

Parkeringspolicy

Riktlinjer för parkering i Gävle kommun

Antagen i Kommunfullmäktige 23 feb 2015

Parkeringspolicy
Riktlinjer för parkering i Gävle kommun

© Gävle kommun 2014

www.gavle.se

Arbetsgrupp

Madelene Håkansson, trafikplanerare

Stefan Erixon, parkeringssamordnare

Marie Wallström, trafikplanerare

Maria Bergh, markförvaltare

Josef Wårdsäter, planarkitekt

Michael Landberg, byggnadsinspektör

Fredrik Nygren, gatuingenjör

Harald Knutsen, samhällsplanerare

Daniel Swärd, Gävle centrumsamverkan

Gabriel Larsson, Marknadsplats Gävle

Innehållsförteckning

Inledning	2
Bakgrund	2
Syfte	2
Samverkan	2
Mål för parkering i Gävle kommun	3
Metod och förankring	3
Parkeringsmål för en attraktiv och tillgänglig stad	4
Parkeringsmål för ett hållbart transportsystem	7
Parkeringsverktyg	10
Inledning	10
1. Parkeringsverktyg i planeringsskedet	10
Maximinormer	10
Parkeringsköp (friköp)	10
Gröna parkeringsköp	11
2. Parkeringsverktyg för ökad tillgänglighet	12
Tids- och avgiftsreglering	12
Samnyttjande	12
Parkeringsledningssystem	14
Ändamålsplatser	15
Parkeringsstillstånd	16
3. Parkering som verktyg för ett ökat hållbart resande	19
Cykelparkering	19
Mobilitetsplan vid arbetsplatser	19
Pendlarparkeringar	20
Parkering vid skolor	20
Underlag till parkeringspolicyn	21
Bilaga 1 Övergripande vision och mål	22
Inledning	22
Kommunala styrdokument	22
Miljöstrategiskt program för Gävle kommun	22
Resepolicy för Gävle kommun	23
Trafikstrategi Del 1 – vision och mål	23
Trafikstrategi Del 2 – handlingsplan	23
Centrumplanen <i>utställningsversion</i>	24
Bilaga 2 Nuläge	25
Inledning	25
Parkering vid planering och nybyggnation	25
Betazoner och taxor	25
Parkeringshus och taxor	26
Användning av parkering i centrala Gävle	27

Allmänt tillgänglig parkering	27
Privat parkering	27
Allmänhetens uppfattning om parkering i centrum	27
Handlarnas uppfattning om parkering i centrum	28
Workshop om parkering	28
Drift och snöröjning av parkering	29
Bilaga 3 Nulägeskartor	30
Platser för rörelsehindrade	30
Platser för bussparkering	31
Platser för husbilsparkering	32
Bilaga 4 Konfliktpunkter i centrum	33
Bilaga 5 Betalzoner för parkering och åtgärdsförslag	34
Bilaga 6 Lastplatser och åtgärdsförslag	35
Lastplatser	35
Bilaga 7 Parkeringstillstånd för boende och åtgärdsförslag	36
Bilaga 8 Pendlarparkeringar och åtgärdsförslag	38
Bilaga 9 Åtgärdslista	42

Inledning

Bakgrund

I arbetet med kommunens Trafikstrategi 2008 gjordes valet att utelämna parkeringsfrågan. Den ansågs inte var mogen att diskutera då. Nu har parkeringsfrågan blivit allt viktigare i flera av de projekt som drivs idag och därför behövs ett övergripande ställningstagande för hur parkering hanteras i Gävle kommun.

Parkering är ett viktigt medel för att styra utvecklingen i den riktning som anges kommunens Trafikstrategi och i pågående Centrumplan. Parkeringsavgifter och parkeringstillgången är bra styrmedel för att reglera trafik och trängsel i städer och för att få människor att välja andra färdmedel än bilen, samtidigt som det krävs tillräckligt med bilplatser i rätta lägen för att skapa attraktiva och tillgängliga miljöer.

Syfte

Syftet med detta arbete är att ta fram en parkeringspolicy för Gävle kommun. Parkeringspolicyn ska beskriva parkeringens roll i samhällsplaneringen samt redovisa kommunens vilja i parkeringsfrågor. Parkeringspolicyn ska innehålla mål för parkering i kommunen och förslag till konkreta verktyg för hur målen ska nås. Arbetet ska vara kopplat till tankar och idéer i Centrumplanen och Trafikstrategin.

Policyn ska ange den övergripande inriktningen för parkering och ge tydliga riktlinjer för hur parkering ska hanteras i Gävle kommun, bl a i form av en parkeringsnorm som bygger på inriktningen i policyn.

Frågor som parkeringspolicyn ska hantera är:

- Hur kan parkering bidra till att uppnå övergripande mål för kommunen om en attraktiv stad?
- Hur kan parkering bidra till ökad tillgänglighet och styrning av biltrafiken i staden?
- Hur ska parkering på gatumark hanteras?
- Vilka verktyg kopplat till parkering ska kommunen använda?

Samverkan

Policyn har arbetats fram av en arbetsgrupp på tjänstemannanivå, bestående av representanter från avdelningen för Trafik och tillstånd, Gata och park, Övergripande planering, Fysisk planering, Mark och exploatering samt Bygglov.

Parallellt med arbetet i arbetsgruppen har även en kontinuerlig dialog förts med Gävle Centrumsamverkan som företräder handlare i Gävle centrum och Marknadsplats Gävle som företräder fastighetsägare i Gävle. De har även deltagit på arbetsgruppsmöten.

Den politiska styrgruppen tagit aktiv i arbetet i form av workshops och kontinuerliga avstämningar. Under framtagandet av policyn har två stycken workshops genomförts, med representanter från byggherrar, fastighetsägare, handeln och kollektivtrafikbolag samt politiker och tjänstemän från Gävle kommun.

Mål för parkering i Gävle kommun

Metod och förankring

Mål för parkering i Gävle kommun har konkretiserats utifrån övergripande vision och mål för kommunen, mer om detta i bilaga 1.

Målen har tagits fram inom arbetsgruppen för parkeringspolicyn, tillsammans med Gävle Centrumsamverkan och Marknadsplats Gävle. De har sedan stämts av och förankrats både mot aktuellt nuläge och i den politiska styrgruppen för arbetet, bestående av Mark-, miljö- och planberedningen för Gävle kommun tillsammans med ordförandens för respektive Tekniska Nämnden och Byggnads- och Miljönämnden.

Målen är uppdelade i två delar:

Parkeringsmål för en attraktiv och tillgänglig stad

- Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning
- Parkering ska medverka till en god tillgänglighet till centrum, i första hand för besökare
- Parkeringar i Gävle upplevs som välskötta och trygga

Parkeringsmål för ett hållbart transportsystem

- Parkering ska främja resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik
- Parkering används som verktyg för att minska trafikarbetet med bil
- Parkering ska medverka till att de skadliga utsläppen från biltrafiken minskar
- Parkering ska medverka till att godstrafiken i den centrala staden minskar

Parkeringsmål för en attraktiv och tillgänglig stad

Parkering ska medverka till en effektiv markanvändning

Parkering ska i första hand anordnas i gemensamma parkeringslösningar. Ytkrävande markparkering ska minimeras. Samnyttjande ska premieras. Ändamålsplatser för lastning och lossning ska den tid de inte används kunna samnyttjas för parkering, både för bil och cykel utifrån det aktuella behovet. Parkeringsplatser som dagtid är förhyrda till arbetsplatser bör upplåtas till allmänt användande utanför arbetstid.

Med marknadsmässig prissättning av parkering menas att kostnaden för parkering behöver tydliggöras och synliggöras. Synliggörandet handlar om att minska subventioneringen av parkeringsplatser för bil, exempelvis genom att ta ut en alltför låg avgift för boendeparkering eller att kostnaden för parkering tas ut via hyran i nybyggnadsprojekt istället för en avgift av användaren. Tillsyn av efterlevnaden av gällande regleringar, drift och underhåll av parkeringsytor samt själva upplåtandet av gatumarken är faktorer som innebär att parkering aldrig kommer att kunna bli kostnadsfri för den part som tillhandahåller parkering. Avgiftsfri parkering för användaren innebär därmed alltid en subventionering av bilåkande, eller med andra ord att någon annan betalar för den parkering som är gratis för den som parkerar. Gävle kommun arbetar därför utifrån riktlinjen om en marknadsmässig prissättning av parkering.

Exempel på hur:

- Gemensamma parkeringslösningar
- Minimerad markparkering
- Ökat samnyttjande
- Bilpool
- Friköp
- Användandet av max-norm för markparkering
- Marknadsmässig prissättning av parkering

Parkering ska medverka till en god tillgänglighet till centrum, i första hand för besökare

Befintlig gatumarksparkering prioriteras för besökare genom reglering. Med besökare menas de med tidsbegränsade ärenden till centrum, annat än arbete och boende. Med centrum menas områdena inom betalzonerna för parkering i centrala Gävle. Den rörliga trafiken dvs så väl gående, cyklister, bussar som bilar prioriteras framför gatumarksparkering, där utrymme saknas för både rörlig trafik och gatumarksparkering.

Regleringen av parkeringsplatser ska stödja målet om att prioritera tillgängligheten för besökare. Detta innebär en reglering även med tid och inte enbart med taxa.

Tillgängligheten till parkeringshusen ska vara god och underlättas med hjälp av vägvisning eller parkeringsledningssystem vid behov.

Cykelparkering ska finnas vid viktiga målpunkter och utökas i antal för att täcka efterfrågan, samt utformas standardmässigt utifrån behov enligt gällande cykelparkeringsplan och stadsmiljöprogram. Precis som för bilparkering, ska olika cykelparkeringsärenden skiljas åt och utformas efter behov.

Långtidsparkering med väderskydd och ramlås, medan kortare besöksparkering kan ges en enklare utformning.

Exempel på hur:

- Reglera gatumarksparkering så att besökare prioriteras
- Prioritera tillgänglighet för rörlig trafik framför gatumarksparkering
- Tydlig vägvisning till parkeringshusen
- Cykelparkering med hög standard

Parkeringar i Gävle upplevs som välskötta och trygga

Det är viktigt att parkeringsanläggningar uppfattas som trygga så att alla oavsett kön, ålder eller andra individuella förutsättningar känner sig bekväma med att vistas i och använda sig av den offentliga miljön. Drift- och underhåll påverkar i stor utsträckning hur vi uppfattar gaturummet och olika typer av parkeringsmiljöer. Det är därför viktigt att de som är ansvariga för att sköta de framtida ytornas drift- och underhåll, också inkluderas i planeringen av dessa för att påverka förutsättningarna och underlätta framtida skötsel.

Hänsyn till belysning och synbarhet för parkeringsanläggningar ska beaktas precis på samma sätt som för övriga offentliga miljöer. Tryggheten påverkar parkeringsanläggningens attraktivitet och är därför mycket viktigt inte bara ur medborgarsynpunkt utan även användarsynpunkt.

Exempel på hur:

- Utforma parkering med särskild hänsyn till driftsaspekten
- Utforma parkeringsanläggningar med särskild hänsyn till trygghetsaspekten
- Bestående material för parkering
- Medfinansiering av parkeringsmålning

Parkeringsmål för ett hållbart transportsystem

Parkering ska främja resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik

Centrumparkering för cykel ska utformas nära viktiga målpunkter och med standardkrav utifrån behov enligt gällande cykelparkeringsplan.

Arbetsplatsparkering för cykel är fastighetsägarens och arbetsgivarens ansvar, precis som parkering för bil. Parkeringsnormen för cykel behöver precis som parkeringsnormen för bil stämmas av i planeringsprocessen och kunna följas upp vid eventuella brister på ett formaliserat sätt som dokumenteras och möjliggör uppföljning.

Gatumparkering i anslutning till de stora gång- och cykelstråken ska utformas så att konflikter mellan trafikslagen minimeras. Där inte alla trafikslagets villkor kan uppfyllas ska gång- och cykeltrafiken prioriteras före gatumparkering längs med prioriterade cykelstråk.

Gatumparkering i anslutning till de stora kollektivtrafikstråken ska utformas så att bussarnas framkomlighet inte påverkas. Där inte båda trafikslagets villkor kan uppfyllas ska kollektivtrafiken prioriteras före gatumparkering.

Centrumplanen redovisar vilka stråk i centrum som är prioriterade för gång och cykel, respektive kollektivtrafik.

Pendlarparkeringar och detta även i kombination med hyrcykelsystem är ett annat verktyg. Vid pendlarparkeringar ska parkering för funktionsnedsatta prioriteras för att medverka till målet om en kollektivtrafik för alla.

Exempel på hur:

- Parkering för cykel vid viktiga målpunkter och hållplatser för kollektivtrafiken
- Cykelgarage, exempelvis utreda möjligheten att använda ytor i befintliga parkeringshus som inte lämpar sig för bilparkering, till parkering för cyklar och lådcyklar
- Säkerställa cykelparkeringsnormen
 - Tillräcklig boendeparkering för cykel av god standard
 - Fastighetsägarens och arbetsgivarens ansvar att ordna arbetsplatsparkering för cykel
- Gång- och cykeltrafik prioriteras före gatumparkering, där konflikter uppstår
- Bussars framkomlighet prioriteras före gatumparkering, där konflikter uppstår
- Pendlarparkeringar, eventuellt i kombination med hyrcykelsystem

Parkering används som verktyg för att minska trafikarbetet med bil

Gävle kommun har övergripande mål om att öka andelen resor som sker till fots, med cykel och kollektivtrafik, men också mål om att minska trafikarbetet med bil. En viktig del är arbetsresor med bil, där samlade erfarenheter visar att parkering är den enskilt mest avgörande faktorn för om anställda väljer att ta bilen till arbetet eller resa med andra alternativ.

Arbetsplatsparkering för bil ska utformas så att andra resalternativ och samnyttjande uppmuntras. Detta innebär reglering med tid och/eller taxa, subventionering av kollektivtrafikkort eller cykeluppmuntran istället för parkeringsplats för bil, bilpool för tjänstebilar så att privatbil inte behövs i tjänsten m m. Detta utvecklas vidare under verktyget Mobilitetsplan vid arbetsplatser.

Parkering kan även användas som styrmedel för minskat bilbehov vid nybyggnation av bostäder, så som rabatt på parkeringsnormen vid bilpool, goda kollektivtrafiklägen, etc. Detta behöver dock göras med viss försiktighet, så att inte kraven landar på kommunen om att tillskapa parkeringsplatser i efterhand då efterfrågan på parkering för de boende blivit större än förväntat. Mer om detta under kapitlet om parkeringsverktyg.

Exempel på hur:

- Vid arbetsplatser
 - Reglera parkeringen, antingen med tid eller avgift
 - Cykeluppmuntran
 - Kollektivtrafikkort till anställda
 - Bilpool för tjänstebilar
- Vid bostäder
 - Flexibel parkeringsnorm vid nyproduktion av bostäder

Parkering ska medverka till att de skadliga utsläppen från biltrafiken minskar

Att underlätta parkering för mer miljövänliga fordon är ett sätt att premiera dessa framför mer konventionella fordon. Grundtanken är att det ska vara en morot vid val av fordon, för att öka andelen miljöbilar i den totala fordonsflottan. Parkeringsmöjligheter för miljöbilar och laddplatser behöver därför utformas så att de blir ett incitament till att välja förnyelsebart bränsle vid inköp av nya fordon, utan att riskera att medverka till exempelvis minskat resande till fots och med cykel till fördel för resande med miljöbil.

Med miljöbilar menas här fordon som kan tankas på förnyelsebart bränsle alternativt laddas via elnätet (dvs inte fordon med snåla bensin- eller dieselmotorer).

Exempel på hur:

- Parkeringstillstånd för miljöbilar¹
- Laddplatser för elbilar

Parkering ska medverka till att godstrafiken i den centrala staden minskar

Parkeringar för angöring, lastning och lossning ska samordnas så att de tunga transporter till centrum minimeras. Det ska vara tydligt var det är möjligt att stå för leverans av varor och gods till olika gator i den centrala staden.

De tider av dygnet då lastning och lossning inte behövs, ska lastplatserna samnyttjas för parkering.

Exempel på hur:

- Ändamålsplatser för angöring, lastning och lossning
 - Tydliggör och informera om var angivna platser finns
 - Samnyttja platserna för besöksparkering, de delar av dygnet de inte behövs för angöring, lastning och lossning

¹ Med anledning av Högsta förvaltningsdomstolens dom den 8 okt 2014 om att nuvarande lagtext inte tillåter avgiftsdifferentiering av miljöfordon, så avvaktar denna åtgärd eventuell lagändring.

Parkeringsverktyg

Inledning

Parkering är ett mycket viktigt verktyg när det gäller att maximera tillgängligheten och styra stadstrafiken. De kommande kapitlen beskriver olika sätt som parkering kan användas för att bidra till uppfyllelse av målen för parkering och därmed kommunens övergripande vision och mål.

För att underlätta läsningen är de uppdelade i olika kapitel:

1. Parkeringsverktyg i planeringsskedet
2. Parkeringsverktyg för ökad tillgänglighet till centrum
3. Parkering som verktyg för ett ökat hållbart resande

Uppdelningen har ingen praktisk betydelse och exempelvis verktyg för ett ökat hållbart resande ökar i de flesta fall även den totala tillgängligheten till centrum.

1. Parkeringsverktyg i planeringsskedet

Maximinormer

Gävle kommun har vid tidigare p-norm utgått från mininormer, hur många parkeringsplatser som minst måste anläggas per bostad eller byggnadsyta. Målet är att tillräckligt med parkering anordnas inom den egna fastigheten, för att undvika att gatuparkering och allmän platsmark används för exempelvis privat boendeparkering.

Användandet av mininormer kan i vissa fall förfördela övriga trafikslag och innebära en ineffektiv markanvändning och onödig kostnad för fastighetsägaren, om det senare visar sig att efterfrågan överskattades och parkeringsplatserna inte används. För vissa typer av verksamheter kan det därför vara lämpligt att istället använda sig av maximinormer.

Maximinormer föreslås gälla enbart för markparkering, vilket innebär att man begränsar det maximala antalet parkeringsplatser som får anläggas i markplan. Vid önskemål om fler parkeringsplatser än angiven maximinorm ska dessa anläggas i parkeringsgarage eller parkeringshus.

Parkeringsköp (friköp)

Parkeringsköp eller friköp innebär att fastighetsägaren köper sig fri från kravet på att anordna parkering för att täcka fastighetens behov. I vanliga fall betalas en engångssumma till kommunen eller det kommunala parkeringsbolaget, som åtar sig att anlägga platserna. En variant av detta är avlösen, vilket innebär att fastighetsägaren åtar sig att hyra parkeringsplatserna på en annan fastighet.

Parkeringsköp handlar inte om att ställa krav på att parkering måste köpas av kommunen, utan att erbjuda alternativa möjligheter. Att använda sig av parkeringsköp innebär att parkeringen kan samlas och även samnyttjas på ett annat sätt än med mindre, separata parkeringsytor. Parkeringsköp öppnar även upp för möjligheten att tillgängligheten till platsen kan anordnas på fler sätt än med enbart parkering, genom att en del av friköpssumman istället kan tillåtas finansiera bättre cykel- eller kollektivtrafikresor till den aktuella platsen. Mer om detta i stycket om gröna parkeringsköp.

Gävle kommun saknar idag rådighet över något parkeringshus eller större gemensam parkeringsanläggning. Kommunen kan ändå erbjuda friköp genom

att avtala om parkeringsplatser i befintliga anläggningar, förutsatt att kommunen har rådighet över behövt antal platser i förväg. Organisationen och avtalsformerna för detta är i dagsläget något oklara och behöver utredas närmare. Det är däremot alltid fastighetsägarens ansvar att lösa parkeringsfrågan, men kommunen kan avtala om parkeringsköp om det finns ett intresse av detta från exploitörens sida och/eller ett stort allmänintresse av att exploateringen blir av.

Gröna parkeringsköp

Gröna parkeringsköp utgår från principen om friköp dvs att fastighetsägaren köper sig fri från kravet att anordna efterfrågat antal parkeringsplatser inom den egna tomten. Men istället för att denna köpesumma oavkortat går till parkeringsplatser på annan fastighet, finns möjligheten att avtala om att pengarna ska användas för att förbättra tillgängligheten till fastigheten på annat sätt. Andra sätt kan handla om att förbättra möjligheterna att cykla till och från fastigheten, resa med kollektivtrafik eller samnyttjat bilanvändande i form av bilpool. Oavsett val av åtgärd är det viktigt att föra ett resonemang kring hur mycket den aktuella åtgärden kan tänkas sänka efterfrågan på parkeringar för den aktuella fastigheten. Resonemanget ska dokumenteras tillsammans med valda åtgärder i ett avtal som sedan är kopplat till fastigheten.

2. Parkeringsverktyg för ökad tillgänglighet

Tids- och avgiftsreglering

En vara av begränsad mängd som efterfrågas av många behöver i de flesta fall regleras för att inte överutnyttjas, detta gäller även för parkering. Avgifts- och tidsregleringens syfte är framförallt att begränsa överutnyttjande. Reglering används också för att styra användandet till prioriterade parkeringskunder - exempelvis besökare i centrum. Obegränsade möjligheter att nyttja central parkering innebär central arbetsplatsparkering för mindre priskänsliga grupper. Med begränsad tillåten parkeringstid ökar istället tillgängligheten på lediga parkeringsplatser för besökare.

Tillsyn av efterlevnaden av gällande regleringar, drift och underhåll av parkeringsytor samt själva upplåtandet av gatumarken är faktorer som innebär att parkering aldrig kommer att kunna bli kostnadsfri för den part som tillhandahåller parkering. Avgiftsfri parkering för användaren innebär därmed alltid en subventionering, eller med andra ord att någon annan betalar för den parkering som är gratis för den som parkerar. Inriktningen är därför att Gävle kommun ska vara mycket restriktiv till avgiftsfri bilparkering och att detta enbart ska finnas där det inte är marknadsmässigt möjligt att ta ut avgift.

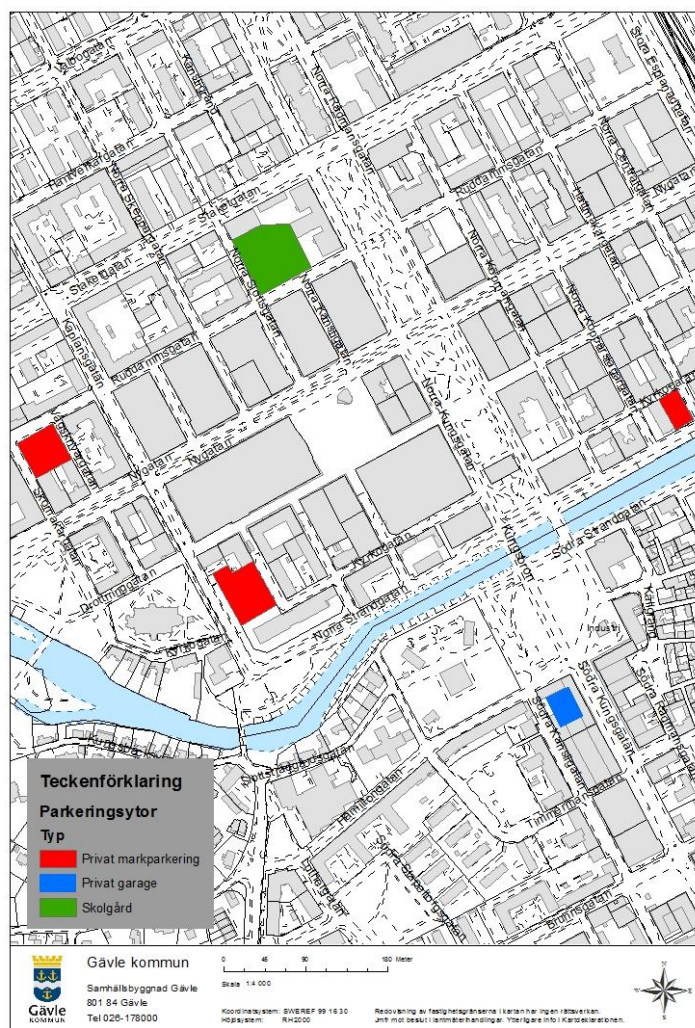
Informationen om regleringen behöver också vara tydlig, exempelvis med en karta över betalzoner för parkering och övriga parkeringsanläggningar i centrum på samtliga biljettautomater. Likadant skulle informationskampanjer om tillgängligheten till centrum kunna genomföras, exempelvis i samband med eventuella förändringar.

Samnyttjande

Samnyttjande innebär att en parkeringsplats kan användas av olika parkeringskunder under olika tider på dygnet. Exempelvis en parkeringsplats som dagtid används som arbetsplatsparkering, skulle kvällstid kunna användas som besöks- och/eller boendeparkering. Detta behöver dock ske utifrån lokala förutsättningar och lämplighet. Samnyttjande är alltså ett sätt att dels effektivisera markanvändningen och dels öka tillgängligheten på lediga parkeringsplatser.

I centrala Gävle finns det idag knappt 2 000 parkeringsplatser på gatumark med tidsreglerad avgift och som är allmänt tillgängliga dvs samnyttjas av samtliga olika parkeringskategorier. Likadant med de ca 1 300 platserna i parkeringshusen, som däremot är låsta nattetid. Möjligheterna till samnyttjande för boendeparkering minskar därmed för parkeringsplatserna i parkeringshusen.

Det finns även ett antal större parkeringsytor som i dagsläget är förhyrda dygnet runt och enbart kan nyttjas för arbetsplatsparkering. Det innebär att parkeringsplatserna till stor del står oanvända utanför kontorstid. Likadant skulle större ytor som centrala skolgårdar, vilka inte används under helgdagar kunna samnyttjas för parkering.



Figur 1. Röda ytor visar tomter som idag används för privat, förhyrd parkering dygnet runt men som eventuellt skulle kunna samnyttjas med fler parkeringskunder. Blå yta visar privat parkering som eventuellt skulle kunna samnyttjas för parkeringsändamål. Grön yta visar Vasaskolans skolgård som eventuellt skulle kunna nyttjas för parkering på helgdagar. Ytan är idag föremål för diskussion om byggnation, vilket skulle innebära att den inte längre är aktuell som möjlig parkeringsyta.

Dialogen mellan kommunen och privata fastighetsägare till de större parkeringsytorna i centrum, dvs markparkeringen så väl som parkeringshusen skulle behöva förbättras i syfte att skapa en tydligare inriktning för på vilket sätt dessa ytor skulle kunna samnyttjas.

I samband med arbetet med parkeringspolicyn har även behovet av större parkeringsanläggningar i kommunal regi diskuterats. Syftet med exempelvis ett kommunalägt parkeringshus skulle vara att åstadkomma inflytande över prisbilden på allmänt tillgänglig parkering i centrala Gävle, men kanske framförallt att ha större möjlighet till samnyttjande genom att kunna erbjuda platser för exempelvis friköp vid centrala nyexploateringar. Möjliga ytor för en



Figur 2. Exempel från Falun på hur samnyttjade parkeringsytor kan skyltas.

sådan etablering, i kombination med en översyn av planerade exploateringar i centrum skulle behöva utredas närmare tillsammans med för- och nackdelar med olika drifts- och ägandeformer samt kostnader för olika alternativ. I dagsläget saknas även en given organisation inom kommunen som skulle kunna hantera liknande anläggningar, vilket även skulle behöva utredas.

Parkeringsledningssystem

Parkeringsledningssystem innebär vägvisning till befintliga parkeringsanläggningar och kan utformas antingen analogt ("vanliga" vägvisningsskyltar) samt digitalt. Utformning med digitala skyltar ger möjligheten att även visa antal lediga platser vid respektive anläggning.

Idag finns ett analogt vägvisningssystem i Gävle centrum som skyltar till befintliga parkeringshus. Skyltarna upplevs dock sitta skymda och vara bristfälligt utformade. Samtidigt gör oklara ägarförhållanden att drift- och underhåll av systemet är betydligt eftersatt.

Syftet med parkeringsledningssystem är att öka upplevelsen av tillgänglighet dvs förenkla orienteringen till parkeringsanläggningarna och därmed även minska söktrafiken. Uppfattningen om tillgänglighet och att vara säker på tillgången på lediga parkeringsplatser vid slutmålet ökar självklart med ett digitalt system.

Samtidigt visar enkätundersökningen bland besökare på stan (se nulägesbeskrivning i bilaga 3) att en övervägande majoritet idag redan tycker att det är enkelt att hitta till befintliga parkeringshus.

Ett digitalt parkeringsledningssystem innebär en investering i storleksordningen ca 4 miljoner kr, till detta tillkommer sedan en årlig driftskostnad på ett par hundratusen kr. Samtidigt innebär alltså ett digitalt system tydliga fördelar jämfört med analogt. Oavsett val av system, så bör dagens utförande förbättras. Lika tydligt bör det vara att samtliga system förutsätter deltagande och medfinansiering av de aktörer vars anläggningar som systemet skyltar till.

För- och nackdelar med de olika systemen inklusive kostnader och ansvarsfördelning mellan deltagande aktörer föreslås fördjupas i en egen utredning.



Figur 3. Exempel från Umeå kommun på ett digitalt parkeringsledningssystem.

Ändamålsplatser

Lastplatser

Många lastplatser används under en begränsad tid av dagen. De lastplatser som inte används dygnet runt bör samnyttjas för att åstadkomma en effektiv markanvändning, särskilt där efterfrågan på parkering är hög. Det skulle innebära att ytor som en viss begränsad tid av dagen används som lastplats, resterande del av dygnet kan användas för besöksparkering för antingen bil eller cykel. Om samnyttjandet ska gälla för bil eller cykel bör utredas särskilt för varje plats och utgå från aktuellt behov.

Det bör även undersökas om exempelvis tidsreglering av varuleveranser är möjligt för att på så sätt även öka incitamenten för samordning. I ett första skede bör dock lastplatser samnyttjas för parkering på kvällar och helger, medan det i ett senare skede eventuellt skulle kunna utökas till att platserna endast används som lastplatser en begränsad del av dagen, för att ytterligare förlänga tiden som platserna kan användas för annan parkering.

Bussparkering

Parkering för turistbussar finns idag framförallt vid centralt belägna hotell. Ytterligare platser anordnas efter kontakt med kommunen och bedömning av behov och avstånd till befintliga platser för bussparkering.

Husbilsparkering

I dagsläget finns 2 st platser för husbilsparkering vid Södra Skeppsbron.

Parkering för husbil är inte detsamma som uppställningsplats för husbil. Parkering innebär en parkeringsyta dedikerad för fordonstypen husbil, utan särskild service. En uppställningsplats innebär möjligheter till service i form av el, vatten, latrintömning etc. Uppställningsplatser är inte en tillgänglighetsfråga ur trafiksynpunkt, utan bör hanteras av förvaltningar som berör service och turistverksamhet.

Motorcykelplatser

Idag finns en yta i Gävle centrum reglerad för parkering av motorcyklar, på Norra Rådmanngatan, vid muren på Rådhusstorget. Befintliga platser anses täcka efterfrågan, varför ingen utökning eller förändring föreslås.

Taxiplatser

Taxiplatser finns idag vid Stortorget och Hamntorget (öster om Centralstationen). Befintliga platser anses täcka efterfrågan, varför ingen utökning eller förändring föreslås.

Parkeringstillstånd

Boende

Grundprincipen för boendeparkeringstillstånd är att boende ges möjlighet att parkera på gatan, där äldre fastigheter saknar möjlighet att anordna parkering inom den egna tomt. En stor del av den centrala bebyggelsen i Gävle är tillkommen innan 1950/60 och alltså inte alls planerade för dagens bilnehav. Parkeringstillstånd för boende är med andra ord ett sätt att lösa parkeringen där det inte går att lösa på andra sätt, men ska inte användas som en standardlösning för boende i centrala områden. Detta skulle i så fall riskera att urholka lagen om att fastighetens behov av parkering ska lösas inom den egna fastigheten eller i närheten av denna i samband med byggnation.

Avgiftsnivån ska sättas så att parkering på privat tomtmark premieras, dvs med inriktningen att avgiften för boendeparkering på gatan ska överstiga kostnaden för privata parkeringsalternativ. Anledningen är att allmän gatumark så långt det är möjligt ska tillgodose behovet av parkering för besökare, men framförallt ytor för trafik i rörelse.

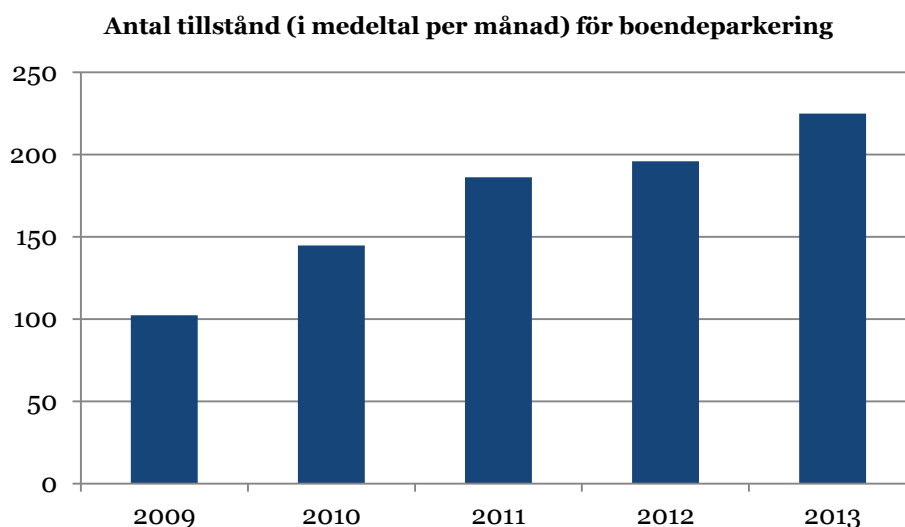
En fastighets efterfrågan av parkering ska anordnas inom den egna fastigheten eller i anslutning till denna och ska alltså vara löst i samband med exploateringskedet. För att göra rimliga prognoser av framtida efterfrågan på parkering används parkeringsnormen som hjälpmedel.

Boendeparkeringstillstånd ges därför inte till boende i hus byggda efter 1988, då senaste parkeringsnorm trädde i kraft. Bostadshus byggda senare än 1988 förväntas ha sitt parkeringsbehov löst i samband med exploateringskedet.

Idag är det möjligt att stå med boendeparkeringstillstånd var som helst inom gul och blå zon. Detta innebär att personer som bor i ena änden av centrum kan arbetsplatsparkera med boendeparkeringstillstånd i andra delen. Detta är inte syftet med boendeparkeringstillstånd och skulle kunna regleras med zonindelning.

Parkeringstillstånd bör därför enligt dessa riktlinjer:

- Enbart ges till boende i hus uppförda tidigare än 1988
Boende i hus uppförde efter 1988 medges inte parkeringstillstånd för boendeparkering på gatan.
- Avgiften för boendeparkeringstillstånd stäms av med avgifterna för parkering på privat tomtmark efter behov.
- Införa zoner för boendeparkering.



Figur 4. Antal boendeparkeringstillstånd per månad för åren 2009-2013.

Rörelsehindrade

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade gäller i hela landet och innebär

- rätt att parkera under högst tre timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är förbjuden eller tillåten under kortare tid än tre timmar,
- rätt att parkera under högst 24 timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är tillåten under minst tre men mindre än 24 timmar,
- rätt att parkera på parkeringsplatser som genom lokala trafikföreskrifter reserverats för rörelsehindrade med parkeringstillstånd, varvid viss längsta uppställningstid som föreskrivits för sådan plats skall iakttas, samt
- rätt att parkera under högst tre timmar på gågata.

I Gävle finns en lokal trafikföreskrift som reglerar att parkeringstillstånd för rörelsehindrade även ger rätt att parkera avgiftsfritt på annars avgiftsbelagda parkeringar. Idag finns det ett 60-tal parkeringsplatser i Gävle centrum reserverade för rörelsehindrade. Samtliga platser för rörelsehindrade är idag avgiftsfria. Av dessa är det vissa som är reglerade med tidsbegränsning om maximalt 1 h.

Vid bostäder är parkeringsplatser för rörelsehindrade fastighetsägarens ansvar, kommunen ansvarar för de parkeringsplatser som är allmänt tillgängliga.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska vara tillgängliga och placeras nära entréer. Trottoarkanter och liknande kanter ska försänkas vid parkeringsplatser för rörelsehindrade. Försänkning bör inte ligga rakt ut från entrén och ska inte markeras med vita plattor. Parkeringsplatser för rörelsehindrade bör i möjligaste mån utformas så att urstigning från fordonet ut i trafiken undviks. I övrigt ska de utformningsmässiga rekommendationerna från VGU² användas.

² Krav för vägar och gators utformning, utges av Trafikverket och SKL.

Miljöbilar

Ett parkeringstillstånd för miljöbilar i Gävle kommun medger idag två timmars gratis parkering på kommunens parkeringsplatser som annars är avgiftsbelagda. Tillståndet kostar 150 kr, är knutet till bilens registreringsnummer och gäller för ett kalenderår. From år 2011 ges tillståndet endast till bilar som kan tankas med förnybart bränsle eller tankas via elnätet.

Period	Antal beviljade tillstånd	Avslag
2007-2010	214	5
2011	83	4
2012	140	11
2013 (fram till sep 2013)	141	9

Syftet med tillståndet är att motivera till val av miljöfordon vid inköp. Det finns däremot inga kända samband mellan gratis parkering för miljöbilar och en ökad andel miljöbilar inom det totala fordonsbeståndet av privatbilar. En miljöbil tar också lika stor plats i anspråk som fossilberoende fordon och konsumerar därmed tillgänglighet i samma grad som övriga fordon.

Den 8 oktober 2014 kom en ny dom i Högsta förvaltningsdomstolen angående att miljöbilar på Gotland varit befriade från parkeringsavgifter på allmänna parkeringsplatser. Kortfattat upphäver domen möjligheten att avgiftsbefria miljöbilar från parkeringsavgifter, med hänsyn till att gällande lagtext endast ger kommuner möjlighet att avgiftsdifferentiera boende- och nyttoparkering, samt avgiftsbefria parkering för rörelsehindrade.

Med anledning av detta bör parkeringstillstånden för miljöfordon i Gävle kommun avskaffas, fram tills eventuella lagändringar sker.

Tillfälliga parkeringstillstånd

Idag finns möjlighet att söka tillfälligt parkeringstillstånd. Tillfälliga parkeringstillstånd ger rätt att parkera fordonet mot gällande lokala trafikföreskrifter, exempelvis på gågata. Syftet är att möjliggöra åtkomst vid arbeten av akut karaktär eller vid engångsföreteelser så som flytt.

Ansökan sker idag via telefon till kommunen och tillståndet är avgiftsfritt. Detta har lett till en viss överanvändning av de tillfälliga parkeringstillstånden, istället för införskaffandet av ett sk nyttokort, som i sin tur är avgiftsbelagt. Därför bör även de tillfälliga parkeringstillstånden avgiftsbeläggas med en avgift motsvarande den administrativa kostnaden.

3. Parkering som verktyg för ett ökat hållbart resande

Cykelparkering

Cykelparkering ska utformas med lämpligt funktionskrav utifrån var cykelställen är placerade och i vilket syfte. Följande tabell beskriver detta i detalj:

Tabell 1. Funktionskrav på cykelparkering utifrån vilken miljö cykelställen ska placeras.

Klass	Funktionskrav	Passande miljöer
3	Parkering med ramlåsning i väderskyddad och säker miljö (inomhus, i låst bur eller liknande)	En särskild möjlighet i miljöer med långtidsparkering och stor efterfrågan på cykelparkering. Tillgodoser också behovet av ökad säkerhet för premiumcyklar.
2	Parkering med ramlåsning och väderskydd	Som komplement till klass 1 i miljöer med långtidsparkering vid kollektivtrafikens bytespunkter och andra större publika målpunkter. Placeras lämpligen på något större avstånd från målpunkten för att minska trycket på de mest centrala parkeringsytorna.
1	Parkering med ramlåsning	Ramlåsning är grundkravet för fasta ställ. Denna typ av cykelställ är det som i normalfallet ska komma i fråga.
0	Flyttbart hjulställ utan ramlåsning Flyttbart ställ med ramlåsning	Vid omfattande felparkering i trånga miljöer där ett kompakt ställ för korttidsparkering är mest lämpligt. Platser där efterfrågan på cykelparkering behöver prövas, platser där fasta ställ inte är lämpliga, samt vid tillfällig utökning av antalet parkeringsplatser under sommarhalvåret eller vid evenemang.

Cykelparkering ska finnas vid samtliga större målpunkter och byggs ut enligt gällande Cykelparkeringsplan. Cykelparkering vid nybyggnation ska hanteras på samma sätt som parkering för bil och regleras också i aktuell parkeringsnorm för Gävle kommun.

Mobilitetsplan vid arbetsplatser

En mobilitetsplan eller grön resplan kan fungera både som styrdokument och som handlingsplan för att täcka resbehovet för personalen i den befintliga eller planerade fastigheten. Den bör inkludera åtgärder både på kort och lång sikt, exempelvis en målsättning på längre sikt för färdmedelsfördelningen och en handlingsplan som är mera inriktad på faktiska åtgärder på kort sikt. Tidplan, huvudansvarig, finansieringsalternativ och uppföljningsrutiner bör tydligt framgå av dokumentet.

Kraven och målen för färdmedelsfördelningen anpassas efter den aktuella fastigheten och möjligheterna att resa till och från platsen. Mobilitetsplanen bör utformas som ett avsiktsförklaring knutet till det aktuella området eller fastigheten.

Syftet är att kunna minska efterfrågan på parkeringsplatser för användarna av den aktuella fastigheten, med bibehållen eller till och med förbättrad tillgänglighet till platsen. Exempel på åtgärder som ingår i mobilitetsplanen kan vara:

- Parkeringsavgifter
- Bilpool för tjänstebilar
- Subventionerade kollektivtrafikkort till de anställda (vilket skulle kunna finansieras med hjälp av parkeringsavgifterna)
- Realtidsinformation inne på arbetsplatsen om nästa bussavgång
- Elcykelpool för de anställda
- Väderskyddade cykelställ / alternativt cykelgarage och omklädningsrum

Mobilitetsplan är (precis som skolreseplan, beskrivs längre fram i dokumentet) ett sätt att samla frågor om resande och transporter till och från en plats under ett specifikt paraplydokument inriktat på åtgärder och konkreta handlingsplaner. Arbetssättet är däremot relativt nytt inom Gävle kommun, varför pilotprojekt kan behövas för att utvärdera för- och nackdelar samt komma fram till fungerande samarbetsformer. Dessa skulle sedan kunna tjäna som exempelbank för kommande projekt.

Pendlarparkeringar

I dagsläget saknas hänvisade ytor för pendlarparkering i Gävle. Vissa platser används i praktiken för pendlarparkering, men arbetet med att iordningsställa ytor och underlätta färdmedelsbyte behöver förbättras. Pendlarparkering bör ligga i nära anslutning till knutpunkter för kollektivtrafik och andra viktiga hållplatser, för att möjliggöra enkla färdmedelsbyten. Förslag till lokalisering av framtida pendlarparkering redovisas i separat bilaga.

Idéer kring hyrcykelsystem eller låncykelsystem i Gävle bör också samordnas med nya pendlarparkeringar, för att på så sätt underlätta färdmedelsbyten ytterligare. När, var och hur anläggandet av pendlarparkering bör gå till väga behöver utredas mer i detalj och då även kopplat till en mer detaljerad studie av eventuella möjligheter till hyr- eller låncykelsystem.

Parkering vid skolor

Barnens säkerhet och behov ska alltid vara dimensionerande, varför utgångspunkten är att skolornas resande och skoltrafikfrågor i första hand ska hanteras i en Skolvägsplan. Skolvägsplanen är ett verktyg där berörda aktörer gemensamt kommer fram till lämpliga lösningar när det gäller resande och parkering för den aktuella skolan. Behovet av ytor för parkering, angöring, lastning och lossning ska precis som för alla andra fastigheter, lösas inom den egna fastigheten eller i närheten av denna. Eventuella avsteg vid samnyttjande etc behöver dokumenteras för att också kunna följas upp.

Riktlinjerna för skolvägsplanen och parkering vid skolor utgår från närhetsprincipen, dvs att anordna

- 1) Parkering för cykel närmast
- 2) Hållplats för kollektivtrafik näst närmast
- 3) Yta (eller parkering) för lämning och hämtning i tredje hand
- 4) Parkering för personal i sista hand

Med närmast menas närmast skolan eller entrén till skolan. Närhetsprincipen följs utifrån lämplighet vid den aktuella skolan.

Avståndet till hållplats för kollektivtrafik dimensionerar avståndet till parkering för lämning och hämtning, dvs parkering för lämning och hämtning bör inte vara närmare skolan än närmsta hållplats för kollektivtrafik.

Parkering för lämning och hämtning bör alltid vara tidsreglerad, för att öka parkeringens tillgänglighet och undvika långtidsparkerare med annat ärende.

Enligt Gävle kommuns resepolicy ska kommunkoncernen generellt vara restriktiv mot gratis bilparkeringsplatser. Riktlinjen är att samtliga bilparkeringsplatser vid kommunala arbetsplatser ska vara avgiftsreglerade i områden där kringliggande parkeringar har avgifter. Detta innebär att skolor belägna i anslutning till centrum och betalzonerna för parkering ska ha avgiftsbelagd personalparkering. Hur detta påverkar drift och skötsel behöver utredas närmare.

Underlag till parkeringspolicyn

Gävle kommun *Miljöstrategiskt program för Gävle 2013*

Gävle kommun *Resepolicy för Gävle kommun 2013*

Gävle kommun *Trafikstrategi för Gävle kommun 2008*

Gävle kommun *Cykelplan 2008*

Gävle kommun *Parkeringsnorm 1988*

Nordplan *Riktlinjer för parkering i Gävle kommun, utkast 2008*

Nordplan *Parkeringstal för cykel och bil i Gävle kommun, utkast 2008*

Nordplan *Allmänt tillgänglig parkering i Gävle centrum 2007*

Trivector *Cykelparkeringsplan för centrala Gävle, 2014*

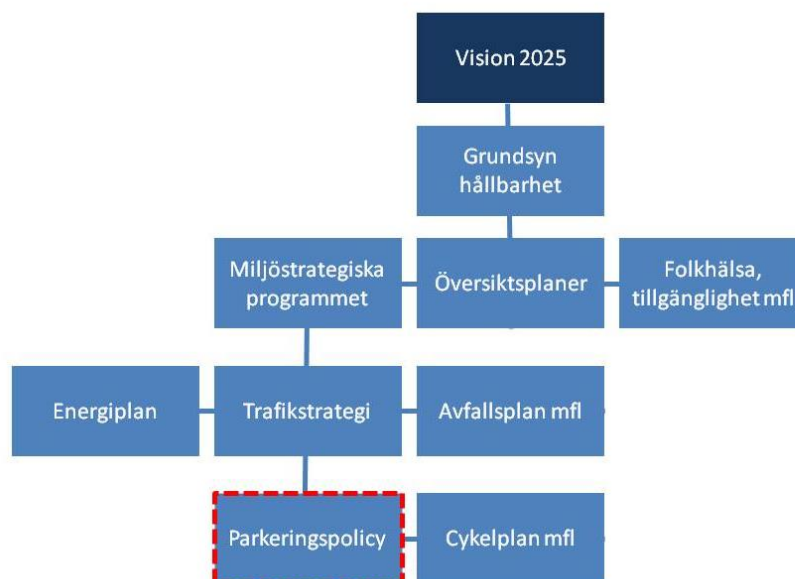
Samhällsbyggnad Gävle *Allmänt tillgänglig parkering i Gävle centrum 2013*

Bilaga 1 Övergripande vision och mål

Inledning

I denna bilaga görs en sammanfattning av de övergripande visioner och kommunala mål med bäring på parkering som ligger till grund för kapitlet om Mål för parkering i Gävle kommun.

Kommunala styrdokument



Figur 5. Skiss över exempel på kommunala styrdokument och hur de förhåller sig till varandra.

Miljöstrategiskt program för Gävle kommun

Gävle kommuns ambition är att bli en av de bästa miljökommunerna i landet. Det miljöstrategiska programmet ska styra och samordna kommunens arbete med miljöfrågor. Programmet är indelat i ett antal delområden, vars mål tillsammans ska uppnå det övergripande målet om att *Gävle kommun som geografiskt område ska vara klimatneutral år 2050*.

Ett delområde är transporter. De övergripande målen för transporter är:

1. *Minska antalet resor och transporter*
Parkering nämns som exempel på verktyg att arbeta med.
2. *Öka andelen resor och transporter med hållbara färdmedel*
Bättre cykelparkeringar, pendlarparkering och parkeringsreglering nämns som exempel på verktyg att arbeta med.
3. *Miljöanpassa resor och transporter*
Parkeringsstillstånd för miljöbilar nämns som exempel på verktyg att arbeta med.

Resepolicy för Gävle kommun

Resepolicyns övergripande mål är att resor som företas av anställda i Gävle kommun är miljöanpassade, kostnadseffektiva och trafiksäkra. De mätbara målen är:

- Resornas miljöbelastning ska minska.
- Resekostnaderna per år ska minska.
- Antal tillbud per år ska minska.

Resepolicyn anger enbart riktlinjer för parkering vid arbetsplatser där Gävle kommun är arbetsgivare.

Parkering vid arbetsplatser

Kommunkoncernen bör om möjligt tillhandahålla väderskyddade cykelparkeringar vid alla arbetsplatser. Med arbetsplatser avses kommunägda och kommunalt hyrda arbetsplatser.

Kommunkoncernen ska generellt vara restriktiv mot gratis bilparkeringsplatser. Riktlinjen är att samtliga bilparkeringsplatser vid kommunala arbetsplatser ska vara avgiftsreglerade i områden där kringliggande parkeringar har avgifter.

Trafikstrategi Del 1 – vision och mål

Trafikstrategins vision är att

Gävle är en växande, attraktiv, och hållbar stad som uppskattas av stolta gävlebor och nöjda besökare. Transporter är en del av det dagliga livet och bidrar till människors livskvalitet. I Gävle utvecklas transportsystemet ständigt i en mer hållbar riktning. Personer och gods transporteras miljövänligt och effektivt i hela kommunen.

De delmål som framförallt berör parkering är

- Mål 1: Stadens täthet ska öka.
- Mål 3: Antalet besökare till centrum ska öka.

Trafikstrategin innehåller även mätbara mål för avstånd till cykelparkering från viktiga målpunkter: inom 50 m från viktiga målpunkter ska det finnas cykelställ. Vid trafikstrategins antagande 2008 fanns detta vid 60 % av de utpekade målpunkterna och målet är att denna siffra ska vara 100 % år 2015.

Trafikstrategi Del 2 – handlingsplan

Trafikstrategi del 2 är en handlingsplan med åtgärdsförslag på hur Gävle kommun ska nå det långsiktigt hållbara transportsystem som beskrivs i den vision och de mål som Kommunfullmäktige tog beslut om i Trafikstrategi del 1 i mars 2008. Handlingsplanen var på samråd under 2011 och antogs våren 2014.

Åtgärder som finns med i handlingsplanen och som berör parkering:

- Arbeta fram en parkeringsnorm
- Ta fram en cykelparkeringsplan
- Implementera cykelparkeringsnormen
- Utreda och skapa pendlarparkering för cykel och bil
- Underlätta för etablering av privata bilpooler (för att på så sätt minska behovet av parkering)
- Använda parkering som styrmedel

Centrumplanen *utställningsversion*

Gävle centrumplan är ett inriktningsdokument för Gävle centrum som ska sammanföra gemensamma framgångsfaktorer för stadskärnan, riktlinjer för mark- och vattenanvändning, föreslå utvecklingsriktlinjer för stråk och platser, presentera alternativa trafiklösningar för kollektivtrafik och biltrafik, förorda en strategi för hur Gävle kommun ska förhålla sig till centrums allmänna ytor och prioritera olika stadsmiljöåtgärder.

En samrådsperiod genomfördes för Centrumplanen under hösten 2012, vilket genererade en stor mängd yttranden. Dessa behandlas under 2013 och utställning av planen sker från slutet av jan till början av mars 2014. Arbetet löper med andra ord parallellt med arbetet för framtagandet av nya riktlinjer för parkering. Följande i detta stycke är från Centrumplanens utställningsversion.

Under Inriktning Cykeltrafik står följande om cykelparkering:

Cykelparkeringsmöjligheterna måste bli bättre i centrum, där det för närvarande råder stor brist på cykelparkering.

Ställningstagande för cykeltrafik med hänsyn till parkering:

- Fler och bättre cykelparkeringsplatser ska skapas – där det är möjligt också med väderskydd och möjlighet till ramlåsning.

Under Inriktning Biltrafik finns ett eget stycke om parkering:

Tillgången på bilparkeringsplatser är god i centrala Gävle. Inom vissa zoner och vissa tidpunkter under dygnet är belägningsgraden över 100 procent på gatumarksparkering, men i parkeringshusen finns det alltid gott om plats enligt belägningsstudien som genomfördes år 2013. I allmänhet så är det kostnaden för parkeringsplatsen som avskräcker mer än svårigheten att hitta en p-plats. Centrum kan, och bör inte på samma sätt som externhandeln, erbjuda gratis parkeringsplatser. Gratis parkering i centrum skulle inte leda till fler besökare utan istället leda till mer gratis arbetsplatsparkering, vilket missgynnar centrumhandeln då besökare får parkera längre bort. Studier visar att om korttidsparkering prioriteras på bekostnad av långtidsparkering förbättras kundernas parkeringsmöjligheter och förbättrar för fordon att leverera varor. Ökar omsättningen på parkeringsplatser så ökar tillgängligheten för fler bilburna kunder.

Ställningstagande för biltrafik:

- Gemensamma parkeringsanläggningar ska prioriteras framför gatuparkering, för att frigöra ytor för gående och cyklister. Detta kan ske genom ett större kommunalt engagemang kring gemensamma parkeringsanläggningar.
- Tydlig skyltning/hänvisning ska finnas till gemensamma parkeringsanläggningar och därmed göra det enkelt att hitta parkering.
- Genomfartstrafik som inte har målpunkt eller ärende i centrum ska minska genom både fysiska och beteendepåverkande åtgärder.
- Samordning av varuleveranser ska ske i största möjliga utsträckning.

Bilaga 2 Nuläge

Inledning

Nuläget till parkeringspolicyn baseras på de uppgifter som fanns tillgängliga om parkering hösten 2013. Dessa uppgifter utgör grunden för framtagandet av parkeringspolicyn och uppdateras efter behov. Vid större förändringar kan även riktlinjer i policyn behöva uppdateras utifrån en förändrad parkingsituation.

Parkering vid planering och nybyggnation

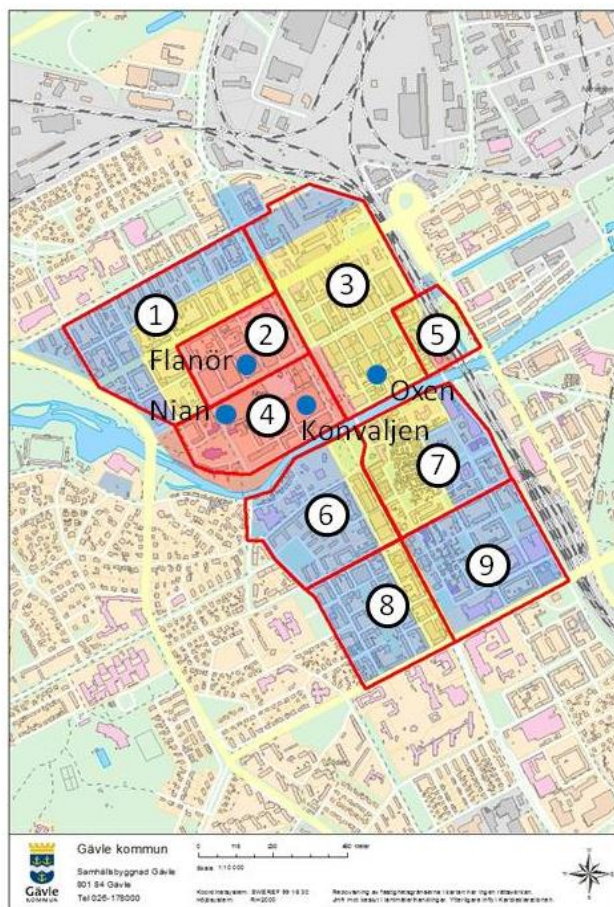
Hösten 2013 var den politiskt antagna parkeringsnormen från 1988. I praktiken har dock ett utkast från 2008 använts när det gäller riktvärden för parkering vid nybyggnation. Utkastet från 2008 togs fram av Nordplan men färdigställdes aldrig och har därför heller inte kunnat antas politiskt.

Normtalen anger riktvärden och det är viktigt att den nya parkeringsnormen är flexibel då förutsättningarna kan skilja sig mycket åt mellan olika delar av kommunen. Samtidigt är det viktigt med tydlighet, så att eventuella avsteg regleras med hur mycket och varför avsteg kan göras, t ex vid bilpoolslösningar. Stor vikt bör även läggas vid efterlevnad och ansvarsfrågan när ett större behov än planerat för uppstår i efterhand och som inte motsvarar planerade förutsättningar i exploateringen.

Betalzoner och taxor

Betalzoner med avgiftsbelagd gatumarksparkering sträckte sig hösten 2013 från Valbogatan i norr till Kaserngatan i söder (färgade områden i kartan). Taxan i röd zon var då 15 kr/h, gul zon 10 kr/h och blå zon 5 kr/h. Ingen tidsbegränsning fanns i någon av zonerna.

Under hösten 2013 pågick också ett arbete med att se över parkeringen i de närliggande områdena till befintliga zoner. Dessa områden har haft en hög efterfrågan på gatumarksparkering från framförallt arbetspendlare som arbetar i områden med avgiftsbelagd gatumarksparkering men som väljer att parkera på bostadsgator i närheten där parkeringen är avgiftsfri. De områden där parkeringszoner utan avgift införts, dvs att parkering enbart är tillåten där skyltar medger detta, är Magasinsområdet på Alderholmen och kvarteren öster om Parkvägen och norr om Kaserngatan som ligger i anslutning till, men utanför betalningszonen. Liknande åtgärder kommer att införas på Nynäs, norr om Valbogatan. Eventuellt kommer även gatmarksparkeringen i Villastaden att behöva ses över.



Figur 6. Karta över betalzonerna med inventerade områden hösten 2013.

Totalt finns det knappt 2 000 parkeringsplatser på gatumark inom de avgiftsbelagda zonerna. Beläggningsnivåerna för dessa har inventerats år 2007 och 2013.

Område	Antal platser
1	351
2	146
3	316
4	56
5	62
6	274
7	245
8	237
9	303
Totalt	1990

I samband med beläggningsinventeringen gjordes även en kortare jämförelse mellan taxan för gatumarksparkering i Gävle och taxan i städer av jämförbar storlek. Taxan för gatumarksparkering gäller i Gävle vardagar kl 9-18 och lördagar samt dag före röd dag kl 9-15. Söndagar är avgiftsfria.

Stad	Zon 1	Zon 2	Zon 3
Gävle	15 kr/h	10 kr/h	5 kr/h
Linköping	15 kr/h	15 kr ger 3 h, därefter 10 kr/h	
Västerås	Första timmen 18 kr/h, andra timmen 24 kr/h, därefter 30 kr/h	14 kr/h	6 kr/h
Eskilstuna	18 kr/h	12 kr/h	5 kr/h
Örebro	15 kr/h i de första 2 h, därefter 25 kr/h	10 kr/h första 2 h, därefter 20 kr/h	10 kr/h
Växjö	18 kr/h	5 kr/h	

Tabell 2. Jämförelse mellan taxan för gatumarksparkering i Gävle och städer av liknande storlek, okt 2013.

Parkeringshus och taxor

P-hus	Antal platser	Kostnad
Flanör	150	18 kr/h, 90 kr/dygn Lör-sön: två första timmarna 10 kr/h
Nian	700	Plan 1 och 2: 24 kr/h, 90 kr/dygn Sön kl 10-18: 12 kr/h Plan 3: 20 kr/h Sön kl 10-18: 10 kr/h
Konvaljen	280	23 kr/h, 90 kr/dygn Sön kl 10-18: 10 kr/h
Oxen	154	12 kr/h, 90 kr/dygn Plan 8 och 9: 40 kr/dygn
Totalt	1284	10-24 kr/h, 40 eller 90 kr/dygn

Tabell 3. Antal platser och kostnad för parkering per parkeringshus, enligt uppgifter från Q-park oktober 2013. För parkeringshusens lokalisering i centrum, se karta.

Användning av parkering i centrala Gävle

Allmänt tillgänglig parkering

Allmänt tillgängliga parkeringsplatser på gatan och i parkeringshusen i Gävle centrum har inventerats 2007 och 2013. Inventeringen från 2013 visar på överbeläggningen för gatumarksparkering (antal parkerade bilar över 100 %) nattetid generellt i samtliga inventerade områden samt dagtid för gatumarksparkering inom röd zon.

Samtidigt visar beläggninginventeringen på maxnivåer i parkeringshusen på 60 %, när det alltså under motsvarande tider är mer än fullt på gatan utanför. Förklaringen ligger troligtvis i prisbilden, då det i dagsläget är betydligt billigare att parkera på gatan än i parkeringshusen.

Inventeringen visar vidare att det dagtid är mycket låga beläggningsnivåer på gatumarksparkering på Söder, troligtvis undantaget Södra Kungsgatan.

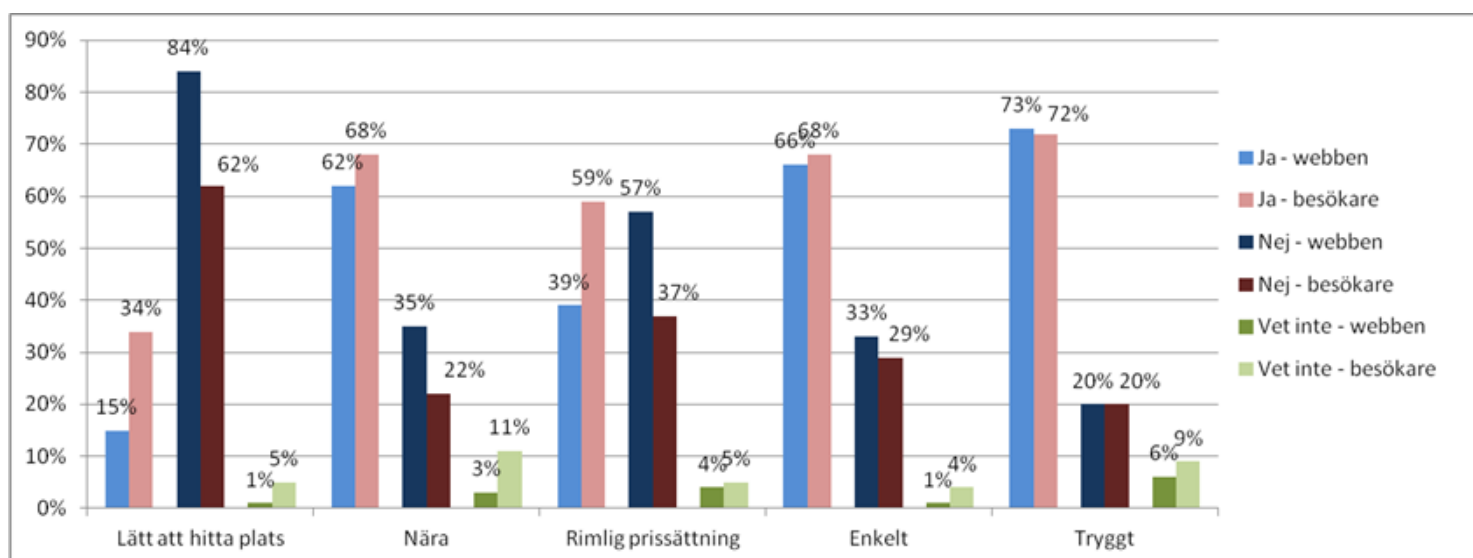
Privat parkering

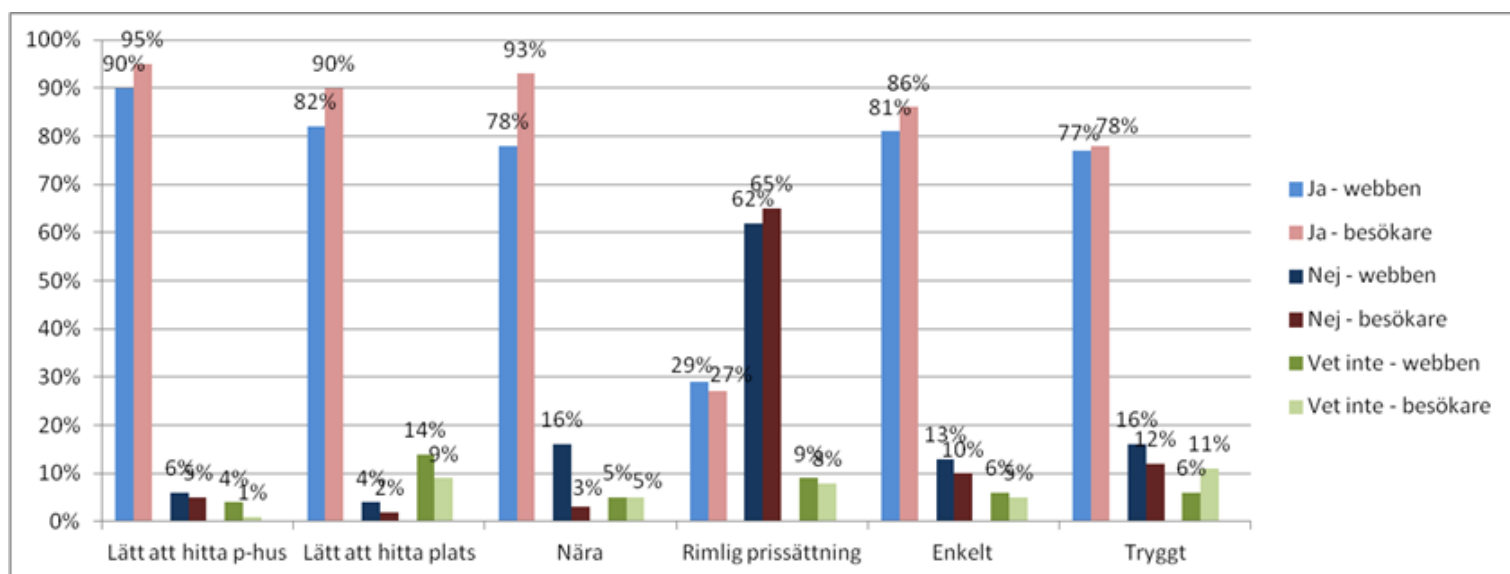
Parkering på privat tomtmark har försökt kartläggas genom en enkät till fastighetsägare i centrum. Gensvaret var lågt, varför inga slutsatser har kunnat dras utifrån denna. Den privata parkeringen och användningen av denna skulle därför behöva kartläggas på annat sätt, exempelvis genom djupintervjuer med fastighetsägare i centrum.

Allmänhetens uppfattning om parkering i centrum

Hösten 2013 genomförde en enkät till besökare i centrum, dels med hjälp av studenter som ställde frågorna till besökare i centrum och dels fanns samma enkät tillgänglig via kommunens hemsida att besvara. Webbenkäten marknadsfördes också genom att ett hundratal parkerade bilar lappades med länk till enkäten.

Totalt svarade ett 80-tal personer på webben, och 120 personer på stan tillfrågades om sina åsikter om parkering.





Resultatet visar framförallt på en stor skillnad mellan uppfattningen om att parkera på gatan jämfört med i parkeringshusen. Parkeringshusen upplevs lätta att hitta, lätt att hitta plats, nära dit man ska, enkelt och relativt tryggt. Det som däremot inte upplevs bra är prissättningen. Bilden för gatumarksparkering är mer skiftande, men där framförallt frågan om tillgänglighet eller hur lätt det är att hitta en plats som många svarar nej på.

Handlarnas uppfattning om parkering i centrum

Under november 2013 genomförde även Gävle centrumsamverkan en enkät till sina medlemsföretag. Totalt inkom 35 svar, huvudsakligen från butiker. Frågorna handlade dels om nuläge för parkeringssituationen i Gävle och dels om vilka åtgärder man önskade framöver, i syfte att förbättra tillgängligheten till centrum. Utbudet av parkeringsplatser fick med tvekan godkänt (60 % gav utbudet betyg 3 eller högre på en femgradig skala). Både prissättningen av parkering på gatumark samt i parkeringshusen fick underbetyg, utan någon större skillnad mellan gatumark och parkeringshus.

Av de förslagna åtgärderna fick de svaranden välja max 3 st som de trodde skulle ha högst inverkan på tillgängligheten till centrum. Följande fick flest röster:

1. Skapa en pendlarparkering alldeles i utkanten för arbetande i centrum för att på så sätt frigöra p-plaster för besökare. (14 %)
2. Införa tidsbegränsad parkering på de mest centrala platserna på gatan för ökad rotation. (11 %)
3. Inför ett elektroniskt parkeringsledningssystem till parkeringshusen där antal lediga platser syns. (11 %)
4. Utnyttja skolgårdar som centrala parkeringar på helger med förmånligare prissättning än övriga parkeringar. (10 %)
5. Marknadsför befintlig parkering i centrum. (9 %)

Workshop om parkering

I början på januari 2014 hölls en workshop om parkering för att diskutera aktuell parkeringssituation i Gävle. Deltog gjorde totalt ett fyrtiotal personer bestående av representanter från fastighetsägare, byggföretag, handlare, politiker och tjänstemän från Gävle kommun. Syftet var att utveckla befintlig

nulägesbild och därmed skapa en gemensam utgångspunkt, samt för att deltagarna skulle få ge sina synpunkter på framtidens parkering i Gävle.

Följande punkter var samtliga deltagare på workshopen positiva till:

- Prioritera parkering på allmän plats för besökare, angöring/lastning/lossning samt parkering för rörelsehindrade
- Prioritera ned parkering för arbetande och boende på allmän plats
- Se över boendeparkeringstillstånden
- Se över eller ta bort parkeringstillstånden för miljöbilar
- Använda parkeringsköp som verktyg i centrala Gävle
- Samnyttja parkering i centrala Gävle
- Olika gångavstånd för olika parkeringskunder
 - Besökare, 0-200 m
 - Boendeparkering, upp till 500 m (beroende på kostnad)
 - Arbetsplatsparkering, upp till 700 m (beroende på verksamhet, kostnad, motion mm)
- Viktigt att arbeta mer med tidsreglerad parkering, inte enbart avgift
- Bra med parkeringsledningssystem

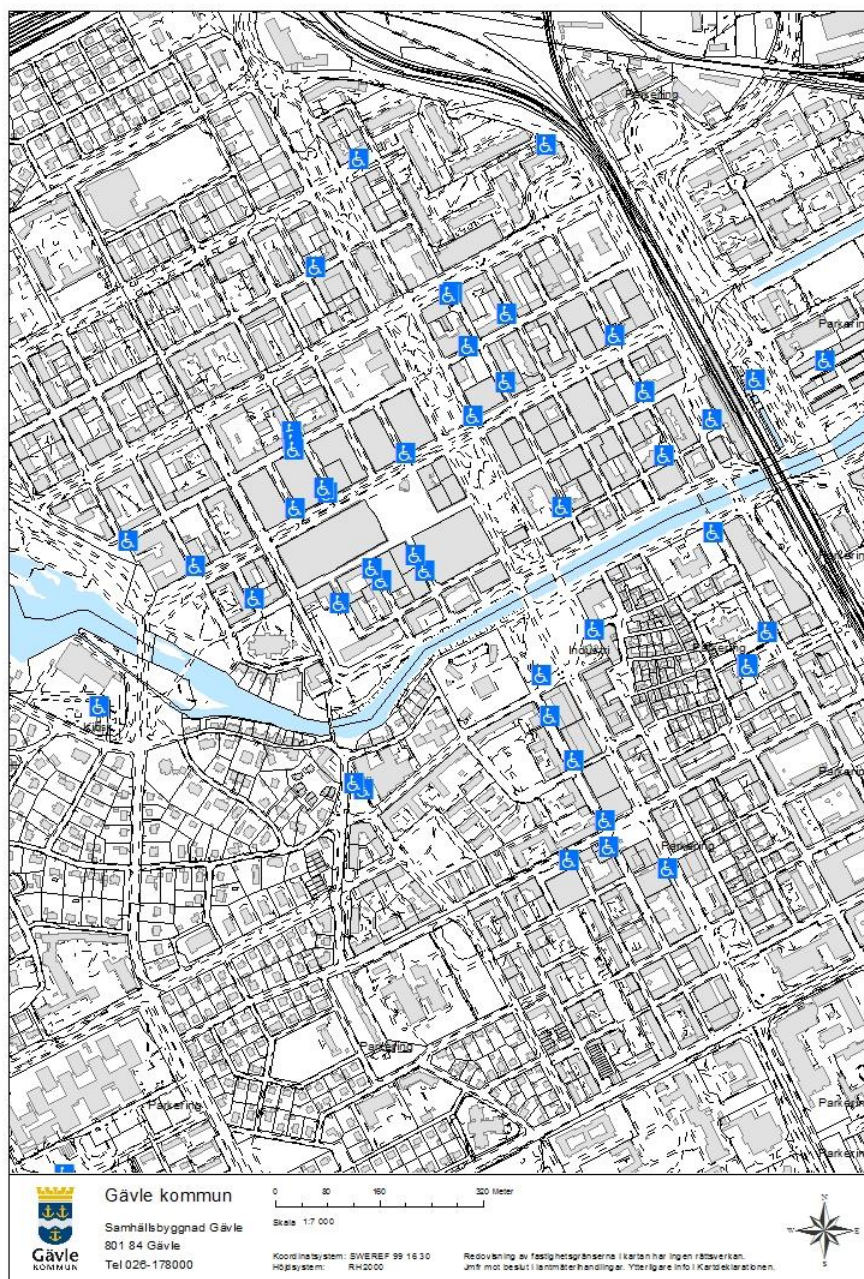
Drift och snöröjning av parkering

Datumparkering gäller i hela Gävle mellan den 1 oktober och 15 maj, kl 00.00-08.00. Datumparkering innebär att det är förbjudet att parkera på gatusida med jämnt nummer under jämna datum. Motsvarande gäller förbud att parkera på sidan med udda nummer under udda datum. Syftet är att det alltid ska gå att säkerställa gatornas framkomlighet i form av drift, underhåll och snöröjning. Ett alternativ eller komplement till datumparkering är städnatt. Städnatt innebär förbud att parkera en natt i veckan, exempelvis måndagar kl 00.00-08.00. Detta innebär också att möjligheterna att underhålla och snöröja gatorna försvåras avsevärt. Istället för varje natt kan gatan endast snöröjas en natt per vecka. I den region som Gävle tillhör och med den stora snömängd som normalt kommer per vinter, bör möjligheterna att underhålla och snöröja gatorna ges så bra förutsättningar som möjligt. Därför är datumparkering i Gävle att föredra framför städnatt för gatumarksparkering.

Samlade parkeringsytor, där brist på snöröjning inte innebär samma framkomlighetsproblem för den rörliga trafiken, regleras inte som datumparkering. Städnatt eller städkväll kan då bli aktuellt för parkeringsytor som inte innefattas av datumparkeringsregeln, i syfte att hålla dessa rena från löv, snö och sand.

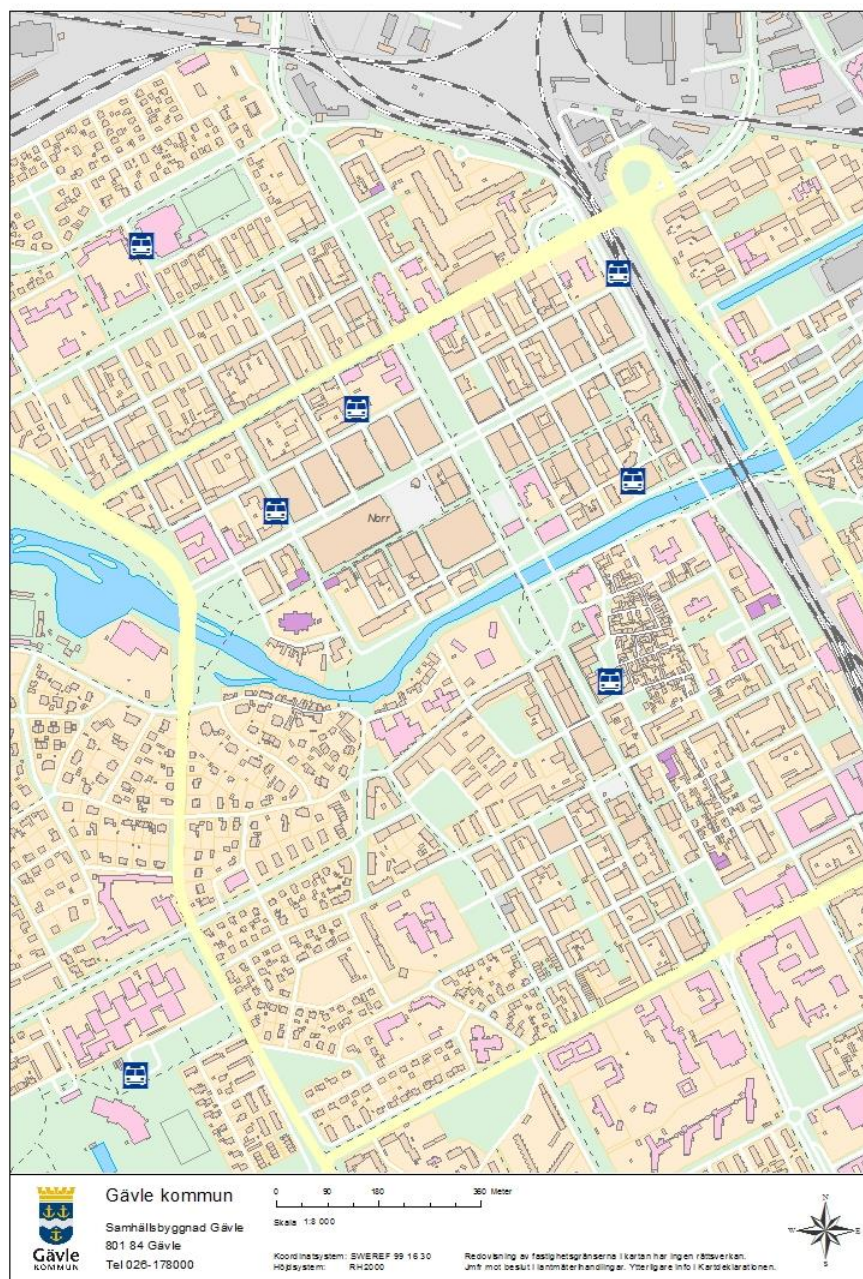
Bilaga 3 Nulägeskartor

Platser för rörelsehindrade



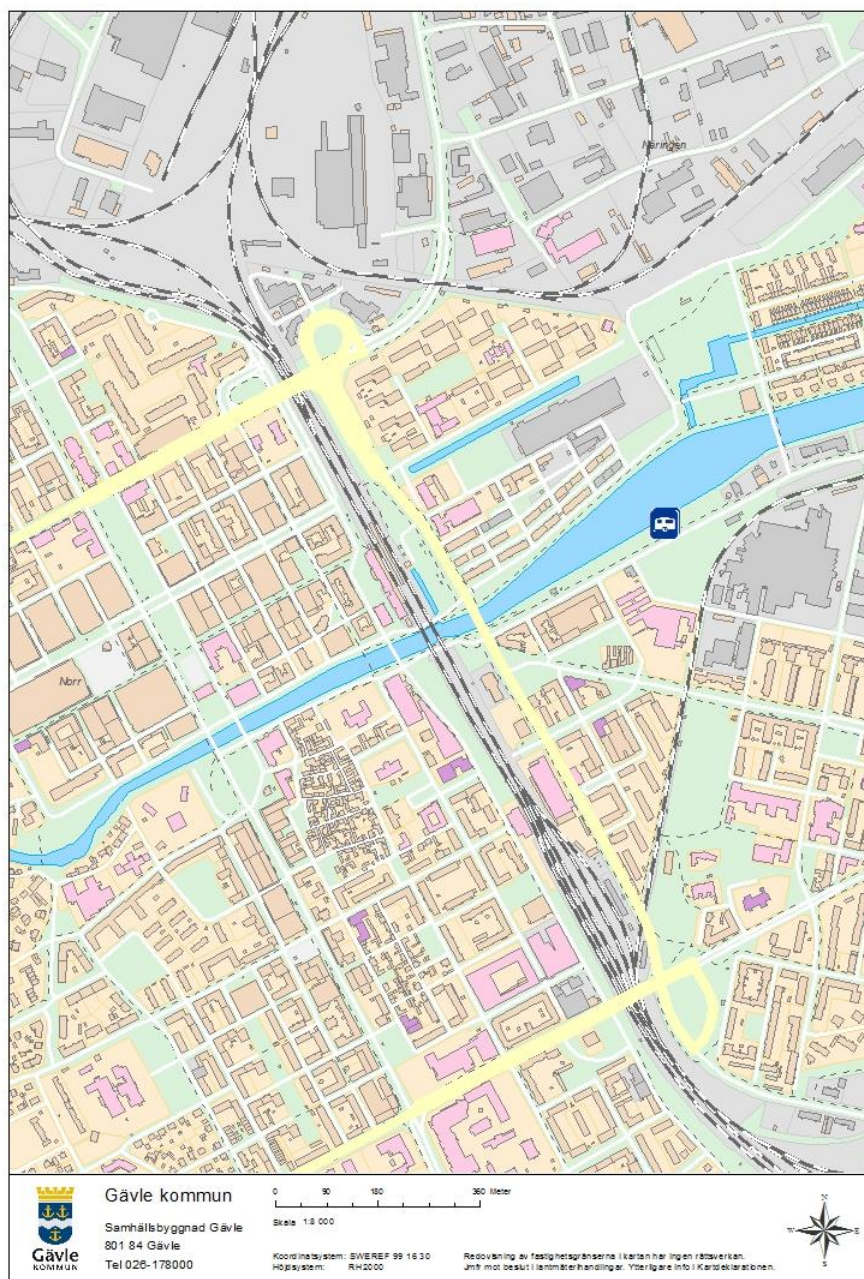
Figur 7. Karta över befintliga parkeringsplatser för rörelsehindrade i Gävle centrum.

Platser för bussparkering



Figur 8. Karta över befintliga parkeringsplatser för buss i centrala Gävle.

Platser för husbilspartering



Figur 9. Karta över platser för befintliga husbilspartering i centrala Gävle.

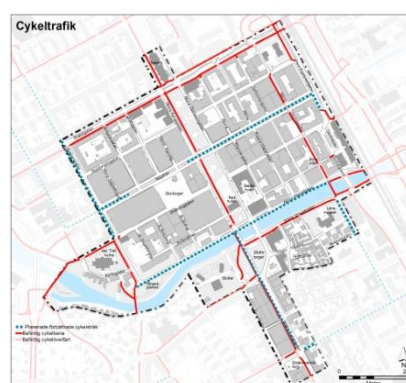
Bilaga 4 Konfliktpunkter i centrum

Gatubredder som inte medger plats för både rörlig trafik och särskild yta reserverad för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik samt parkerade bilar, innebär att prioritering behövs och att något måste prioriteras bort.

I målen för parkering föreslås att gång-, cykel- och kollektivtrafikflöden ska prioriteras framför gatumarksparkering, där utrymmet inte räcker till för allt. I centrum gäller detta enbart i stråk som är utpekade för respektive trafikslag.

Centrumplanen för Gävle anger vilka stråk som är utpekade för att prioritera cykel och kollektivtrafik.

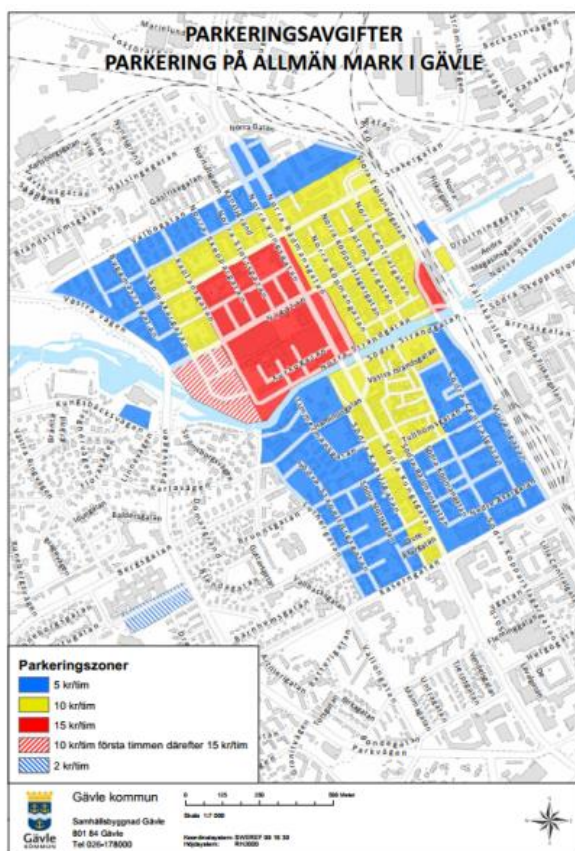
Följande tabell anger vilka stråk i kartorna som är prioriterat för vilket trafikslag, samt om det stråket har gatumarksparkering i dagsläget och där alltså konfliktpunkter skulle kunna uppstå.



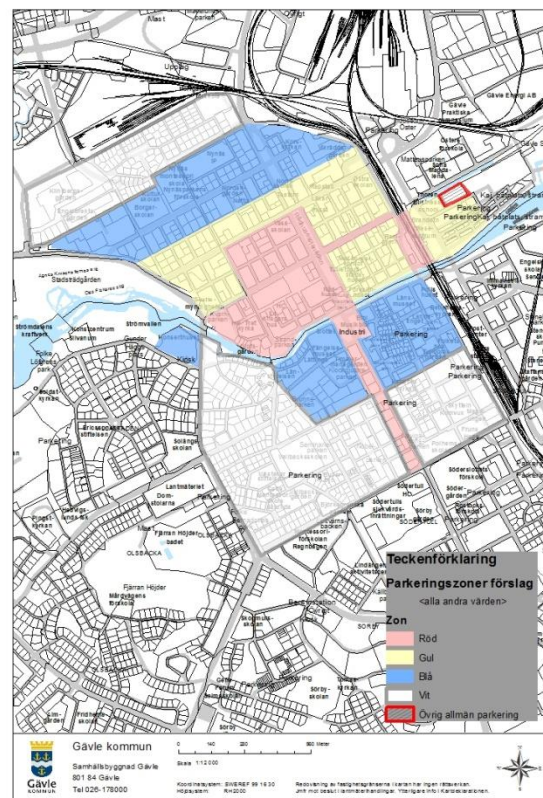
<i>Utpekat stråk för</i>	<i>Gata</i>	<i>Gatumarksparkering</i>	<i>Konflikt pga utrymmesbrist</i>
Fotgängare	Drottninggatan	Nej	Nej
Fotgängare	Kungsgatan	Ja	Nej
Fotgängare	Nygatan	Ja	Nej
Fotgängare	Norra Strandgatan	Nej	Nej
Fotgängare	Södra Strandgatan	Nej	Nej
Fotgängare	Kyrkogatan	Ja	Beroende på val av utformning
Fotgängare	Centralplan	Ja	Cykel-p kan ev utökas på bekostnad av bil-p, men ej utrett
Cykel	Kungsgatan	Ja	Nej
Cykel	Kaplansgatan	Ja	Troligtvis inte, men ej utrett
Cykel	Norra Strandgatan	Nej	Nej
Cykel	Nygatan	Ja	Nej
Kollektivtrafik	Staketgatan	Nej	Nej
Kollektivtrafik	Rådhusplanaden	Nej	Nej
Kollektivtrafik	Nygatan	Ja	Nej
Kollektivtrafik	Södra Kungsgatan	Ja	Troligtvis vid Slottstorget, samt om gång- och cykelytorna separeras

Den konflikt som uppstår och redan nu är tydlig är ifall korsningen söder om Slottstorget byggs om för att möjliggöra både norr- och södergående trafik på Kungsgatan (där det idag enbart går södergående trafik) fram till Rådhuset. Då skulle körfälten behöva flyttas, vilket troligtvis påverkar parkeringsplatserna på Södra Kungsgatan i direkt anslutning till Slottstorget.

Bilaga 5 Betalzoner för parkering och åtgärdsförslag



Figur 9. Befintliga betalzoner i Gävle centrum.



Figur 10. Förslag till nya betalzoner.

Förslag till reglering av parkering i centrala Gävle

Alt 1 Röd zon – mest eftertraktade parkeringsplatserna
Mån-fre kl 9-21, lör kl 9-15. 15 kr/h, maximalt två timmars parkering.
Kort tid, högre pris. För den som har snabba ärenden att uträtta i centrum.

Alt 2 Röd zon – mest eftertraktade parkeringsplatserna
Mån-fre kl 9-18, lör kl 9-15. 15 kr/h, maximalt två timmars parkering.
Mån-fre kl 18-21, 5 kr/h.
Kort tid, högre pris. För den som har snabba ärenden att uträtta i centrum.

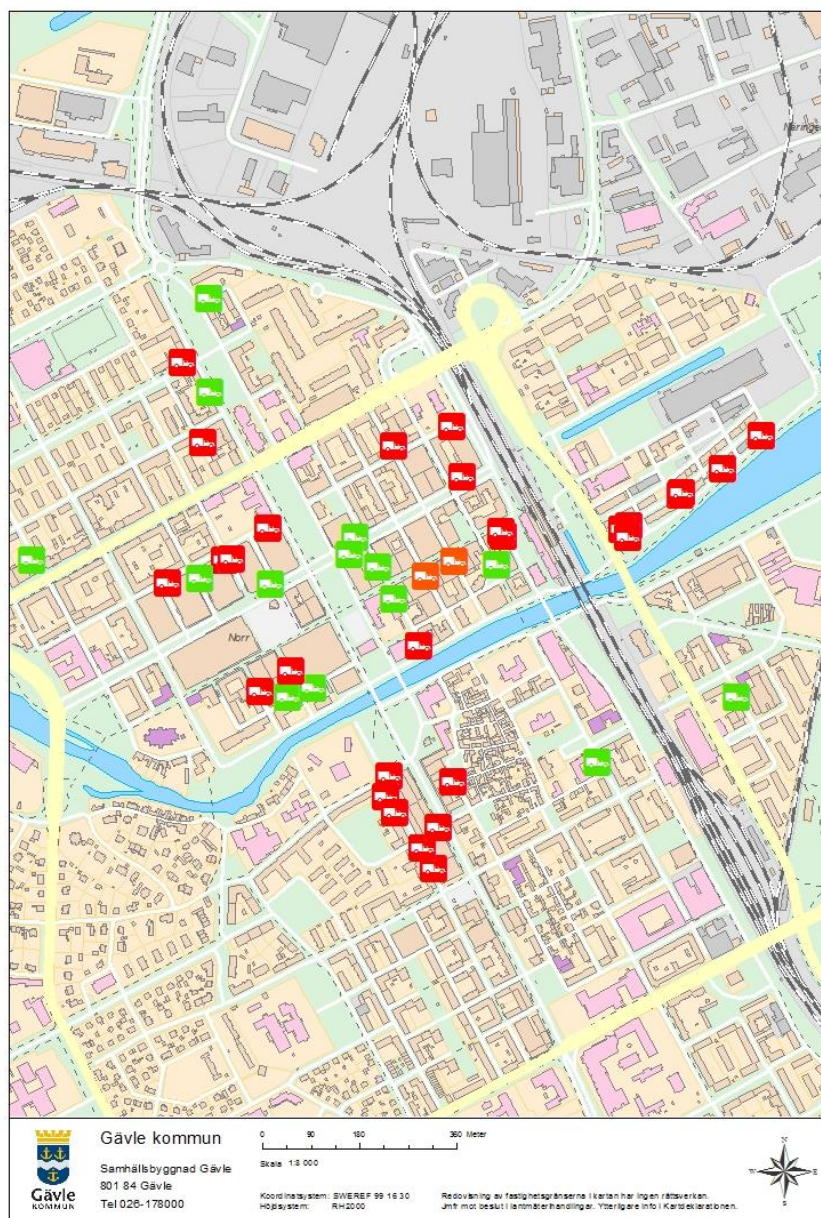
Gul zon – central parkering
Mån- fre kl 9-18, lör kl 9-15. 10 kr/h.
Ingen tidsbegränsning, lägre pris.

Blå zon – centrums ytterområden
Mån-fre kl 9-18, lör kl 9-15. 5 kr/h eller 40 kr per dygn.
Lägre pris men längre ut från centrum, fortfarande gångavstånd.

Vit zon – centrums ytterområden
Mån-fre kl 9-18, lör kl 9-15. 2 kr/h.

Bilaga 6 Lastplatser och åtgärdsförslag

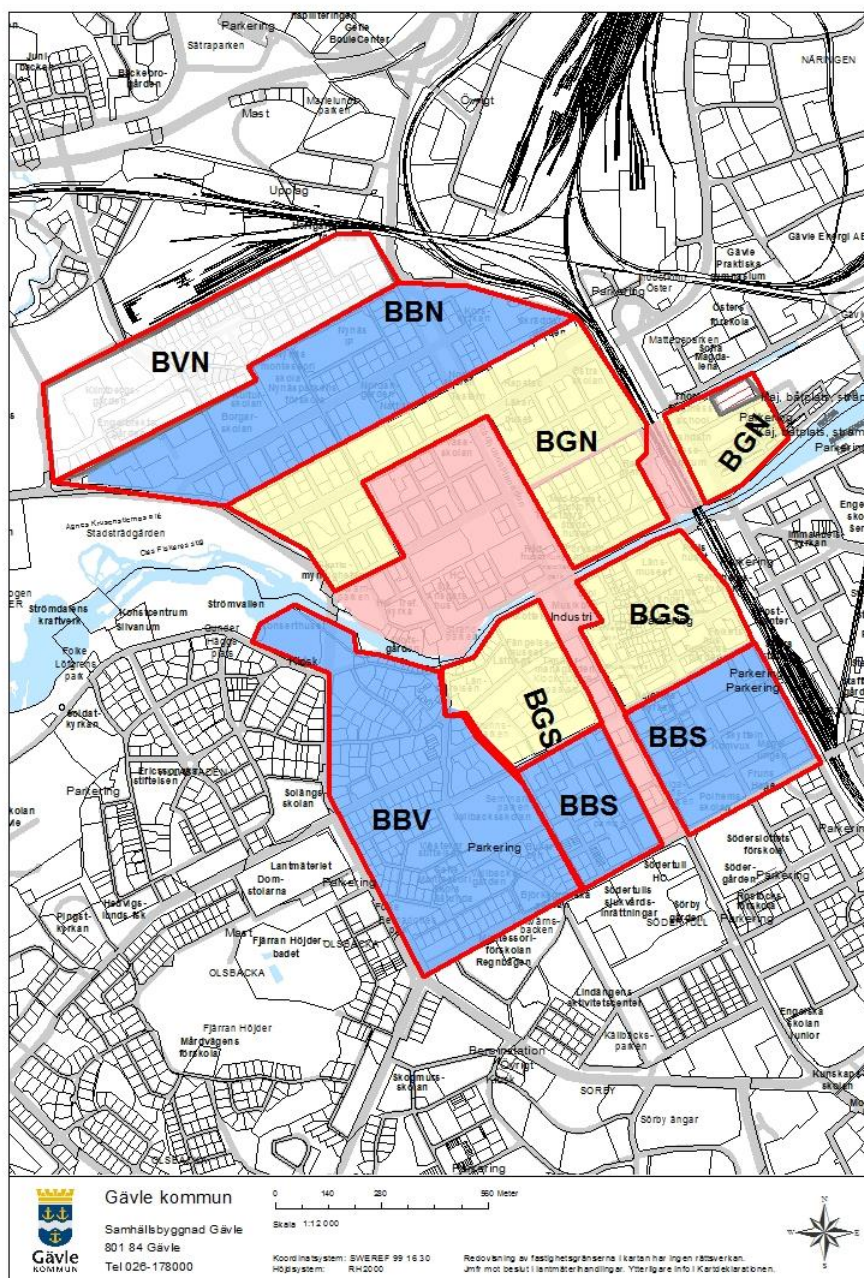
Lastplatser



Kartan visar befintliga lastplatser. Grönmarkerade lastplatser förelås vara lastplatser kl 9-18 och parkering för bil övrig tid. Rödmarkerade lastplatser förelås vara reglerade som lastplats dygnet runt. Grundtanken är att samnyttja de lastplatser som används under en begränsad del av dygnet samt har parkering på gatan i övrigt.

Orangea lastplatser är föreslagna nya lastplatser. På Stortorget och Drottninggatan förelås ett införande av förbud att stanna och parkera kl 11-18 vardagar och kl 11-15 lördagar dvs under butikernas öppettider och då det är som mest människor i rörelse. Tidigare var förslaget kl 10-18 resp kl 10-15, men detta har justerats efter synpunkter från handlare och transportörer. Lastning och lossning i direkt anslutning till fastigheterna behöver alltså ske utanför dessa tider, alternativt via lastplatser i närheten. Lastplatserna är tillgängliga dagtid kl 9-18, alternativt dygnet runt beroende på om de samnyttjas eller ej.

Bilaga 7 Parkeringstillstånd för boende och åtgärdsförslag



Figur 10. Förslag till zonindelning för boendeparkeringstillstånd. Ett tillstånd skulle ge möjlighet till boendeparkering enbart inom en zon, exempelvis BBV, boende blå zon västra. Boende inom röd zon får söka boendeparkeringstillstånd i närmast liggande zon. Dyrare tillstånd skulle kunna användas i närområden med lägre kostnader, precis som att parkeringsbiljetter för parkering på gatan idag får tas med från dyrare zon till billigare zon förutsatt fortsatt giltighetstid.

Tillståndet för boendeparkeringen i sin nuvarande omfattning och med befintlig avgiftsnivå på 350 kr/mån beslutades om 2009, där det även fastställdes en maxnivå av 500 kr/mån. Enligt beslutet skulle avgiften årligen regleras mot

konsumentprisindex, vilket alltså hittills (år 2013) inte skett. Sedan 2009 har dessutom antalet boendeparkeringsstillstånd per månad mer än fördubblats.

Grundtanken var att avgiften för boendeparkering enbart skulle vara en förskottsbetalning av avgiften på gatan, schablonmässigt motsvarande 2 timmars parkering per vardag samt lördagar 6 timmar. Tanken var även att kostnaden skulle vara högre än motsvarande månadskostnad för parkeringshyra i privata parkeringsanläggningar. Inom blå zon skulle ett sådant resonemang idag ge en månadskostnad på 320 kr/mån och i gul zon 640 kr/mån.

Kostnaden för att stå på bostadsparkering inom Gavlegårdarnas bestånd varierar från 275 kr för en parkeringsplats utan motorvärmare till mellan 543-720 kr för de parkeringsplatserna i varmgarage. Parkering i nybyggda garage blir desto dyrare i faktisk månadskostnad³, uppskattningsvis kostar en parkeringsplats i anläggning ovan jord (ännu dyrare om garage under jord) ca 200 000 kr per plats. Detta skulle innebära en faktisk månadskostnad om ca 2 000 kr per plats och månad, beroende på avskrivningstid. Kostar parkeringen på allmän gatumark mindre än 1/5 av vad det skulle kosta att stå i nybyggt garage, minskar självklart motivet att bygga nya parkeringsanläggningar.

Med anledning av ovanstående siffror förelås avgiften för boendeparkering att höjas till 500 kr inom blå zon och 750 kr i gul zon.

³ Faktisk månadskostnad och verklig månadskostnad skiljer sig ofta åt när det gäller parkering. I många fall betalar användaren enbart en del av kostnaden via månadsavgiften, men för att denna inte ska bli för hög så subventioneras resterande del via hyran från samtliga lokaler i fastigheter. Detta betyder att exempelvis samtliga boenden i huset betalar för fastighetens parkering, oavsett om man använder den eller inte. Detta gäller framförallt vid nybyggda hus.

Bilaga 8 Pendlarparkeringar och åtgärdsförslag

Följande ytor eller platser föreslås pendlarparkering. Antal parkeringsplatser per förslag är inte utrett. Vid införandet av pendlarparkering bör detta ske i samråd med fastighetsägare (om annan än Gävle kommun) och i överensstämmelse med aktuell användning av platsen.



Teknikparken

Cykel och bil

Norr om Nobelvägen. En parkering här skulle kunna nyttjas dels av inpendlare som här skulle kunna byta till bussar i stadslinjenätet, men även av utpendlare som då har nära till bussar mot Sandviken. Parkeringen skulle även kunna nyttjas av personal vid Sjukhuset.



Centralen

Bil

Antingen den så kallade Kulinar-tomten mellan Lillåvägen och Gevalia eller en eventuell möjlig utökning av antalet platser öster om stationen. I direkt anslutning till stationen skulle fler platser troligtvis enbart kunna tillkomma genom byggnation dvs p-hus eller p-däck. Idag finns det även en parkering mitt emot Polishuset som används som pendlarparkering, med möjlighet att köpa månadskort av fastighetsägaren Jernhusen.



Furuvik, vid tågstationen

Bil

Diskussioner pågår i jan 2014 med Trafikverket om möjligheterna att iordningsställa en yta vid stationen i Furuvik för pendlarparkering. Cykelparkering finns idag närmare stationen, varför detta inte har ingått i iordningställandet av den nya pendlarparkeringen för bil.



Hemsta

Cykel och bil

Söder om cirkulationsplatsen vid Hemstaplan, väster om Kryddstigen och öster om Södra Kungsvägen finns en yta som är iordningsställd för pendlarparkering för resenärer med direktbussar till Ericsson och Forsmark. Skyltning saknas däremot och informationen om platsen behöver förbättras. Även cykelparkering behöver anläggas.

Lokaliseringsförslag saknas

Näringen,
för
pendlingsströmmar
från Hille/
Strömsbro/
Norrlandet

Konkreta förslag till ytor saknas i dagsläget, men behov finns av att utreda lämpliga ytor för pendlarparkering i de norra delarna av Gävle stad.

Lokaliseringsförslag saknas

Gävle Västra

I långtidsplaneringen finns förslag om anläggandet av ytterligare en järnvägsstation i Gävle, Gävle Västra i anslutning till Sjukhuset. Vid konkretisering av sådana förslag skulle även ytor för pendlarparkering behöva reserveras.



Bergby

Cykel och bil



Trödje

Cykel och bil

Spontan infartparkering sker idag på en privat fastighet. Denna skulle eventuellt kunna iordningsställas och införas om för att öka möjligheterna till kombinationsresor.



Björke

Cykel och bil

Vid affären i Björke finns en asfaltsyta som eventuellt skulle kunna iordningsställas och samnyttjas som dels pendlarparkering och dels som besöksparkering både till affären och det närbelägna missionshuset. Ytan är dock på privat fastighetsmark och förutsätter medgivande från aktuell fastighetsägare.



Valbo centrum

Cykel

Ett stort antal boende med cykelavstånd till stombusslinjen gör att det utöver pendlarparkering för bil kan finnas ett behov av ytterligare en plats med pendlarparkering enbart för cykel.



Valbo Köpis

Cykel och bil

Förslag till plats för pendlarparkering för cykel och bil i anslutning till Valbo köpcentrum. Det är en begränsad yta, varför antalet pendlarparkeringar skulle handla om ett fåtal. Anledningen till den föreslagna platsen är att det är en av få kommunala ytor i anslutning till stombusslinjen genom Valbo, som överhuvudtaget är möjlig för pendlarparkering.

Befintlig pendlarparkering för cykel vid Valbo Köpis och E16

Valbo Köpis/E16

Befintlig pendlarparkering för cykel finns idag i Valbo i anslutning till E16 och infarten till Köpis. Denna parkering är framförallt till för byten till linje 41 mellan Sandviken och Gävle.



Forsbacka Mariehov

Cykel och bil

Idrottsplatsen Mariehov i Forsbacka vore en möjlig plats som under vardagarna kunde iordningställas och samnyttjas för pendlarparkering.



Forsbacka centrum

Cykel

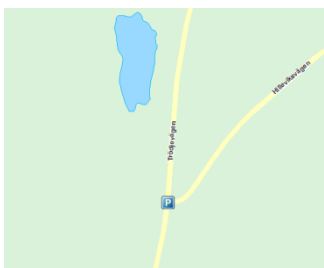
I Forsbacka centrum har inga direkt lämpliga ytor för pendlarparkering för både cykel och bil kunnat pekats ut. Däremot anses det rimligt att kunna inrymma pendlarparkering för cykel i anslutning till de centrala hållplatserna.



Hedesunda resecentrum

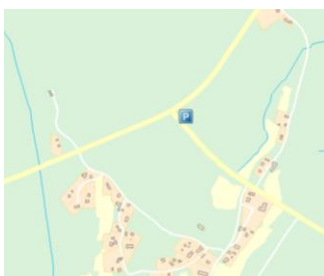
Cykel och bil

I anslutning till Hedesunda resecentrum finns idag en yta för parkering som därmed också skulle kunna iordningsställas och informeras om som pendlarparkering. Det stora antalet flerbostadshus i närheten gör dock att parkeringen troligtvis också behöver regleras som pendlarparkering, för att undvika att ytan används som boendeparkering.



Korsningen mellan Eskövägen (väg 570) och väg 583 (Gävle-Hamrångefjärden)

Exakt lokaliseringsförslag saknas.



Korsningen mellan väg 509 (Gävle-Hedesunda) och väg 504 (mot Söderfors)

Befintlig pendlarparkering finns.

Bilaga 9 Åtgärdslista

Utifrån föreslagen inriktning och beskrivna verktyg i parkeringspolicyn formuleras följande åtgärdslista. Ingen prioritering mellan föreslagna åtgärder har gjorts.

Nr	Åtgärd	Beskrivning
1	Betazoner för parkering	Införa nya zoner med begränsad maxtid i röd zon
		Informera om befintliga betazoner och parkeringsanläggningar på p-automater
		Informationskampanj om tillgängligheten till centrum
2	Mobilitetsplan	Pilotprojekt om parkering vid arbetsplatser
3	Pendlarparkering	Utreda och projektera pendlarparkeringar, eventuellt i kombination med hyr- eller lånecykelsystem
4	Ökat samnyttjande av parkering generellt	Utreda formerna för parkeringsköp och ta fram en standardmodell med avtalsexempel
		Ta fram ett parkeringsdokument som kopplas till fastighetens bygglov
		Hitta en dialogform mellan Gävle kommun och privata fastighetsägare i centrum om samnyttjande av centrala parkeringsanläggningar
		Utreda ytterligare parkeringshus i centrum
5	Ökat samnyttjande av ytor för lastplatser och parkering	Införa 2 st nya lastplatser i anslutning till Drottninggatan
		Reglera lastplatser för samnyttjande, enligt karta
		Införa förbud att stanna och parkera på Stortorget och Drottninggatan kl 11-18 vardagar och kl 11-15 helg
		Förbättra informationen om lastplatser på hemsidan och ta fram informationsbroschyr till näringsidkare och berörda aktörer
6	Parkeringslednings-system	Utredning om digitalt eller analogt system i Gävle centrum
7	Parkeringstillstånd för boende	Införa zonindelning med nya avgiftsnivåer
8	Parkeringstillstånd för miljöbilar	Tillstånd avskaffas i avvaktan på lagändring
9	Tillfälliga parkeringstillstånd	Införa avgift motsvarande den administrativa kostnaden

