

# Trafikplan 2017

Plan för smart och effektiv parkering



Ingår i Kungälv kommunens författningssamling enligt beslut 2015-12-10 KF §315/2015  
KS2015/1382

Diarienummer:	KS 2019/1290
Dokumentansvarig:	Anna Silfverberg Poulsen/ Martin Hollertz
Beredande politiskt organ:	Kommunstyrelsen
Beslutad av:	Kommunfullmäktige 2019-12-05, § 301
Ersätter tidigare beslut	Parkeringspolicy 2011-02-10 KS2000/173- 501
Giltighetstid:	År 2030
Handläggare:	Andreas Rutgersson

# 1. Innehållsförteckning

1.	Inledning .....	2
1.1	Varför jobbar vi med smart och effektiv parkering?.....	2
1.2	Avgränsningar .....	2
2.	Strategiska mål och resultatmål.....	3
2.1	Trafikplanens strategiska mål .....	3
2.2	Trafikplanens resultatmål .....	3
3.	Nuläge för parkering i Kungälv .....	4
4.	Etappmål för parkering .....	4
5.	Strategier för parkering .....	5
5.1	Strategier för parkering i tätortsmiljöer.....	5
5.2	Strategier för parkering i serviceorterna. ....	6
5.3	Strategier för parkering på landsbygden. ....	6
6.	Planeringsprinciper .....	7
6.1	Parkeringszoner .....	8
6.2	Parkeringsriktlinjer .....	10
7.	Indikatorer för parkering.....	24
8.	Fortsatt arbete .....	24
9.	Uppföljning .....	24



## 1. Inledning

Trafikplan 2017 för Kungälv kommun är ett inriktningsdokument med målar 2030 och innehåller en övergripande bristsanalys av transportsystemet inom kommunen för att visa var de viktigaste motstridiga intressena och konflikterna finns. Utifrån bristanalysen samt kunskap och tidigare erfarenheter inom förvaltningen har strategier tagits fram som också grundar sig i trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Nästa steg är att sammanfatta Trafikplanens strategier i mer detaljerade planer för hållbart resande och de olika trafikslagen. Dessa planer innehåller även indikatorer och konkreta åtgärder som verkar för att trafikplanens strategier och mål nås samt uppföljning av åtgärder och mål som syftar till att om avvikelsen är för stor kan omprioritering av åtgärder göras.

### 1.1 Varför jobbar vi med smart och effektiv parkering?

För att Kungälv ska kunna bli en attraktiv och hållbar stad måste en plan tas fram med olika strategier som påvisar när, var och hur parkering ska spelas in i tidiga skeden. En grundläggande förutsättning för att möjliggöra detta är att prioritera och ta hänsyn till parkering redan i planeringsprocessen för såväl översiktsplanering som detaljplanering.

Planen ska vara ett hjälpmedel för tjänstemän inom förvaltningen som jobbar inom samtliga enheter på Kungälv kommun.

Planen kommer beskriva de övergripande målen för hur parkeringsverksamheten bör utvecklas på lång, medellång och kort sikt och vilka åtgärder som behövs för måloppfyllelse.

Kungälv kommun arbetar kontinuerligt med att göra parkeringsverksamheten mer smart och effektiv. Parkeringsverksamheten måste också ställas om till mer hållbara alternativ.

Många Kungälvbor arbetar inom kommunen men även utpendlingen är stor. Invånare i andra kommuner pendlar dels in till Kungälv kommun men också genom kommunen på den stora transportleden E6. I dagsläget görs många av dessa resor med bil vilket skapar trängsel på många. Genom att en del av bilisterna istället väljer samnyttjande parkeringar minskar inte bara behovet på antalet platser i staden utan den frigjorda ytan kan användas till parker eller liknande och därigenom minska bullernivåer och de totala utsläppen av koldioxid och partiklar.

### 1.2 Avgränsningar

Plan för Smart och effektiv parkering behandlar hela kommunen med fokus på huvud- och sekundärstråken, vilket inkluderar centralorten, serviceorter och landsbygd i huvud- och sekundärstråken.

I åtgärdskapitlet beskrivs åtgärder som behöver genomföras för att uppnå trafikplanens resultatmål till målar 2030, vilka målgrupper de riktas mot och ansvarig program/enhet. Inom förvaltningens investeringsbudget kommer pengar för åtgärderna att preciseras.



## 2. Strategiska mål och resultatmål

### 2.1 Trafikplanens strategiska mål

Trafikplanens strategiska mål är de utpekade mål som trafikplanens strategier ska verka mot. Dessa mål är:

- Öka andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer.
- Öka samnyttjande av trafikslag.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.

### 2.2 Trafikplanens resultatmål

Trafikplanens resultatmål är konkreta och mätbara i syfte att komplettera de strategiska målen. Resultatmålen är kopplade till trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil med målår 2030.

- Öka andelen gångresor till minst 15 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen cykelresor till minst 10 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen kollektivtrafikresenärer till minst 40 %, i kommunen som genomsnitt.
- Minska ensambilåkandet i kommunen som genomsnitt.

För att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål har strategier tagits fram vilka beskrivs i kapitel 4. Ett mål kan innefattas i flera strategier och vice versa.



### 3. Nuläge för parkering i Kungälv

Bilnehav i Kungälv (år 2018) var 530 bilar per 1 000 invånare. I de centrala delarna baseras parkeringstalen för bil på ett lägre bilnehav, ner mot 350 bilar per 1 000 invånare för boende i de tillkommande lägenheterna. Målsättningen innebär att bilnehavet för de boende i centrum måste bli betydligt lägre och grönare än dagens genomsnitt för att dra ner antalet fordon per invånare och öka andelen elektriska fordon\*.

### 4. Etappmål för parkering

Trafikplanens resultatmål kan vid behov och möjlighet delas upp i etapper. Målfördelningen i kommunen i genomsnitt är att antalet bilresor ska uppgå till 35% och att antalet ensambilåkande ska minska.

Antalet fordon bör då inte öka i linje med antalet nya boende i kommunen för att möjliggöra ett ökat antal kollektivtrafikresor samt gång- och cykelresor. Det är också viktigt att den andelen som är kvar av fordonen ställer om till hållbara drivmedel.

Enligt statistiska centralbyrån så var antalet invånare i Kungälv 2017, 44 717 personer. Antalet personbilar i kommunen 23 713 fordon varav 707 elektriska fordon under 2018.

Bilnehav per invånare blir då 530/1000 samt elfordonnehav var 16/1000 av det totala beståndet. Målen för elektriska fordon är baserat på [energimyndighetens rapport](#) på regeringsbeslut om 'Fossil oberoende fordonsflotta 2030'.

År	Andel personbilar per invånare per 1000	Andelsökning	Andel elektriska fordon*
2018	530	0 %	5 %
2020	500	0 %	20 %
2025	450	0 %	30 %
2030	350	0 %	50 %

Tabell 1: Etappmål för parkering

\* Med elektriska fordon så klassas fordon såsom; Elbil, Elhybrider och Laddhybrider.



## 5. Strategier för parkering

Nedanför har dessa strategier för tätort-, serviceorts- och landsbygdsmiljö identifierats:

### 5.1 Strategier för parkering i tätortsmiljöer.

#### **Verka för att öka andelen samnyttjande bilplatser och därigenom minska antalet markparkeringar.**

För att kunna förtäta områdena inom centralorten med tillgång till god och attraktiv kollektivtrafik behöver parkeringsutrymmet användas mer effektivt än idag. Samnyttjande av parkering mellan boende, verksamma och besökare ska prioriteras och utvecklas i högre grad än idag. Idag finns stora områden med markparkering inom centralorten. Flerplanslösningar blir då det naturliga valet för att effektivisera parkeringssystemet. Ny markparkering bör undvikas inom centralorten. Parkeringsfriköp inom centralorten ska prioriteras för att kunna öka samnyttjandet och dessa bör ordnas i en anläggning på eller under mark.

En försvårande omständighet är att så många parkeringsplatser i dagsläget inte återfinns på den öppna parkeringsmarknaden utan är reserverade i form av parkeringar för boende, anställda, besökare etc., som är mer eller mindre gratis. Kommunen bör därför arbeta för att dessa parkeringsplatser kommer ut på den öppna marknaden och prissätts ([VTI notat 23-2010](#)).

#### **Verka för att utöka och förbättra möjligheterna för cykelparkering vid hållplats.**

Ett långsiktigt hållbart transportsystem innebär ett minskat bilberoende och fler som går, cyklar och åker kollektivt. Bilen ska användas när och där den behövs. Tätbebyggda områden med tillgång till god kollektivtrafik har de bästa förutsättningarna för att öka andelen hållbara resor. För att Kungälv ska utvecklas till ett hållbart samhälle så ska kommunens enheter för planering respektive exploatering stödja denna utveckling för att möta kommunens mål. Åtgärder ska användas för att främja cykling och kollektivtrafik till arbetsplatser.

#### **Verka för att utöka och förbättra möjligheterna till laddning av elektriska fordon.**

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser och 2030 ska fordonsflottan vara fossiloberoende.. För att nå målen krävs att bland annat antalet elfordon ökar kraftigt, samtidigt som antalet fordon med förbränningsmotor minskar i samma takt. I kommunens Energiplan finns mål om att de fossila koldioxidutsläppen från transporter ska minska med 20 % från 2005 till 2020 och med 80 % till 2040.

För att uppmuntra elfordonsanvändning i kommunen bör laddstationer införas på lägen som uppvisar ett behov. Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Kommunen och privata aktörer kan investera i laddstationer.

## **Verka för lättförståeliga parkeringsregleringar för att förebygga felparkering och söktrafik.**

Invånare, verksamma och besökande i Kungälv kommun bör snabbt och enkelt förstå vad det finns för regleringar i kommunen och hur de används. Det skall dessutom vara lätt att förstå regleringarna på plats. Detta ger så få regleringar som möjligt och prioriterar de regleringar som ger en faktisk styrning.

Parkeringsystemet ska vara konsekvent för hela kommunen. Boende bör i större utsträckning nyttja månadsbiljetten för att öka samnyttjandet med besökare och arbetare.

En attraktiv stad har också god luftkvalité. Biltrafiken bidrar till en stor del av de utsläpp som påverkar luftkvalitén som i sin tur har en direkt påverkan på människors hälsa och miljö. Ett lättförståeligt system har då en låg andel söktrafik. Kommunen bör då investera i ett digitalt vägvisningssystem för att visa antalet platser vid målpunkten.

### **5.2 Strategier för parkering i serviceorterna.**

#### **Verka för att utöka med pendelparkeringar vid huvud- och sekundärstråket.**

- Cykelparkering bör lokaliseras närmare hållplatsen emot centrum än bilparkering.
- Pendelparkering för bil bör regleras på ett sätt som säkerställer att rätt användare får tillgång till parkering.
- Pendelparkering bör finnas för att möjliggöra effektiv kollektivtrafik.
- Kommunen bör följa Västtrafiks standardutformning.

#### **Verka för att utöka och förbättra möjligheterna till laddning av elektriska fordon.**

- Vid nybyggnation bör 80 % av alla parkeringsplatser vara förberedda för elbilsaddning. Med förberedd menas minst tomrör fram till lämplig plats för laddbox.
- För nybyggnation fram till 2020 bör 40 % av alla parkeringsplatser ha en laddbox för laddning av laddbara fordon. Andelen bör öka linjärt fram till 80% år 2040.
- Boendecykelplatser bör ha tillgång till vägguttag för laddning av elcyklar.
- Alla nya besöksparkeringar till verksamheter bör ha minst tillgång till en publik snabbaddare.

### **5.3 Strategier för parkering på landsbygden.**

#### **Verka för att antalet bilar inte överstiger två stycken per hushåll.**

- Arbetspendlingen med skollinjetrafiken bör stärkas för att minska behovet av två bilar på landsbygden.
- Anordnade av platser för snabbaddning vid knutpunkter bör uppmuntras, exempelvis vid befintliga bensinstationer.
- Verka för att pendelparkeringsmöjligheter och cykelparkering finns i anslutning till kollektivtrafikens sekundärstråk.



## 6. Planeringsprinciper

En viktig del av samhällsplaneringen är parkeringsfrågorna och kommunen har ett övergripande ansvar för planeringen av parkering enligt plan- och bygglagen. I plan- och bygglagen (2010:900) regleras parkering i 4 kap 13 § och 8 kap 9-10 §. Kommunen har då ansvar att utforma en parkeringsplan för att framhäva gällande parkeringspolitik.

Fastighetsägaren ansvarar för att ordna parkering för sin fastighet. Kommunen har inga skyldigheter att ordna parkering men ansvarar för att ange vilken efterfrågan på parkering som fastighetsägarna ska tillgodose. Kommunen får i detaljplanen bestämma de krav som ska gälla angående placering och utformning av parkeringsplatser och vilken mark som får, respektive inte får, användas för parkering.

En bil kan ofta stå parkerad upp till 96 % av tiden ([Gullberg 2015, Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken](#)), vilket pekar mot att användning av stora parkeringsytor inte är det mest effektiva. Alla hårdgjorda ytor i centrala lägen låser idag möjligheten att skapa ytor som bidrar till det "goda livet" i form av lekplatser, parker och aktivitetsytor etc.

Ytkrävande markparkeringar bör inte finnas i centrala miljöer där hållbara resor ska prioriteras. Stora parkeringsytor begränsar oftast antalet boende och arbetsplatser som får plats på fastigheten. Kungälv kommun bör vara restriktiv mot markparkering vid lägen med god kollektivtrafik.

Kungälv kommun har varierad bebyggelse med flera orter vilket gör att bilen blir ett viktigt transportmedel för många i kommunen även i framtiden. I centrala miljöer ska gång-, cykel- och kollektivtrafik vara så attraktiv så att de blir de naturliga valet för att inte bjuda in onödiga bilresor i centrummiljön. Förvaltningen har för avsikt att förtäta i de utpekade serviceorterna för att ge ett bättre underlag för kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att erbjuda pendelparkeringsplatser för de som bor på landsbygden.



## 6.1 Parkeringszoner

Kommunen består av varierade miljöer med skiftande karaktär och förutsättningar. Kommunen har då delat in områden som grundar sig på kommunalförbundet GR's strukturbild där en radie på 500 meter från den regionala kollektivtrafikknypunkten bör gång och cykel prioriteras. Mellan dessa orter ska kollektivtrafik prioriteras. Zonerna grundar sig även på Kungälv kommuns översiktsplan och strukturbild.

Kommunen har delats in i fyra zoner med hållbart resande som fokus. Zonerna utgår ifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik, cykelvägar och befolkningstäthet. Zonerna heter A, B, C, och D. Zon A – Innerstaden, är områden med mycket god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor i centrala Kungälv-Ytterby. Zon B - Mellanzonen inkluderar mellanliggande eller närliggande områden mellan Kungälv och Ytterby men även serviceorterna Kode och Marstrand. Tätheten lyfter Marstrand till zon B medans attraktiv kollektivtrafik lyfter Kode till samma zon. Zon C är närliggande områden en kilometer ifrån kollektivtrafikknypunkterna i serviceorterna samt närliggande områden till Kungälv/Ytterby. Zon D är områden som inte inkluderar zon A, B eller C. Bilden nedan visar zonindelningen.

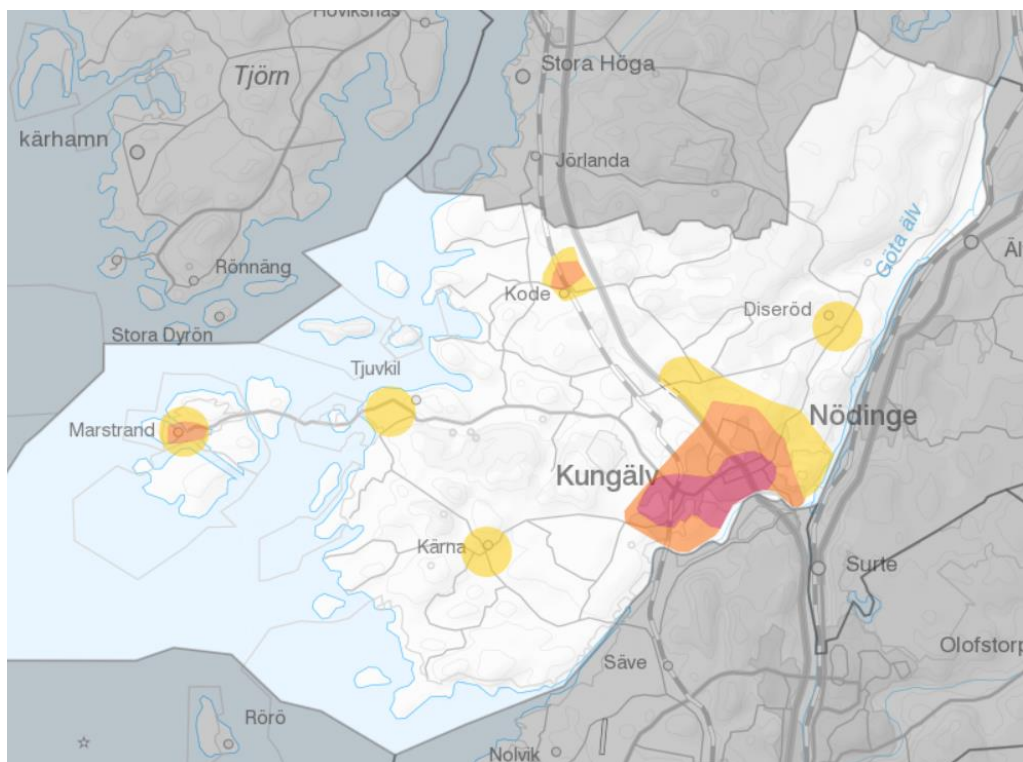


Bild 1: Överskådlig bild för indelningen av zonerna. Zon A är Rosa, Zon B är Orange, Zon C är Gul och Zon D är inte färgat. Länk till kommunens aktuella karta är [HÄR](#).

## **ZON A – INNERSTADEN**

Lägst bilparkeringsnorm finns i innerzonen – Zon A. Här beräknas tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelbanor vara mycket god samtidigt som stadens täta karaktär gör att markparkering har lägre prioritet. Bilparkering i innerstaden ska förläggas under mark, överdäckad eller i parkeringshus.

## **ZON B – MELLANSTADEN**

I mellanzonen, Zon B, är staden inte riktigt lika tät men det finns fortfarande god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor. Även i denna zon beräknas parkeringstalet för bil relativt lågt. Detta område är närliggande områden till Kungälv tillsammans med Ytterby, Kode och Marstrand. Konkurrensen om marken är i dessa lägen fortfarande hög och yteffektivitet bör eftersträvas även i denna zon.

## **ZON C – YTTERSTADEN**

De yttre delarna av staden och serviceorterna har ofta inte samma goda tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor som de inre zonerna. Karaktären på bebyggelsen är inte heller lika tät, med en större andel radhus- och villabebyggelse.

## **ZON D – LANDSBYGDEN**

Zon D utgörs av landsbygden i kommunen, det vill säga de områden som inte täcks in av zon A, B, eller C. Här är tillgängligheten till kollektivtrafik lägre, vilket motiverar högre bilparkeringsstal än i de andra zonerna samt en anpassad parkeringsreglering till förutsättningarna i zon C.



## 6.2 Parkeringsriktlinjer

I detta avsnitt beskrivs riktlinjer och anvisningar för det kommunala arbetet med parkering. Några av dessa riktlinjer fokuserar enbart på en zon och andra är mer generella och tillämpbara i hela kommunen. Syftet med riktlinjerna är att beskriva hur arbetet för att uppnå de mål som formulerats ska bedrivas.

Kommunen har definierat fyra typer [eller grupper] av parkerare för att enklare föreslå verkningfulla riktlinjer och åtgärder kopplat till parkering.

- Besökare
- Boende
- Pendelparkeringsanvändare
- Arbets- och studiependlare

Besökare har behov att ha tillgång till bil- och cykelparkering inom zon A, vid bostäder, handel och verksamheter. Denna grupp parkerar oftast en kortare tid för att kunna uträtta olika ärenden såsom besök, shopping, fika, bankärenden och liknande. Deras primära mål är att parkeringen finns nära målpunkten.

Boende behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering. Vid bostaden behövs cykelparkering inomhus och utomhus (under tak) för att skapa en hög kvalitet. Boendebilägare delas i två grupper:

- De som använder bilen i dagligen på vardagstid från och till arbetsplatsen. De behöver ha parkeringsplats inom gångavstånd från hemmet.
- De som använder bilen veckovis eller månadsvis. De behöver en plats att förvara fordonet under hela dygn.

Pendelparkeringsanvändare är personer som med sin cykel eller bil parkerar vid en kollektivtrafikknutpunkt för att resa med tåg eller buss. Primärt ifrån de regionala kollektivtrafikknutpunkterna i Kungälv, Ytterby och Kode.

Arbets- och studiependlare till Kungälvs kommun består av arbetar eller studerar i kommunen och behöver cykel- eller bilparkering dagtid inom acceptabelt gångavstånd från en arbetsplats/studieplats. Kungälvs sjukhus, Stadshuset och Mimersgymnasiet är exempel på destinationer för arbetsplatser för arbets- och studiependlare.

### 6.2.1 PARKERINGSLÖSNINGAR

Fastighetsägaren är skyldig att se till att ordna parkeringsplatser, både för cyklar, bilar och andra motorfordon. Om det inte går så kan kommunen erbjuda parkeringsfriköp. Anordnandet av parkering kan ske genom parkeringsfriköp, gemensamhetsanläggningar, gatumarksparkering eller parkeringsanläggningar.

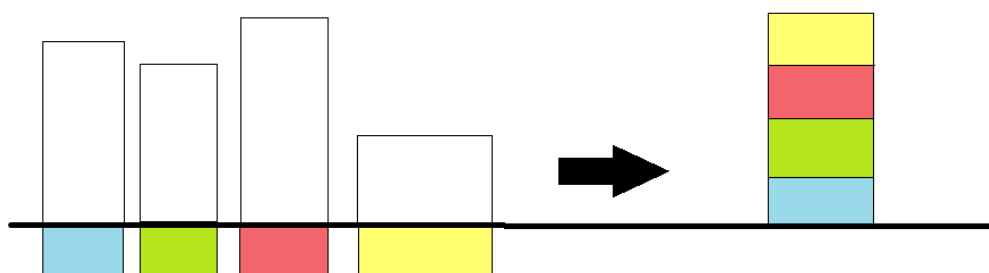
Parkeringsfriköp har flera fördelar. Istället för att ordna parkering på den egna fastigheten så kan tillgången till parkering säkras genom att fastighetsägaren gör ett parkeringsfriköp mot kommunen eller tredje part.

I kommunala parkeringsanläggningar kan bilplatser samnyttjas över dygnet av besökare, verksamma och boende. Lösningen har en inbyggd flexibilitet, i och med att flera fastigheter delar på en större anläggning.

Fastighetsägare slipper att investera i dyra parkeringsgarage (ca 400 tkr/plats) och kan köpa in sig i en kommunal fastighet genom ett standardavtal om parkeringsfriköp inför bygglovsansökan. Fastighetsägaren kan därefter peka på parkeringshuset för boende där de kan välja att köpa tillgången till parkeringsplatser emot en tidsbegränsad avgift. Det finns dock inga öronmärkta platser. Parkeringsfriköp ökar möjligheten för samnyttjande och bör fokuseras inom zon A och B.

Om efterfrågan på parkering från en fastighet skulle öka så finns möjligheter att lösa detta inom anläggningen. Om efterfrågan på parkering skulle minska ifrån boende, finns möjlighet att ställa om hela eller delar av parkeringen till besöksparkering. Marknaden styr vilka andelar som boende/besökare platser som behövs.

Kostnaden för ett parkeringsfriköp för en parkeringsplats bör inte subventioneras av kommunen, vilket innebär att kostnaden bör motsvara den kostnad som kommunen åtar sig för att anlägga en parkeringsplats.



*Bild 2: Med parkeringsfriköp kan behovet av enskilda garage ersättas med ett samnyttjat parkeringshus.*

Gemensamhetsanläggning för parkering är ytterligare en lösning i centrala områden. En gemensamhetsanläggning bildas genom en anläggningsförrättning där flera fastighetsägare går då samman om att bygga, sköta och fördela kostnaderna för anläggningen. Alla fastigheter har då en rätt att parkera inom anläggningen.

Dock föredras ett parkeringsfriköp för att kommunen ska kunna reglera samnyttjandet inom zon A och B. Kommunens strategi är att förtäta serviceorterna samt en ökad

funktionsblandning i centrala Kungälv i form av handel och service, arbetsplatser och bostäder i de nya områden som planeras.

Gatumparkering bör i samband med exploatering inte räknas in i det krav på parkeringsplatser för besökande som kommunen ställer på fastighetsägaren. Huvudregeln är att parkering för boende, besökare och verksamma ska lösas på kvartersmark och andelen gatumparkering inom Zon A ska minska.

Efter färdigställande av en fastighet så ska förvaltningen av parkeringsplatser på gatumark alltid tillfalla kommunen för samnyttjande samt att kommunen vill behålla möjligheten att ändra markanvändningen utmed gatorna. Det kan uppstå behov av att omvandla parkeringsplatser till körfält, kollektivtrafikhållplatser, cykelbanor, cykelparkering eller lastplats.

Längsgående gatumparkering för korta besök uppmuntras vid handelsintensiva stråk samt områden med verksamheter i bottenvåningen.



Bild 3: Illustration för längsgående parkering med cykelbanor (Global street design guide, 2017)

Parkeringsanläggningar i form av markparkering och parkeringshus ska samnyttjas över dygnet och året. Idag planeras parker och bostäder eller liknande på ett flertal av de kommunala markparkeringsanläggningarna. Förvaltningen investerar då i parkeringshus för att möta behovet av att förtäta stadskärnan genom att ersätta befintligt bestånd. Fastighetsägare kan även själva investera i större parkeringsanläggningar i form av garage eller markparkering på sin egen fastighet.

## 6.2.2 SAMNYTTJANDE

Samnyttjande av parkering innebär att samma parkeringsplats används av flera olika personer vid olika tidpunkter. Ofta finns det fler parkeringsplatser i staden än vad som syns vid en först anblick. Exempelvis kan en parkeringsplats som dagtid används som verksamhetsparkering utnyttjas av besökare till handel under eftermiddag/kvällstid eller under helger. Följdeffekten blir därför ett effektivt resursutnyttjande som är ett av kommunfullmäktiges mål. Samnyttjandet underlättas om parkeringsanläggningen är stor och avgiftsreglerad.

I första hand bör boendeparkering samnyttjas med arbetsparkering. Arbetsplatser utanför centrum bör även kunna samnyttjas med närliggande idrottsverksamhet eftersom de har sin tyngdpunkt utanför arbetstid. En förutsättning för att samnyttjande ska fungera är att parkeringsplatserna inte är reserverade.

Enligt Göteborgs stads parkeringspolicy så har erfarenheten visat att parkeringsplatser för boende sällan används till mer än cirka 80 procent. Det är därför möjligt med samnyttjande av bilplatser för boende med maximalt 20 procent. Göteborgs stad har dock större tillgänglighet till god kollektivtrafik och pendelcykelstråk, vilket gör att fler lämnar bilen hemma. Kungälv är i större utsträckning en bilburen kommun så antalet samnyttjande platser bör därför var högre.

Bostadsföreningar, som har lediga parkeringsplatser, bör hyra ut separata parkeringsplatser till privatpersoner som inte bor hos det aktuella bolaget. En målsättning för ett effektivt markutnyttjande bör vara att en parkeringsplats ska stå tom så lite som möjligt vare sig den är kommunal- eller privatägd.

### Anvisning

- Alla kommunala parkeringar bör samnyttjas i Kungälv kommun.
- Flera olika typer av lokaler och funktioner bör finnas runt om de samnyttjande parkeringsanläggning vid ny exploatering.
- Bilplatserna är inte reserverade för särskilda användare eller kundgrupper.
- Bilplatserna bör finnas inom acceptabla gångavstånd i relation till hållplatser för kollektivtrafiken.

### 6.2.3 GÅNGAVSTÅND

Detta avsnitt beskriver vad de olika färdställen har för behov av gångavstånd.

Cykelparkering har ett stort behov av närheten till målpunktens entré. Det bör därför prioriteras ett antal cykelparkeringar vid entrén vid varje fastighet i zon A och B.

Korttidsparkörer är sådana personer som ställer sin cykel i ungefär 30 minuter till 3 timmar. Denna grupp utgörs av restauranggäster, butikskunder eller andra liknande besökare. De planerar sin resa utefter målpunkten och söker parkering därefter. Cykelparkering bör därför finnas inom 3 minuters promenad ifrån en aktuell målpunkt.

En långtidsparkörer är en person som arbetar eller studerar och har för avsikt att parkera sin cykel under längre tid. Långtidsparkörer accepterar i större utsträckning en längre gångväg som bedöms upp till 5 minuters promenad ifrån målpunkten. Ett mål är att cykelparkeringen ska placeras närmare entrén än bilparkeringen.

Gångavstånd mellan målpunktens entré och bilparkeringen är viktig att ta hänsyn till. Kommunen har gjort bedömningen att upp till 10 minuters gångpromenad för besökare är rimligt. Det är även rimligt att se avståndet till närmaste hållplats som en referens där hållplatsen bör vara närmast målpunkten. Boende kan acceptera en längre gångväg om det finns möjlighet för avlastning vid entrén och det bedöms till 10 minuters gångavstånd.

För att medverka till kollektivtrafikens konkurrenskraft så är det rimligt att parkering till verksamheter anläggs längre ifrån entrén än hållplatsen i detaljplaneskedet. Det är dock upp till en gräns på 10 minuters promenad ifrån målpunkten.

#### Anvisning

- Cykelparkering ska lokaliseras närmare målpunkten än motsvarande bilparkering.
- Cykelparkering för korttidsparkörer bör finnas inom 3 minuters promenad.
- Cykelparkering för långtidsparkörer ska finnas så nära målpunkt som möjligt men och aldrig längre bort än 5 minuters promenad.
- Cykelparkering för verksamheter och bostäder ska placeras på kvartersmark.
- Max 25 meter för bilparkeringar för rörelsehindrade.
- Upp till 5 minuter gångavstånd för angöring såsom lastning och lossning.
- Upp till 5 minuter gångavstånd för kollektivtrafikåkare ifrån pendelparkering.
- Upp till 10 minuter gångavstånd för boende, besökare och arbetade ifrån närmsta parkeringsanläggning.

#### 6.2.4 REGLERING

- Säkerställ en enkel kommunal tidsreglering.
- Boendeparkeringar bör övergå till månadsbiljett

Boende, verksamma och besökande i Kungälv kommun ska snabbt och enkelt förstå hur parkeringssystemet är uppbyggt. Det skall dessutom vara lätt att förstå regleringar och att köra till och inom parkeringen.

Systemet grundar sig på faktorerna kvartersmark/allmän plats och tätbebyggt/glesbebyggt område.

Standardtidsregleringarna bör därför baseras på 00-24 regleringar med intervallerna 30 minuter, 3 timmar och 24 timmar samt avgift.



Bild 4: Ett förenklat parkeringssystem för besökare, arbetande och boende i kommunen.

30 minuter och 3 timmar syftar till offentliga platser för besök. Avgift samt 24 timmars regleringen syftar på boende och arbetande. De kortare intervallerna används också för att skapa omsättning på trafiken vid handelsstråk. Avgiften ska användas för

att styra trafiken i centrala områden och/eller skapa omsättning på trafiken. Regleringen används också till längre parkeringsmöjligheter, såsom månadsbiljetten. 24 timmar är gränsregleringen inom tätortsområdet och är gällande tills att ändring sker. Andra regleringar kan finnas men då ska förvaltningen aktivt gå ifrån standardregleringen baserat på ett utpekat behov.

Parkeringssskiva (P-skiva) har för avsikt att underlätta övervakningen. P-skiva bör införas där kommunen misstänker att personer står längre än utsatt tid (30 minuter/3 timmar). Användningen av p-skiva bör dock vara väldigt restriktivt.

Regleringar är ett effektivt sätt att prioritera vissa grupper inom utpekade områden. Behovet av reglering är störst inom centrala lägen såsom zon A och B. Samnyttjande mellan olika användargrupper bör eftersträvas i största möjliga mån. Systemet ska även grunda sig på att fria istället för att fälla omedvetna parkörer.

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 via lokal trafikföreskrift. På allmän platsmark skall offentligrättslig reglering tillämpas. Det är detaljplanen som avgör om platsen är kvartersmark eller allmän plats.



## 6.2.5 UTFORMNING

Detta avsnitt tar upp de riktlinjer som kommunen har satt upp för riktlinjer kring utformning.

- I zon A och B bör tillkommande bilparkering för bostäder, besökare och verksamheter anordnas i parkeringshus eller parkeringsgarage.
- Parkeringshus bör anpassa till omgivningen.
- Antalet bilparkeringar i markplan i serviceorterna bör minska och bebyggas.
- Bilparkeringar ska utformas på ett sådant sätt att de upplevs trygga och tillgängliga.
- Parkeringsplatser för rörelsehindrade (PRH-plats) placeras med fördel i ytterkanten av en parkeringsrad för att enklare ordna en ramp vid kantstenen. Ramper utförs med jämn lutning, max 8%.
- För nybyggnation fram till 2020 bör 40 % av alla parkeringsplatser ha en laddbox för laddning av laddbara fordon. Andelen ökar linjärt fram till 80 % år 2040.

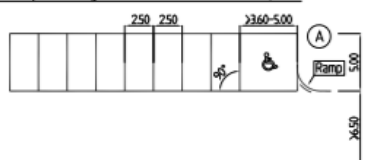
## BILPARKERING

Markparkering ska undvikas i zon A och bör undvikas inom zon B i och med att det leder till ett ineffektivt markutnyttjande. När nya parkeringsanläggningar uppförs, antingen av kommunen eller privat fastighetsägare, måste stor hänsyn tas dels till den omgivande miljöns utseende. Detta gäller inte minst exploatering i centrum, dels till den framtida trafikallsträngen till och från anläggningen. Det är viktigt att de nya anläggningarna känns trygga.

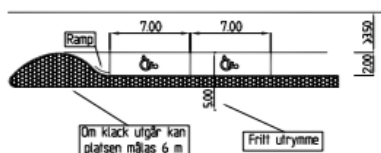
Parkeringsplatser för rörelsehindrade (PRH) motsvarar två stycken vanliga platser så att tillägg och borttagning av PRH-plats ger minimal åverkan. PRH-symbolen ska centreras i rutan. Om fritt utrymme >1,4 m

### VINKELRÄT PARKERING

Tvärparkering vinkelrätt mot körbanan, 90°

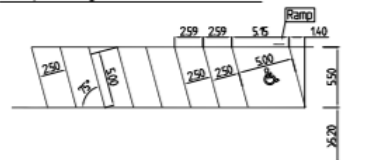


### LÄNGSPARKERING

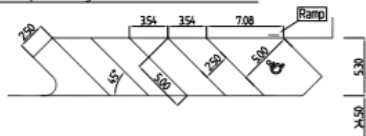


### SNEDPARKERING

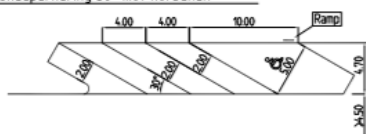
Snedparkering 75° mot körbanan



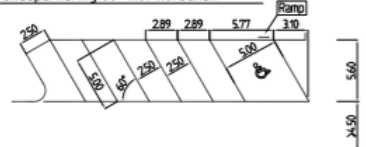
Snedparkering 45° mot körbanan



Snedparkering 30° mot körbanan



Snedparkering 60° mot körbanan



finns på gångbanan,<sup>Ⓐ</sup> kan PRH-platsen minskas ifrån 5 meter till >3,6m vid ändparkering.

Fastighetsägaren är skyldiga att anordna parkering inom sin egen fastighet utefter de parkeringstal kommunen har satt upp för området. Parkeringsplatserna medför utgifter för fastighetsägaren där kostnaden oftast sprids ut på hyrorna i byggnaden. Detta leder till att även den som inte äger en bil är med och betalar för andras parkeringsplatser. Nedan visas några exempel på hur mycket parkering av olika typ kan kosta. Kostnaderna är en sammanvägning ifrån Norrköpings-, Västerås-, Göteborgs- och Kungälvskommun. Kostnaderna i tabellen är uppskattningar. Den verkliga kostnaden påverkas bland annat av geografiskt läge och markförhållanden.

Parkeringstyp	Anläggningskostnad exklusive markförvärv [kr/plats]
Grusad mark	10 000 - 20 000 kronor
Markparkering	20 000 - 40 000 kronor
Enklare P-däck (2-3plan)	80 000 - 150 000 kronor
Parkeringshus (1-2plan)	250 000-400 000 kronor
Parkeringshus (3-4plan)	400 000-750 000 kronor
Parkeringshus (5-6plan)	750 000-900 000 kronor
Underjordiskt garage (1plan)	400 000-750 000 kronor

Tabell 2: Källa; [Riktlinjer för parkering i Norrköpings kommun](#) och *Vad kostar det?* ifrån Trafikkontoret Göteborg samt Internt arbetsmaterial under 2018.

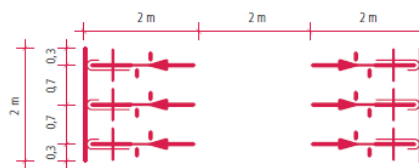
Kommunens avsikt är att alla parkeringsanläggningar ska upplevas som säkra och trygga. Detta betyder att kommunen eller privat verksamhet ska se över trygghetsaspekten vid ny- och ombyggnation. Belysning är en faktor som ofta upplyses i denna fråga. En belysningsanalys av parkeringsplatsen/parkeringshuset är en rimlig insats vid nybyggnation för att säkerställa kvalitén. Andra aspekter är att utrymmena bör ha en god överskådlighet så att personer inte kan gömma sig bakom utrymmen för en annan person. Renhållning har stor effekt på den upplevda tryggheten och detta inkluderar även klotter eller liknande. Övervakning i form av en person eller kamera är en annan åtgärd som är möjlig.

Det är viktigt att påpeka att kameraövervaka på offentliga platser är dock en inskränkning i medborgarnas personliga integritet. Det är då viktigt att kameraövervakning alltid ska tillämpas med aktsamhet. Kameraövervakning är en åtgärd som är tillståndspliktig när det gäller platser dit allmänheten har tillträde varför det noga ska övervägas vilken form av kameror som är bäst lämpade samt hur kamerorna ska vara placerade.

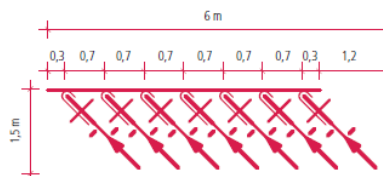
Vid skolor och förskolor fokuserar kommunen även på trygghetsaspekten vid parkering. Kommunen arbetar med trafiksäkerhet och trygghet vid utformning av parkering vid alla skolor i kommunen. I detta arbete ingår fysisk utformning och beteendepåverkande åtgärder i samarbete med skolans personal.

## CYKELPARKERING

Vid bostaden eller i flerbostadshusen finns ett behov av att ha enkel tillgång till cykelparkering för den som använder cykeln ofta och förvaring för dem som använder cykeln sällan.



Cykeln är ett prioriterat färdmedel i Kungälv kommun, och parkeringsnormen är anpassad för detta. Normen reglerar hur parkering för cykel ska anläggas vid byggnation. Cykelparkering bör vid all nybyggnation i staden betraktas som den mest prioriterade parkeringstypen. Cykelparkering ska anläggas närmare huvudentré än bilparkering. I många hushåll finns flera cyklar, ibland fler än en cykel per person. Det finns också en stor mängd olika typer av cykelfordon, till exempel elcyklar, trehjuliga cyklar och cyklar med dragkärra. Hänsyn till detta ska tas vid nybyggnation.



Cykelparkering behöver dessutom anordnas för besökande.

### För bostäder

Cykelparkering vid bostäder bör uppföras på kvartersmark. För att erbjuda boende attraktiv cykelparkering bör platser anordnas både inomhus och utomhus.

Utomhusparkeringen bör lokaliseras nära bostadsentrén och alltid närmare än motsvarande bilparkering samt vara försedd med väderskydd, ramlåsning och belysning.

Inomhusparkeringen bör anordnas i förrådsutrymme som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas eller bäras i trappor. För att underlätta in- och utpassering med cykel bör de dörrar som måste passeras med cykeln gå att ställa upp på ett smidigt sätt. Detta kan exempelvis ske med automatiska dörröppnare från både in- och utsida. Att erbjuda inomhusparkering underlättar för de med två cyklar som exempelvis vill förvara den ena stöldsäkert och väderskyddat.

I inomhusparkeringen bör en viss yta avsättas för cykelkärror och lådcyklar (cirka 2 kvm per kärra eller lådcykel). Dessutom bör parkeringen för cykelkärror och lådcyklar vara utrustad med eluttag så att man kan ladda sin elcykel över natten.

Cykelparkeringen bör också erbjuda möjlighet till ramlåsning för att öka skyddet mot stöld.

Cykelparkering för besökare till bostäder bör också uppföras på kvartersmark och alldeles intill bostadsentrén. Väderskydd bör eftersträvas för dessa platser. Besökare bör alltid kunna låsa fast sin cykel i ramen.

### Cykelparkering vid verksamheter

Vid verksamheter bör cykelparkering för arbetande och besökande anordnas -utomhus på kvartersmark nära entrén och/eller inomhus i cykelrum.

## För anställda

Cykelparkering utomhus för anställda bör vara väderskyddad och erbjuda ramlåsning. Samma standard bör gälla vid skolor eftersom det är elevers arbetsplats. Likt för bostadsfastigheter bör en del av cykelparkeringsbehovet anordnas inomhus. Detta skapar en trygghet och gör det enklare att cykla till jobbet men exempelvis åka kollektivt hem eftersom cykeln kan lämnas kvar tryggt. Det ger de anställda högre flexibilitet när det kommer till val av transportslag till och från arbetet. Dessa platser bör vara utrustade med eluttag för att erbjuda möjlighet till laddning av elcyklar.

## För besökare

Den besöksparkering som behövs vid arbetsplatser, handel och liknande bör anordnas nära entrén till fastigheten. Dessa cykelparkeringar bör alltid vara försedda med möjlighet till ramlåsning.

Vid verksamheter där det finns ett särskilt behov bör platser för cykelkärror och lådcyklar ingå. Detta gäller inte minst förskolor (där kärror kan användas både av personal och av föräldrar), samt vid livsmedelsbutiker. Cykelparkering vid förskolor bör utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar och cyklar med cykelkärra.

## Cykelparkering på allmän plats

Cykelparkering i stadsrummet bedöms ha en stor betydelse för kommunens utveckling. Viljan är då att antalet säkra cykelparkeringar ska öka. För att cykelparkering ska vara ett attraktivt alternativ för cyklisten måste den ha en viss standard. Fokus blir därför på funktionalitet och användarvänlighet. Cykelfordon av olika sorter ska kunna få plats, och det ska vara enkelt att låsa fast cykeln.

Det finns idag cykelfordon som är avancerade och dyra, och därigenom ekonomiskt värdefulla för sina ägare. Fokus hamnar då på säkra cykelparkeringar nära målpunkterna. Några exempel på målpunkter är bibliotek, affärer, skolor, arbetsplatser, järnvägsstationer, busstationer etc. Cykelparkeringarna bör därför ligga i omedelbar anslutning till dessa entréer. Cykelparkering där tanken är att cykeln ska stå under en längre period (exempelvis på en järnvägsstation) ska vara väderskyddad och belyst.

Tabellen visar kvalitetsfaktorer som kännetecknar attraktiv cykelparkering\*:

- Anordningen sitter ordentligt fast i marken
- Rymliga
- Plats för cykelfordon av olika storlek
- Enkelt att låsa fast cykeln
- Stöder cykeln på ett bra sätt
- Skadar inte cykeln
- Passar in bra i omgivande miljö
- Enkla att underhålla.

\*Källa: ["Best European practices in promoting cycling and walking"](#)



## 6.2.6 PENDELPARKERING

Pendelparkering är ett bra komplement för de som bor i kommunens mer glesa områden utan någon attraktiv busstrafik. Viktigast är att lokalisera parkeringen med avseende på bytesplats till kollektivtrafik emot Kungälv och Göteborg. Det är dock viktigt att påpeka att pendling också sker mot Stenungssund och Uddevalla.

Pendelparkeringsbilden enligt K2020 har den primära uppgiften att minska trängsel i Göteborgs stadskärna och uppmuntra till kollektivtrafikresor. Parkeringarna är ett sätt att göra kollektivtrafiken mer flexibel och attraktiv för bilister.

I Kungälv kommun finns det idag pendelparkeringar i Kode, Diseröd, Kärna, Ytterby, Kareby. Det planeras idag fler längs sekundärstråket för att underlätta det hållbara resandet. Den mest attraktiva pendelparkeringen – Eriksdal – tillhör dock Göteborgs kommun då personer ifrån Kungälvregionen använder den primärt på grund av Västtrafiks taxasystem.

Inom vissa områden har det visats sig att boende och verksamma systematiskt använder ytan till att förvara fordonet under dagen och längre tid. Detta låser ytan för potentiella kollektivtrafikresande. Kommunen har för avsikt att hålla pendelparkeringen avgiftsfri i största möjliga mån för att bidra till ett hållbart resande men att reglera för städning nattetid.

Vid nybyggnation så använder sig kommunen Västtrafiks standard för cykelparkering inom Västsvenska paketet. Enligt denna ingår väderskydd, möjlighet till ramlåsning, belysning samt en plats med god anslutning till omgivande cykelvägnät. Platsen ska även vara lätt att nå och inte vara skymd ifrån cykelvägen.

För att prioritera cyklisterna så bör cykelparkeringarna vara närmare hållplatsen emot Kungälv/Göteborg än bilparkeringen. Gångavståndet bör vara max 100 meter enligt Gångavståndspolicyn.

### Anvisning

- Cykelparkering bör lokaliseras närmare hållplatsen emot centrum än bilparkering.
- Pendelparkering för bil bör regleras på ett sätt som säkerställer att rätt användare får tillgång till parkering.
- Pendelparkering bör finnas för att möjliggöra effektiv kollektivtrafik.
- Kommunen bör följa Västtrafiks standard utformning.

### 6.2.7 RÖRELSEHINDRADE

Den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand har rätt att få ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet, oavsett vilken kommun som har utfärdat tillståndet. Parkeringstillståndet är kopplat till den person, inte fordonet, som det har utfärdats för. Parkeringstillståndet ska placeras fram i bilen så att det är lätt synligt för parkeringsvakt.

I Boverkets byggregler anges att:

*”En angränsningsplats ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana platser ska vara fast, jämn och halkfri (BFS 2014:3- BBR 21).”*

Bilparkering för rörelsehindrade bör då säkerställas i lägen som ger så korta avstånd till målpunkt som möjligt. För att möjliggöra detta i praktiken behöver en viss andel kantstensparkering på gatumark reserveras för rörelsehindrade, samt de parkeringsplatser som ligger närmast entréer och hissar i parkeringsanläggningar.

I vanliga projekt bör cirka 2 % av samtliga bilplatser, dock minst en, anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, exempelvis vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av parkering för rörelsehindrade studeras separat.

Då personer med rörelsehinder per definition har behov av en entré inom 25 meter så är det inte rimligt att dessa är avgiftsbelagda då detta leder till en ökad sträcka att gå.

Där parkering är förbjuden eller begränsad till en kortare tid än 3 timmar, får den med parkeringstillstånd parkera i högst 3 timmar. Där parkering är tillåten i 3 timmar men mindre än 24 timmar får den med parkeringstillstånd parkera i högst 24 timmar. Parkeringstillstånd ger även rätt att parkera i högst 3 timmar på gågata.

Det är möjligt för alla fordonsförare att stanna och lämna av/hämta en person på en på- och avstigningsplats, på plats med parkeringsförbud eller plats reserverad för rörelsehindrade, om den skjutsade är en person som är sjuk eller har svårt att gå (TrF 11 kap 9 § punkt 7). Det är även möjligt att köra på gågator vid oförutsett väder eller vid transport av personer som är sjuka eller har svårt att gå (TrF 8 kap 1 §) vid transport av personer som är sjuka eller har svårt att gå (TrF 8 kap 1 §).

Se utformningsstandarden för PRH-platser i avsnittet ovan – Utformning.

#### Anvisning

- Vid nybyggnation ska bilparkering för rörelsehindrad anordnas inom 25 meter från huvudentré/er.
- Parkeringsplatser för rörelsehindrade placeras med fördel i ytterkanten av en parkeringsrad för att enklare ordna en ramp vid kantstenen
- Parkeringsplatserna för rörelsehindrade ska vara avgiftsfria.

## 6.2.8 MOTORCYKELPARKERING

Parkeringsbestämmelser för motorcyklar och mopeder klass I är desamma som för bilar. Du får bland annat inte stanna eller parkera på gång- eller cykelbana, för nära ett övergångsställe eller en vägkorsning.

Avgiften för parkering ska vara den samma som närliggande parkeringar för bil. Föraren har ansvar att göra sin biljett synlig och lätt att avläsa för kontroll. För att fästa parkeringsbiljett på fordonet finns speciella platsfickor att köpa. För att underlätta betalningen så ska det finnas tillgänglighet för telefonparkering för motorcyklar. Är det tidsbegränsad parkering gäller begränsningen även för en motorcykel och moped klass I.

Motorcykel och moped klass I får inte parkeras på trottoar. Om man måste köra upp på en trottoar eller liknande kan det uppstå problem för motorcyklar med låg markfrigång. Motorcykelparkering bör då helst vara i samma nivå som vägen och vara på en plan och hårdgjord yta.

Motorcykelparkering ska främst inrättas där det finns en särskild efterfrågan såsom populära sommarturistmål. När nya bilparkeringar planeras vid sommarturistmål så bör det samtidigt säker ställas plats för tvåhjuliga motorfordon. Eftersom de flesta inte kör motorcykel och/eller moped under vintermånaderna kan en motorcykelparkering omvandlas till bilplats under vintern vid behov.

### Anvisning

- Parkering för motorcyklar (och moped klass I) ska regleras såsom närliggande bilparkeringar.
- Telefonparkeringssystem ska finnas för att underlätta betalning och biljett för föraren.

## 6.2.9 LADDPLATS OCH LADDINFRASTRUKTUR

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser och 2030 ska fordonsflottan vara fossiloberoende. För att nå detta mål krävs att bland annat antalet elfordon ökar kraftigt, samtidigt som antalet fordon med förbränningsmotor minskar i samma takt.

I kommunens Energiplan finns mål om att de fossila koldioxidutsläppen från transporter ska minska med 20 % till 2020 och med 100 % till 2050. För att ha möjlighet att uppnå målen måste andelen förnybara bränslen öka kraftigt och en utbyggd laddinfrastruktur för elfordon är en viktig del i detta.

Ett av Kommunfullmäktiges strategiska mål är att underlätta för invånare och företag som vill reducera klimatutsläppen. I Miljöpolitiskt program utpekade hållbara resor som ett av fem områden som ska prioriteras i miljöarbetet och där innefattas att främja miljöanpassade fordon och investeringar i laddinfrastruktur.

Arbetet med laddinfrastruktur ligger också i linje med Kommunfullmäktiges mål om att reducera klimatutsläppen och det underlättar för medborgarna att äga elfordon och i förlängningen bidrar till bättre luftkvalitet. Kungälv hör till en av de kommunerna i Sverige med flest laddbara bilar under 2017 med 481 fordon\*. Medianen för laddbara fordon per kommun var 117 laddbara fordon.

För att uppmuntra elfordonsanvändning i kommunen bör laddstationer införas på strategiska lägen. Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Oavsett om det är på gatumark eller i en parkeringsanläggning bör dessa placeras på attraktiva platser.

Kommunen, Kungälv Energi och privata aktörer kan investera i laddstationer.

Laddplatsen ska endast kunna användas av elbilar eller andra eldrivna fordon (Regleras i Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap § 54). Detta sker genom skyltning och kontrolleras av parkeringsvakter. Utan en särskild utredning är det svårt att svara på hur många parkeringsplatser som ska omvandlas till laddplatser eller hur stor andel laddplatser som ska uppföras vid nybyggnation.

Vilken typ av laddning som bör införas behöver också utredas vidare. Vid bostäder och verksamheter kan exempelvis majoriteten av laddplatserna vara för normalladdning och ett visst antal kan vara semi-/snabbladdningsplatser för erbjuda en attraktiv och flexibel infrastruktur.

### Anvisning

- Vid nybyggnation 80 % av alla parkeringsplatser vara förberedda för elbilsaddning. Med förberedd menas minst tomrör fram till lämplig plats för laddbox.
- För nybyggnation fram till 2020 bör 40 % av alla parkeringsplatser ha en laddbox för laddning av laddbara fordon. Andelen ökar linjärt fram till 80 % år 2040.
- Boendecykelplatser bör ha tillgång till vägguttag för laddning av elcyklar.
- Alla nya besöksparkeringar till verksamheter bör minst ha tillgång till en publik snabbladdare som ger fulladdning upp till 30 minuter per fastighet.

\*Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2017/2018. Korrigerad 2018-03-09





## 7. Indikatorer för parkering

- Antal markparkeringsplatser inom Zon A, B och C.
- Andel parkeringsplatser med samnyttjande inom Zon A, B och C.
- Antal cykelplatser vid hållplatser.
- Beläggningen på hållplatser med cykelparkering vid pendelparkering.
- Antal kommunala parkeringsplatser tillgång till laddning av elektriskt fordon.
- Antalet utfärdade parkeringsanmärkningar

## 8. Fortsatt arbete

Det är viktigt att förankra informationen om smart och effektiv parkering i de kommunala enheterna.

Vid byggnation av bostäder så uppkommer det förhandlingar med byggherrar när det kommer till avgiftens betydelse för parkeringsfriköp med avseende på hyresrätter och bostadsrätter. Detta är en fråga som bör lösas på sikt.

Pendelparkeringar är en viktig del för att uppnå miljömålen och förvaltningen bör då hitta nya platser utanför serviceorterna. En annan typ av parkering som bör lokaliseras är parkering för tunga fordon och för husbilar då dessa inte har någon utpekad yta idag. För att minska trängseln inom stadskärnan så investerar kommunen idag i ett vägledningssystem i Kongahälla. Detta system bör utökas till andra platser inom stadskärnan.

För fortsatt arbete så bör det tas fram en genomförandeplan för att uppnå de strategiska målen.

## 9. Uppföljning

Indikatorer stäms av regelbundet (tertiert) genom Stratsys (kommunens verktyg).

Uppföljning ska syfta till att om avvikelser är för stora kan omprioritering av åtgärder göras. Detta görs i samförstånd med aktuellt program eller styrgrupp.

Kommunen ska i sin dagliga verksamhet succesivt förverkliga trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Utan uppföljning är det svårt att ta rätt beslut eftersom kunskap saknas om genomförda åtgärder har gett önskad effekt. Uppföljning av uppsatta mål i trafikplanen och indikatorer i respektive plan kommer därför vara viktigt.

Målsättningen är att följa upp och utvärdera trafikplanens måluppfyllelse med 4 års intervall, på liknande sätt som aktualitetsprövningen av översiktsplaner.

