



Eksjö
kommun

Parkeringspolicy

Eksjö kommun

02-07-2024

Dokumenttyp:	Policy
Beslutad av:	Kommunfullmäktige
Gäller för:	Eksjö kommun
Dokumentansvarig:	Samhällsbyggnadssektorn
Senast reviderad:	2024-07-02

Parkeringspolicy

Innehåll

Parkeringspolicy	2
Inledning.....	4
Bakgrund.....	4
Kommunens ansvar.....	4
Fastighetsägarens ansvar	4
Enskild och allmän parkering.....	5
Syfte	5
Förutsättningar	5
Koppling till andra program, mål och planer.....	6
Parkering för olika målgrupper.....	9
Parkering för boende.....	9
Parkering för besökande	9
Parkering för arbetare.....	9
Parkering för funktionshindrade.....	9
Plats för angöring.....	9
Parkering för cykel.....	10
Parkering för pendling.....	10
Parkering för laddning av elfordon	10
Parkering för vård- och omsorgsboende.....	10
Parkering innanför Eksjö centrumområde.....	11
Möjliga åtgärder för reducerat parkeringstal.....	12

Tillgång till bilpool.....	12
Främja resa med cykel	12
Främja resa med kollektivtrafik.....	12
Samnyttjande av parkering.....	13
Mobilitetsplan	13
Bilfritt boende.....	13
Eget alternativ	14
Andra alternativ	15
Parkeringsköp	15
Avgiftsbelagd parkering	15

Inledning

Bakgrund

Transportinfrastruktur har ett stort inflytande över samhällsplanering och kan ge både förutsättningar och begränsningar för utveckling. Antalet parkeringar visar i vilken utsträckning ett fordon används och i framtiden kommer användas. Mängden parkering har även en betydande roll för fler samhällsfunktioner. Exempelvis påverkas handel av antal tillgängliga parkeringar, dagvattenhantering av stora hårdgjorda ytor, och hur en plats används och uppfattas utifrån dess estetik och utformning.

Parkering i städer och centrala områden skapar stort intresse eftersom de är ytkrävande och tar hög efterfrågad mark i anspråk. Eftersom parkering berör många olika intressenter är det ett allmänt intresse samtidigt som planläggning av mark är en kommunal angelägenhet utifrån det kommunala planmonopolet. Det finns därmed både fördelar och behov av att tydliggöra kommunens synsätt och riktlinjer för parkering.

Kommunens ansvar

Parkeringspolicyn tillsammans med dokumentet ”Riktlinjer för parkering” är kommunens verktyg för att säkerställa att det planeras för ett hållbart och rimligt antal parkeringsplatser vid respektive exploatering. Parkeringspolicyn är inte juridiskt bindande men genom den informerar och kommunicerar kommunen till allmänheten om gällande viljeinriktningar för parkering. Eksjö kommuns planering för parkering framgår i denna parkeringspolicy, vilket därmed uppfyller bestämmelserna i plan- och bygglagen (2010:900) (PBL) gällande det kommunala ansvaret om en övergripande planering av parkering (1 kap. 2 § PBL). I en detaljplan kan även bestämmelser anges, gällande var på en fastighet parkering till exempel får anläggas alternativt inte anläggs (4 kap. 13 § PBL). Vid bygglov krävs en redogörelse av fastighetsägaren gällande anläggandet av ett ändamålsenligt antal parkeringar för projektets behov.

Fastighetsägarens ansvar

Att anlägga ett rimligt antal parkeringar för den verksamhet som bedrivs eller planeras att bedrivas är fastighetsägarens ansvar. Parkering ska anläggas på eller inom rimligt gångavstånd från fastighetsgränsen. Det framgår i PBL 8 kap. 9 § att en tomt vid bebyggelse ska ordnas så att behovet av utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon tillgodoses i skälig utsträckning. Inom Eksjö kommun kan detta uppfyllas genom att följa kommunens viljeinriktning för parkering beskrivet i denna parkeringspolicy samt utgå från riktlinjerna i ”Riktlinjer för parkering”.

Enskild och allmän parkering

Det finns två typer av parkering, enskild och allmän parkering. Skillnaden grundar sig i om parkeringen är anlagd på kvartersmark i en detaljplan då den klassas som enskild, eller om den är anlagd på allmänplatsmark i en detaljplan då den klassas som allmän. En enskild parkering är antingen privatägd eller till för ett specifikt ändamål. Exempel på enskild parkering är bostadsparkering eller parkering avsedd för en skola eller annan specifik verksamhet. Det är de enskilda parkeringarna som avses regleras genom parkeringspolicyn.

En allmän parkering är till skillnad från en enskild inte kopplad till något specifikt ändamål utan till för allmänheten och ägs och sköts av kommunen. Ett exempel är parkering längs en gata i centrum som vanligtvis har bestämmelser om tidsreglering eller avgift. Allmän parkering kan i planeringen ses och användas som komplementär parkering till samhällets enskilda och ändamålsenliga parkeringar. De allmänna parkeringarna i Eksjö centrum finns markerade på kartan om ”allmänna parkeringsplatser” på Eksjö kommuns hemsida. Där finns också tillhörande bestämmelser om den aktuella tidsregleringen.

Syfte

Syftet med parkeringspolicyn är att ge en tydlig sammanställning till fastighetsägare och allmänheten om de beräknade behovet parkering för cykel och bil vid ny- och ombyggnation, samt vid ändrad användning av byggnad. Syftet är även att ge fastighetsägare möjlighet till att reducera parkeringsbehovet för bil genom att själv vidta åtgärder som bidrar till ett ökat antal resor med hållbara transporter.

Förutsättningar

Idag är bilen det dominerande trafikslaget i Eksjö kommun, men det finns en vilja att göra hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktivt. Detta för att fler ska välja resa med hållbara transporter då Eksjö kommun eftersträvar en balans mellan trafikslagen. Eksjö stad har utifrån flertalet tidigare parkeringsutredningar generellt fortsatt ha en låg beläggingsgrad på parkering. Därmed finns det i dagsläget gott om parkering över hela centrala Eksjö. Dessa ytor av parkering i centrum har förutsättningar att omvandlas i takt med att bilismen minskar för att utnyttjas bättre och ge utrymme för mer hållbara trafikslag. Detta möjliggör att viss parkering i centrala Eksjö kan komma byggas bort i framtiden.

En stor del av ytan i Eksjö kommun består av landsbygd. Det finns flera mindre orter på relativt långa avstånd. Det leder i dagsläget till ett högt bilberoende för invånarna på landsbygden. I Eksjö stad samt i vissa andra orter i kommunen är avstånden däremot korta mellan olika målpunkter.

Korta avstånd ger goda förutsättningar för ett ökat antal resor med gång och cykel. Från Eksjö centrum finns det även goda förbindelser till andra kommuner och städer med både tåg, buss och bil. Invånarna inne i Eksjö stad anses inte vara beroende av bilen i samma utsträckning som invånare i resterande delar av kommunen.

Befolkningsprognosen för Eksjö kommun är positiv. I och med en befolkningsökning finns både behov och goda förutsättningar för vidare planering och utveckling av infrastrukturen. Samtidigt blir samhället idag generellt mer digitaliserat och flera ärenden kan därför uträttas utan fysiska träffar. Digitaliseringen är ett verktyg som ger förutsättningar för invånare i både städer och på landsbygden att bli mindre beroende av transporter.

Koppling till andra program, mål och planer

För Eksjö stad samt i kommunen som helhet finns det flera framtagna mål, strategier och riktlinjer gällande trafikplanering. De har därmed en grundläggande roll för reglering av framtida parkeringar och har bland annat använts som underlag i framtagandet av denna parkeringspolicy.

I enlighet med Eksjö kommuns översiktsplan ämnar denna parkeringspolicy till en trafikreglering där gång och cykel förespråkas. Det eftersträvas en balans mellan samtliga trafikslag i stadsområdet. Ett urklipp av planeringsinriktningarna för transportinfrastruktur från kommunens översiktsplan följer nedan:

- Inom centrumområdet prioritera gång- och cykeltrafik. Det innebär att omfördela ytor av gaturum, omforma gator och anlägga överfarter, passager och övergångsställen i fler lägen.
- Inom stadsområdet utformas med en jämn och balanserad prioritering mellan fotgängare, cyklister och bilister.
- Inom tätorten utvecklas och planeras kontinuerligt till ett sammanhängande gång- och cykelvägnät, inom kvarter och mellan stadsdelar. Sammanhängande cykelvägar ska på sikt kunna konkurrera ut och ersätta stora mängder biltrafik för både korta och medellånga resor.
- Präglas av samlade parkeringsplatser utanför centrumområdet.
- Utvecklas för ökad möjlighet till kollektivtrafikresor med tåg och buss.
- Trafiksystemet inom Eksjö stadsområde ska vara balanserat i prioritering mellan fotgängare, cyklister och bilister. Det ska upplevas vara enkelt och säkert att färdas till och inom stadsområdet oavsett färdmedel.

Även flera av planeringsinriktningarna i översiktsplanen har mål som kopplas till och påverkas av trafikplaneringen så som ett starkt näringsliv, attraktiva livsmiljöer, en minskad klimatpåverkan och en långsiktig klimatanpassning.

Eksjö kommuns gång- och cykelplan har bland annat en vision samt tre uppsatta huvudmål som kopplas till trafikplanering och parkeringsbehov enligt följande:

”Eksjös gång- och cykelplan ska öka resorna som görs till fots och med cykel för att minska bilberoendet, förbättra miljön och stärka folkhälsan. Gång- och cykelnätet ska upplevas tillgängligt, framkomligt, säkert och tryggt. Eksjöbor ska både vilja och kunna gå och cykla.”

- Fler resor görs till fots och med cykel.
- Kommunens invånare ska vara säkra i trafiken, otrygghet ska inte hindra kommunens invånare från att gå och cykla.
- GC-nätet ska vara sammanhängande och framkomligt till målpunkter och tillgängligt för alla kommunens invånare.

Eksjö kommuns kulturhistoriska handlingsprogram beskriver stadens kulturhistoriska värden. Eksjö är en väl bevarad trästad och utgör bland annat ett riksintresse för kulturmiljövård och ett stort antal byggnader är klassade som byggnadsminnen. Eksjös centrumområde omfattas därmed av flera skyddsbestämmelser för att skydda kulturmiljön och är inte uppbyggd eller anpassad för en större mängd biltrafik eller parkeringsplatser. Undantag och avvikelser från viljeinriktningar i denna parkeringspolicy kan komma göras kopplat till Eksjö inre stadsmiljöer för att området fortsatt ska kunna nyttjas och utvecklas.

I kommunens miljöpolicy framgår att transportvanor för både verksamheter och privatesor behöver förändras för att minska den negativa klimatpåverkan. Transporter är en av de tre största orsakerna till utsläpp av växthusgaser i Eksjö kommun. De främsta åtgärderna för att minska utsläpp från transporter är att effektivisera transporter och resor samt växla till fossilfritt bränsle genom att i den utsträckningen det är möjligt ersätta bilresor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Kommunen har ett kommunprogram med fyra effektmål som anger vad som ska uppnås under nuvarande mandatperiod. Ett av målen lyder ”Kommunen har en robust och hållbar infrastruktur...”. För att uppnå målet framgår att kommunen bland annat ska arbeta för en minskad klimatpåverkan genom att ställa om transportsituationen. Kommunens mål kopplat till en robust och hållbar infrastruktur är att öka minskningen av territoriella utsläpp jämfört med föregående år.

Parkeringsplanering har även koppling till flera nationella och internationella mål så som ”en begränsad klimatpåverkan” och ”en god bebyggd miljö”. Enligt Sveriges miljö kvalitetsmål, är det övergripande målet att till nästa generation lämna över ett samhälle där de största miljö- och hälsoproblemen är lösta. Genom att möjliggöra för och främja fler resor med hållbara transporter går utvecklingen i riktning mot målen. Målen ”god hälsa och välbefinnande”, ”hållbara städer och samhällen” och ”bekämpa klimatförändringarna” utifrån Agenda 2030 är också beroende av planering och utveckling av framtidens transportinfrastruktur.

Sveriges nationella mål för transportpolitiken är uppdelad i ”funktionsmålet” och ”hänsynsmålet”. Målen syftar till att utveckla tillgängliga transporter för alla genom ett hållbart transportsystem som har en hög säkerhet, bidrar till en god miljö och som främjar en god hälsa.

I kommunens tidigare parkeringsutredningar finns mer detaljerad information för olika områden i Eksjö. Bland annat beläggningsgrader för parkeringsplatser och sammanställningar från parkeringsinventeringar. De tidigare utredningarna kan ses som underlag och kompletterande information till denna aktuella parkeringspolicy.

Parkering för olika målgrupper

Parkering för boende

Parkeringen är avsedd för boende i olika typer av bostadshus. Målgruppen boende är i behov av lång uppställningstid för att kunna lämna bilen hemma under vardagar. Därmed ges förutsättningar till andra färdvägar för dagliga rutiner som exempelvis resan till jobbet. Bostadsparkering prioriteras före arbetsplatsparkering men efter besöksparkering vid situationer där prioritering behövs. Vi situationer där parkering inte kan ordnas inom fastigheten finns riktlinjer för längsta acceptabla gångavstånd i ”Riktlinjer för parkering”.

Parkering för besökande

Besökare är en målgrupp som är i behov av parkering vid till exempel en verksamhet eller bostad under en begränsad tid i syfte att uträtta ett ärende eller stanna på besök. Parkeringen kan med fördel vara tidsreglerad för att öka tillgängligheten och nyttjandet. I och med en hög omsättning och relativt korta ärende bör också gångavstånd från parkering till målpunkt vara relativt kort för att göra olika målpunkter tillgängliga. Parkering för besökare är prioriterad före både parkering för boende och arbetare.

Parkering för arbetare

Målgruppen omfattar de människor som dagligen kör till jobbet för att arbeta och är ofta inte i behov av att resa med egen bil men behöver smidigt komma till jobbet. Genom åtgärder kan man påverka målgruppen till att välja att resa med andra transportmedel. Tiden för parkering behöver vara relativt lång samtidigt som antalet parkeringsplatser behöver vara förhållandevis stort. Avståndet till arbetsplatsparkering anses kunna vara långt eftersom resan till jobbet ofta sker genom förutsatta rutiner och att kommunen vill göra andra färdmedel mer attraktiva. Målgruppen prioriteras efter parkering för boende och besökande.

Parkering för funktionshindrade

Parkering för funktionshindrade ska vara lättillgängliga, tillgodoses framför annan parkering och placeras strategiskt utefter behov i förhållande till offentlig service enligt boverkets byggregler (2011:6) (BBR). Längsta acceptabla gångavstånd är 25 meter från tillgänglig entré.

Plats för angöring

Platser för angöring innefattar lastning, lossning samt av- och påstigning av fordon för till exempel en taxi eller ett flyttlass. För att tillgodose

målgruppens behov bör parkering prioriteras före annan parkering och ha en relativt kort tidsreglering.

Parkering för cykel

Parkeringsplatser för cykel ska prioriteras före bilparkeringar för alla målgrupper. Detta för att öka attraktiviteten och tillgängligheten av färdmedlet och i enlighet med kommunens mål och viljeinriktning kunna öka antalet resor med gång och cykel. Därmed uppnås en balanserad trafiksituation. Målgruppen cyklister är i behov av korta gångavstånd till parkering. Ett generellt behov för målgruppen är en hög komfort och säkerhet på cykelparkeringen samt att utrymme även finns för lådcyklar och elcyklar.

Parkering för pendling

Parkeringsplatser för pendling är en möjlighet för kommunen att möjliggöra samåkning i större utsträckning i och med den stora bilbundenheten på landsbygden. Målgruppen pendlare är i behov av lång uppställningstid på en säker plats med parkering utformad för både cykel och bil. För att främja användningen av pendelparkering är det önskvärt att parkering sker utan kostnad. Pendelparkering bör vara placerad i strategiska lägen som exempelvis vid busshållplatser eller vägkorsningar där möten naturligt sker för att därefter kunna fortsätta resan tillsammans i en bil alternativt byta transportmedel.

Parkering för laddning av elfordon

Angående parkering av elfordon, klargörs enligt PBL 8 kap. 4 § att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga för laddning av elfordon. Innebörden i PBL tydliggörs i plan- och byggeförordningen (2011:338) (PBF) 3 kap. 20b § som framför att vid bostadsbebyggelser med fler än 10 parkeringsplatser för bil ska samtliga parkeringar vara utrustade med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon. För annan bebyggelse än bostadshus som har fler än 10 parkeringsplatser ska 20% av parkeringsplatserna vara utrustade med ledningsinfrastruktur och minst en parkeringsplats med en laddningspunkt. Kravet gäller inte byggnader som tillhör försvaret eller byggnader utan uppvärmning. Denna reglering gällande parkering för laddning av elfordon träder i kraft 2025-01-01. Kommunens allmänna laddplatser för elfordon finns på Eksjö kommuns hemsida under fliken ”Parkering och laddplatser”. Där beskrivs deras lokalisering och tillvägagångssätt för laddning.

Parkering för vård- och omsorgsboende

Parkeringsplatser avsedda vård- och omsorgsboende är en målgrupp där behovet av parkering varierar beroende på typ av boende. Utifrån vilken

utsträckning ett vårdboende förses med vård är också behovet av parkering olika stort. Ett gemensamt behov för målgruppen är att mängden handikapparkering kan behövas i större utsträckning än för ett vanligt flerbostadshus. Handikapparkering ska tillgodoses inom ramen för boverkets byggregler (2011:6) (BBR).

En särskild utredning bör göras för att bemöta parkeringsbehovet för varje enskilt boende. Vård- och omsorgsboenden är i huvudsak utrustat för bostadsändamål. Det ger förutsättningar att i framtiden använda boendet till ett vanligt flerbostadshus. För vård- och omsorgsboende med liknande utformning som flerbostadshus bör parkeringstal för flerbostadshus i ”Riktlinjer för parkering” användas som utgångspunkt.

Parkering innanför Eksjö centrumområde

Parkering kopplat till Eksjö centrumområde är en utmaning för flera målgrupper eftersom det många gånger inte finns plats för parkering på eller i direkt anslutning till fastigheter. Största delen av Eksjö centrumområde planerades inte för biltrafik varav det idag uppstår problematik att hitta ledig markyta. Det finns dock i god utsträckning markyta på rimligt gångavstånd utanför centrumområdet. Samlade parkeringar på strategiska lägen med bra gångavstånd till bostäder och service i centrum bör därför vidareutvecklas. Plats för angöring och handikapparkering ska vid behov tillgodoses i anslutning till fastighet.

Möjliga åtgärder för reducerat parkeringstal

I kapitlet beskrivs ett antal möjliga åtgärder som förväntas bidra till ett minskat bilanvändande och genererar därmed ett sänkt parkeringsbehov. Fastighetsägare har genom användning av en eller flera åtgärder möjlighet att reducera sitt behov av parkering. Reducering omfattar endast parkeringstal för bil. Vid beräkning av parkering finns parkeringstal att utgå ifrån i ”Riktlinjer för parkering”. Val att vidta åtgärd och beräkning för nytt antal parkering ska skickas in till kommunen tillsammans med bygglovshandlingar.

Tillgång till bilpool

En bilpool ger en möjlighet att ha tillgång till bil utan att själv äga den. En bilpool består av ett x antal bilar som flera människor delar på. Därmed äger människorna som är medlemmar i bilpoolen dess bilar (poolbilar) tillsammans. Ofta använder företag och föreningar digitala verktyg i form av appar där medlemmar bokar en tillgänglig bil under en önskad tid.

Bilpooler kan ersätta flera privatägda bilar och anses därmed kunna reducera parkeringsbehovet. Vid beräkning för reduktion kan antagandet om att en poolbil ersätter fem privatägda bilar användas. För parkeringsplatser blir det totalt minus fyra parkeringar för varje poolbil som tillkommer eftersom själva poolbilen behöver en parkeringsplats. Antal hushåll som kan samsas om en poolbil varierar stort och anpassas efter respektive projekt. En riktlinje att utgå ifrån är som minst sju och som mest femtio hushåll på en poolbil. Genomsnittlig ligger på mellan tio och femton hushåll per poolbil.

Främja resa med cykel

Åtgärder som bidrar till att fler människor väljer att cykla bidrar också till ett lägre parkeringsbehov för bil. Att cykla är för privatpersonen ett ekonomiskt och hälsosamt sätt att resa på och samtidigt positivt för miljön. Genom att höja standarden för cykelparkering, göra de mer lättillgängliga och attraktiva förväntas fler välja cykeln framför bilen. Exempel på åtgärder är att prioritera cykelparkering nära entréer, ge tillgång till cykelpool eller möjlighet att hyra både lådcykel och elcykel. Man kan även göra cykelparkering säker och bekväm med hjälp av till exempel ramlås, tak och belysning.

Främja resa med kollektivtrafik

Kollektivtrafik är ett hållbart färdmedel där flera människor reser tillsammans i ett fordon. Kollektivtrafik är inkluderande och möjliggör resa för såväl unga, gamla och funktionshindrade. Det är även effektivt för

privatpersoner som under resans gång kan spendera restiden utefter eget intresse.

Vid för långt avstånd till en hållplats blir tjänsten av transport mindre attraktiv och nyttjandet minskar. Lokalisering av parkeringen är beroende av att det finns en hållplats för kollektivtrafik i närheten.

Samnyttjande av parkering

Att samnyttja en parkering innebär att flera bilar från olika målgrupper kan nyttja en och samma parkeringsplats under olika tider på dygnet. En parkering kan användas som kontorsparkering på dagen och som handel och besöksparkering på kvällen. Detta bidrar till ett mer effektivt nyttjande av parkering och till att lika många platser inte behövs. För att främja att målgruppen boende reser med annat trafikslag än bil till jobbet bör bilen kunna lämnas hemma dagligen. Det gör de inte optimalt för samnyttjande av parkering för bostadsändamål.

Mobilitetsplan

Avsikten med en mobilitetsplan är att visa på förutsättningar och åtgärder för att resvanorna en fastighet ger upphov till ska kunna övergå till mer hållbara transporter. Vid användning av en mobilitetsplan framställer fastighetsägaren en nulägesbeskrivning av resvanorna som fastigheten ger upphov till, följt av en åtgärdsplan.

Nulägesbeskrivningen bör redogöra för hur trafiksituationen ser ut i dag och innehålla en beskrivning av de dagliga resorna fastigheten ger upphov till. Vidare bör det beskrivas vad det finns för olika förutsättningar för resor med annat transportmedel än bil.

Åtgärdsplanen bör beskriva vilka åtgärder fastighetsägaren ska genomföra för att minska antalet privata bilresor och resor med hållbara transportmedel som kollektivtrafik, gång eller cykel.

Bilfritt boende

För ett bilfritt boende ges fastighetsägaren möjlighet att endast anlägga en minimal mängd bilparkering. Det innebär att parkeringsplatser för angöring och funktionshindrade ska anläggas i lämpligt antal i förhållande till bostaden enligt boverkets byggregler (2011:6) (BBR). Flerbostadshuset ska också ha tillgång till en bilpool med lämpligt antal poolbilar i förhållande till antal hushåll. En genomsnittlig riktlinje att utgå ifrån är mellan tio och femton hushåll per poolbil.

De åtgärder som fastighetsägaren åtar sig genomföra bör utföras i lämplig utsträckning i förhållande till respektive flerbostadshus. Det kan resultera i olika krav för olika exploateringar för att ett bilfritt boende ska fungera.

Syftet är att det beräknade behovet av parkering ska tillgodoses genom åtgärder som möjliggör för de boende att helt utföra sina transportbehov utan en privatägd bil. Därmed behövs det inte anläggas någon privat bilparkering för flerbostadshuset.

Eget alternativ

Fastighetsägaren skickar in eget förslag på åtgärd som främjar annan användning av transport än privatägd bil. Föreslagna åtgärder bedöms av kommunen vid varje enskilt fall för reducering av parkering.

Andra alternativ

Parkeringsköp

Parkeringsköp är i vissa fall ett tillvägagångssätt för att tillgodose behovet av parkering för en fastighet som inte har förutsättningar eller lämplig plats för anläggning av egen parkering. Ett parkeringsköp innebär att fastighetsägaren genom avtal med kommunen eller annan part avstår delar eller hela ansvaret att anlägga fastighetens behov av parkering. Fastighetsägaren åtar sig därmed i stället att betala kostnaden för anläggningen och underhållet av parkeringen.

Det ska finnas lämpligt läge för anläggning av parkering inom det acceptabla gångavståndet för målgruppen vilket framgår i ”Riktlinjer för parkering”. Enligt PBL är det fastighetsägarens ansvar att tillgodose behovet av parkering, lastning och lossning av fordon och parkeringsköp är därför ingen skyldighet för kommunen att erbjuda.

Avgiftsbelagd parkering

Att anlägga parkering är en stor kostnad vid exploatering. Marken som parkeringsplatsen tar upp kan inte utnyttjas för annat än parkering. Genom att begränsa kostnaderna för anläggandet och underhållet till de personer som äger bil, blir det faktiska priset tydligare för bilägare så som för allmänheten. Avgiftsbelagd parkering beräknas göra det mindre attraktivt att införskaffa och använda bil och skulle potentiellt sett kunna bli en möjlig åtgärd för att reducera antalet parkeringar.

Parkeringsavgift ses därför som ett starkt styrmedel för reglering av parkering och som ett möjligt verktyg på väg till ett balanserat trafiksystem där fler reser med gång och cykel. Vid ett införande av parkeringsavgift finns dock svårigheter att utreda gällande överbelastning på omkringliggande parkering. Det skulle därför krävas mycket planering och utredning för att möjliggöra denna reglering på ett hållbart sätt.