

**KUNGÄLVS
KOMMUN**



Parkeringspolicy för Kungälv Kommun

Datum 2011-02-10

Titel: Parkeringspolicy i Kungälv kommun – Dnr 2009/ 1330 - 514

Författare: Evalena Rydqvist, Jenny Bjönness Bergdahl
Samhällsbyggnad i Kungälv kommun,

Medverkande: Roger Bogren och Björn Saletti politiker i Kungälv kommun

Datum: 2009-10-05

Foto: Samhällsbyggnad 2009, Kungälv kommun

Innehåll

1	Bakgrund.....	3
2	Inledning.....	3
3	Syftet med en parkeringspolicy	3
4	Avgränsningar	4
5	Övergripande mål för parkeringen.....	5
6	Områdestyper	6
7	Tillgänglighet	8
8	Parkering för rörelsehindrade.....	8
9	Taxor och avgifter.....	8
10	Finansiering.....	9
11	Parkeringsfriköp.....	10
12	Utbud och regleringar	10
	12.1 Allmänt	10
	12.2 Parkeringstillstånd	10
	12.3 Nyttoparkering och parkering för verksamma.....	11
13	Organisationsformer	11
14	Betalsystem.....	11
	14.1 Drift och underhåll	12
15	Övervakning.....	12
16	Lagstiftning kring parkering	13
	16.1 Parkering i Plan- och Bygglagen.....	13
	16.2 Parkeringsnorm.....	13
	16.3 Offentligrättslig reglering	14
	16.4 Civilrättslig reglering	14

Bilaga:

Bilaga 1, Kungälv/Ytterby

Bilaga 2, Marstrand

1 Bakgrund

Tidigare ”förslag till parkeringspolicy för Kungälv” antogs maj 2004 av kommunfullmäktige. Därefter skapades ett dokument 2005 ”ett förslag till implementering av parkeringspolicy i Kungälv”. Kommunfullmäktige bordlade detta dokument och samtidigt utsågs en grupp att diskutera frågan. Det arbetet utmynnade i till en tillfällig beredning. Beredningen tog fram ett nytt förslag som baserades på dokumentet ”ett förslag till implementering av parkeringspolicy i Kungälv”. Beredningens förslag antogs i Kommunfullmäktige juni 2007.

Hösten 2008 fick Samhällsbyggnad i uppdrag att upprätta en parkeringspolicy och parkeringsutredning för Marstrand. Samhällsbyggnad har kommit fram till att göra en gemensam policy för Kungälv kommun.

Marstrand är en tätort som består av öar, där några öar är bilfria. Vilket innebär att många fastigheter inte kan tillgodose sitt parkeringsbehov inom fastigheten. Marstrand är också i dagsläget en sommarort vilket gör att det är stor variation på efterfrågan av parkering under året. Dessa förutsättningar på Marstrand gör att befintliga villkor för parkeringen på Marstrand bör förtydligas.

2 Inledning

Materialet är i huvudsak hämtat från tidigare utredningsmaterial som Flygfältsbyrån upprättade åt Kungälvs kommun under 2001, implementerings dokumentet upprättat av Gatubolaget 2005 och Beredningsskrivelsen 2007.

- I uppdraget ingår att sammanställa dessa tre dokument till ett policydokument och två bilagor indelat i Kungälv och Marstrand.
- Eftersom det nya policydokumentet i stort sätt skall ersätta befintligt så har vissa generella delar valts att tas med i det nya dokumentet.
- Upprätta ett detaljerat förslag till reglering av tid och avgiftsdebitering för parkering i Marstrand och sammanställa parkeringarna i Kungälv
- Redogöra för vilka parkeringstillstånd som finns och dess villkor.

Parkeringspolicyn redovisar riktlinjer och en del kvalitetsmått avseende utbud, regleringar, information, finansiering och övervakning.

2 Syftet med en parkeringspolicy

Syftet med parkeringspolicyn är att skapa en balanserad parkeringssituation där parkeringsutbudet anpassas till efterfrågan. I en situation där efterfrågan på parkering ökar blir det nödvändigt att prioritera de grupper som har de mest

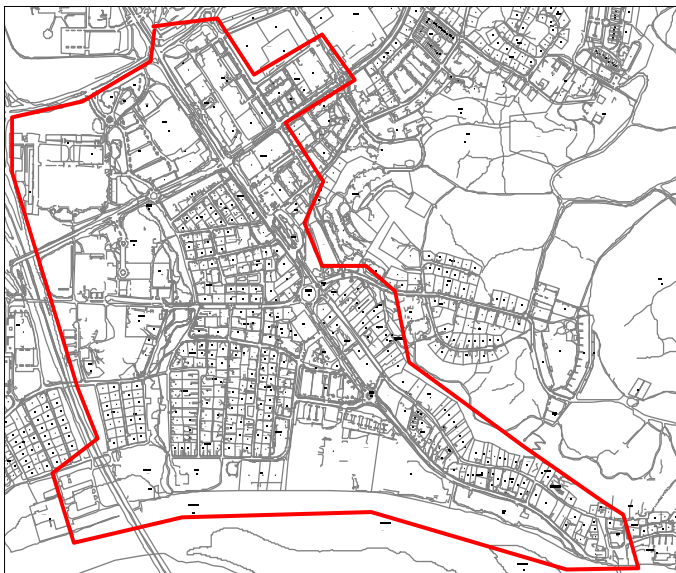
berättigade anspråken. Tidsbegränsningar, avgiftsbeläggning och andra bestämmelser är vanliga och effektiva styrmedel.

Parkeringspolicyn för Kungälvvs kommun kommer att vara ett hjälpmedel för att tillhandahålla uppställningsplatser i kommunen.

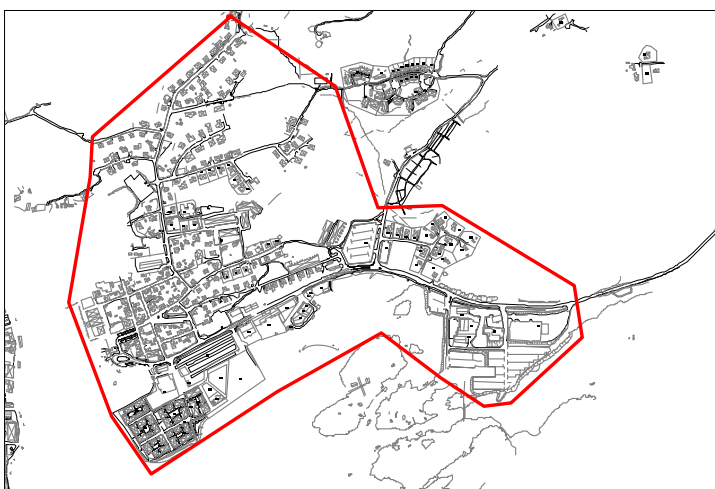
3 Avgränsningar

Parkeringspolicyn omfattar Kungälvvs centrum och Marstrand, alltså inte hela kommunen. Den definition av Kungälvvs centrum och Marstrand som används i detta dokument framgår av kartbilderna här nedan.

Policyn är dock så generellt skriven att den med enklare anpassningar kan omarbetas till att vara användbar även på parkering i övriga delar av Kungälvvs kommun.



Kartbild över ett av områdena som behandlas i policyn - Kungälv centrum



Kartbild över ett av områdena som behandlas i policyn - Marstrand

4 Övergripande mål för parkeringen

Parkeringen utgör ”terminaler” i biltrafiksystemet och skall medverka till att främja de överordnade målen avseende markanvändning och miljö.

För att Kungälv kommun skall vara attraktivt för alla kategorier måste ett tillräckligt antal uppställningsplatser finnas tillgängliga. Vid nyanläggning av parkering finns nyckeltal för olika verksamheter angivna i Kungälv kommuns parkeringsnorm. Det är dock mycket viktigt att i varje ärende ta hänsyn till totala behovet samt beakta hur dessa fördelas över tiden. Oftast finns det inte förutsättningar för att tillgodose alla parkerandes anspråk fullt ut över dygnets timmar.

Genom förtätningar av bostadsbebyggelsen ökar det lokala underlaget för kommersiell service och samtidigt kunna tillgodose möjligheten för näringsidkare att kunna etablera sig. Detta medför att efterfrågan av central boendeparkering ökar. Denna bör anläggas så att parkeringen inte konkurrerar med kommersiella behov eller inbjuder till ”onödiga” bilresor i centrum. Detta ställer krav på hur parkeringar anläggs och upplåts. För att kunna möjliggöra till ökad samnyttjande av parkeringsytor, är det viktigt att samordningen sker mellan olika aktörer så väl internt som externt redan i planeringsskedet .

Det är en stor fördel för brukaren om parkeringen är utförd enligt liknande principer på samtliga ytor i ett centrum. Därför bör utformningen av parkeringsregleringar, information med mera vara enhetlig i Kungälv kommun.

Vid stora evenemang som t ex segeltävlingar, medeltidsdagar och konserter sätts nuvarande parkeringsutbud på provning. Kollektivtrafiken är en del i att kunna minska belastningen på parkeringarna. En målsättning är att arrangören förstår vikten av det ansvar som åligger dem.

Målsättningen för parkeringarna i Kungälv centrum och på Marstrand skiljer sig något på grunda av de olika förutsättningarna som finns.

Målsättningen för Kungälv centrum är att bättre knyta centrums tre delar till varandra och att inte nämnvärt öka trafiken i framtiden samtidigt som centrum växer, detta ställer krav på hur parkeringar anläggs och upplåts. Samtidigt öka möjligheten till att samutnyttja parkeringsytorna och öka tillgängligheten till bra cykelparkering.

Målsättningen för Marstrand är att förtäta de västra delarna av Koön och förtydliga parkeringsvillkoren för olika brukare genom att införa en prioriteringslista och samt skapa tydliga riktlinjer vid de stora evenemangen.

Cykelparkering

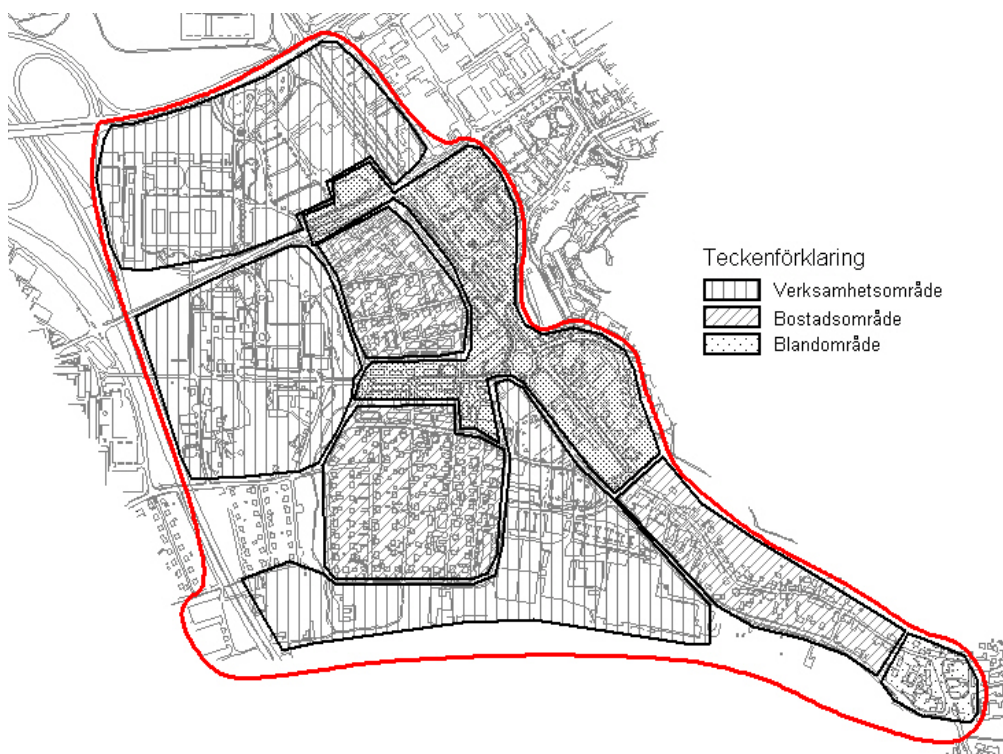
Kommun satsar på utbyggnad av gång och cykelvägar mellan tätorterna. Detta ställer också krav på uppställningsplatser för cykel vid allmän plats och på kvartersmark.

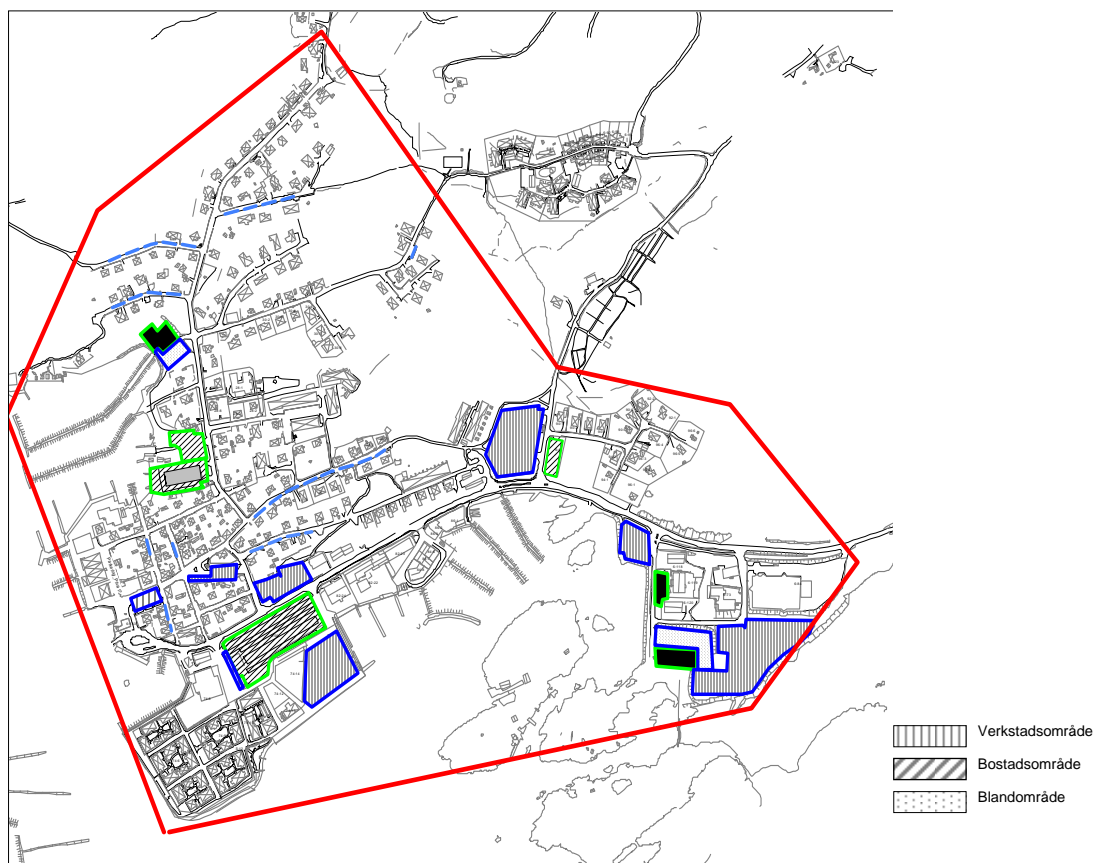
En målsättning för parkeringsplatserna är att de skall vara trygga, av god kvalitet, ge möjligheten att låsa fast sin cykel och helst utrustade med väderskydd.

Som en tumregel som kan användas vid bedömning av acceptabelt gångavstånd anges maximalt 50 meter för boende och 10 meter för anställda och besökare,

5 Områdestyper

I olika områden finns olika brukare med skilda önskemål. Då inte alla önskemål kan uppfyllas måste en prioriteringsordning fastställas.





Prioriteringsordningen skiljer sig åt mellan olika områdestyper. Därför behandlas vissa delar av policyn uppdelat på följande:

Bostadsområde: Områden som består enbart av bostäder eller möjligen endast någon enstaka mindre verksamhet. I det renodlade bostadsområdet finns i princip endast två brukare; boende och besökare till boende.

Blandområde: Områden där det både förekommer verksamheter (dvs. butiker, restauranger, kontor etc.) såväl som bostäder. Blandområdet är det område som har flest brukare, samtidigt som tillgången på parkering är begränsad. Här återfinns boende, besök till boende, besök till verksamheter samt anställda. I många fall kan parkeringen för besökare till verksamheter samutnyttjas med parkeringen för boende, genom att parkeringen upplåtes för besökare under dagtid och för boende under kvällstid och helger.

Verksamhetsområde: Områden som består enbart av verksamheter eller endast ett fåtal bostäder. Det kan röra sig dels om handelsområden men också om industriområden, skolområden eller liknande. I verksamhetsområdet finns normalt endast två brukare, nämligen besökare och anställda.

6 Tillgänglighet

En god tillgänglighet innebär att brukaren hittar en ledig plats nära sin målpunkt. Det skall dessutom vara lätt att förstå regleringar och att köra till och inom parkeringen. Styrande parametrar är alltså tillgänglighet och beläggningsgrad.

Det är viktigt, framför allt i områden med handel, att det är lätt att hitta en ledig plats. Sannolikheten att finna en ledig plats beror på parkeringens totala antal uppställningsplatser och omsättningshastigheten. Den senare beror på tidsreglering, taxa och typ av kunder.

Principen bör vara att det alltid skall finnas ledig plats, vilket innebär att beläggningsgrader över 95 % (motsvarar att en plats av tjugo är ledig) endast bör förekomma i undantagsfall. Om så höga beläggningsstal ofta förekommer måste omsättningen på parkeringen ökas, exempelvis genom att parkeringstiden minskas eller avgiften höjs. I bostadsområden kan en något högre beläggningsgrad tillåtas, eftersom brukandet, (dvs. antalet parkerade fordon) inte varierar så mycket över olika dagar som i verksamhetsområden och blandområden.

7 Parkering för rörelsehindrade

Enligt Boverkets Byggregler 3:122 skall en parkeringsplats för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från byggnad/färja som skall vara tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detta bör uppfyllas i så stor utsträckning som möjligt. Gångavstånd över 50 m. är inte önskvärda. Det måste också finnas tillräckligt många platser. Minst 2 % av totala antalet platser på en större parkeringsanläggning bör avsättas för rörelsehindrade.

Med tanke på att biljettautomater används som betalutrustning, ofta är svåra att hantera för rörelsehindrade, bör parkering för rörelsehindrade med handikapptillstånd även fortsättningsvis vara avgiftsfri.

8 Taxor och avgifter

Taxenivåerna för olika parkeringstyper skall anpassas så att de prioriterar rätt nyttjande och minskar onödigt trafikarbete.

Kungälv's centrum

Högst taxa bör tillämpas på gatuparkering. Gatuparkeringen bör i första hand upplåtas för korta ärenden. För att bibehålla den goda tillgänglighet som gatuparkeringen ger, bör omsättningen på dessa platser vara hög. Längre uppställning skall främst hänvisas till de stora parkeringsytorna. För att minska onödigt trafikarbete är önskemålet i första hand att centrumbesökaren parkerar på någon av de stora parkeringsytorna medan ärenden uträttas i olika delar av

centrum. För att uppmuntra detta skall den lägsta parkeringstaxan tillämpas på de stora parkeringsytorna. På mindre parkeringsytor är det också viktigt att omsättningen är relativt hög. En taxa som ligger mellan gatuparkeringen och stora ytor bör därmed användas. I renodlade bostadsområden bör taxan också vara låg eftersom kravet på hög omsättning inte är så stort. En parkeringsbiljett som löses för en viss plats bör ej vara giltig på andra platser i centrum, eftersom ett sådant system uppmuntrar att besökaren förflyttar sig med bil mellan olika parkeringsplatser.

Marstrand

Stort antal fastigheter utan uppställningsplats, men hög andel turism och med stora evenemang. För att nå en jämn besöksbeläggning under säsongen är bra att hitta en optimala nivå under säsongen för att kunna tillgodose alla intressenter. Differentiering av taxinivåerna är baserad på närheten till färjeläget samt vinter-, låg- och högsäsong.

9 Finansiering

Målsättningen för parkerings verksamheten är att den skall självfinansierad. Vilket innebär att inga skattemedel skall tas i anspråk för att täcka kostnader som kan relateras till parkering.

Nedanstående uppställning definierar de kostnader som kan hänföras till parkering:

- Kapitalkostnader för nyanläggning
- Underhåll (Beläggning på markparkeringar, i däck även målning mm.)
- Vägmärken, markeringslinjer etc.
- Tillfartsvägar till parkeringsanläggningar (anläggning och drift)
- Betalsystem (kapitalkostnader, drift, service och tömning)
- Övervakning
- Renhållning av parkeringsytor
- Vinterväghållning
- Belysning
- Elförbrukning (framför allt i däcksparkeringar)
- Administration, utredningar etc.

Intäkter från felparkeringsavgifter skall främst användas till att täcka kostnader för övervakning. Ett eventuellt överskott bör användas som ett bidrag för att täcka de ovan redovisade parkeringskostnaderna.

10 Parkeringsfriköp

Som tidigare nämnts anger Plan- och Bygglagen att en fastighets parkeringsbehov skall tillgodoses på tomten eller i närheten av denna. Lagen är självfallet tillämplig vid nyanläggning, men även vid tillbyggnad/ ombyggnad som kräver bygglov.

Ett sätt för fastighetsägaren att "köpa sig fri" från denna skyldighet är att teckna parkeringsköpsavtal med kommunen.

Parkeringsköp förekommer i två former, friköp eller avlösen.

Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till kommunen per uppställningsplats som krävs för att täcka fastighetens behov. Kommunen åtar sig därmed att anordna dessa platser inom rimligt avstånd från fastigheten.

Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett visst antal år förbinder sig att hyra ett antal platser i en av kommunen uppförd parkeringsanläggning. Det förekommer ibland också att fastighetsägaren lånar ut ett belopp motsvarande anläggningskostnaden för fastighetens uppställningsplatser.

11 Utbud och regleringar

11.1 Allmänt

I första hand skall parkeringen, framför allt vid nybyggnad, följa Plan- och Bygglagens intentioner och alltså därmed i första hand lösas på tomtmark. Friköpsavtal kan vara aktuella men bör förekomma i så liten omfattning som möjligt. Det är också viktigt att de platser som avtalas nyanläggs. Vid nybyggnad bör grundprincipen vara att fastighetsägaren alltid skall ordna sin parkering. Vid sanering/ förtätning av befintlig bebyggelse kan det vara aktuellt att teckna friköpsavtal. Friköp bör föredras framför avtal om avlösen.

I äldre "befintliga" områden kan parkering på allmän platsmark accepteras om det inte finns utrymme att lösa parkeringen på tomtmark. Dock skall parkeringsregleringarna på tomtmark såväl som på allmän platsmark vara utformade så att tomtmarksalternativen väljs i första hand.

11.2 Parkeringstillstånd

Med boendeparkering menas att de som bor i ett område efter ansökan får rätt att parkera på gatumark inom området på mer förmånliga villkor, t.ex. längre tid och till lägre taxa, än andra. Stöd för att införa boendeparkering finns i Trafikförordningen (1998:1276).

Boendeparkeringstillståndet bör alltså gälla på alla parkeringsplatser där boendeparkering utmärkts. I blandområden där det finns en stor konkurrens om

tillgängliga parkeringsplatser bör boendeparkering medges endast under kvälls- och nattetid medan det i boendeområden bör vara tillåtet att parkera under hela dygnet.

Det är också lämpligt att fastställa en längsta tillåten uppställningstid. Där boendeparkering tillåts dygnet runt bör det vara möjligt att parkera upp till 7-21 dygn i sträck. Tillåts endast kortare tid skapar man problem när människor som ska åka på semesterresor.

11.3 Nyttoparkering och parkering för verksamma

Att erbjuda nyttokort - På allmän plats har kommunen för ”verksamma” och ”andra med särskilda behov att parkera i arbetet” möjlighet att meddela tillstånd genom undantag, så kallade dispenser (Trf 13:4). Syftet med nyttokort är att möjliggöra parkering med en enklare betalningsform för dem med behov av att parkera mycket under sin tjänsteutövning, genom en schabloniserad engångsavgift som dock inte var rabatterad. Många gånger innebär dock engångsavgiften en viss rabatt. Nyttokorten gäller ofta bara för korttidsparkering, upp till 3 timmar. Att låta anställda, som bara använder bilen för att ta sig till och från arbetet, ansöka om och erhålla tillstånd att parkera med så kallat nyttokort kan inte anses vara vad lagstiftaren ursprungligen avsett. Möjligheten finns dock även om resultatet av ett eventuellt överklagande är osäkert.

12 Organisationsformer

Kommunal parkering bedrivs oftast genom kommunal förvaltning, i ett kommunalt parkeringsbolag eller som gemensamhetsanläggningar. Ett parkeringsbolag kan inte driva offentligrättsliga parkeringar eftersom det då är fråga om myndighetsutövning.

I mindre kommuner ligger parkeringen oftast under Gatukontor, Tekniska kontor, Samhällsbyggnadskontoret eller liknande.

I Kungälv kommun drivs parkerings frågorna av Samhällsbyggnad.

13 Betalsystem

Betalsystemen skall vara så användarvänliga som möjligt för den som parkerar. Det bör vara tydligt om hur erläggande av avgiften skall ske och tillvägagångssätt vid eventuella fel. Dessutom skall betalsystemen ha en hög tillgänglighet vilket innebär att driftstoppen skall minimeras. Driftstopp kan innebära att bilisterna drabbas av onödiga felparkeringsavgifter.

Betalningsmedel: Som ett led i ett mer användarvänligt betalsystem bör möjlighet att betala med bensinkort och/eller annat kontokort finnas, åtminstone på de stora parkeringsytorna.

SMS-betalning Ytterligare nya betalningsmedel kan senare bli aktuella för Kungälv del. Kungälv bör dock vänta med införandet av ett nytt system, tills

det visat sig vilka system som blir dominerande och som används i andra städer.

Parkerings-skiva - Ett av motiven för p-skiva är, att övervakningen underlättas. Avgiftsfri tidsreglerad parkering utan på något sätt markerad ankomsttid kan blott kontrolleras genom full uppsyn under kontrolltiden eller s.k. fyrhjuls kontroll. Detta ger alltså en kombination av låga intäkter (då de flesta står gratis) och höga kostnader. Biljettautomaterna är dessutom dyra både i drift och i inköp (avskrivning). Kungälv kommun kommer att testa parkeringsskiva på en utav parkeringsplatserna i Kungälv centrum.

13.1 Drift och underhåll

För att få en hög driftsäkerhet bör målet för betalutrustningen vara att funktionen tillgänglighet är 95-97 %.

Grundprincipen bör vara att avhjälpande av fel skall ske inom 4 timmar.

Placering: Biljettautomaten skall placeras så centralt som möjligt för minsta gångavstånd och bästa synbarhet. Gångavståndet bör inte överstiga 60-100 m. Avståndet variera beroende på hur anläggningarna ser ut.

Skyltsättningen skall också vara så enhetlig som möjligt. Parkeringsytor bör entréskyltas på ett enhetligt och tilltalande sätt, gärna med angivelse av platsens namn. Även prisinformationen på betalutrustning samt gatuskyltning skall vara så enhetlig som möjligt.

14 Övervakning

Målet med parkeringsövervakningen är att upprätthålla en god tillgänglighet och framkomlighet för samtliga brukargrupper.

Prioriteringsordningen för övervakningsinsatserna följer den som tidigare ställdes upp för nivåerna på felparkeringsavgifter nämligen:

1. Trafiksäkerhetsförseelser samt tillgänglighet för rörelsehindrade
2. Hindrande av framkomlighet för räddningskår, kollektiv- och distributionstrafik samt angöring
3. Gällande tidsregleringar och erlagd avgift

Omfattningen skall främst vara sådan att antalet trafikfarliga och hindrande uppställningar, dvs. uppställningar enligt punkt 1 och 2 ovan, hålls på en låg nivå. Vidare skall övervakningen av uppställningar enligt punkt 3 vara sådan att det inte är lönsamt eller försumbart att ibland betala en felparkeringsavgift istället för att betala gällande avgift eller följa gällande regleringar.

Nivåerna på felparkeringsavgifter skall återspegla överträdelsernas allvarlighet. Felparkeringsavgifterna skall därför vara satta enligt nedanstående rangordning:

1. Trafiksäkerhetsförseelser samt tillgänglighet för rörelsehindrade
2. Hindrande av framkomlighet för räddningskår, kollektiv- och distributionstrafik samt angöring
3. Gällande tidsregleringar och erlagd avgift

Nivån på felparkeringsavgifterna skall vidare hållas på en sådan nivå att den motverkar överträdelser. Det skall inte vara lönsamt eller betydelselöst att någon gång betala en felparkeringsavgift istället för att erlagga avgift eller följa tidsregleringar.

15 Lagstiftning kring parkering

15.1 Parkering i Plan- och Bygglagen

Grundprincipen för parkering fastställs i Plan- och Bygglagen och anger att en fastighets parkeringsbehov skall lösas inom fastigheten. Vid nybyggnation och ombyggnation som kräver bygglov är fastighetsägaren därmed skyldig att lösa parkeringsbehovet på sin egen fastighet. Fastighetsägaren har dock möjlighet att fullgöra sin skyldighet genom att teckna ett sk. Parkeringsköpsavtal med annan fastighetsägare eller friköpsavtal med kommunen.

Reglering av parkering sker på två sätt beroende på om parkeringen är belägen på allmän platsmark eller på kvartersmark. På kvartersmark regleras parkeringen vanligtvis enligt civilrättsliga principer men *kan* även regleras enligt offentligrättsliga principer. På allmän platsmark *skall* offentligrättslig reglering tillämpas. Det är detaljplanen som avgör om platsen är kvartersmark eller allmän plats. I Kungälv används offentligrättslig reglering för den kommunala parkeringen.

15.2 Parkeringsnorm

Parkeringsnorm är ett komplement till PBLs lagstiftning. Dagens parkeringsnorm togs på nittiotalet och samhällsstrukturen har utvecklats sedan dess. Blandat har biltätheten ökat samtidigt som miljömedvetenheten har ökat. Kommunen satsar på att bygga gång- och cykelvägar mellan tätorter samtidigt som gång och cykelstråken förbättras inne i tätorterna. Öka samnyttjande av uppställningsplatser. Kommunen vill också vara med att medverka till att öka kollektivtrafik åkande med 40 % till år 2025.

15.3 Offentligrättslig reglering

Lagstiftningen kring den offentligrättsliga parkeringen är relativt restriktiv. Varje offentligrättslig reglering kräver en lokal trafikföreskrift. I Trafikförordningen anges en del generella parkeringsregler (t.ex. parkeringsförbud 10 m. före övergångsställe). Ofta är inte dessa regler tillräckliga för att ordna parkeringen på ett tillfredsställande sätt, vilket innebär att en lokal trafikföreskrift (LTF) måste upprättas. Föreskriften tillkännages genom vägmärken. LTF:en är den juridiskt bindande, dvs. om LTF:en och skyltsättningen inte stämmer överens, är det LTF:en som gäller.

Kommunen har rätt att ta ut avgift för offentligrättslig parkering "i den omfattning som behövs för att ordna trafiken", exempelvis för att uppfylla prioriteringar mellan olika brukare eller platser.

En offentligrättsligt reglerad plats faller inom ramen för den så kallade kommunala likställighetsprincipen. Denna innebär i princip att alla skall ha samma rätt till att nyttja parkeringsytorna, vilket exempelvis gör att en enskild uppställningsplats inte kan reserveras för en person etc. Förhyrda platser får alltså inte förekomma. Däremot är det tillåtet att införa s.k. boendeparkering. Boende inom ett område får då möjlighet att lösa ett parkeringskort som gäller för ett antal platser inom området. Dessa platser kan vara reserverade endast för boendekortsinnehavare, men kortet är inte knutet till en specifik plats. Platserna kan också samutnyttjas så att parkerare utan boendekort får parkera på platserna enligt någon tidsreglering eller mot avgift.

Det är också tillåtet att reservera parkering för vissa brukargrupper med speciella behov, exempelvis parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Parkeringsövervakning av offentligrättsliga platser skall utföras av parkeringsvakter som är förordnade av kommunen. De behöver dock inte vara anställda av kommunen utan kan vara anställda av annan kommun, kommunala parkeringsbolag, kommunala linjetrafikföretag eller bevakningsföretag.

15.4 Civilrättslig reglering

Civilrättslig reglering får endast användas på kvarterersmark. Reglerna kring civilrättslig parkering är betydligt friare än för offentligrättslig.

Fastighetsägaren får själv bestämma vilken parkeringsavgift som skall tas ut och hur hög den skall vara, så länge den inte kan anses som oskälig. Dessutom kan fastighetsägaren i princip upplåta parkeringen åt vem som helst. Det är alltså möjligt att exempelvis reservera en plats för en enskild person (förhyrda platser).

Fastighetsägaren har också rätt att övervaka parkeringen och ta ut felparkeringsavgifter, i det civilrättsliga fallet kallad kontrollavgift. Civilrättslig reglering kräver inga lokala trafikföreskrifter.

I rapporten förekommer parkeringsrelaterade begrepp med följande definitioner:

Uppställningsplats – En plats som märkts ut med vägmarkering för uppställning av fordon.

Gatuparkering – Uppställningsplatser belägna längs med eller i anslutning till en gata.

Parkeringsplats eller ”Särskilt anordnad parkeringsplats” – Ett område avsett för parkering med en särskild infart och utmärkning i ”entrén”, vanligen innehållande ett flertal uppställningsplatser.

Korttidsparkering – parkering i upp till 3 timmar i följd