystem

Ett parkeringsledningssystem är också en form av styrning för parkering. Främst eftersom det genom parkeringsledningssystem kan bidra till att uppnå en jämnare belägningsgrad på parkeringsplatserna.

Ett parkeringsledningssystem består utav digitala skyltar som visar belägningsgraden för utvalda parkeringsplatser. Det möjliggör ett effektivare utnyttjande av det befintliga parkeringsutbudet och bidrar till minskad söktrafik. Systemet behöver även stärkas av vägvisning till parkeringsplatserna.

3.4 Parkering och handel

God tillgänglighet och en attraktiv stadskärna är viktigt för handeln i Tranås. Tranås centrum besöks som kommunens centralort inte enbart av invånare i kommunen utan även av invånare i hela Jönköping och Östergötlands län samt långväga besökare. En attraktiv stadskärna med god tillgänglighet behöver däremot inte nödvändigtvis innebära gratis parkering i direkt anslutning till verksamheternas entréer. I rapporten *Parkering: politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik* beskrivs att flera städer har erbjudit billiga eller gratis parkeringsplatser som ett försök att gynna innerstadshandeln. Dock visar utvärderingar att det reducerar handelns omsättning genom att parkeringsplatserna utnyttjas relativt länge och förhindrar att fler besökare kan parkera och handla under en viss tidsrymd (Svensson & Hedström, 2010). Tidsreglering leder till en ökad omsättning på parkeringsplatserna men en kort tidsreglering utan avgifter kan vara problematiskt, särskilt om privata parkeringsplatser är avgiftsbelagda vilket kan leda till en ojämn beläggning där de gratis allmänna parkeringsplatserna är överbelagda och privata avgiftsbelagda parkeringarna är underbelagda.

Samma studie har visat att besöksparkering i de flesta fall inte är särskilt känslig för höjningar eller sänkningar av parkeringsavgifter. Det innebär att parkeringsavgifternas nivå inte är en avgörande faktor bakom de besökandes beslut att angöra innerstaden. Det är andra kvalitetsfaktorer som samlat detaljhandelsutbud, attraktiva stadsmiljöer, kulturutbud etcetera, som avgör attraktionskraften och mängden individer/konsumenter som vill besöka innerstaden (Svensson & Hedström, 2010). Medelstora och större städer är dock mindre känsliga för parkeringsavgifter medan mindre städer/tätorter kan ha en större känslighet. Känsligheten (kopplat till omsättningen inom detaljhandeln) beror framför allt på om det finns ett centrum med tydliga stadskvaliteter eller inte samt hur tillgången till parkeringsplatser ser ut (COST, 2005). Finns det inget centrum med tydliga innerstadskvaliteter och utgångsläget är god tillgång till gratis parkeringsplatser finns det heller inte utrymme för en effektivitetsinriktad parkeringspolitik, om omsättningen inom detaljhandeln ska bibehållas (COST, 2005). Tranås bedöms dock ha tydliga stadskvaliteter i centrum och anses därför ha en lägre känslighet för parkeringsavgifter.

Åtgärder som försvårar något för biltrafiken bedöms inte vara ett större problem under förutsättning att andra åtgärder genomförs som förbättrar möjligheterna att färdas med andra trafikslag (Svensk Handel, Fastighetsägarna & Stadsliv AB, 2015). Det anses även vara viktigare att det är enkelt att ställa bilen än att det ska vara gratis. (Svensk Handel, Fastighetsägarna & Stadsliv AB, 2015). Dessutom visar en studie utförd i Nederländerna att en cyklist gör dubbelt så många besök i centrum som en bilist. Bilisten handlar dock för nästan dubbelt så mycket per besök men cyklisten ger en högre veckoomsättning för centrumhandeln (Krag, 2002). Sammanfattningsvis tyder studien på att centrumhandeln klarade sig bättre där prioritering av andra trafikslag än bil sker (Krag, 2002).

Vidare finns det enligt Svensson & Hedström (2010) inte något konstaterat samband mellan parkeringsutbud och omsättning i detaljhandel eller andra kommersiella verksamheter i innerstäder. Den viktigaste faktorn anses i stället vara kvaliteten på miljön, utbudet av de varor och tjänster som erbjuds samt den allmänna tillgängligheten (COST, 2005). Även enligt EU-rapporten *Parking policies and the effects on economy and mobility* finns det inget direkt samband mellan antal parkeringsplatser och försäljning. Samma studie visar även att det införande av parkeringsavgifter resulterar i högre omsättning med mer utrymme för kunder samt att gratis parkering kan resultera i att platserna nyttjas för långtidsparkering (COST, 2005).

Litteraturen visar även att åtgärder för att reducera inslaget av biltrafik och bilparkering i stadskärnor har en positiv inverkan på den lokala handelns omsättning och innerstädernas attraktionskraft generellt (Svensson & Hedström, 2003). Utvecklingen är beroende av att fler invånare och besökare vistas i centrum till följd av att stadsmiljön uppfattas som mer attraktiv. Det förutsätter dock att det finns goda möjligheter att ta sig till och från centrum med gång-, cykel- eller kollektivtrafik (Svensson & Hedström, 2010). Den sammanvägda tillgängligheten behöver öka och det handlar inte om att enbart reducera parkeringsplatser utan bör ses som ett åtgärds paket för att utveckla centrums attraktivitet och ekonomiska bärkraft.

3.5 Trender och framtidens mobilitet

Parkeringsstrategin behöver blicka framåt och ta hänsyn till de fordonstrender och växande mobilitetstrender som finns i samhället. Nedan beskrivs ett antal aspekter som strategin beaktar.

Elcyklar och lådcyklar

Elcyklar samt lådcyklar blir allt vanligare och innebär bland annat att nya krav ställs på utformningen av cykelparkering. Elcyklar kräver inget extra utrymme jämför med vanliga cyklar men det kan finnas högre krav på möjlighet till fastlåsning av cykeln. Dessutom finns det behov av laddmöjligheter för elcyklar. Lådcyklar kräver mer utrymme och det kan även för lådcyklar finnas högre krav på möjlighet till fastlåsning av cykeln samt möjlighet att ladda cykeln.

Lätta elfordon

Delningstjänster för elsparkcyklar och tillgången till privata elsparkcyklar har utvecklats snabbt under de senaste åren. I nuläget finns det inga delningstjänster för elsparkcyklar etablerade i Tranås kommun och det är osäkert hur trenden kommer att utvecklas. Privatägda elsparkcyklar kan också innebära behov av nya former av parkering. Då det finns osäkerheter kring utveckling är detta först och främst en fråga som kommunen behöver bevaka.

Elektrifiering

Elektrifieringen av fordon i stort och särskilt elektrifieringen av elbilar förväntas öka framöver. Utvecklingen för elbilar har dock ingen direkt betydelse för parkeringsefterfrågan. Samtliga fordon, oavsett drivmedel, kräver parkering. Dock innebär utvecklingen ett ökat behov av laddplatser för elbilar. Utgångspunkten bör vara att möta denna utveckling och tillgodose det ökade behovet. De platser som avsätts för elfordon bör även ha attraktiva placeringar för att främja valet av elbilar.

Automatisering

Automatisering av fordon och självkörande fordon förväntas påverka transportsystemet framöver. Det finns dock en stor osäkerhet kring hur utvecklingen kommer se ut samt när det blir verklighet i större skala. Automatiseringens påverkan på parkering beror främst på om utvecklingen innebär fortsatt privat bilägande i stor utsträckning eller om det innebär delat bilägande.

Tjänster för delad mobilitet

Tjänster för delad mobilitet syftar till samutnyttjande av fordon och sker oftast via någon form av digital plattform. Delningen av fordon kan ske sekventiellt genom exempelvis bilpooler där olika personer turas om att använda samma bilar. Det finns även samtidig fordonsdelning vilket innebär att flera personer nyttjar samma fordon vid samma tillfälle och samåker. En bil i en stationsbaserad bilpool kan ersätta mellan 7 och 15 privatägda bilar (Trafikanalys, 2016). En bilpool kan bidra till att minska behovet av parkeringsplatser med cirka 80 procent (Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen & Naturskyddsföreningen, 2020). Även cykel och andra mindre fordon kan ingå i tjänster för delad mobilitet. Nedan listas ett antal exempel på vad tjänster för delade mobilitet kan innebära:

- Bilpooler.
- Uthyrning av bilar mellan privatpersoner.
- Digitala plattformar för samåkning.
- Lånecykelsystem.

Efterfrågan på parkering skulle kunna minska kraftigt framför allt om fordon både delas och automatiseras. Högre nyttjandegrad för varje fordon innebär ett minskat behov av fordon.

E-handel

E-handeln ökar kraftigt och framåt förväntas en stor del av handeln vara kopplat till e-handel och olika digitala tjänster. E-handeln har betydelse för stadsutveckling och för att bibehålla ett attraktivt och levande centrum i Tranås kommer det att krävas omställningar och satsningar på handeln i centrum.

Ökad e-handel innebär dessutom ett ökat behov av angöringsplatser för leveransfordon vid bostäder samt vid utlämningsplatser. Det kan även bli aktuellt med olika typer av hubbar för att hantera leveranserna.

Sammanfattning

Det finns en osäkerhet i hur utvecklingen kommer att se ut framöver vilket kräver ett flexibelt förhållningssätt. Parkering kommer att behöva anpassas till den framtida utvecklingen då det inte är möjligt att idag peka ut exakt hur och när utvecklingen kommer att ske. Befintliga parkeringar bör anpassas för de nyare fordonstyper som finns idag och vid nybyggnation ska det planeras för dessa fordonstyper.

Parkeringsstrategin behöver utgå från de kommunala mål som finns uppsatta samt arbeta med en målstyrd planering av utbud och efterfrågan. Med ett flexibelt synsätt på parkeringsstrategin och parkeringsnormen finns det möjlighet att anpassa och förändra parkeringsytor allteftersom behovet uppstår.

4 Kommunala mål

Tranås kommuns mål ligger till grund för parkeringsstrategin och nedan beskrivs ett kommunala planer. Planerna beskrivs med fokus på parkering och tillgänglighet.

4.1 Översiktsplan för Tranås

Tranås är kommunens centralort med drygt 15 000 invånare, ett bra utbud på service och cirka 8 000 arbetsplatser. Hur Tranås tätort utvecklas har därför stor betydelse för hela kommunen och även för delar av grannkommunerna. Tranås är och ska vara kommunens kommersiella centrum med god tillgänglighet via lokala, kommunal och regionala transportsystem. Tranås tätort ska även erbjuda attraktiva offentliga miljöer som bidrar till trivsel, välbefinnande och attraktionskraft.

Stadens olika områden och målpunkter ska knyts samman av en infrastruktur som främjar resurssnåla transportsätt. För Tranås tätort ska utvecklingen av gatunätet syfta till att minska belastningen på centrala delar, undvika tung trafik genom centrum samt skapa en hög tillgänglighet mellan olika målpunkter samt god tillgänglighet för besökare.

Närhet och tillgänglighet beskrivs som några av den mindre ortens viktigaste konkurrensfördelar och det förutsätter enligt översiktsplanen bland annat att det finns gott om parkeringar. Då inriktningen samtidigt är att staden ska förtätas blir detta en utmaning. Parkeringsstrategin behöver därför se till kommunens sammanvägda tillgänglighet. Med sammanvägd tillgänglighet menas tillgängligheten för samtliga trafikslag. Om tillgängligheten med bil minskas genom exempelvis minska utbud av parkering så behöver det ersättas med ökad tillgänglighet för andra trafikslag.

Nya parkeringar, eventuellt i form av parkeringshus, kan framför allt bli aktuellt i anslutning till järnvägen eller i andra liknande lägen där det inte är lämpligt att bygga bostäder.

4.2 Stadsvision

I stadsvisionen finns ett uttalat mål om att skapa en tätare, mänskligare och mer levande stadskärna genom förtätning av stadskärnan. Förtätningen av Tranås stadskärna är tänkt att i förlängningen spilla över på resten av samhället. I visionen framgår även att det ska finnas bra pendlingsparkeringar vid resecentrum och infartsparkeringar till Tranås tätort. Det finns även i stadsvisionen en målsättning är att det ska gå att parkera nära sitt boende och vid olika målpunkter. I visionen lyfts även att Tranås ska vara en stad fri från parkeringsavgifter.

Vissa formuleringar i stadsvisionen blir därmed motsägande och visionen innehar ett antal målkonflikter. Parkeringsstrategin förhåller sig till stadsvisionen utifrån målet om att skapa en tätare, mänskligare och mer levande stadskärna genom förtätning. Parkeringsavgifter eller inte bör inte ses som ett mål i sig självt utan bör betraktas som ett styrmedel som kan nyttjas vid behov.

I Tranås kommuns *Strategi för hållbar utveckling* beskrivs vilka områden som är särskilt viktiga för kommunens utveckling de närmaste åren. Kommunikationer och infrastruktur beskrivs som viktigt för Tranås kommun för att ingå i en större arbetsmarknadsregion med långsiktigt ökad hållbar tillväxt. Strategin anger även att det är önskvärt med utökad turtäthet för kollektivtrafik samt utbyggnad av gång- och cykelbanor.

4.3 Tranås cykelstrategi

I cykelstrategin finns ett antal olika insatsområden beskrivna. Bland annat finns mål om ökad andel cykelresor samt att säkra cykelparkeringar bör finnas tillgängliga vid alla större målpunkter. Dessutom behöver cykelparkeringarna ses över för att möjliggöra säker fastlåsning samt eventuellt elladdning.

5 Parkeringsstrategier

Parkeringsstrategin kan sammanfattas till tre huvudstrategier som ska agera vägledande i arbetet med parkerings- och mobilitetsfrågor i Tranås kommun:

- God sammanvägd tillgänglighet och ökad samverkan i planering.
- Attraktiv miljö i det offentliga rummet.
- Effektivare markanvändning och främja hållbart resande.

Respektive huvudstrategi har sedan konkretiserats i ett antal olika punkter.

5.1 God sammanvägd tillgänglighet och ökad samverkan i planering

I hela Tranås kommun behöver en god sammanvägd tillgänglighet uppnås. Invånarnas behov av transporter ska tillgodoses genom en sammanvägning av tillgängligheten för samtliga trafikslag gång-, cykel, kollektiv- och biltrafik. Detta innebär att om tillgängligheten med bil minskas måste det ersättas med ökad tillgänglighet för andra trafikslag.

- **God tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning**
Tranås ska vara tillgängligt för alla i samhället. Enligt Boverkets byggregler ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.
- **Cykelparkeringar med tillräcklig storlek bör alltid finnas vid viktiga målpunkter**
Vid större och viktiga målpunkter bör det alltid finnas cykelparkering tillgängligt. Cykelparkeringar ska ha hög kvalitet och uppfattas som trygga och säkra. Detta sker bland annat genom att den är väl belyst, ligger nära målpunkten, är överblickbar, är väl skyltad och eventuellt är försedd med väderskydd, luftpump och fastlåsningsmöjlighet.
- **God tillgänglighet till kollektivtrafik bör påverka antalet bilparkeringsplatser**
Med god tillgänglighet till kollektivtrafik finns förutsättningar att minska bilbehovet. I områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik bör därför bilparkeringsbehovet bedömas som lägre. För att det ska anses vara god tillgänglighet till kollektivtrafiken behöver bland annat avstånd till hållplats, restider och turtäthet beaktas. Vid bedömning av behov av bilparkering bör hänsyn tas till varje områdes unika förutsättningar och separata parkeringsutredningar kan genomföras vid exempelvis nybyggnation.
- **Boendeparkering ska i första hand lösas inom fastighetsmark**
Parkering för boende ska i huvudsak lösas inom kvartersmark. Boendeparkering ska främst anordnas inom den egna fastigheten alternativt inom närliggande kvartersmark. Detsamma gäller för besökare till boende. Om det finns behov av parkering anordnad på gatemark bör boendeparkering (som regleringsform) övervägas. Vid boendeparkering ska det ges möjlighet att parkera bilen under längre tid för att undvika flytt av bil och därmed möjliggöra för resor med andra trafikslag.
- **Angöring och korttidsparkering bör prioriteras på gatemark**
På gatemark bör angöring och korttidsparkering prioriteras. För parkering på gatemark eftersträvas större omsättning av fordon för att främja näringslivet och handel genom att ge utrymme åt kortare ärenden. Central gatemark ska undvikas att nyttjas för långtidsparkering för personal vid verksamheter eller boende.

- **Hållbara lägen för nya verksamheter**

Vid etablering av nya verksamheter är det viktigt att utreda lämpligheten med hänsyn till föreslaget läge. Nya verksamheter behöver planeras för att ge möjlighet till resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik och därigenom ett minskat behov av bilparkeringsplatser. Möjligheten till samutnyttjande för nya verksamheter bör ses över där det är lämpligt.

- **Ökat samarbete mellan kommunen och näringslivet**

För att uppnå god sammanvägd tillgänglighet bör samarbetet mellan kommun och näringsliv utvecklas. Tillgänglighet vid arbetsplatser kan uppnås med flera olika trafikslag och kommunen bör i relevanta arbetsplatsområden samverka med näringslivet för framtagande av grön resplan. Kommunen bör även föregå med gott exempel i parkeringsfrågan och aktivt använda sig av lösningar som minskar behovet av bilparkering vid kommunala arbetsplatser.

5.2 Attraktiv miljö i det offentliga rummet

En attraktiv och trivsamt miljö i det offentliga rummet är viktigt för utvecklingen i Tranås kommun. Det gäller för samtliga offentliga miljöer oavsett om det rör gaturummet utanför en skola, gatorna i ett flerbostadsområde eller miljön i Tranås centrum. Konkretiseringen av strategin i punkterna nedan fokuserar främst på Tranås centrum då det är den plats i kommunen där störst platsbrist råder samtidigt som behovet av god tillgänglighet är högt.

- **Styrmedel och åtgärder för att påverka efterfrågan på parkeringsplatser för bil**

Tranås kommun bör arbeta med att i högre grad påverka efterfrågan av parkeringsplatser för bil i stället för att möta den ökade efterfrågan med en kontinuerlig utbyggnad. Efterfrågan kan påverkas genom bland annat begränsningar av utbudet samt tid- och prissättning av parkeringsplatser. Efterfrågan på parkeringsplatser för bil kan även påverkas genom åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafiken som stärker de hållbara transportslagens relativa attraktivitet. Den sammanvägda tillgängligheten ska vara god. För att uppnå det bör styrmedel för parkering och åtgärder för de hållbara transportslagen ses som ett åtgärdspaket med syfte att åstadkomma en mer attraktiv miljö i det offentliga rummet.

- **Angöring och korttidsparkering bör prioriteras i centrum**

Med en situation i centrum där efterfrågan på parkering är större än utbudet krävs en prioritering. I Tranås centrum bör angöring och korttidsparkering prioriteras. Syftet med prioriteringen är att uppnå en hög omsättning på de mest attraktiva parkeringsplatserna för att gynna stadskärnans fortsatta utveckling. En högre omsättning på parkeringsplatserna innebär att fler får möjlighet att utföra sina ärenden i centrum. Prioriteringen innebär även att arbetsplats- och boendeparkering behöver ske något längre bort från målpunkterna. För uppnå en jämn beläggning på parkeringsplatserna i och kring centrum är en likvärdig reglering utan skarpa gränser väsentligt.

- **Attraktivt att vistas i centrum**

Det ska vara attraktivt att vistas i Tranås centrum. För att åstadkomma det behöver tillräckligt med utrymme ges till bland annat gångtrafikanter samt till ytor för vistelse och grönska. Ytor för gångtrafikanter är viktigt eftersom alla resor, oavsett färdmedel, börjas och avslutas till fots. Genom att även ge utrymme för vistelse och grönska stärks stadskärnans attraktivitet. Tranås centrums attraktivitet påverkas även till viss del av biltrafiken som ger upphov till buller och utsläpp. Därför bör hållbara transportslag för resor till och från centrum främjas.

5.3 Effektivare markanvändning och främja hållbart resande

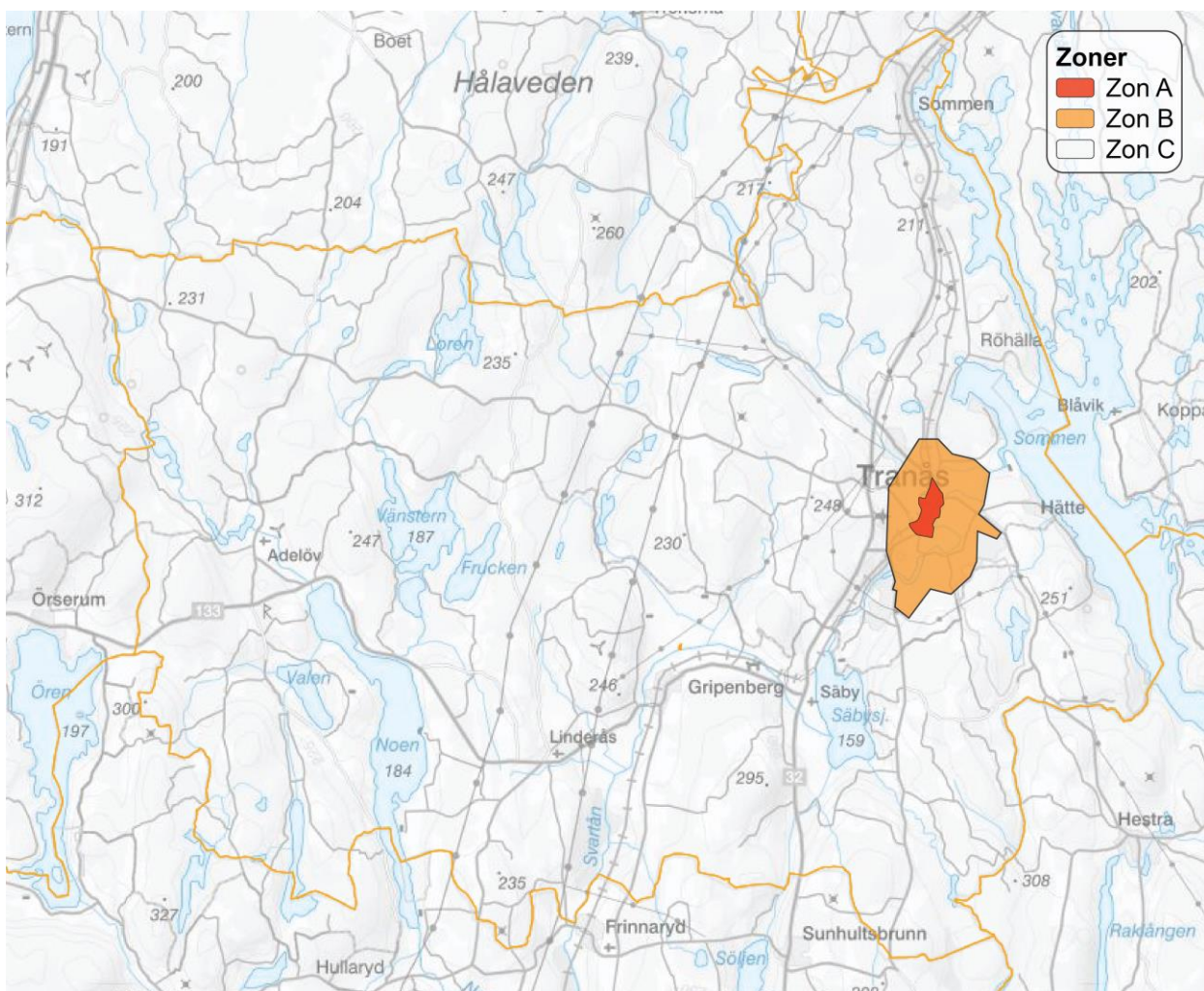
Effektiv markanvändning och hållbart resande går hand i hand. De hållbara transportslagen, gång-, cykel- och kollektivtrafik är även de mest ytsnåla och kapacitetsstarka transportslagen.

- **Främja hållbart resande och minska behovet av transporter**
Kommunen bör arbeta aktivt för att öka andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik. En stor del av detta arbete ligger dock utanför parkeringsfrågan och hanteras i andra strategier och planer. Det finns även möjligheter att minska behovet av transporter då vissa resor till exempel kan ersättas med hjälp av digitala lösningar. Genom åtgärder som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik kan behovet av parkeringsplatser på sikt minskas.
- **Cykelparkering bör prioriteras och lokaliseras närmare målpunkter än bilparkering**
För att främja ett ökat hållbart resande och en effektivmarkanvändning bör cykelparkering prioriteras framför bilparkering i anslutning till målpunkter. Cykelparkering både på allmän platsmark och kvartersmark bör anläggas så nära entréerna till målpunkterna som möjligt. Det kan även finnas möjlighet att i vissa fall omvandla befintliga bilparkeringsplatser till cykelparkeringar.
- **Effektiv markanvändning genom samutnyttjande**
Genom att samutnyttja en parkeringsplats kan olika grupper av användare nyttja parkeringsplatsen under olika tider på dygnet. Samutnyttjande innebär att marken används mer effektivt och att färre parkeringsplatser behövs totalt sett. Samutnyttjande är i första hand aktuellt för bilparkering. Att samutnyttja cykelparkering är generellt svårare att få till då cykelparkering bör placeras i nära anslutning till respektive fastighets entré. Samutnyttjande kan även användas för att tillgodose parkeringsbehovet mellan olika fastigheter vars utbud och nyttjande varierar mellan de olika enskilda fastigheterna. Parkeringsköp kan erbjudas av kommunen för att samla parkeringar och finansiera större parkeringsanläggningar.
- **Pendelparkeringar bör vara reserverade för pendlare**
För att åstadkomma önskvärd funktion på en pendelparkering bör parkeringen reserveras för pendlare. Detta är framför allt nödvändigt om parkeringsbehovet generellt sett är stort i närheten av pendelparkeringen. För att säkerhetsställa att det är pendlare som nyttjar parkeringen så kan parkeringsplatserna exempelvis vara kopplade till periodkort och biljetter inom kollektivtrafiken på olika sätt.
- **Fler parkeringsplatser bör möjliggöra laddning av elbil**
Som en del i att främja ett ökat resande med mer klimatsmarta fordon bör det vara möjligt att ladda sin elbil på fler parkeringar. Antalet laddstationer för elbilar bör därför finnas på flera olika parkeringar i kommunen samt öka i antal i takt med utvecklingen. Vid om- och nybyggnad av parkeringarna bör det förberedas för installation av ytterligare laddplatser.
- **Information och ökad styrning till och vid parkeringsplatser**
Ett parkeringsledningssystem bör införas för att stimulera en jämnare belägningsgrad mellan de olika parkeringsplatserna. Systemet behöver även stärkas av vägvisning till parkeringsplatserna. Utvalda parkeringsplatser kan kompletteras med vägvisning om gångavstånd och gångtid till viktiga målpunkter.

6 Tillämpning av strategin

6.1 Parkeringszoner

Parkeringsstrategin har i *kapitel 5* beskrivits utifrån ett antal prioriteringar och fokusområden för parkering i Tranås kommun. För att kunna arbeta vidare med dessa prioriteringar och slutligen konkretisera dessa till en parkeringsnorm har det identifierats ett behov av en zonindelning. Genom att dela in kommunen i olika zoner utifrån geografiska förutsättningar kan parkeringsstrategin och normen anpassas samt ta hänsyn till de varierande förutsättningarna inom Tranås kommun. Dock gäller alla parkeringsstrategier som beskrivits i *kapitel 5* för samtliga zoner men de kan vara olika aktuella. I *Figur 6* ses föreslagna parkeringszoner.



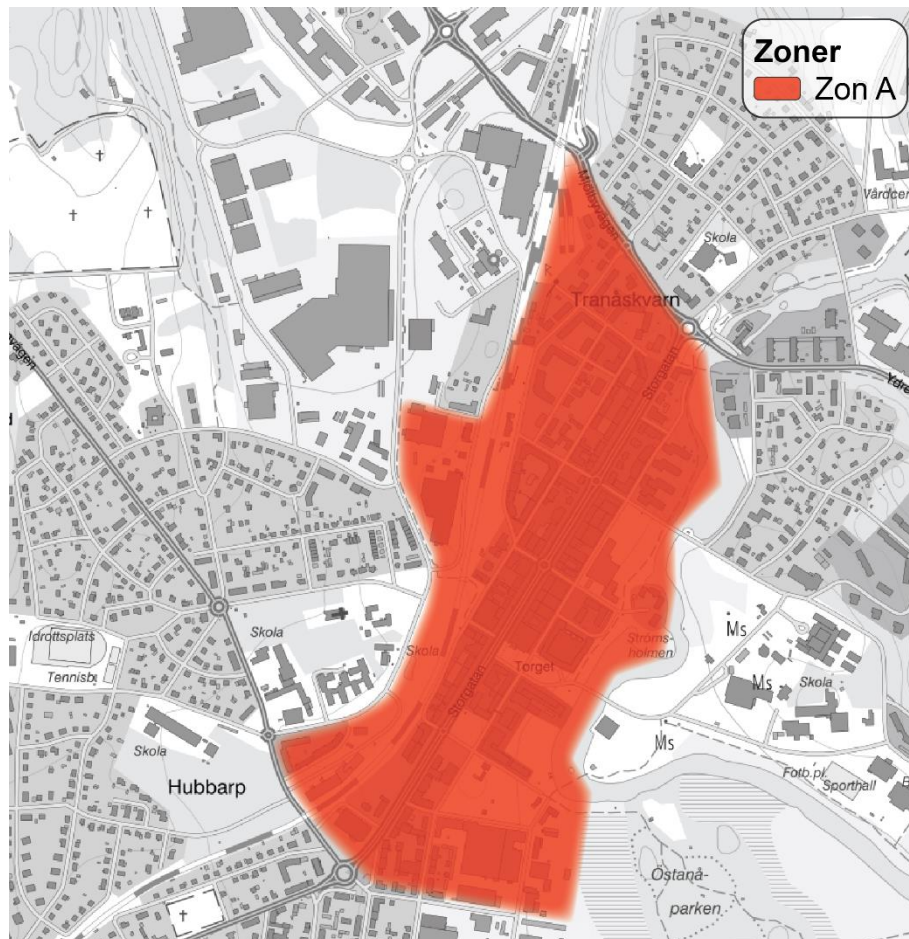
Figur 6. Översikt av föreslagna parkeringszoner.

Zonindelningen och gränsdragningen är föränderlig bör följa med framtida utveckling av Tranås tätort. Även gränsen för zon A (Tranås centrum) kan behöva uppdateras och revideras beroende på utvecklingen i Tranås. Zonindelningen bör således ses som ett flexibelt verktyg med möjlighet för uppdatering och revidering av gränser allteftersom det behövs.

Nedan beskrivs respektive zon kortfattat.

Zon A – Tranås centrum

Zon A utgörs av Tranås centrum och i *Figur 7* ses föreslagen avgränsning av zonen. I zonen ytterkanter bör möjlighet till mjuka övergångar mellan zon A och zon B beaktas.

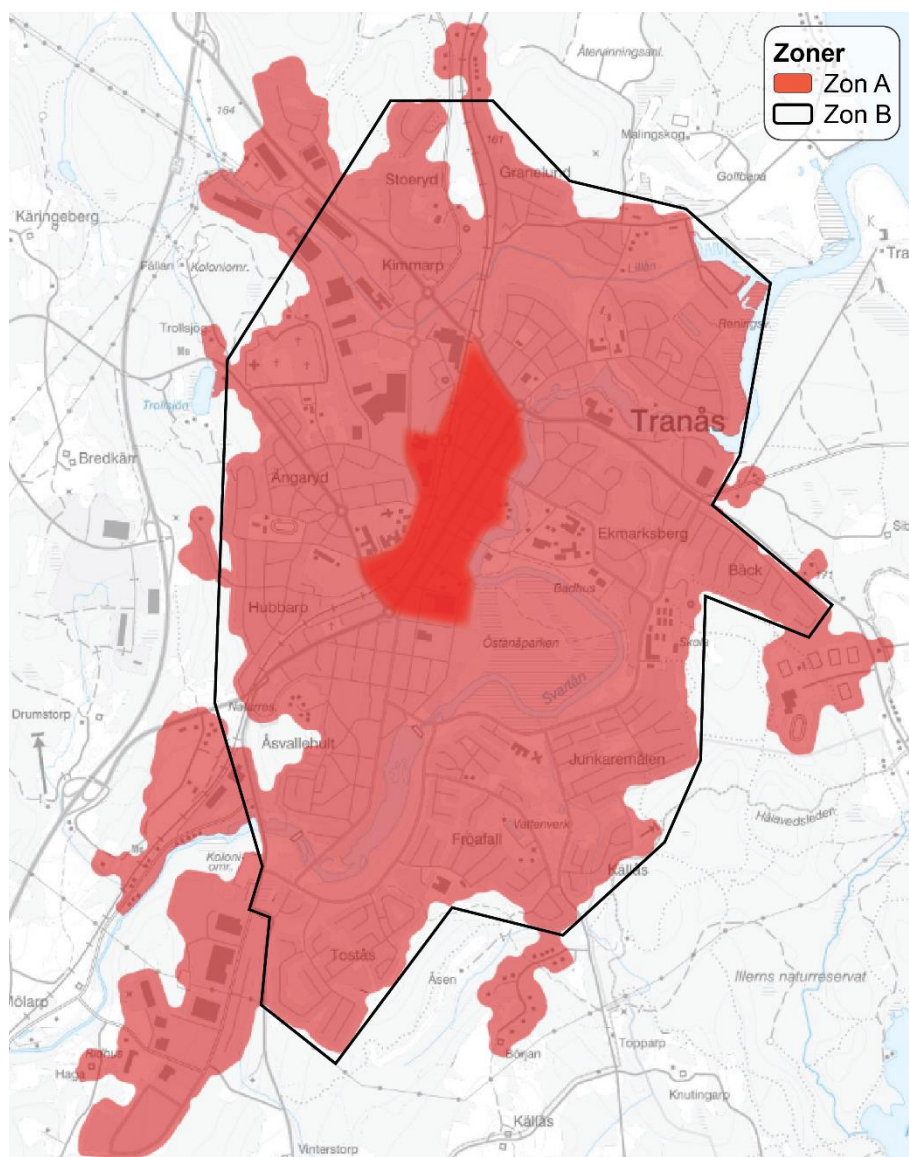


Figur 7. Föreslagen avgränsning för Zon A - Tranås centrum.

Centrumzonen utgörs av det område som kännetecknas av tät bebyggelse med främst verksamheter och bostäder. Inom zonen finns normalt en begränsad yta för parkeringsplatser där efterfrågan är större än utbudet under stora delar av dygnet.

Zon B – Tranås tätort

I zon B ingår resterande delar av Tranås tätort som ej inkluderats i zon A (Tranås centrum) med vissa undantag för de yttre delarna av tätorten, se *Figur 6*. Föreslagen gräns för zon B skiljer sig något från tätortsgränsen då de yttre delarna av Tranås tätort i vissa fall exkluderats från zon B och i stället tillhör zon C, se *Figur 6*. Inom zon B förekommer normalt bostäder och verksamheter, ibland separerade och ibland blandade. Behovet av parkeringsplatser är främst boendeparkering och arbetsplatsparkering och på vissa platser besöksparkering.



Figur 8. Föreslagen avgränsning för zon B – Tranås tätort (det rödsuggade området anger tätortsgränsen år 2020).

Zon C – Övriga orter och landsbygd

I zon C ingår samtliga småorter i Tranås kommun samt landsbygden, se *Figur 6*. Zonen utgörs av landsbygden och dess småorter. Inom zon förekommer normalt både boendeparkering och arbetsplatsparkering i viss omfattning. Besöksparkering är normalt begränsad till vissa enskilda verksamheter.

6.2 Förslag till parkeringsreglering

Parkeringsregleringen inom zon A syftar till att kunna prioritera ärendeparkering vid gatuparkering och heldagsparkering på parkeringsplatser på allmän platsmark. Parkeringsplatserna för heldagsparkering bör vara placerade vid gator i huvudnätet (infartsgator) i de yttre delarna av zon A. Det ger möjlighet att enkelt hitta parkeringsplatserna och innebär också ett rimligt gångavstånd fram till målpunkten. Dessa parkeringar är tänkta att kunna avlasta gatuparkeringar för ärendeparkering. Parkeringarna bör vara reglerade med både tidsbegränsning och avgift.

Vissa parkeringsplatser inom zon A kan ha en reglering med mycket kort tid (15–30 minuter) på platser där det finns ett stort behov, exempelvis vid järnvägsstationen. Dessa platser kan regleras med eller utan avgift och bör ha förstärkt övervakning för att funktionen ska upprätthållas.

Funktion för pendelparkering bör vara lokaliserad med ett nära gångavstånd till järnvägsstation och bussterminal.





Parkeringsreglering i zon B syftar till att möjliggöra parkering för främst ärenden. I de delar av zon B som ligger i nära anslutning till zon A kan en reglering med både tidsbegränsning och avgift enligt zon A vara nödvändig för att förhindra heldagsparkering.

För att möjliggöra för boende att utnyttja gatuparkering kan boendeparkering införas vilket medger parkering längre tid än för övriga.

Inom zon C är normalt ingen särskild reglering nödvändig.




6.2.1 Zon A – reglering

Parkeringsregleringen i zon föreslås få avgift med tidsbegränsning för gatuparkering.

Gatuparkering	Parkering på allmän platsmark	Boendeparkering (gatuparkering)	Parkering kort tid
			



Boendeparkeringen anges också normalt med vilket område som den berör.

6.2.2 Zon B – reglering

Gatuparkering	Parkering på allmän platsmark	Boendeparkering (gatuparkering)	
			


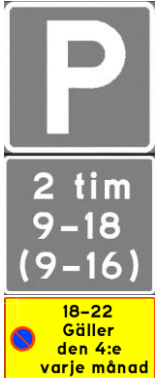
6.2.3 Zon C – reglering

Inom zon C föreslås ingen särskild reglering av parkeringsplatser.

Gatuparkering	Parkering på allmän platsmark		
			

6.2.4 Miljöparkering

Parkeringsförbud en dag i veckan eller en dag i månaden för underhåll och städning av parkeringsplatser på gatuparkering. Parkeringsförbud kan lämpligen vara 4 timmar under kvällstid i områden med stor andel ärendeparkering och på dagtid i områden med stor andel parkering nattetid (boende).

Städparkering Vecka	Städparkering Månad		
			

6.3 Flexibel parkeringsnorm

Parkeringsstrategin har slutligen konkretiserats och översatts till en parkeringsnorm för Tranås kommun. Parkeringsnormen finns framtagen som ett separat dokument som bilaga till denna strategi.

Parkeringsnormen för Tranås kommun föreslås utformas som en flexibel norm.

Flexibla parkeringstal

Den framtagna parkeringsnormen bygger på flexibla parkeringstal. Parkeringstalen anges i ett första steg som grundvärden med ett intervall för respektive parkeringszon. I det andra steget genomförs en lägesanpassning och en bedömning av vilket värde inom det angivna intervallet som är lämpligt för det aktuella projektet. Det tredje steget utgörs av eventuella mobilitetsåtgärder och möjliggör för en reduktion av parkeringstalet.

Se separat dokument för parkeringsnormen.

7 Referenser

- Boverket (2020a). *Parkering i PBL-processen*. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/pbl/process/
- Boverket (2020b). *Minska transportsystemets klimatpåverkan*. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transport/
- Boverket (2018). *Parkering som verktyg*. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/
- Boverket, Trafikverket & SKL (2015). *Trafik för en attraktiv stad (TRAST)*. Utgåva 3. https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf
- COST (2005). *Parking policies and the effects on economy and mobility*. <https://www.europeanparking.eu/media/1207/cost-action-342-final-report-1.pdf>
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., & Usterud Hanssen, J. (2015). *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler*. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41578>
- Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020). *Framtiden för parkering och nya bostäder*. https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/framtiden_for_parkering_och_nya_bostader_2020.pdf?bustCache=1632894650478
- Krag, T. (2002). *Handel og sykler*. Trafikdage på Aalborg Universitet 2002. <https://doi.org/10.5278/ojs.td.v9i1.4497>
- Lantmäteriet (2021). *Min karta*. <https://minkarta.lantmateriet.se/>
- SCB (2021a). *Antal och andel hushåll efter region, boendeform, hushållsstorlek, tabellinnehåll och år*. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HE_HE0111/HushallT26/table/tableViewLayout1/
- SCB (2021b). *Fordon i län och kommuner 2020*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/>
- SKL (2017). *Parkeringshandbok – Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning*. <https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/parkeringshandboklagstiftningregleringochstillstandsgivning.28719.html>
- SKL (2013). *Parkering för hållbar stadsutveckling*.
- Svensk Handel, Fastighetsägarna och Stadsliv AB (2015). *Levande stadskärnor. Kartläggning av hot och möjligheter*. https://www.svenskhandel.se/globalassets/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/ovriga-rapporter/levande-stadkarnor-las_.pdf
- Svensson, T. & Hedström, R. (2010). *Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:670442/FULLTEXT01.pdf>
- Svensson, T. och Hedström, R. (2003). *Hastighetsdämpande åtgärder och integrerad stadsplanering – En litteraturstudie*. VTI. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:673866/FULLTEXT01.pdf>
- Theory into Practice (2019). *Mo-Bo: Mobilitetstjänster banar väg för nytänkande arkitektur*. <https://www.theoryintopractice.se/mobo>

Trafikverket (2012a). *Resvaneundersökning i sydöstra Sverige Blekinge, Småland och Öland.*

https://www.jlt.se/globalassets/dokument/dokument-2014/2012_237_resvaneundersokning_i_sydostra_sverige.pdf

Trafikverket (2012b). *Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil – En undersökning av arbetet i tio svenska kommuner.*

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10556/RelatedFiles/2012_127_parkering_som_styrmedel_for_att_minska_arbetspendling_med_bil.pdf

Trafikanalys (2016). *Nya tjänster för delad mobilitet (Rapport 2016:15).*

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_15-nya-tjanster-for-delad-mobilitet.pdf

Tranås kommun (2020a). *Parkeringsutredning Tranås kommun. En rapport med omvärldsbevakning och nulägesanalys inför framtagande av parkeringsstrategi för Tranås kommun.* (Diarienummer TGN 2020/31).

Tranås kommun (2020b). *Tranås kommuns förslag till ny översiktsplan – Samrådsförslag.*

<https://karta.itsam.se/tranas/oversiktsplan/samrad/>

Tranås kommun (2019a). *Strategi för hållbar utveckling. Prioriteringar 2020–2023.*

Tranås kommun (2019b). *Cykelstrategi för Tranås kommun 2020–2025.*

https://www.tranas.se/download/18.3859ddc017bc0ea48d2db8/1632866512720/Strategi_Cykelstrategi%20Tran%C3%A5s%20kommun%202020-2025.pdf

Tranås kommun (2018). *Strategisk analys av pendlings- och tjänsteresor avseende klimat, ekonomi och hälsa vid Tranås kommun.*

<https://rjl.se/globalassets/energikontor-norra-smaland/filer-for-nedladdning/helaresan/cero-rapport-tranas-2018---utan-fritextsvar.pdf>

Tranås kommun (2010). *Stadsvision Tranås 2010–2040.*

<https://www.tranas.se/download/18.47d50de71468d2f53d91463/1403014350545/Stadsvision%20Tran%C3%A5s%202010-2040.pdf>