

Handläggare  
Björn Gustafsson  
Trafikingenjör  
Samhällsbyggnadsförvaltningen  
0140-68684  
[bjorn.gustafsson@tranas.se](mailto:bjorn.gustafsson@tranas.se)

Mottagare  
Teknik- och griftegårdsnämnden  
Kommunfullmäktige

## Ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm

### Förvaltningens förslag till beslut är

- att** teknik- och griftegårdsnämnden godkänner förvaltningens förslag till ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm.
- att** teknik- och griftegårdsnämnden, efter godkännande, lämnar föreslagen parkeringsstrategi och parkeringsnorm till kommunfullmäktige för antagande.

### Sammanfattning

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 vara 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 främjande av hållbart resande.

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

- Zon A – Tranås centrum
- Zon B – Större delen av Tranås tätort
- Zon C – Resterande delar av Tranås tätort samt övriga orter och landsbygd

I parkeringsnormen anges sedan parkeringstal för de olika zonerna.

Förvaltningen lämnar föreslagen parkeringsstrategi och parkeringsnorm till teknik- och griftegårdsnämnden för godkännande, som i sin tur efter godkännande lämnar vidare ärendet till kommunfullmäktige för antagande.

## Beskrivning av ärendet

Under 2019 beslutade teknik- och griftegårdsnämnden (TGN) att ge förvaltningen i uppdrag att utreda den nuvarande parkeringssituationen inom Tranås kommun. Utredningen redovisades under våren 2020. I samband med redovisningen beslutade TGN att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram en parkeringsstrategi för Tranås kommun.

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.

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

## Förutsättningar och genomförande

Inom uppdraget skulle det redovisas hur de olika förutsättningarna ser ut vid gatuparkering respektive parkering på övrig allmän platsmark och kvartersmark. En förutsättning var också att ta hänsyn till hur berörda näringsidkare kan komma att påverkas av den föreslagna strategin och normen.

Norconsult fick i uppdrag att genomföra workshops med tjänstepersoner, politiker och andra berörda intressenter. Första workshopen genomfördes 27 maj 2021 och en andra workshop genomfördes 24 september 2021.

Efter workshop 2 arbetade trafikingenjör och konsult fram ett första utkast av strategi och norm, vilket granskades internt på förvaltningen under slutet av 2021. Därefter gav förvaltningen i uppdrag åt Norconsult att sammanställa granskningsversioner av strategi/norm och arbeta in de synpunkter som inkommit.

Granskningsversionerna har varit ute på remiss under perioden 15 februari 2022 till 4 mars 2022. Samtliga deltagare i de workshops som anordnades under 2021 fick möjlighet att granska materialet. De synpunkter som inkom under granskningstiden har tagits i beaktande inför färdigställandet av det slutgiltiga förslaget på strategi/norm. Alla som inkom med synpunkter har fått återkoppling på dessa av förvaltningen.

## Utgångspunkter

Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och resmönster. Parkeringsstrategin bör därför ge

förutsättningar för ett minskat parkeringsbehov och en ökad andel hållbara transporter.

Utgångspunkten bör således vara en målstyrd planering utifrån mål om ökad andel hållbara resor. Parkering har dock inte enbart betydelse för människors val av färdmedel utan parkering har även en stor betydelse för att skapa ett hållbart och attraktivt centrum.

Parkering är dessutom kostsamt att anlägga. 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.

För att uppnå en god tillgänglighet krävs styrning och reglering av parkering. Det finns i huvudsak tre tillgängliga styrmedel för att påverka parkeringssituationen:

- Utbud
- Avgift
- Tidsreglering

Hur dessa tre styrmedel kan påverka parkeringssituationen beskrivs ingående i parkeringsstrategin.

### **Parkering och handel**

God tillgänglighet och en attraktiv stadskärna är viktigt för handeln i Tranås. Tranås centrum besöks inte enbart av invånare i kommunen utan även av invånare i övriga delar av Jönköpings län, liksom av invånare i 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 kostnadsfria 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.

Vidare finns det enligt Svensson & Hedström (2010) något konstaterat samband mellan parkeringsutbud och omsättning i detaljhandel eller andra kommersiella verksamheter i innerstäder (Svensson, T. & Hedström, R 2010. *Parkering – Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI). Den viktigaste faktorn anses i stället vara kvaliteten på miljön, utbudet av de varor och tjänster som erbjuds samt den allmänna tillgängligheten (Cost 2005. *Parking policies and the effects on economy and mobility*).

### **Trender och framtidens mobilitet**

Parkeringsstrategin behöver blicka framåt och ta hänsyn till de fordonstrender och växande mobilitetstrender som finns i samhället.

De platser som avsätts för elfordon bör även ha attraktiva placeringar för att främja valet av elbilar.

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.

### **Kommunala mål**

I parkeringsstrategin har förvaltningen tagit hänsyn till Tranås kommuns gällande översiktsplan, kommunens stadsvision och cykelstrategi.

Parkeringsstrategin behöver därför se till kommunens sammanvägda tillgänglighet. Med sammanvägd tillgänglighet menas tillgängligheten för samtliga trafikslag. Om tillgängligheten med bil minskas genom att exempelvis minska utbudet av parkering, behöver det ersättas med ökad tillgänglighet för andra trafikslag.

Parkeringsstrategin förhåller sig till stadsvisionen utifrån målet om att skapa en tätare 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.

### **Tre huvudstrategier**

Parkeringsstrategin kan sammanfattas till tre huvudstrategier som ska vara 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 främjande av hållbart resande

Respektive huvudstrategi har sedan konkretiserats i ett antal olika punkter vilka beskrivs mer detaljerat i parkeringsstrategin.

### **Tillämpning av strategin**

#### Parkeringszoner

Parkeringsstrategin beskrivs utifrån ett antal prioriteringar och fokusområden för parkering i Tranås kommun. För att kunna arbeta vidare med dessa prioriteringar och konkretisera dessa till en parkeringsnorm har det identifierats ett behov av en zonindelning. Genom att dela in kommunen i tre olika zoner utifrån

geografiska förutsättningar kan parkeringsstrategin och normen anpassas samt ta hänsyn till de varierande förutsättningarna inom Tranås kommun.

Zon A utgörs av Tranås centrum och i zonens ytterkanter bör möjlighet till mjuka övergångar mellan zon A och zon B beaktas.

I zon B ingår resterande delar av Tranås tätort som inte inkluderats i zon A (Tranås centrum), men med vissa undantag för de yttre delarna av tätorten. 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. Inom zon B förekommer normalt bostäder och verksamheter, ibland separerade och ibland blandade. Behovet av parkeringsplatser är främst boendeparkering samt arbetsplatsparkering och på vissa platser besöksparkering.

I zon C ingår resterande delar av Tranås tätort, övriga småorter i Tranås kommun samt landsbygden. Inom zonen förekommer normalt både boendeparkering och arbetsplatsparkering i viss omfattning. Besöksparkering är normalt begränsad till vissa enskilda verksamheter.

### **Parkeringsnorm**

I parkeringsnormen anges antalet bil- och cykelparkeringsplatser som bör anordnas på kvartersmark vid nybyggnad, ombyggnad och ändrad användning av fastigheter. Parkeringstalen bör betraktas som en vägledning men en bedömning bör göras i respektive detaljplan. Denna parkeringsnorm är den första som tas fram för Tranås kommun och normen behöver vara flexibel för revideringar.

#### Flexibel parkeringsnorm

Parkeringsnormen för Tranås kommun bygger på flexibla parkeringstal. Med flexibla parkeringstal ger kommunen byggherrar och fastighetsägare möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som byggs i samband med uppförande av ny bebyggelse. Med en flexibel norm kan bedömningen av ett grundvärde för lämpligt antal parkeringsplatser anpassas utifrån lokalisering samt kringliggande bebyggelse och infrastruktur. Hänsyn kan även tas till faktorer som tänkt målgrupp, lokalisering samt kollektivtrafik- och serviceutbud. Dessutom kan olika former av mobilitetsåtgärder, som ger förutsättningar för ett minskat bilinnehav, reducera antalet parkeringsplatser.

#### Steg 1 – Grundvärden

I det första steget anges parkeringstalen som grundvärden med ett intervall för respektive parkeringszon.

För bilparkering anges ett intervall med ett angivet maximum. En reduktion av parkeringstalet som understiger intervallets nedre är möjligt genom mobilitetsåtgärder. För cykelparkering anges endast ett lägsta värde som grundvärde. Det är inte möjligt att med mobilitetsåtgärder minska antalet cykelparkeringsplatser.

### Steg 2 – Lägesanpassning

I det andra steget sker en lägesanpassning inom grundintervallet. Parkeringstalen är lägesbaserade till den grad att grundvärdena varierar för respektive parkeringszon (zon A-C) och en lägesanpassning kan göras inom det angivna grundintervallet för respektive zon. Utifrån en bedömning av lämpligt antal parkeringsplatser kan en lägesanpassning inom det angivna grundintervallet göras för varje enskilt projekt utifrån lokalisering inom zonen samt kringliggande bebyggelse och infrastruktur.

I lägesanpassningen kan hänsyn även tas till faktorer som tänkt målgrupp, lokalisering samt kollektivtrafik- och serviceutbud. Exempelvis kan ett läge med god tillgång till kollektivtrafik minska behovet av bil och ett lägre parkeringstal inom intervallet kan väljas.

### Steg 3 – Mobilitetsåtgärder

Det sista steget i parkeringsnormen består av att utreda mobilitetsåtgärder för en eventuell reducering av bilparkeringstalet utanför intervallet.

Syftet med mobilitetsåtgärder är att ge boende och verksamma möjlighet att välja bort resor med egen bil till förmån för resor med gång-, cykel- eller kollektivtrafik.

Konkreta exempel på mobilitetsåtgärder beskrivs mer detaljerat i parkeringsnormen.

### **Särskild parkeringsutredning**

I många fall är det svårt att utgå från fastställda parkeringstal och en särskild parkeringsutredning bör då genomföras. En särskild parkeringsutredning kommer exempelvis att behövas för bostäder och verksamheter som inte angivits bland grundvärdena i parkeringsnormen samt för projekt med speciella förutsättningar.

I en särskild parkeringsutredning ska parkeringsbehovet för bil och cykel bedömas. Därtill bör förslag på mobilitetsåtgärder tas fram.

### **Parkeringstal**

I normen redovisas de grundvärden som tagits fram för Tranås kommun. För bilparkering anges ett intervall med angivet maximum och detta värde bör inte överskridas om inte synnerliga skäl finns och en särskild parkeringsutredning har genomförts. Inom zon A bör dock kommunen vara restriktiv med att tillåta fler bilparkeringsplatser än vad grundvärdet anger. En reducering av parkeringstalet som understiger intervallets nedre värde är möjligt genom mobilitetsåtgärder. För cykelparkering anges endast ett minimum som grundvärde. Det är inte möjligt att med mobilitetsåtgärder minska antalet cykelparkeringsplatser. Parkeringstal finns angivet för ett antal olika typer av bostäder och verksamheter

men i de fall inget är angivet krävs en särskild parkeringsutredning för att bedöma lämpligt antal cykel- och bilparkeringsplatser.

Behov av angöringsplatser behöver utredas inom varje projekt för samtliga typer av bostäder och verksamheter.

### **Förvaltningens bedömning**

Förvaltningen bedömer att de framtagna dokumenten för ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm ligger i framkant ur bland annat miljösynpunkt. Detta eftersom tanken med både strategi och norm är att premiera cykling genom att i första hand tillse att det finns gott om p-platser för cyklister både vid boendet och nära besöksmål. Vidare premieras kollektivtrafik, via den utökade turtätheten för den planerade stadsbusstrafiken.

Med detta som grund skapas möjlighet att, genom strategi och norm, styra hur många p-platser för bilar som bör finnas på respektive målpunkt. Kommunen kan med lämpliga styrmedel skapa förutsättningar för att nå en eftersträvad beläggningsgrad om ca 90 % på de ytor kommunen ansvarar för.

Detta kommer att gynna kommunen, såväl miljömässigt som trafikmiljömässigt. En ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm kommer att resultera i mindre söktrafik, dvs. bilar som åker runt och letar efter parkering, och bättre förutsättningar för den viktiga centrumhandeln. Förklaringen till detta är att omsättning på p-platserna ska skapas, genom lämpliga styrmedel, vilket innebär att det kommer att finnas ett rimligt antal tillgängliga p-platser lediga i centrum vid varje given tidpunkt.

Strategi och norm tar även hänsyn till de olika förutsättningar som råder på olika platser inom kommunen, genom en indelning av kommunen i tre flexibla zoner.

Sammanfattningsvis innebär detta att Tranås kommun, med en ny strategi och norm, går från dagens prognosstyrda parkeringssituation till en eftersträvad, målstyrd parkeringssituation. Detta är ett bra instrument för att ta ytterligare ett steg mot målet för en hållbar utveckling inom kommunen.

### **Omvärldsanalys**

Ärendet kan relateras till Agenda 2030 och delmål 11 - Hållbara städer och samhällen.

### **Samråd**

Det har förekommit samråd med andra instanser i form av workshops med tjänstepersoner, politiker och andra berörda intressenter, därefter remissförfarande av granskningshandlingar hos ovan nämnda.

## Ekonomi

Kostnaden för framtagandet av strategi/norm kommer inrymmas inom budgetram som godtogs under 2021.

## Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande, daterat 2022-03-30
- Parkeringsstrategi, daterad 2022-03-14
- Parkeringsnorm, daterad 2022-03-14

## Beslutet skickas till

Diariet  
Kommunfullmäktige  
Gatuavdelningen

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Patrik Karlsson  
Samhällsbyggnadschef

Björn Gustafsson  
Trafikingenjör