

Parkeringsstrategi Västervik

Del 2: Åtgärder

Västerviks kommun
2024-05-15



VÄSTERVIKS
KOMMUN

SWECO 

1	Inledning	3
2	Åtgärder	4
2.1	Öka andelen hållbart resande med parkering som styrmedel	4
2.1.1	Parkeringsnorm som stöd för ökad andel hållbart resande	4
2.1.2	Arbeta med flexibla parkeringstal	4
2.1.3	Skapa fler cykelparkeringsplatser	5
2.1.4	Höj standarden på befintliga cykelparkeringsplatser	5
2.1.5	Gör kollektivtrafik mer attraktivt än parkering	6
2.1.6	Erbjud attraktiva pendelparkeringar	6
2.1.7	Öka laddningsmöjligheterna för elfordon	7
2.2	Prioritera en attraktiv stadsmiljö och stärk handeln	8
2.2.1	Skapa attraktiva parkeringsanläggningar	8
2.2.2	Bilparkering främst på kvartersmark	8
2.2.3	Kontinuerlig uppföljning av parkeringsbeläggning	9
2.2.4	Prioritera besöksparkering i centrum	9
2.3	Rätt fordon på rätt plats ger ökad tillgänglighet	10
2.3.1	Arbeta med parkeringsavgifter	10
2.3.2	Rekommenderade gångavstånd mellan parkering och målpunkt	10
2.3.3	Cykelparkering	11
2.3.4	Säsongs- och evenemangsparkering	11
2.3.5	Husbilar – Ställplatser och parkering	12
2.4	Utnyttja marken effektivt genom samlade parkeringslösningar	14
2.4.1	Samnyttjande	14
2.4.2	Utnyttja möjligheterna med tidsreglering	14
2.4.3	Arbeta restriktivt med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort	14
2.5	Parkering ska vara enkelt och tydligt	16
2.5.1	Tydliga parkeringsregler och betalsystem	16
2.5.2	Utveckla och utöka parkeringsledningssystemet	16
2.5.3	Arbeta med information och kampanjer	16

1 Inledning

Detta dokument kompletterar Del 1 i Parkeringsstrategin med ett antal mer konkreta åtgärder som är kopplade till strategierna. Åtgärderna är förslag på hur Västerviks kommun ska agera i frågor kring mobilitet och parkering.

2 Åtgärder

2.1 Öka andelen hållbart resande med parkering som styrmedel

I dagsläget används stora ytor i Västervik för bilar. Genom att prioritera gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer krävs mindre yta för bilvägar och parkering. Detta kan ge goda möjligheter att utveckla en mer attraktiv stadsmiljö samt bidrar till goda hälsofrämjande effekter och minskade utsläpp.

2.1.1 Parkeringsnorm som stöd för ökad andel hållbart resande

Vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter skall alltid parkeringsnormen för både cykel och bil beaktas. Parkeringsnormerna för bostad och verksamheter är olika i olika delar av Västerviks kommun och är indelade i tre zoner. Lägst är parkeringsnormerna i de mest centrala delarna av staden eftersom bilinnehavet är lägre och möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt är mer gynnsamma.

Bilparkeringsnormen ska vara anpassad till och klara av de behov som finns idag men också möjliggöra och uppmuntra till resande med hållbara färdmedel. Bilparkeringsnormen ska utgå ifrån grunderna i hur parkeringsmarknaden fungerar. Detta innebär att det ska vara enkelt att kunna parkera bilen hemma vid boendet för att istället använda sig av ett miljöanpassat transportmedel. Däremot kan behovet av parkering vid arbetsplatsen (verksamheter såsom kontor mm) minskas något mot idag då dessa parkeringar är lättare att styra med avgifter och tidsreglering.

Parkeringsnormen ska alltid ses som en riktlinje, vilket innebär att parkeringstalen kan justeras både uppåt och nedåt vid behov.

2.1.2 Arbeta med flexibla parkeringstal

Parkeringsnormerna för bil är målstyrda genom att normen kan reduceras om exploatörer eller fastighetsägaren åtar sig att bekosta olika former av mobilitetsåtgärder. Genom den nya parkeringsnormen ges möjlighet att få godkända avsteg från gällande parkeringsnormer om dessa aktörer arbetar aktivt med åtgärder som underlättar hållbara resval. Exempel på detta kan vara:

- cykelfaciliteter med hög standard
- gröna resplaner,
- medlemskap i bil-/cykelpool,
- möjliggöra samnyttjande
- informationsinsatser med mera.

I parkeringsnormen (Parkeringsstrategin Del 1, kapital 6) ges tydliga riktlinjer för vad som ska uppnås och vilken reduktion som kan erhållas beroende på åtgärd.

Reducering beviljas genom avtal med exploatören och åtaganden och motprestationer ska följas upp. Handlingsplan ska finnas för åtgärder om avtalet inte följs.

Reducering får inte beviljas utan avtal med kommunen.

Fastighetsägaren ska ta fram en reservplan för de parkeringsplatser som motsvarar reduktionen. Det kan vara en ritning som visar, eller ett dokument som redogör för hur parkering kan lösas utan reduktion. Reservplanen ska regleras i avtalet med kommunen och bifogas bygglovsansökan.

2.1.3 Skapa fler cykelparkeringsplatser

Utökade cykelparkeringsmöjligheter på de platser som enligt "Parkeringsutredningen 2022" har en hög beläggingsgrad och andra attraktiva lägen. Antalet cykelparkeringar i attraktiva centrala lägen behöver kraftigt utökas för att täcka både dagens behov och framtida behov. Fler cykelparkeringar skickar en signal till att cyklister är prioriterade och skapar en tydlighet i att Västervik vill göra kommunen mer cykelvänlig.

Generellt är det bättre med flera mindre utspridda cykelställ nära entréer och målpunkter än en stor samlad parkering. Parkeringarna ska placeras så nära målpunkt som möjligt, vara enkel att nå från cykelstråk samt hålla en hög standard, gärna förses med tak och möjlighet att låsa fast cykelramen, se 2.1.4. Användningen bör följas upp regelbundet och ligga till grund av utvecklingen av parkeringssystemet.

Möjligheten till trygg och säker cykelparkering vid hållplatser ska utvecklas. En handlingsplan för detta bör tas fram i samarbete med Kalmar länstrafik.



Figur 1: Alternativ användning av gatuparkering för bilar

2.1.4 Höj standarden på befintliga cykelparkeringsplatser

En översyn ska göras av stadens samtliga cykelparkeringar och en plan ska upprättas för en allmän standardhöjning med prioritering utifrån platsens nuvarande standard och nyttjandegrad.

Cykelparkeringsplatser ska hålla hög standard genom att alltid möjliggöra fastlåsning av ramen, och där det är praktiskt möjligt även vara väderskyddade. Närmiljön ska vara attraktiv och väl belyst av bland annat trygghetsskäl.

Alla nya cykelparkeringar bör erbjuda ett antal platser som är anpassade för lådcyklar, cykelkärror och liknande. Dessa blir allt vanligare och är viktiga möjliggörare för att kunna utföra fler vardagssysslor med cykel.



Bild 1. Cykelparkering med möjlighet att låsa fast ramen. Källa: Smekab, 2023



Bild 2. Cykelställ med tak och möjlighet att låsa fast ramen. Källa: Byggkatalogen, 2023.

2.1.5 Gör kollektivtrafik mer attraktivt än parkering

På sikt ska månadsavgiften för parkering anpassas till månadsavgiften för kollektivtrafik. Styrning mot en bättre balans ökar överflyttningseffekter till hållbara trafikslag. Det bör på sikt vara billigare att använda månadskort i kollektivtrafiken än att lösa månadsbiljett för parkering. Det innebär också ökade intäkter för parkering som kan riktas och användas för subventionering av kollektivtrafik eller för investeringar och utveckling av GC-vägar.

Pendelparkering ska anordnas vid knutpunkter i kollektivtrafikhärlägen. Viktiga inledande steg i utbyggnad av pendelparkeringar är att klargöra frågor som markåtkomst och möjlighet till samfinansiering mellan till exempel kommunen, Trafikverket och Kalmar Länstrafik.

Vid hållplatser ska finnas goda möjligheter att tryggt och säkert kunna parkera cykeln. Hållplatser och cykelparkeringar ska vara väl belysta.

2.1.6 Erbjud attraktiva pendelparkeringar

Pendelparkering är viktiga för "hela-resan-perspektivet" och ska erbjudas i strategiska lägen för att uppmuntra och främja ett ökat hållbart resande med fler som åker kollektivt eller samåker. Lämpliga platser kan vara:

- Vid kollektivtrafiknoder utanför kommunens större tätorter
- i anslutning till större trafikplatser
- i utkanten av mindre orter i kommunen

Studier visar att mer än hälften av de bilar som nyttjar en pendelparkering bor inom fyra kilometer (verklig väg) från pendelparkeringen. Denna kunskap kan underlätta vid planering av nya pendelparkeringars lokalisering.

Uppföljning av befintliga och kommande pendelparkeringar ska utföras årligen. En pendelparkering anses yteffektiv när belägningsgraden uppgår till 75%. Vid högre belägningsgrad än så bör en möjlig expansion ses över.

Samnyttjande av pendelparkeringar är fördelaktigt om det är möjligt. Pendelparkeringar är ofta fulla under arbetstid men tomma under kvällar och helger. Det är därför fördelaktigt att hitta andra användningsområden utanför arbetstid. Till exempel kan pendelparkeringar samutnyttjas med idrottsplatser, parker, naturområden, kyrkor, köpcenter eller liknande för att vara till gagn för kommuninvånarna.

För att uppmuntra fler människor att använda pendelparkeringar bör de *utformas* på ett sätt som upplevs säkert och tryggt för resenärerna. Detta kan uppnås med god belysning och goda siktförhållanden. Ännu tryggare upplevs det om pendelparkeringen lokaliseras nära andra verksamheter. Dessutom kan grönska och andra attraktiva element användas för att göra parkeringen mer välkomnande och attraktiv för resenärerna.



2.1.7 Öka laddningsmöjligheterna för elfordon

Med ett ökat fokus på hållbarhet och minskad miljöpåverkan så blir elbilar och andra elfordon allt vanligare på våra vägar. För att främja en övergång till mer energieffektiva transportmedel är det viktigt att Västerviks kommun arbetar för ökade laddningsmöjligheter för elfordon. Infrastruktur för detta prioriteras på större parkeringsanläggningar och pendelparkeringar.

Mer om kommunens möjligheter och utveckling av laddinfrastruktur finns att läsa i rapporten *Publik laddinfrastruktur i Västerviks kommun* (Sweco, 2023).

2.2 Prioritera en attraktiv stadsmiljö och stärk handeln

2.2.1 Skapa attraktiva parkeringsanläggningar

För att skapa en trivsamt och hållbar kommun är det viktigt att satsa på attraktiva parkeringsanläggningar. En väl utformad parkeringsanläggning kan erbjuda flera fördelar både för bilister och cyklister såväl som stadsmiljön som helhet.

Ny markparkering eller nya parkeringsanläggningar ska utformas med hänsyn till stadens karaktär och hålla en hög standard avseende till exempel gestaltning och grönska (som även erbjuder skugga) med mera.

Förutom attraktivitet bör även trygghetsaspekter spela en viktig roll vid upprustning av befintliga och utformning av nya parkeringsanläggningar. God belysning, goda siktförhållanden och passiv eller aktiv övervakning är faktorer som bidrar till upplevd trygghet. Passiv övervakning kan till exempel vara att det finns boende eller verksamheter i direkt närhet vilket brukar ge en upplevelse av trygghet.

Grönska i form av träd, buskar och andra växter som en del av parkeringsanläggningar bidrar med skugga, luftrening och dagvattenhantering. En estetiskt tilltalande parkeringsanläggning kan också förbättra stadsbilden och göra staden mer attraktiv att besöka och leva i.

Dialog ska föras med andra aktörer som har p-anläggningar om till exempel trygghet och upprustning.



2.2.2 Bilparkering främst på kvartersmark

Boendeparkering och arbetsplatsparkering på gatumark ska undvikas då gatumark främst är till för rörelser, och upplevelse och inte är lämplig för längre uppställning av bilar. (Svensson T, Hedström R, 2010).

Boende och arbetsplatsparkering ska därför anordnas på tomtmark i parkeringsgarage eller andra parkeringsanläggningar vilket också är krav enligt

PBL. Besöksparkering samt parkering för rörelsehindrade är mer motiverade att ske på gatumark för att uppnå en hög tillgänglighet.

2.2.3 Kontinuerlig uppföljning av parkeringsbeläggning

Parkeringssituationen ska följas upp regelbundet och systematiskt för att kunna se förändringar över tid och anpassa systemet efter de behov som finns. Detta kan göras i enklare form eller med ett mer omfattande parkeringsbokslut. En redovisning av parkeringssituationen ska ges för kommunstyrelsen minst en gång per år.

Uppföljning bör göras av till exempel parkeringsintäkter, beläggning för olika parkeringar, avgiftsnivåer, regleringsformer och trender. Parkeringsledningssystemet ger mycket bra information om beläggningen över tid.

2.2.4 Prioritera besöksparkering i centrum

För att stärka Västervik som besöksmål och för att stärka handel och näringsliv i centrala Västervik är god tillgänglighet med samtliga trafikslag viktigt. Därför behöver besöksparkeringarna prioriteras före arbetsplatsparkering för bil i centrum. För att prioritera besöksparkering i centrum kommer Västerviks kommun att:

- Arbeta för att tillskapa fler och säkra cykelparkeringar i centrala delar.
- Införa tydligare och enhetligare parkeringstider för korttidsparkering
- Använda avgifter och tider som styrmedel för att vid behov flytta blockerande långtidsparkering längre ut från centrala Västervik.

Centrala parkeringsplatser som till exempel Vårdträdsplan och Läroverksplan bör på sikt få en kortare tidsreglering för att öka omsättningen.

Prioriteringsordningen för parkering i centrala Västervik är:

1. Angöringsparkering (för på- och avstigning samt lastning/lossning)
2. Parkering för funktionshindrade
3. Parkering för besökare
4. Parkering för boende
5. Parkering för verksamma/anställda

2.3 Rätt fordon på rätt plats ger ökad tillgänglighet

2.3.1 Arbeta med parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter är en av de mest effektiva åtgärderna för att styra bilparkeringen till platser där de totalt sätt gör bäst nytta och minst skada. Att ha blockerande långtidsuppställda bilar i centrala lägen kan hindra besökare från att få god tillgänglighet till butiker och service i centrala lägen. Genom att använda avgifter och tidsreglering kan man styra långtidsupställningar till platser där de inte blockerar handel eller verksamheter som har stort behov av besöksparkeringar. Det ska också vara enkelt för användaren att förstå avgifter och tidsregleringar. Kommunen ska därför:

- Verka för en allmän tydlighet av prissättning inom staden.
- Arbeta med samordnad prissättning med privata anläggningar.
- Verka för förändringar av avgifter på kort- och långtidsparkering i syfte att öka parkeringsomsättningen i centrala staden. En ökning av avgifterna "inifrån och ut" styr långtidsparkeringarna mot de yttre parkeringsanläggningarna. Höjd avgift innebär främst en större påverkan på de som kör bil till sitt arbete. Det innebär mindre långtidsparkerade bilar i centrum och ger utrymme till bättre omsättning och ökar möjligheten att hitta lediga platser för besökare. Besökare är tvärtom arbetstagare inte så känsliga för p-avgifter.
- Verka för en höjning av månadsavgiften för parkering samt att vid behov ta bort möjligheten till långtidsparkering på de mest attraktiva platserna Vårdtradsplan och Läroverksplan.

Genom att arbeta med parkeringsavgifter skapas överflyttningseffekter till hållbara trafikslag. Avgifterna för parkering innebär också ökade intäkter som kan riktas och användas för subventionering av kollektivtrafik eller för investeringar och utveckling av GC-vägar.

2.3.2 Rekommenderade gångavstånd mellan parkering och målpunkt

Acceptabelt gångavstånd är individuellt men har samband med hur länge man har för avsikt att parkera. Riktvärden för acceptabla gångavstånd framgår av Tabell 1.

Tabell 1. Acceptabelt gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt.

Kategori	Avstånd
Besökande	200 - 300 m
Boende	300 m
Arbetspendlare	400 - 500 m

Funktionsnedsatta har större krav på tillgängligheten och gångavståndet bör inte överstiga 25 meter mellan entré och parkeringsplats.

2.3.3 Cykelparkering

Cykelparkering ska där det är möjligt prioriteras och lokaliseras närmre målpunkt än bilparkering. Parkeringar ska ha hög standard, se kap. 2.1.4 och god koppling till cykelvägnätet.

I centrala Västervik kan vissa kantstensparkeringar för bil göras om till cykelparkering. Detta stärker inte bara möjligheten att parkera cykeln utan har också ett högt symbolvärde för kommunens hållbarhetsarbete.

2.3.4 Säsongs- och evenemangsparkering

För att hantera säsongs- och evenemangsparkering är det viktigt att planera i förväg. Kommunen ska undersöka möjligheten att använda ytor som står lediga under högsäsong för att hantera det ökade parkeringsbehovet under sommaren.

Detta kan vara privata fastigheter där verksamheten har semester eller skolfastigheter där verksamheten inte är igång under sommaren. Besökare och hotellgäster skulle kunna hänvisas till dessa platser som kan ligga lite längre bort då denna grupp inte är lika känsliga för avstånd när man har mer tid på semestern.

Exempel på skolverksamhet kan vara vid Marieborgsskolan som ligger med gångavstånd in till Stadsparken, Storgatan och Tullporten Galleria. Om parkeringsytan mot Stora Trädgårdsgatan struktureras upp kan ca 40 fordon få plats. Säsongstillåten gatuparkering längs med Fabrikgatan är också ett exempel som kan utredas.

Kommunen ska därefter ta fram en handlingsplan för hantering av parkering vid större evenemang och under den mest trafikintensiva turistsäsongen. Planen bör innehålla:

- identifiering de evenemang och säsonger som kan förväntas öka behovet av parkering
- information om antal tillgängliga parkeringsplatser under perioden,
- information om platser som ska reserveras för evenemang,
- identifiering av lämpliga ytor för parkering under större evenemang (tex skolgårdar, privata anläggningar, externa parkeringar med bussningsmöjligheter, parkeringspråm etc.)
- parkeringsavgifter
- trafikreglering (tex vägvisning, skyltning, avstängningar etc.)
- kommunikation till allmänheten.

Kommunen ska samarbeta med andra aktörer med tillgång till större parkeringsytor, exempelvis privata aktörer, skolor, idrottsanläggningar och sjukhus. Kommunen kan genom avtal samarbeta med företag eller markägare för att tillhandahålla fler tillfälliga parkeringsplatser.

För att minska belastningen i centrala områden bör gång- och cykelstråk från yttre parkeringsområden mot centrum tydliggöras och förbättras. Även kollektivtrafik kan nyttjas, antingen genom ordinarie trafik eller speciella evenemangsbussar eller regelbundna skyttelbussar.

2.3.5 Husbilar – Ställplatser och parkering

Idag finns totalt ca 200 ställplatser för husbilar på sju olika platser i Västerviks Kommun, utöver de campingplatser som också finns. Av dessa ligger ca 120 ställplatser i relativt centralt läge (se ställplats nr 1-3 i figur 2).

Det finns också möjlighet för husbil att angöra centrala parkeringsplatser. Vid Ellen Keyskolan finns 7 parkeringsplatser dedikerade för Husbilar (max 3 tim) under sommartid och på Skeppsbron finns 6 platser (max 3 tim och mot avgift) mellan april och oktober. Dessa parkeringar är endast avsedda för parkering och inte för övernattnig.

Tabell 2. Antal ställplatser i och utanför Västervik. Nr 1-4 ligger i eller nära Västerviks centrum, nr 5-7 ligger i Västerviks kommun men utanför staden (Källa : Ställplatser i Västerviks kommun - officiell guide (vastervik.com))

Nr	Ställplats	Antal pl	El	Avfall	Tömning gråvatten	Tömning latrin	Påfyllning Färskvatten	Toalett/ Dusch
1	Sågen	35	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-
2	Barlastudden	19	Ja	Ja	-	Ja	Ja	Ja
3	Welux	70	30	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
4	Bondbacken på Gränsö	20	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Toalett
5	Gamleby	10	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
6	Blanka Holm	40	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
7	Helgenäs	7	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja
TOT		201	104					

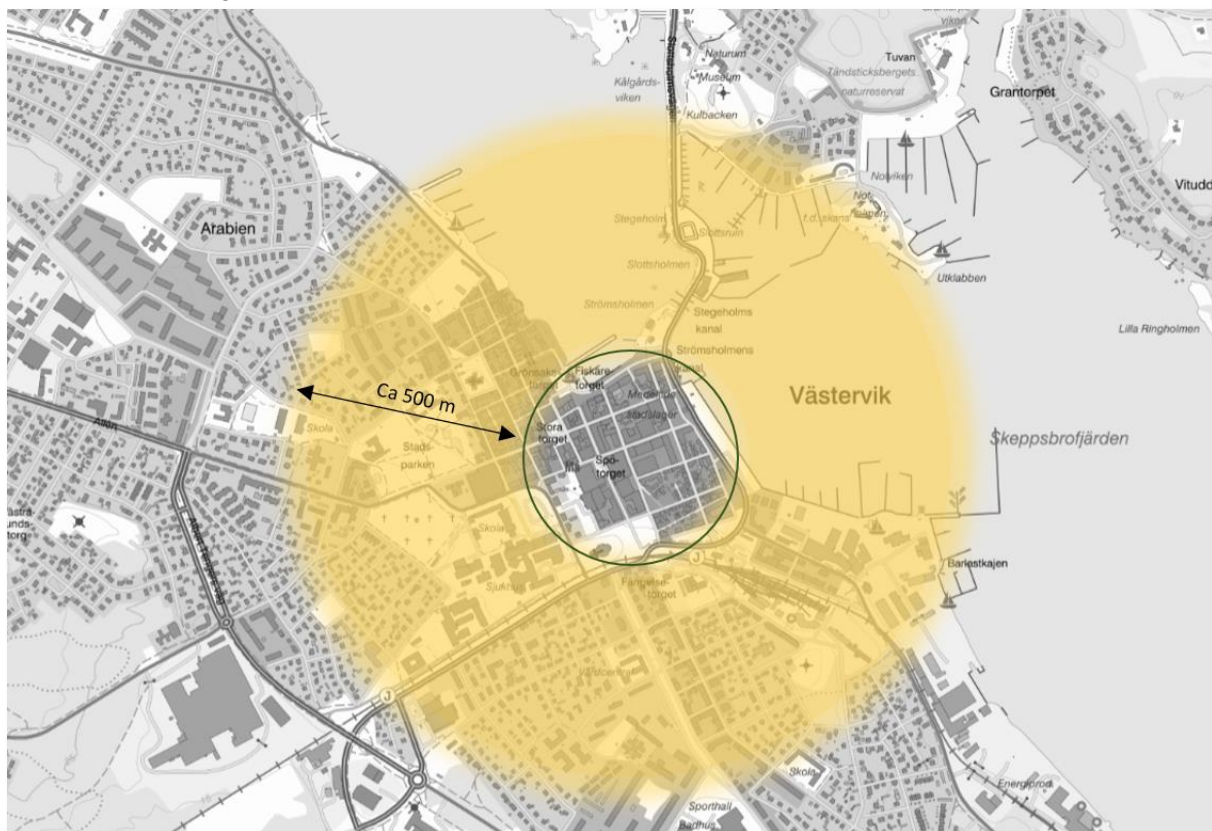


Figur 2. Ställplatser i Västervik (nr 1-4 enligt tabell 2)

Trots att det finns ett antal utvecklade ställplatser och campingplatser i och omkring Västervik är behovet av fler centrala platser stort under sommarsäsongen. Besökare med husbil är en viktig kundgrupp och därför ska Västerviks kommun tillsammans med näringslivet verka för fler ställplatser och att möjligheten att parkera centralt med husbil ska förbättras.

Västerviks kommun kommer att ha svårt att själva hantera denna efterfråga och det är därför av stor vikt med samarbeten med näringslivet i Västervik och fastighetsägare som har mark för att klara av att hantera efterfrågan på fler ställplatser. En handlingsplan tillsammans med de aktörer som redan bedriver uthyrning av ställplatser kan vara ett sätt att hitta nya lämpliga placeringar. Denna del bör lämpligen ingå i arbetet med evenemangsparkeringar så att dessa frågor integreras i varandra.

Centrala parkeringsmöjligheter för husbil ska bevaras och utvecklas i närheten av centrum. Som riktlinjer gäller gångavstånd cirka 500 meter mellan parkering och centrum, se Figur 3 nedan.



Figur 3. Zon för central parkering för husbil.

2.4 Utnyttja marken effektivt genom samlade parkeringslösningar

2.4.1 Samnyttjande

Ökad nyttjandegrad för samtliga större parkeringsanläggningar ska eftersträvas. Det innefattar till exempel befintliga parkeringshus (Tullporten och Västerport) och sjukhusets parkering. Dialog ska inledas med berörda parter för att tillsammans hitta gemensam väg framåt för parkering i centrala Västervik.

På mindre orter där parkeringsbehovet ofta inte är lika stort som i staden finns generellt goda möjligheter till samnyttjande mellan olika verksamheter.

Vid all ny exploatering ska möjligheten till samnyttjande utredas.

2.4.2 Utnyttja möjligheterna med tidsreglering

Ett mer effektivt utnyttjande av stadens ytor innebär möjlighet till andra funktioner att ta plats och minskar behovet av att bygga nya parkeringsanläggningar som då inte behövs. Effektiviteten handlar dels om att öka omsättningen på parkeringsplatser per tidsenhet, dels att samma parkeringsplats kan användas för olika typer av parkering olika tider på dygnet och året. Förändringar av tidsregleringen är enkla att testa genom att parkeringsledningssystemet direkt ger svar på hur effektiv och verkningsfull den nya regleringen är.

En åtgärd för att få till ett mer effektivt nyttjande är att renodla parkeringstiderna, med färre olika antal tidsregleringar. Exempelvis kan 15 min samt 2 tim parkeringar räcka för korttidsparkering och sedan 24 tim. samt 7 dygn. Givetvis behöver lokala behov först identifieras så att tidsgränserna hamnar rätt. Vid variationer från detta bör det vara tydligt motiverat med ett behov från en viss verksamhet till exempel.

En justering av tidsregleringen på **Vårdträdsplan** och/eller **Läroverksplan** bör testas under en kortare period (ca 3-6 mån) och därefter utvärderas via bland annat information från parkeringsledningssystemet. Om försöket faller väl ut introduceras en permanent ändring med nya tidsregleringar.

Justeringen innebär att ändra tidsregleringen på Vårdträdsplan och/eller Läroverksplan till max 2 timmar (under de tider på dygnet som butikerna har öppet 09-18). En ny reglering på max 2 timmar innebär att de som idag står hela dagen inte kan vara kvar. Detta kan påverka anställda på sjukhuset som idag nyttjar platsen som arbetsplatsparkering och bör därför genomföras först efter att sjukhuset löst sina parkeringar för att undvika konflikter. Förändringen innebär ökad omsättning och skapar mer utrymme för besökare till handel och korta ärenden centralt.

2.4.3 Arbeta restriktivt med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort

Genom ett parkeringsköp omvandlas den offentlighetsrättsliga förpliktelsen att anordna parkeringsutrymme, genom ett civilrättsligt avtal, till en skyldighet att ekonomiskt bidra till en kommunal eller privat parkeringsanläggning. Baserat på fastighetens behov betalar fastighetsägaren en engångssumma till kommunen som ansvarar för att uppföra en kollektiv parkeringsanläggning. Detta förfarande som kallas friköp brukar ge fastighetsägaren förtur vid uthyrning av bilplatserna,

men någon skyldighet att hyra platser finns inte. Alternativt kan fastighetsägaren betala en årlig avgift till kommunen, så kallad avlösen. Även om parkeringsbehovet tillgodoses genom avtal eller parkeringsköp måste kraven på parkering i plan- och bygglagen följas. (SKR, 2017)

Parkeringsköp kan tillämpas om det inte är möjligt eller önskvärt att anlägga det antal parkeringar som krävs för ett bygglov inom fastigheten. Generellt är kommunen restriktiv till parkeringsköp.

Den parkering som tillhandahålls via parkeringsköp måste ligga inom rimligt avstånd från berörd fastighet. Avståndet bör inte överstiga 400m.

2.5 Parkering ska vara enkelt och tydligt

2.5.1 Tydliga parkeringsregler och betalsystem

Det ska vara lätt att hitta parkering för både bil och cykel i Västerviks centrum. Ur ett kundperspektiv är det bra med få olika tidsregleringar då överblickbarheten ökar och risken för missförstånd och oklarheter minimeras. Se även 2.4.2.

Prissättning ska vara tydlig och lätt att förstå. Avgiftsnivåer ska därför renodlas och samordnas med privata aktörer.

Antalet parkeringsappar bör begränsas så långt det är möjligt då det ofta leder till frustration att behöva ha koll på flera. Utan ett konto debiteras kunden ibland också en fakturavgift vilket läggs på parkeringsavgiften. En möjlighet kan vara att på sikt samla de olika betalsystemen i en egen parkeringsapp som gäller för hela kommunen. Det finns också möjlighet att förenkla systemet vid upphandling och genom samverkan med privata aktörer.

Kommunen ska verka för och att synliggöra uthyrning av privata p-platser. Det finns idag ett antal olika företag som via tjänster på nätet möjliggör både att hyra ut och hyra sin p-plats. Detta skapar ett mer effektivt nyttjande då de som inte nyttjar sin privata p-plats tillgängliggör denna samtidigt som de kan få betalt. Befintliga (år 2024) exempel på detta är:

www.Garageplatsen.se

www.linky.se

www.airpark.app

2.5.2 Utveckla och utöka parkeringsledningssystemet

Parkeringsledningssystemet behöver utökas till att inkludera de större anläggningarna som har låg beläggning. En utökning av parkeringsledningssystemet innebär att mer tillgänglig kapacitet synliggörs för allmänheten vilket bidrar till att minska trycket på de mest belastade parkeringsytorna samt minskar söktrafiken.

Åtgärden gör mest nytta sommartid då det är högre beläggning med många nya bilister med mindre lokalkännedom.

I första hand bör p-husen Västerport och Tullporten Galleria inkluderas i systemet. Därefter bör parkeringsytorna över 40 p-platser ingå.



Figur 5: Parkering i centrum ger oundvikligen söktrafik

2.5.3 Arbeta med information och kampanjer

Information och kampanjer för allmänheten och större organisationer kan bidra till att förbättra parkeringssituationen ytterligare. Västerviks kommun bör till exempel ta fram en kommunikationsplan kring mobilitet och parkering för att öka kunskap och förståelse hos invånare, näringsidkare och besökare kring parkeringsfrågan. Kommunens arbete bör vara långsiktigt för att stödja en

utveckling mot mer hållbar mobilitet och därmed också en förbättrad parkeringssituation.

En viktig aspekt är att kontinuerligt utveckla kommunens hemsida med bra och tydlig information om parkeringsregler, parkeringsplatser och eventuella förändringar i parkeringssituationen. Exempelvis kan kommunens interaktiva karta, som visar kommunens parkeringsplatser och information kring dessa så som antal, avgift och liknande, marknadsföras ytterligare. Man kan också överväga att ta fram tryckt material som finns tillgängligt på turistbyråer, hotell, camping och liknande.

En bra åtgärd ur användarperspektiv är att utveckla eller upphandla en mobil-app där all information kan samlas, inklusive interaktiv karta med realtidsinformation om lediga platser, betalning med mera. Istället för att besökare behöver navigera i en mängd olika parkeringsappar är detta en mer attraktiv lösning.