

- **Program**

Plan

Policy

Riktlinjer

Borås Stads

Program för parkering i Borås

Borås Stads styrdokument

Aktiverande

PROGRAM – vägval, verksamheter och metoder i riktning för att nå målen i Borås

PLAN – aktiviteter, tidsram och ansvar

Normerande

POLICY – Borås Stads hållning

RIKTLINJER – rekommenderade sätt att agera

Fastställt av: Kommunfullmäktige

Datum: 2023-xx-xx

För revidering ansvarar: Kommunstyrelsen

För ev uppföljning och tidplan för denna ansvarar: Kommunstyrelsen

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen, Samhällsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden,

Borås kommuns parkerings AB, Lokalförjningsnämnden

Dnr: 2021-00509

Dokumentet gäller till och med: 2027

Kommunstyrelsen har rätt att göra revideringar i riktlinjerna under löptiden.

Globala målen

Detta styrdokument bidrar till följande globala mål:



Innehåll

1 Inledning	5
2 Syfte	6
3 Fordon som ingår	6
4 Prioritering mellan användargrupper	6
5 Verktyg för att uppnå programmet	7
5.1 Zonindelning	7
5.2 Acceptabla gångavstånd till parkering	8
5.3 Parkeringstal	9
5.4 Reglering av parkering	9
5.5 Laddinfrastruktur	9
6 Aktörer och ansvarsfördelning	10
6.1 Borås kommuns Parkerings AB	10
6.2 Tekniska nämnden	10
6.3 Samhällsbyggnadsnämnden	10
6.4 Privata parkeringar/verksamhetsutövare	10
6.5 Trafikverket	10
6.6 Västtrafik	10
7 Uppföljning av programmet	11

Program för parkering i Borås Stad

1 Inledning

För att uppnå kommunens övergripande mål med en tätare stad behöver markytor användas på ett effektivare sätt. Parkering är ett kraftfullt medel som kommunen själv har ansvar för och ger en effektiv markanvändning. Parkeringspolitiken påverkar färdmedelsval, attraktivitet och stadens karaktär etc. Parkeringsytor genom t.ex. parkeringshus eller integrerat med andra byggnader, så som bilpooler kan också vara effektiva lösningar.

För att åstadkomma en effektiv hantering måste vi samverka i alla frågor där parkering planeras. Målet med detta program är att medverka till en långsiktig och hållbar parkeringspolitik med kunden och attraktiv stad i fokus. Genom att följa planeringsprinciperna i ”Översiktsplan för Borås” skapar vi en hållbar parkeringsprodukt. Parkeringsprogrammet med konkreta åtgärder ska fungera som ett medel i planeringsprocessen.

Parkeringsprogrammet syftar till att effektivisera parkering utifrån olika användningsområden och genom planering och styrning av parkering bidrar den till att transportsystemets miljöpåverkan minskar. Staden delas in i zoner där olika syften och regler kommer gälla med utgångspunkt från Borås Översiktsplan. Programmet kommer styra underliggande parkeringsdokument som används i planeringen av kommunen. Då parkeringsproblemet främst förekommer i de centrala delarna ligger fokus i huvudsakligen på detta område.

Parkeringsprogrammet pekar ut insatsområden som ska ge hållbara tjänster för parkering för staden, där vi skapar god tillgänglighet för centrumbesökare och boende och bidrar till stadens tillväxt, förtätning och försköning.

Staden och tiden förändras därför behöver också **stadens infrastruktur** ändras. Under många år har förtätning varit norm i planeringen där framkomligheten kräver nya lösningar. Att ha tillgång till bilen i vardagslivet är nödvändigt för många, både för de som bor utanför centrum men även boende i centrum.

Bilparkering är en förutsättning för en fungerande stad, men:

- **Kräver smarta infrastrukturlösningar**
- Har stor påverkan på stadsmiljön
- Påverkar förutsättningarna för hållbart resande
- Omdebatterat – ifrågasätts
- Ofta dyrt att ordna

Detta kommer att ställa krav på att mark och infrastruktur används mer energi- och utrymmeseffektivt för att skapa tillgänglighet för alla och bidra till en attraktiv och klimatsmart stad.

Med en ökad konkurrens om parkeringsutrymmet i centrala Borås måste prioriteringar mellan olika användargrupper ske. Studier visar att satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel med syfte att påverka färdmedelsvalen ska kompletteras med en aktiv plan för parkering.

2 Syfte

Program för parkering i Borås syftar till att bibehålla den tillgängliga livskraftiga staden som kan förtätas genom ökat samnyttjande av ytor och trafikslag. En omfördelning och prioritering av trafikslag där parkering för kunder, besökare och boende går före arbetsplatsparkering inom Cityringen. Parkeringsprogrammet ska även fungera som ett styrmedel i planeringsprocess genom en zonindelning för att uppnå ändamålsenliga och effektiva parkeringslösningar för såväl bil som cykel.

3 Fordon som ingår

Parkeringsprogrammet som styrmedel i planeringsprocessen utgår från kundens perspektiv, d.v.s. den som nyttjar en yta för att parkera sitt fordon.

På parkeringsytor parkerar fordon så som bil, mc, moped och cykel (elsparkscyklar räknas som cykel).

4 Prioritering mellan användargrupper

Olika användare har olika behov och prioriteringar.

Besökare

- Cykel- och bilparkering inom 250 m
- Kort tid

Boende

- Cykelparkering vid bostad
- Bilparkering inom **400 m från bostaden (zon 2-3)**
- Långtidsparkering både natt och dag

Arbetande

- Cykelparkering vid arbetsplatsen
- **Bilparkering inom 400 m gångavstånd från arbetsplatsen (zon 2-3)**

Pendlare

- Större kollektivtrafiknod - pendlarparkering för cykel och bil

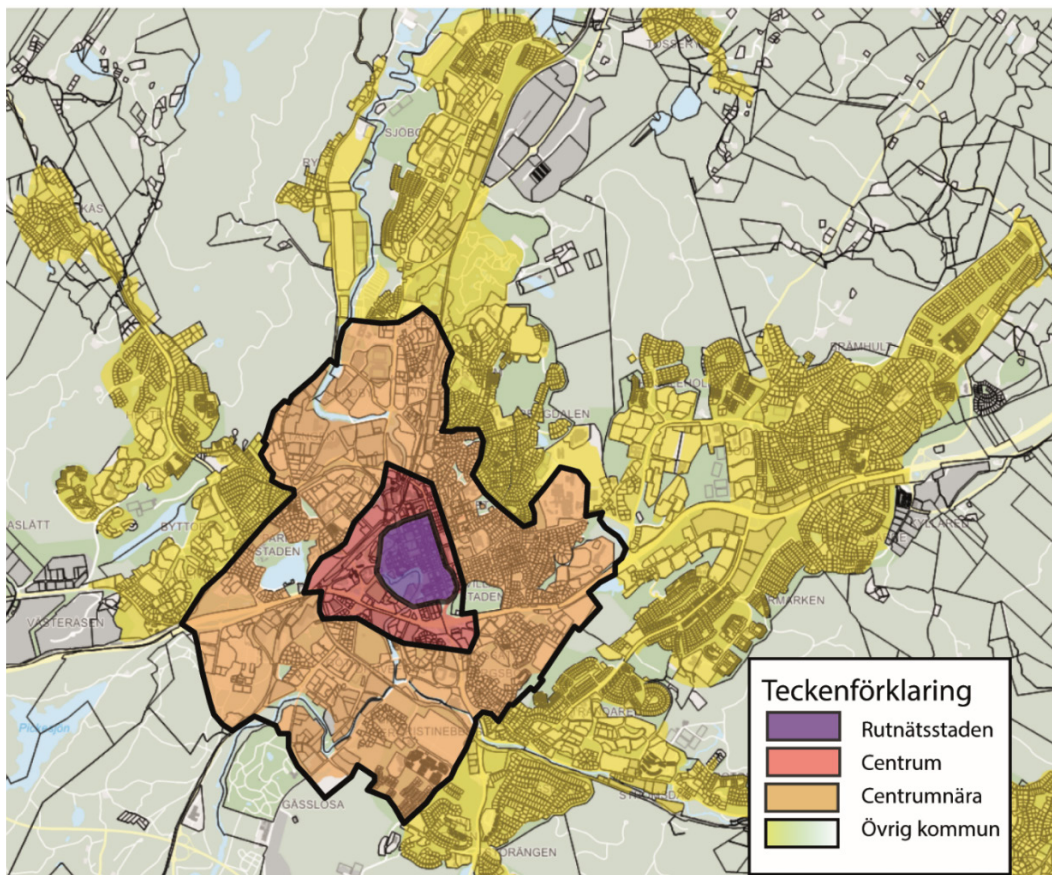
Det är i första hand besökande och boende och i sista hand arbetande/verksamma som skall beredas plats för bilparkering inom Cityringen.

Pendelparkering/infartsparkeringar ses som en service som gör kollektivtrafikresandet bekvämare och ger möjlighet till samåkning. Vid infartsparkeringar bör möjlighet ges att parkera/låna cykel.

5 Verktyg för att uppnå programmet

5.1 Zonindelning

Borås delas in i fyra geografiska zoner med stöd ifrån Borås Stad översiktsplan. Parkeringslösningarna kommer att skilja sig åt inom de olika zonerna. Zonerna kommer främst att användas i samband med planläggning och bygglovhantering genom att parkeringstal har utgångspunkt från denna indelning.



Zon 1 Rutnätsstaden (lila)

Avgränsas av Cityringen (Sven Eriksonsgatan/ Fabriksgatan/ Kungsleden/ Yxhammarsgatan).

Området har en tät bebyggelse, blandad användning bostäder/kontor/handel. Översiktsplanen förespråkar förtätning och komplettering med hög bebyggelsetäthet där utpräglad funktionsblandning eftersträvas. Inom denna zon är syftet att minimera motordriven fordonstrafik.

För att skapa goda förutsättningar för en attraktiv stadskärna ska allmänna parkeringar begränsas med korta tidsintervaller för att styra parkeringen till besökare och angöring. Parkeringsköp alternativt parkeringsanläggningar under mark tillämpas vid exploatering. I bullerutsatta lägen kan en allmän mobilitetshubb² med direktutfart till Cityringen vara möjligt.

Huvuddelen av parkeringen för bostäder lokaliseras inom zon 2, med gångavstånd till rutnätsstaden Dagsparkering för människor som arbetar i zonen lokaliseras huvudsakligen inom zon 2, med gångavstånd till centrum alternativt vid infartsparkeringar till staden för att uppnå billigare alternativ. Lokaliseringen ska vara lättillgänglig för biltrafikanter vid en infartsled och erbjuda både cykel, buss och bra gångstråk för vidare förflyttning in till centrum.

² Ett nav av olika sorters reselösningar tillsammans med service i anläggningen.

Zon 2 Centrum (röd)

Övriga delar som är markerad som röd zon i översiktsplanen. Översiktsplanens framtidsbild är att stadskärnan ska växa ut i denna zon. Här förväntas en förtätning och komplettering med hög bebyggelsetäthet med utpräglad funktionsblandning mellan bostäder, kontor och handel.

Allmänna mobilitetshubbar bör i första hand lokaliseras till denna zon och riktas främst till arbetande, heldagsbesökare och boende i centrum, men även för besökare till centrum för kortare vistelse. De kan byggas på höjden eller under mark och gärna tillsammans med annan verksamhet för effektiv markanvändning. I samband med exploatering är det viktigt att även se över miljön utanför och vägen till målpunkterna för att öka attraktivitet och trygghet. Markparkering ska undvikas vid exploatering. Parkeringsköp ska vara möjligt för att samordna och effektivisera parkeringen. I takt med förtätningen kan nya platser pekas ut för allmänna mobilitetshubbar för cykel och bil.

Zon 3 Centrumnära (orange)

Orange zon enligt översiktsplanen. Översiktsplanen ser detta område som centrumnära bebyggelse med stor utvecklingspotential. Förtätning och komplettering med blandad användning och hög exploateringsgrad i harmoni med befintlig bebyggelse.

Gång- och cykelresor ska främjas för att minska belastning på centumparkeringar. Parkeringsköp kan vara möjligt om avstånd till möjliga parkeringsanläggningar är godtagbara (se avsnitt 5.2), i annat fall ska parkering lösas inom fastigheten. Inom denna zon är det bra om markparkering kan begränsas till förmån för mer yteffektiva parkeringslösningar.

Zon 4 Övriga delar av kommunen (gul/grön)

Gul zon enligt översiktsplanen samt övriga delar av kommunen. Inom dessa delar rekommenderar översiktsplanen att bostäder och blandad användning kompletteras utifrån specifika förutsättningar och lägen som stärker lokal handel och service.

Parkering ska lösas på den egna fastigheten. Parkeringsköp kan inte erbjudas inom denna zon.

Inom denna zon ska allmänna parkeringar anläggas för att möjliggöra byten till andra färdmedel med cykel, buss eller samåkning. Pendelparkering kan regleras och planeras vid genomfartsleder för att öka möjlighet till samåkande och kollektivtrafikresande. Infartsparkering kan regleras och planeras närmare runt cityringen med cykelavstånd samt tillgång till kollektivtrafik och funktionella gångstråk.

5.2 Acceptabla gångavstånd till parkering

Avstånd mellan bilparkering och olika mål för resan.

5.3 Parkeringstal

Genom parkeringstal³ och parkeringsköp⁴ kan Borås Stad styra hur parkering ska hanteras i kommunen:

- Säkra parkeringsbehovet för bil och cykel i framtida ny- och ombyggnationer inom alla zoner
- Ge bättre möjlighet att samordna parkering för flera trafikslag
- **Möta efterfrågan från biltrafiken**
- Öka möjligheterna till att fatta snabba beslut i parkeringsfrågor
- Hantera allmänna parkeringsplatser i centrum.
- Finansiera och planera framtida byggnationer av parkeringsanläggningar genom parkeringsköpsmedel.

5.4 Reglering av parkering

Tids- och avgiftsreglering av parkering påverkar användning av bil. **Genom att reglera med maxtider och taxor kan efterfrågan på platser förändras och öka tillgängligheten.**

På allmän platsmark får parkeringsavgift tas ut i den mån det krävs för att ordna trafiken. Avgiften ska sättas på en nivå som ger en rimlig omsättning av parkerade fordon.

På kvartersmark sätter markägaren/förvaltaren avgiften.

När det gäller prisreglering av allmän platsmark fattar Kommunfullmäktige beslut om taxor per zon. Tekniska nämnden tar fram förslag på zonindelad prissättning. Övrig reglering ansvarar Tekniska nämnden för. Borås kommuns Parkerings AB eller annan markägare/förvaltare ansvarar för reglering av parkering på kvartersmark.

5.5 Laddinfrastruktur

Antalet eldrivna fordon ökar i snabb takt och möjligheten att ladda sitt fordon ska möjliggöras på parkering på kvartersmark och inom den egna fastigheten, i enlighet med Borås Stads parkeringsregler. Detta gäller inom alla zoner och är en del i arbetet för att uppfylla stadens koldioxidbudget.

Lagstiftning ställer retroaktiva krav på laddinfrastruktur på befintliga byggnader som ska vara genomförda före den 1 januari 2025, samt krav vid nybyggnad/ombyggnad. Arbetet följs upp av ansvariga kommunala förvaltningar och bolag för det som berör Borås Stads ansvar.

³ Parkeringstal är det antal parkeringsplatser som kommunen kräver att fastighetsägaren ska ordna.

⁴ Parkeringsköp är möjlighet att betala en avgift till kommunen om inte tillräcklig mängd parkering kan ordnas på egen fastighet.

6 Aktörer och ansvarsfördelning

Det är många parter som hanterar parkering och mobilitet i staden. Kommunen har ansvar för allmänna parkeringar, men hanterar även andra delar genom exempelvis plan- och bygglovprocessen. Nedan listas viktiga aktörer både inom och utanför kommunens organisation som behöver samverka i parkeringsfrågorna.

6.1 Borås kommuns Parkerings AB

Bolaget förvaltar stadens parkeringsytor på kvartersmark och är ägare till mobiliteshubbar och andra parkeringsanläggningar i staden. Bolaget har ansvar för att bygga och förvalta de anläggningar som staden har åtagit sig att göra i form av inkomna parkeringsköpsmedel.

I takt med att befintliga markparkeringar exploateras i centrum kommer nya mobiliteshubbar behövas för att bibehålla en avvägd mängd parkeringsplatser i centrum. Detta kan möjliggöras genom att placeringar ses ut och reserveras i förtid och realiserar vid behov, exempelvis genom markanvisningar. Borås kommuns Parkerings AB ska vara sammankallande för en koncernövergripande arbetsgrupp som ska ta fram lämpliga lokaliseringar för nya parkeringslösningar, reservera ytor genom att insistera detaljplaneuppdrag eller säkra genom markanvisning för dessa samt hitta prioriteringar mellan dem.

6.2 Tekniska nämnden

Som väghållare är Tekniska nämnden ansvarig för gatumarksparkering gällande etableringar, drift och regleringar enligt trafikförordningen.

Tekniska nämnden ska samordna arbetet med att ta fram lämpliga lokaliseringar för nya infarts- och pendelparkeringar samt lyfta diskussionen med trepartssamverkan. I trepartssamverkan ingår förutom Tekniska nämnden, Trafikverket och Västtrafik.

6.3 Samhällsbyggnadsnämnden

I plan- och bygglovhantering bestäms parkeringsbehov och hur det hanteras. Omfattning av parkering framgår av Borås Stads riktlinjer för parkering. Avtal om parkeringsköp ska tecknas skriftligt enligt villkor för parkeringsköp fastställda av Kommunfullmäktige.

6.4 Privata parkeringar/verksamhetsutövare

Huvudregeln är att all parkering ska anordnas på den aktuella fastigheten och styrs upp i bygglov. Det innebär att det finns många ansvariga för parkering i staden.

Privata parkeringar eller parkeringar avsedda för kommunens verksamhet är inte tillgängliga för allmänheten. Det finns en rad olika kommunala verksamheter som tillhör denna kategori.

6.5 Trafikverket

Viss parkering utmed Trafikverkets vägar hanteras av Trafikverket. Gränsdragningen mellan Trafikverkets, Västtrafiks och kommunens ansvar är varierande. Exempelvis kan det vara infartsparkeringar, parkeringar vid stationer etcetera. Trafikverket äger flertalet av dagens pendelparkeringar utmed det större vägnätet. Behovet av pendelparkeringar ska diskuteras inom arbetet med trepartssamverkan.

Planering av infartsparkering/pendelparkering ska vara en del av dagordningen på månadsmöten med Trafikverkets samhällsplanerare.

6.6 Västtrafik

Gränsdragningen mellan Trafikverkets, Västtrafik och kommunens ansvar är varierande. Exempelvis kan det vara infartsparkeringar, parkeringar vid stationer etcetera. I strategiska lägen vid kollektivtrafik anordnar Västtrafik pendelparkeringar till sina resenärer. Dessa redovisas bland annat på Västtrafiks webbplats.

Behov av pendelparkeringar ska diskuteras inom arbetet med trepartssamverkan.

7 Uppföljning av programmet

Planering och styrning av parkering bidrar till att skapa en långsiktig och hållbar parkeringssituation i Borås. Centrums service, handel och upplevelser ska vara tillgängliga för besökare och bidra till att transportsystemets miljöpåverkan minskar.

För att mäta utvecklingen med bilparkering ska uppgifter redovisas inför varje revidering av programmet:

- Antal nytillkomna parkeringsplatser i mobilitetshubbar
- Antalet parkeringsplatser som tagits bort (markerade platser inom zon 1–2)
- Antalet nya infarts- och pendelparkeringar (samtliga aktörer)
- Antalet genomförda parkeringsköp

Borås kommuns Parkerings AB samt Tekniska nämnden ska varje mandatperiod (året innan revidering) följa upp arbetet med programmet och lämna redovisning till Kommunstyrelsen.

Utvärderingen ska ligga till grund för kommande uppdateringar.



BORÅS
STAD

Postadress 501 80 Borås **Besöksadress** Stadshuset, Kungsgatan 55
Telefon 033-35 70 00 **e-post** boras.stad@boras.se **Webbplats** boras.se