



DEL A – POLICY

MOBILITET OCH PARKERING I PARTILLE KOMMUN

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET, PARTILLE KOMMUN



PARTILLE KOMMUN

Dokumenttyp:	Policy
Dokumentnamn:	Del A – Policy Mobilitet och parkering i Partille kommun
Diarienummer:	KS/2024:621
Version:	Antagandeverision, 2025-10-15
Antagen av:	Kommunfullmäktige, 2025-10-15 [§ 106]
Dokumentansvarig:	Samhällsbyggnadskontoret, Partille kommun
Giltighetstid:	Tills vidare, aktualitetsprövas varje mandatperiod
Dokumentinformation:	Policy för hantering av parkering på mark som kommunen eller annan aktör har rådighet över
Projektledare:	Anna Granberg, Trafikplanerare Samhällsbyggnadskontoret
Konsultstöd:	Oscar Kauffeldt, Sweco
Styrgrupp:	Monica Daxler, Samhällsbyggnadschef Ulrika Asztély Nilsson, Teknisk chef Emma Johansson, Trafikchef Hanna Areslätt, Planeringschef Martin Gidestam, Mark- och exploateringschef Sofia Werdell Ribba, Stadsarkitekt

Förord

Parkering är en viktig del av trafikpolitiken och har en direkt påverkan på hur mycket trafik som skapas. Enligt Plan- och bygglagen (PBL) är fastighetsägaren ansvarig för att tillhandahålla lämpliga parkeringsplatser på sin fastighet, och det är kommunen som avgör vad som är lämpligt antal och placering. Kommunen har det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen för att säkerställa en hållbar stadsutveckling.

Detta styrdokument syftar till att säkerställa att parkeringen hanteras i enlighet med Plan- och bygglagen (PBL) och samtidigt främja en effektiv markanvändning enligt kommunens övergripande mål för en hållbar samhällsutveckling. Plan- och bygglagen sätter ramarna, men kommunen kan i stor utsträckning bestämma om hantering av parkeringsfrågan och styra mot mål för hållbar samhällsutveckling.

Dokumentet innehåller en policy för hur kommunen ska arbeta med planering och reglering av parkering, samt normerande parkeringstal för bil och cykel för bostäder. Målet är att uppnå en effektiv markanvändning, ökad tillgänglighet, främja hållbara transportsystem, samt att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Del A – Policy Mobilitet och parkering i Partille kommun och *Del B – Mobilitetsnorm Mobilitet och parkering i Partille kommun* har utarbetats av Trafikenheten på Samhällsbyggnadskontoret under perioden 2022–2024. De bygger vidare på tidigare riktlinjer, *Riktlinjer för bedömning av parkeringsplatsbehov* från 2010 samt *Parkeringstal för Partille kommun* från 2011, som nu ersätts av detta styrdokument.

Normen har stöd i Plan- och bygglagen (PBL), eftersom den beskriver hur PBL:s bestämmelser om parkering tillämpas i kommunen. Normen har även laga stöd i Kommunallagen, vilken innebär att kommunen ska behandla alla lika. Vid parkerings- och mobilitetsfrågor ska bedömningen om hur mycket parkering byggherrar behöver skapa bedömas på samma grunder för olika projekt.

Detta styrdokument har remitterats internt inom Kommunstyrelseförvaltningen och Bygg- och miljöförvaltningen. *Del A – Policy Mobilitet och parkering i Partille kommun* antas av Kommunfullmäktige och *Del B – Mobilitetsnorm Mobilitet och parkering i Partille kommun* antas av Kommunstyrelsen. Dokumenten kommer att aktualitetsprövas minst en gång varje mandatperiod, läs mer under avsnitt *Revidering av styrdokument*.

Begreppsförklaring

Angöring	Tillfällig eller kortare uppställning av fordon för på- och avstigning eller lastning och lossning.
Bilnehav	Ägandet av bil. Visas ofta som antal bilar per hushåll.
Bilpool	Även kallat bildelning och innebär att ett antal personer eller företag delar på en eller flera bilar. Bilen bokas av användaren före körningen och avgiften baseras på körsträcka och använd tid.
Cykelpool	System med låncyklar liknande det för bilpool.
Detaljplan	Anger markanvändning inom ett avgränsat område i kommunen. Detaljplanen är juridiskt bindande.
Infill	Innebär att nya byggnader uppförs på tomma eller outnyttjade ytor mellan befintliga byggnader i ett redan utvecklat område.
Mikromobilitet	Korta resor med mindre fordon som till exempel elsparkcyklar, elcyklar och vanliga cyklar. Används främst för resor under några kilometer, ofta som ett komplement till kollektivtrafik.
Mobilitetsavtal	Ett avtal mellan exempelvis en fastighetsägare och kommunen som reglerar vilka mobilitetstjänster fastighetsägare ska erbjuda.
Mobilitetstjänst	Tjänst som underlättar transport utan att äga fordon, till exempel bilpool eller kollektivtrafikkort.
Parkering	Uppställning av fordon, dock inte för tillfällig angöring.
Parkeringsköp	Ett sätt för fastighetsägaren att via avtal lösa behovet av parkering för den egna fastigheten på annan plats än inom den egna fastigheten enligt vad Plan och bygglagen (PBL) kräver. Avtal kan tecknas med annan fastighetsägare alternativt med kommunen.
Parkeringsstal	Det antal parkeringsplatser som ska ordnas per kvadratmeter yta vid nybyggnation eller ombyggnation.
Teknikutrymmen	Utrymmen som är avsedda för installationer och teknisk utrustning som behövs för byggnadens funktion, till exempel utrymmen för värme, ventilation, el, vatten och avlopp, Boverkets byggregler (BBR).

DEL A – POLICY

Inledning.....	6
Lagar och regler	8
Allmän platsmark	8
Kvartersmark.....	8
Kvartersmark som ägs av kommunen.....	9
Policy.....	10
Inriktning för parkeringsplanering.....	10
Arbeta efter fyrstegsprincipen i kommunens projekt.....	10
Prioriteringsordning allmän plats.....	11
Reglera med tid och pris	11
Synliggör kostnader för parkering.....	14

Policyn beskriver hur kommunen ska hantera parkeringsfrågor i samband med stadsplanering, plan- och bygglovsprocesser samt kommunens egna projekt för parker, gator och torg. Dokumentet är till för att ge tydliga ramar och förhållningssätt för förvaltningens arbete.

Policyn inleds med en redovisning av de befintliga lagar, regler och praxis som gäller för planering och reglering av parkering på både allmän platsmark och kvartersmark. Därefter presenteras hur Partille kommun avser att arbeta med parkeringsplanering och reglering på både allmän platsmark och kvartersmark, oavsett om marken ägs av privata aktörer eller av kommunen.

Inledning

Partille ska vara tillgängligt för alla. Transportsystemet, som består av gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik ihop med mobilitetstjänster ger tillsammans Partilles fysiska tillgänglighet. Parkering är en del av Partilles transportsystem och en del av samhällsplaneringen. När antal platser, placering och reglering av parkering är väl balanserat ökar stadens tillgänglighet och medverkar till ett hållbart samhällsbyggande. Av Översiktsplanen 2035 framgår att kommunen ska planera och underlätta för yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Samtidigt kommer resor med bil fortsatt att ha en framträdande roll inom överskådlig framtid, varför planering av parkering och angöring förblir en angelägen fråga i samhällsplaneringen. Utsläppen från bilar måste minska för att klimatmålen ska kunna uppfyllas, speciellt i städer. Styrning av parkeringsutbudet är därför en viktig del av kommunens hållbarhetsarbete.

Tillgång till, och närhet mellan, målpunkter är viktiga faktorer för hur resandemönstret ser ut i Partille kommun. God närhet mellan bostäder, handel och tjänster, arbetsplatser, vistelse och underhållning gör att fler resor kan ske lokalt och det blir enklare att resa till fots och med cykel. Det minskar efterfrågan på att resa med bil och därmed behovet av bilparkering per hushåll. En hög befolkningstäthet ger även underlag för satsningar på kollektivtrafik och infrastruktur för fotgängare och cyklister. Att tillgodose mobilitet i stället för parkeringsytor är ett sätt att säkerställa god tillgänglighet utan att kräva kostsamma garagelösningar eller ytkrävande markparkeringar.

Ett mer balanserat utbud av parkeringsplatser kan vara motiverat av flera skäl, såsom markvärde, stadsmiljö, stadskvalitéer, exploateringsekonomi, minskade infrastrukturkostnader och yteffektivitet. Värdefull mark kan frigöras och användas för andra ändamål som bostäder, grönområden eller kommersiella ytor. Det kan öka markvärdet och skapa en mer attraktiv stadsmiljö. En minskad investeringskostnad för parkeringsplatser medför även att det byggs mer prisvärda bostäder och kommersiella ytor.

Kommunens roll och ansvar

Grundprincipen för parkeringsplanering enligt Plan- och bygglagen (PBL) är att den enskilde fastighetsägaren har ansvaret att tillgodose parkeringsbehoven som fastigheten ger upphov till. PBL 8 kap. 9 § anger att på tomt som ska bebyggas ska det ordnas så att *”det på tomten eller i närheten av den, i skälig utsträckning, finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”*.

Kommunen har därför inte ansvar att ordna parkeringar för andra fastigheter än de fastigheter där kommunen är fastighetsägare, exempelvis kommunala skolor och liknande.

Kommunen har dock det övergripande ansvaret för att planera parkeringen på ett sätt som är lämpligt utifrån helhetsperspektivet för hållbar stadsbyggnad och prioritering mellan olika trafikslag. Kommunen hanterar och styr parkeringsbeståndet enligt kraven i Plan- och bygglagen och det förväntas att efterfrågan av parkering redovisas i detaljplaner och bygglov. Kommunen kan i parkeringsplaneringen även styra tillgången på mobilitetstjänster som helhet, där bilparkeringsplatser är en av många åtgärder att ta hänsyn till.

Syfte och innehåll

Policy och norm för mobilitet och parkering har som syfte att säkerställa att parkeringen organiseras enligt lagstiftningen i PBL samt främjar en yteffektiv markanvändning i linje med kommunens övergripande mål för en hållbar samhällsutveckling. Dokumentet innehåller policyer för planering av bil- och cykelparkering vid ny- och ombyggnation och ger vägledning för alla involverade aktörer. Policyn ersätter tidigare dokument för parkeringsplanering i Partille kommun.

De regionala och kommunala styrdokument som ligger till grund för policyn är Målbild Koll 2035, Strategi 2035, ÖP Partille 2035, samt Hållbarhetsprogram – Hållbara Partille 2035. Utöver styrdokumenterna har Partille även genom den regionala satsningen Klimat 2030 antagit klimatlöften för 2024–2026, där klimatstyrande parkering är ett av de antagna klimatlöften.

Revidering av styrdokument

Styrdokument gäller, om inget annat anges, tills vidare. Ett styrdokument ska upphävas om det är inaktuellt eller har ersatts av ett nytt.

Del A - Policy Mobilitet och parkering i Partille Kommun och Del B - Mobilitetsnorm Mobilitet och parkering i Partille kommun ska aktualitetsprövas minst en gång varje mandatperiod. Som utgångspunkt ska detta göras innan utgången av året efter valår. Styrdokument ska aktualitetsprövas av samma instans som antagit dokumentet.

Vid aktualitetsprövningen ska beaktas både om det finns ett behov av styrdokumentet och om dess innehåll är aktuellt.

Lagar och regler

Parkering av bilar regleras oftast i tre enheter; tid, avgift och tillstånd (exempelvis för boende eller för personer med funktionsnedsättning). Olika lagar och regler gäller för parkering på allmän platsmark och kvartersmark. Nedan presenteras de specifika lagar och regler som gäller i olika sammanhang, och hur dessa påverkar kommunens handlingsutrymme inom planeringsprocesser och egna projekt.

Allmän platsmark

Allmän platsmark är avsett för gemensamma behov. Eftersom alla medborgare, enligt likställighetsprincipen, ska ha lika rätt till allmän plats (i kommunallagen 1991:900, 2 kap. 2§) får den därför endast tillfälligt upplåtas för andra ändamål. Detta gäller med få undantag.

Möjligheterna att använda och hyra ut parkering på allmän platsmark regleras av lokala trafikföreskrifter som beslutas av kommunen. De här föreskrifterna kan inkludera tidsregleringar och avgifter för parkering, som syftar till att ordna trafiken och tillgodose olika trafikantgruppers behov.

Tidsreglering

Tidsreglering kan innefatta hur länge och under vilka tider parkeringen får användas. Genom att använda tidsreglering av parkeringsplatser skapas en mer effektiv användning av parkeringsutrymmen och fler kan nyttja parkeringsplatsen. Tidsreglering kan även bidra till att minska trängsel och öka tillgängligheten för olika användargrupper.

Parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter på allmän platsmark är ett medel för kommunen att påverka hur parkeringsbeståndet används. Riktlinjer definieras i Lag (1957:259) om rätt för kommuner att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats med mera.

Avgifter kan till exempel tas ut för att styra trafikanter mot parkering i parkeringshus i stället för parkering på gata, eller för att täcka kostnaden för investering och underhåll för parkeringen.

Kvartersmark

På kvartersmark gäller civilrättsliga regler där markägaren är ena parten och den enskilde trafikanten den andra. Eftersom kvartersmark inte omfattas av likställighetsprincipen, kan fastighetsägaren upplåta marken för specifika trafikantgrupper och fordon. Det inkluderar möjligheten att upplåta mark för parkering eller förbjuda den, samt att bestämma avgifter för parkering.

Fastighetsägaren kan även välja att hyra ut parkeringsplatser till privatpersoner eller till företag, vilket kan inkludera att reservera platser för fordonspooler eller erbjuda förhyrda platser. Det ger möjlighet till flexibla lösningar som kan anpassas efter behov och efterfrågan.

Förhyrda platser kan med fördel samnyttjas av flera användare. Exempelvis kan arbetsplatsparkering i stor utsträckning användas till besöksparkering under helger och kvällar eftersom behovet av parkering för olika ändamål varierar över dagen och veckan.

Kvartersmark som ägs av kommunen

Eftersom likställighetsprincipen inte gäller på kvartersmark har kommunen som fastighetsägare större frihet att upplåta marken för specifika trafikantgrupper och fordon än på allmän platsmark. På kvartersmark gäller samma regler för kommunen som för övriga fastighetsägare.

Policy

Följande avsnitt utgör den policy som Partille kommun ska tillämpa för parkeringsplaneringen, både vid myndighetsutövning och vid samhällsplanering.

Inriktning för parkeringsplanering

Kommunen har det övergripande ansvaret för att planera och reglera parkering på olika nivåer av samhällsplaneringen, från översiktsplaner till bygglov, både i rollen som fastighetsägare och myndighetsutövare. Partille kommun ska vid planering och reglering av mobilitet och parkering särskilt bevaka och främja nedanstående värden.

- En markanvändning som underlättar yteffektiv och hållbar stads- och bebyggelseutveckling i kommunen.
- God sammanvägd tillgänglighet i hela kommunen.
- Attraktiva och levande stadsmiljöer med trivsamma gator, parker och torg.
- Snabba, smidiga och bekväma resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Arbeta efter fyrstegsprincipen i kommunens projekt

Parkering utgör en stor kostnad, både att anlägga och underhålla. Genom att i större utsträckning utnyttja befintlig infrastruktur kan kommunen undvika att skapa överkapacitet och göra onödiga investeringar. På så sätt kan man effektivisera sin ekonomi och markanvändningen i kommunen.

I Partille kommun ska arbetet med parkeringsplanering grunda sig i Trafikverkets fyrstegsprincip, se Figur 9.

1. **Efterfrågan:** Analysera användarnas krav och förväntningar innan projektet beslutar om åtgärder. Fokusera på att möta det verkliga behovet.
2. **Effektivisera:** Optimera användningen av befintliga anläggningar genom att undersöka parkeringsutbudet på områdesnivå i stället för den enskilda fastigheten. Arbeta med parkeringsköp, samnyttjande och reglering av tid och pris så att fler parkeringsplatser kommer till användning under en större del av dygnet.
3. **Bygg om:** Om effektiviseringen inte räcker till kan det vara aktuellt att bygga om befintliga anläggningar avsedda för parkering i syfte att anpassa dem till nya behov.
4. **Bygg nytt:** Om inget av de tidigare stegen är tillräckliga för att möta efterfrågan kan det bli nödvändigt att bygga ny parkering på mark som tidigare inte varit avsedd för detta. Vid nybyggnation bör hänsyn tas till anläggningens roll och funktion i den lokala parkeringsmarknaden på områdesnivå.



Figur 9. Fyrstegsprincipen.

Prioriteringsordning allmän plats

I Partille kommun ska allmän platsmark vara till för allmänheten. Uppställning av fordon ska i första hand ske på kvartersmark. Partille kommun ska som princip styra parkering till kvartersmark.

I kommunens projekt ska ytor för parkering prioriteras i följande ordning när det finns flera anspråk och begränsat med plats eller resurser:

1. Cykelparkering
2. Angöringsplatser för person- och godstransporter
3. Korttidsparkering för bil (handel och verksamheter)
4. I vissa fall tillåts att allmän platsmark i Partille används för boendes parkeringsbehov eller parkering för anställdas fordon. Partille kommun ska ej planera för ett sådant behov.

Reglera med tid och pris

Allmän platsmark

Parkering ska i första hand ordnas på kvartersmark. Reglering av parkering på allmän platsmark ska styra långtidsparkering för bilar och cyklar till kvartersmark så att parkering på gator och torg nyttjas för leveranser och korta besök.

I de fall som parkering eller angöring på allmän plats anses nödvändig eller oundviklig så ska dess utformning och reglering anpassas för att prioritera de grupper som har störst nytta av parkeringen.

Tidsreglering

Om det inte går att ordna parkering på kvartersmark kan det i undantagsfall ordnas på allmän plats, men då endast som korttidsparkering. Detta för att främja korta besök till handeln i centrumområden. Med korta tidsintervall ökar omsättningen på parkeringsplatserna.

En del bostadsgator i Partille används idag som boendeparkering för fastigheter som saknar tillräckligt med egna parkeringsplatser. I nya projekt ska den lösningen undvikas. Kommunen kan behöva reglera de här gatorna om boendeparkeringen medför nackdelar för trafiksäkerheten, barns säkra skolvägar eller framkomlighet för räddningstjänst, renhållning, drift och underhåll.

Parkeringsavgifter

Avgifter är ett effektivt styrmedel för att reglera gatornas användning och främja en övergång mot mer hållbart resande, attraktiva stadsmiljöer och minskad trafik. Parkeringsavgifter är ett sätt att motverka parkeringsflykt till allmän platsmark, det vill säga att besökare till en fastighet ställer sina fordon på gatan eller i naturen. Sådan parkeringsflykt innebär att fastighetsägaren inte uppfyller sitt ansvar för att ordna parkering för fastighetens användning och utgör en indirekt subvention till fastighetsägaren på bekostnad av kommunen. Dessutom innebär det att en enskild grupp gör anspråk på mark som är avsedd för allmänheten.

Om parkeringsavgifter införs på allmän plats bör regleringen utvärderas så att den förbättrar den allmänna ordningen i trafikmiljön, med en prissättning som täcker kommunens kostnader för anläggningen samt bidrar till att nyttjandet av allmän platsmark sker på lika villkor mellan alla användare.

Angöringsplatser

Angöringsplatser är avsedda för att tillfälligt parkera fordon för att lasta av eller på passagerare eller gods. Partille kommun ska i samhällsplaneringen se till att det skapas tillräckligt utrymme för angöring. Antal platser som krävs för angöring bestäms för varje projekt. I första hand ska angöringsplatser ordnas på kvartersmark. Om det med anledning av befintlig infrastruktur och byggnader, eller liknande, eller projektets specifika förutsättningar inte är möjligt att ordna angöring på kvartersmark inom acceptabelt avstånd från entréer kan denna i undantagsfall ordnas på allmän platsmark.

Angöring för paketutlämning blir allt viktigare i vårt samhälle när en större andel av inköpen görs genom e-handel. Utrymme för paketutlämning bedöms i varje enskilt fall. Marknaden för paketutlämning är under förändring vilket gör det svårt att sätta några generella planeringsriktlinjer för det här ändamålet.

Kvartersmark som ägs av kommunen

I flera offentliga verksamheter ägs fastigheten av kommunen eller ett kommunalägt bolag, till exempel Partillebo. I de fallen agerar kommunen i första hand som fastighetsägare, inte myndighet, och omfattas av samma lagar och regler som privata fastighetsägare.

Parkering på kvartersmark omfattas inte av likställighetsprincipen, vilket ger kommunen större möjlighet att upplåta marken för andra trafikantgrupper och fordon än vid allmän parkering. Följande principer ska gälla på kvartersmarks om ägs av kommunen.

Tidsreglering

I Partille ska parkering tidsregleras utifrån det ändamål som parkeringen avser och med hänsyn till parkering i närområdet.

Parkeringen ska regleras med en lämplig fördelning av kort- och långtidsparkeringar som främjar besökare till den kommunala fastigheten i fråga. Tidsregleringen ska anpassas efter den kommunala verksamhetens öppettider och besöksmönster i första hand. I andra hand och i mån om plats kan parkering regleras för att främja besöksnäringen för närliggande verksamheter.

Kommunen ska eftersträva en hög nyttjandegrad på sina parkeringar, men ska undvika att konkurrera med andra markägare i närområdet genom att ha för stort antal långtidsparkeringar.

Parkeringsavgifter

Reglering genom parkeringsavgifter är ett verktyg för att påverka att parkeringsbeståndet används på det sätt som kommunen önskar och föreskriver. På kommunal kvartersmark ska parkeringsavgifter sättas för att täcka kostnaden för parkeringsplatsens anläggning, drift och underhåll.

Avgifter för bilparkeringsplatser ska tydliggöras för användaren genom att den särredovisas från exempelvis bostadshyran, lokalhyran eller i priset på en bostadsrätt. Viss hänsyn kan behöva göras till den parkeringssituation som finns i aktuellt område.

Vid en del bilparkeringsplatser bör parkeringen vara avgiftsfri. Det gäller till exempel pendelparkeringar där en parkeringsavgift gör valet att byta till kollektivtrafik, samåkning eller cykel mindre attraktivt, vilket motverkar pendelparkeringens syfte.

Mikromobilitet

Partille kommun ska på sin kvartersmark ge goda förutsättningar för det hållbara resandet. Kommunen ska främja anordnandet av särskilda lösningar för mikromobilitet, till exempel cykel- och bilpool, lådcykelparkering, postboxar, cykelservice.

Samnyttjande

I Partille ska kommunen verka för att parkering på kommunalägd mark samnyttjas i så stor utsträckning som möjligt om rätt förutsättningar finns för det. Parkering för anställda bör regleras så att platserna kan nyttjas av allmänheten utanför arbetstid, exempelvis parkeringsplatser vid skolor.

Parkeringsköp

I tätbebyggd miljö kan parkeringsmarknaden effektiviseras genom att centralisera parkeringsplatser i samlade anläggningar som omkringliggande fastigheter kan köpa sig in på, så kallade parkeringsköp. I samhällsplaneringen ska Partille kommun eftersträva att skapa samlade parkeringsanläggningar för bil och cykel samt verka för centraliserade lösningar där det anses lämpligt.

Kvartersmark som ägs av annan aktör än kommunen

Fastighetsägaren bestämmer själv över reglering och utformning av parkering på sin kvartersmark, och ansvarar för att ordna parkering för den efterfrågan som uppstår till följd av nyttjandet av fastigheten. Parkeringen ska regleras så att den blir tillgänglig för den avsedda användargruppen.

Följande är Partille kommuns råd och rekommendationer kring utformning och reglering av parkering till fastighetsägare i kommunen:

1. All parkering för boende, anställda och besökare ska tillgodoses på kvartersmark, ej på allmän platsmark.
2. Boendeparkering bör prioriteras före arbetsplatsparkering. Genom att tillgodose boendeparkering ges människor en möjlighet att parkera sitt fordon vid hemmet dygnet runt vilket uppmuntrar resor med kollektivtrafik eller cykel till och från jobbet.
3. Vid nybyggnation av bostäder i tätbebyggda miljöer bör parkering i samlade anläggningar (garage och parkeringshus) prioriteras före markparkeringar för att bidra till attraktiva stadsmiljöer och ge plats för gemensamma vistelsezoner och grönska.
4. Möjligheter till parkeringsköp bör utredas innan beslut tas om att anlägga ny parkering.
5. Samnyttjande av parkeringsanläggningar mellan olika aktörer uppmuntras och bör utredas. Genom att flera användargrupper använder samma parkeringsplatser vid olika tider på dygnet kan användningsgraden för parkeringsplatserna öka och behovet av att skapa ny parkering minska.

Synliggör kostnader för parkering

Om parkeringsanläggningens intäkter inte når anläggningens bygg- och driftskostnader blir det fastighetsägaren som får bära kostnaden för subventionerade bilplatser. Kostnaden fördelas ut till alla hyresgäster oavsett om de använder bil eller inte. Om kommunen är markägare fördelas kostnaden på skattekollektivet, även till dem som inte använder bil. I en privat fastighet får hyresgäster, boende, affärsinnehavare eller kunder betala för parkeringsplatsens driftsekonomska underskott. Den här subventionen av bilparkering fördelas även på de hushåll som inte kan, får eller vill köra bil.

Parkering som styrmedel är mycket effektivt för att styra mot hållbar mobilitet, eftersom varje bilresa börjar och slutar vid en parkeringsplats. Att identifiera synliga och dolda subventioner av parkeringsplatser i kommunens regi är en viktig del i kommunens arbete att styra mot de beslutade utvecklingsmålen.

Att synliggöra kostnader för parkering och säkerställa att dessa betalas av användaren kan påverka betalningsviljan. Det är därför en åtgärd som kan användas av fastighetsägaren i plan- och bygglovsärenden för att påverka mängden parkering som krävs för att möta fastighetens behov.



PARTILLE KOMMUN